



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

“ARAGON”

**LA INVERSION EXTRANJERA DIRECTA Y SU IMPACTO EN  
LA BALANZA COMERCIAL, CASO DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO  
( 1960 - 1980 )**

**T E S I S**

Que para obtener el título de:  
**LICENCIADO EN ECONOMIA**

Presenta:  
**ELVIRA HURTADO LUCERO**

**TESIS CON  
FALSA DE ORIGEN**

México, D. F. 1988



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

# INDICE

	Pág.
INTRODUCCION.	1
CAP. I. ANTECEDENTES HISTORICOS.	3
1.1 Surgimiento de la Industria Automotriz a Nivel Mundial y sus Tendencias.	3
1.2 Penetración de la Inversión Extranjera - Directa y Nacimiento de la Industria - - Automotriz en México.	9
1.2.1 Etapa de Importación.	12
1.2.2 Etapa de Ensamblado.	13
CAP. II. POLITICA DEL ESTADO HACIA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MATERIA DE BALANZA COMERCIAL.	16
2.1 Características Generales de la Política de Sustitución de Importaciones y su - - Vinculación con el Sector Automotriz.	16
2.1.1 Primeras Disposiciones Gubernamentales hacia la Industria Automotriz.	19
2.1.2 Hacia una Integración Nacional, - Etapa de Producción.	26
2.1.3 Integración a Nivel de Sector y a Nivel de Rama.	37
2.2 La Política de Promoción de Exportaciones, Hacia una Nueva Tendencia de la Empresa Transnacional.	42
2.2.1 Compensación de las Importaciones con Incremento a las Exportaciones (1969).	43
2.2.2 Decreto para el Desarrollo de la Industria Automotriz (1972).	46
2.2.3 Decreto de 1977.	56

	Pág.
<b>CAP. III. ESTRUCTURA DE LA PRODUCCION AUTOMOTRIZ EN MEXICO.</b>	76
3.1 Estructura de la Industria Automotriz.	76
3.1.1 Industria Automotriz Terminal o de Ensamblado.	78
3.1.2 Industria Automotriz Auxiliar.	83
3.2 Influencia Económica de la Industria.	87
3.2.1 Inversión.	88
3.2.2 Empleo.	90
3.2.3 Sueldos y Salarios.	92
3.2.4 Producción.	95
<b>CAP. IV. SITUACION ACTUAL Y PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS 80'S.</b>	97
4.1 Internacionalización de la Industria Automotriz, hacia una Industria Automotriz Mundial.	99
4.2 Programa de Racionalización de la Industria Automotriz en México.	106
4.3 Perspectivas de la Industria Automotriz en México.	112
<b>CONCLUSIONES.</b>	125
<b>BIBLIOGRAFIA.</b>	133

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

El objetivo central de esta tesis es demostrar que el principal efecto económico de la inversión extranjera directa en la balanza comercial, ha sido el ensanchamiento cada vez mayor del déficit de la misma. Y se ejemplifica a través del caso de la Industria Automotriz Terminal en México, en el período comprendido de 1960 a 1980.

La participación de la inversión extranjera en esta rama industrial se ha materializado desde un principio, por medio de las llamadas empresas transnacionales. Motivo por el cual, en el primer capítulo se presenta un panorama general de la Industria Automotriz a nivel internacional y las características de este proceso de transnacionalización, que permitieron el surgimiento de esta industria en países subdesarrollados como el nuestro. El surgimiento de una industria de ensamblado bajo los intereses del capital extranjero comenzó a implicar graves efectos para este sector, principalmente, el déficit en su balanza comercial al importar la totalidad de partes automotrices. Problemática que posteriormente se convertiría en el objetivo central de la política económica implementada hacia esta industria.

En el segundo capítulo, se trata de incorporar, para explicar la evolución concreta del desarrollo de la Industria Automotriz en México, las políticas adoptadas por el Estado en esta materia. Haciendo una evaluación de los objetivos de ambas políticas consideradas bajo la estrategia de sustitución de impor

taciones y posteriormente, bajo la estrategia de promoción de exportaciones como complemento a la anterior. Todo ello, a la luz de los resultados obtenidos, la funcionalidad de los instrumentos de aplicación y los alcances y limitaciones.

En el tercer capítulo, se hace un análisis de la Estructura Actual de la Industria Automotriz, destacando su importancia económica desde la perspectiva de la inversión extranjera y sus relaciones con el capital nacional y estatal. Considerando para ello, indicadores como: empleo, salarios, inversión y producción.

Finalmente, se abordan las perspectivas de esta industria, contemplando el panorama que a nivel internacional presenta la industria automotriz y la política actual que el Estado ha implementado hacia esta rama, en torno a la experiencia adquirida de las anteriores administraciones.

Se concluye con una serie de puntos que resumen la demostración de nuestra hipótesis.

## CAPITULO I

### ANTECEDENTES HISTORICOS

#### 1.1 Surgimiento de la Industria Automotriz a Nivel Mundial y sus Tendencias.

Entre las industrias que se desarrollaron durante la fase imperialista del capitalismo, destaca la industria automotriz. Es por ello, que en primer término expongo algunos aspectos de la formación internacional de las grandes empresas automotrices, intentando destacar el hecho de que su arraigo en nuestro país así como sus efectos obedecen no sólo a condicionantes internos, como ha sido la política económica implementada hacia este sector, sino también a la dinámica e importancia que esta industria y sus empresas han tenido en este período de desarrollo capitalista. Tal dinámica caracterizada fundamentalmente por un elevado grado de competencia, un proceso de internacionalización y especialización, una intensificación del comercio internacional y un control corporativo centralizado.

Bajo estos lineamientos surge y se desarrolla la industria automotriz a nivel mundial. Tomando la forma de monopolio como respuesta a los cambios en la naturaleza expansiva del capital.

Las características más importantes de la estructura de la producción automotriz se configuran entonces en el período que va de principios de siglo y se consolidan pocos años después de la segunda guerra mundial.

Con la presentación del primer modelo Mercedes Benz, hace un siglo, nace en Alemania la industria automovilística. En pocos años la producción se expandió con rapidez tanto en Europa como en Estados Unidos. En esa época la industria se caracterizaba por su baja complejidad tecnológica, de tal manera que no había limitaciones para entrar en ella.

Es a partir de 1908 que se produce una importante diferenciación entre las industrias estadounidense y europea, a raíz de los cambios tecnológicos realizados por la Ford.

Las innovaciones introducidas por Henry Ford, como la banda sin fin, permitieron reducir considerablemente el tiempo de ensamble de los automóviles y reestructurar la división técnica del trabajo, además que lograron disminuir los precios de venta.

La introducción del Modelo "T" hizo que esta empresa llegara a ser la fabricante de automóviles más grande de E. U. y que encabezara la expansión internacional de la industria.

Otro hecho importante, es el nacimiento de la General Motors en 1908 y posteriormente en 1928 de Chrysler (al cambiar de nombre la empresa Willys - Overland). Estas empresas seguían a la Ford en el proceso de expansión.

"Las relaciones entre las grandes empresas de la industria automotriz se expresan en la producción a través de las mejoras técnicas que en cierto modo impulsa la competencia delineando formas características de organización en cada una de ellas. Sobre esta base, la competencia entre las grandes empresas expresa, a través de los precios de monopolio, las relaciones que las vinculan en la lucha por el control y expansión de los mercados. Estas relaciones también se manifiestan en el estímulo que ejercen sobre las industrias secundarias y conexas a la automotriz." 1)

Europa, con mercados más pequeños y menos estandarizados, tardó más tiempo que E. U. en adoptar las técnicas de producción en gran escala. Estas se introdujeron alrededor de 1920, pero nunca en medida comparable con las de E. U. Por ese motivo, los países europeos se vieron obligados a adoptar aranceles y otras medidas que protegieran sus incipientes industrias de automotores.

Las nuevas técnicas de producción dieron pie a una creciente concentración dentro de los límites nacionales, e impulsaron a las empresas a buscar nuevos mercados. En los años posteriores a la primera guerra mundial se creó una estructura internacional de la industria en la que Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania e Italia eran los exportadores dominantes, al tiempo que mantenían sus respectivos mercados internos virtualmente aislados de la competencia extranjera. Por consiguiente, el comercio internacional de vehículos se efectuó casi exclusivamente con los países menos industrializados.

---

1) H. Braverman, "Trabajo y Capital Monopolista. La Degradación del Trabajo en el Siglo XX", p. 176 y 177.

Si bien la exportación fue la forma de expansión preponderante, en este periodo también se establecieron plantas de armado en el exterior.

"En 1929, las compañías estadounidenses exportaron medio millón de vehículos y armaron en el exterior - otros 200,000. En tanto en el mismo año, los cuatro países europeos de mayor producción sólo exportaron - 122,000 vehículos y no realizaron actividades de ensamble en el extranjero." 2)

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A NIVEL MUNDIAL  
Y SUS TENDENCIAS  
(MILES DE UNIDADES PRODUCIDAS)

CUADRO 1

ANOS	ESTADOS UNIDOS	CANADA	EUROPA	LATINOAMERICA	OTROS	TOTAL MUNDIAL
1950	8,006	391	2,128		52	10,557
1955	9,204	452	3,775		230	13,661
1960	7,905	395	6,827	272	1,089	16,488
1965	11,138	855	9,540	477	2,257	28,356
1970	8,284	1,187	13,268	828	5,737	33,424
1975	8,982	1,443	13,800	1,552	7,416	33,193
1980	8,010	1,374	15,515	2,173	11,684	38,756
1984	10,939	1,829	15,157	1,541	12,299	41,765

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C. La Industria Automotriz de México en Cifras; México, 1986; Pág. 188.

2) Lifschitz, Edgardo. "Comportamiento y Proyección de la Industria de Automotores en América Latina", Los Casos de Argentina, Brasil y México. Revista de Comercio Exterior, Banco Nacional de Comercio Exterior. (México, julio de 1982), P. 776.

Estados Unidos se convierte prácticamente en el eje del -- proceso de reproducción de esta industria en los diferentes - - países en que se desenvuelve.

En el Cuadro 1 se puede advertir la importancia relevante que la industria automotriz norteamericana tuvo en la expansión creciente de la producción, así como en el surgimiento de la industria automotriz en los países subdesarrollados en el período comprendido de 1950 a 1965. Su participación en el total de la producción fue mayoritaria, presentando las siguientes participaciones sucesivamente: 75.83%, 63.37%, 47.94% y 39.27%. Por otra parte, ante el surgimiento de la Industria Automotriz en los países más desarrollados de América Latina, en 1960 se advierte ya una participación del 1.65% y en 1965 del 1.68%.

El segundo período que abarca de 1970 a 1984 será motivo de un análisis posterior, ya que este contempla la situación actual que presenta la industria automotriz internacional, aspecto sumamente importante en la consideración de las perspectivas de la industria automotriz en nuestro país expuestas en el Capítulo IV.

A partir de los años treinta y sobre todo desde la Segunda Guerra Mundial se pueden apreciar tendencias en la división internacional del trabajo que expresa las nuevas necesidades de acumulación de los países desarrollados, reubican el papel de la industria automotriz en el plano internacional, y particularmente en el desarrollo industrial de los países subdesarrollados.

De esta manera, las grandes empresas automotrices, a la vez que trasladan sus recursos hacia los países subdesarrollados, se colocan en la industria de guerra y en la de telecomunicaciones, por ejemplo. La movilización de estos capitales hacia otro tipo de ramas y países, así como la reubicación de las bases de su reproducción delínean el contexto en que se desarrolla la industria automotriz en países como México.

## 1.2 Penetración de la Inversión Extranjera Directa y Nacimiento de la Industria Automotriz en México.

La penetración de la inversión extranjera en la industria automotriz en América Latina enmarca tres etapas completamente diferenciadas:

Etapa de Importación

Etapa de Ensamblado

Etapa de Fabricación

Estos tres estadios de evolución del complejo sectorial -- automotor obedece a una serie de factores entre los cuales destacan: el proceso de concentración y expansión que registra el mercado automovilístico estadounidense, el establecimiento de nuevas políticas económicas que estimulan la inversión extranjera y por último el crecimiento económico muy particular que presenta cada país.

Así encontramos que la evolución de las actividades automovilísticas en los diferentes países, en América Latina se encuentra conformada de la siguiente manera:

Primer Grupo.- Este grupo está compuesto por los países de América Central, el Caribe y Paraguay, que en su mayoría son -- países que no han desarrollado procesos productivos de la fase terminal (o son incipientes) y cuya oferta interna de vehículos se abastece primordialmente con importaciones.

Segundo Grupo.- Este se encuentra conformado por los países del Pacto Andino, en los cuales hay etapas de ensamble, caracterizadas por un bajo desarrollo de las actividades auxiliares, y consiguientemente, con escasa integración a nivel nacional del sector terminal. Esta oscila entre valores cuya cuota superior es de 40%. 3)

Por último, se encuentra el Tercer Grupo, compuesto por -- Brasil, Argentina y México, países que han alcanzado la fase de producción, cuentan con la mayoría de las actividades del complejo sectorial y con niveles de integración nacional, en la -- etapa terminal, superiores a 60%. 4)

Las características particulares de estos países que han -- dado cabida a tal grado de evolución, obedece principalmente a que contaron en un principio con economías que presentaban un -- grado medio de desarrollo capitalista (países semi-industriali-- zados, con un mercado interno en expansión y potencialmente im-- portante y además con una infraestructura mínimamente desarro-- llada), por otra parte, implementaron una política económica -- que abrió las puertas al capital extranjero principalmente nor-- teamericano.

---

3) Lifschitz, Edgardo. Op. Cit., Pág. 778.

4) Lifschitz, Edgardo. Op. Cit., Pág. 778.

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN  
ARGENTINA, BRASIL Y MEXICO

(UNIDADES)

CUADRO 2

A N O S	ARGENTINA	BRASIL	MEXICO
1 9 6 0	89,338	133,041	49,807
1 9 6 5	194,536	185,187	97,395
1 9 7 0	219,599	416,040	193,266
1 9 7 5	240,036	929,805	360,678
1 9 8 0	281,723	1165,207	490,006
1 9 8 4	167,323	864,663	343,698

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C.,  
La Industria Automotriz de México en Cifras; México,  
1986; Pág. 190.

### 1.2.1 Etapa de Importación.

La evolución del complejo sectorial automotor en México se inicia en la etapa de importación, la cual se ubica en el período comprendido de 1908 a 1925.

En esta etapa aparecen los primeros automóviles en el país. La ausencia de producción de partes automotrices y de plantas - de ensamblado hizo que las unidades distribuidas en el mercado nacional se importaran completamente terminadas.

Se abre así un período que se caracteriza por la importación de autos armados en el extranjero. Lo que va a repercutir desde sus inicios en una balanza comercial desfavorable para el sector.

*"Estos automóviles completamente armados en el extranjero, se importaron en una cantidad promedio de 215 unidades anuales desde el año mencionado (1908) hasta 1916, cantidad que aumentó a 6,000 entre 1917 y 1925." 5)*

---

5) O.E.C.D. Development Centre. "Industrialization and Trade Project." Introduction to the Mexican Automobile Industry (Preliminary Draft), Paris, 1963, p.1.

### 1.2.2 Etapa de Ensamblado.

La segunda etapa en la evolución de la industria automotriz en México, es la etapa de ensamblado, etapa final en el proceso de fabricación de un vehículo. Esta surge en el periodo comprendido de 1925 a 1962.

Con la instalación de la empresa Ford, primera armadora de vehículos del país en 1925, se inicia el ensamblado de automóviles con piezas de importación. El apoyo gubernamental se hace presente a través de su política económica, favoreciendo la instalación de este tipo de industria apegado a patrones de acumulación extranjera.

La Empresa FORD se establece con un capital de 500 mil pesos, agregando para 1942 12 millones de pesos, quedando un total de \$12'500,000.00. Esta empresa se ubica actualmente sobre Calzada de Guadalupe.

A partir de 1935 se produce una expansión del sector mediante la incorporación de tres nuevas ensambladoras, dos de ellas norteamericanas: La General Motors y la Chrysler (Fábricas Automex), y la restante con licencia alemana (Automotriz - - - O'Farril).

GENERAL MOTORS DE MEXICO, S. A. de C. V. se establece en 1936 como empresa armadora, con un capital social de 250 mil pesos, aumentando para 1939 a 1'750 mil pesos, que sumados al capital anterior da un total de 2 millones de pesos. En 1940 se aumentaron otros dos millones y por último, en 1942, otros -

dos millones más, para cerrar la cantidad en 6 millones de pesos. Actualmente esta empresa se ubica en la Avenida Ejército Nacional de esta ciudad.

FABRICAS AUTOMEX, S. A. (CHRYSLER). Esta compañía se inició en 1939 con 30 mil pesos de capital social, se agregaron 30 mil pesos en 1941 y posteriormente en 1948 se sumaron otros 240 mil pesos para llegar a 300 mil pesos de capital social y a fines de 1949 se adicionaron 8'700,000 pesos para quedar con 9 millones de pesos en total.

Esta planta se estableció en el D. F. y sus oficinas así como sus talleres están ubicados en las Calles de Lago Alberto.

AUTOMOTRIZ O'FARRIL, S. A. En el año de 1937 inicia sus actividades, actualmente solamente trabaja haciendo carrocerías para camiones pesados.

Durante el período que comprende la Segunda Guerra Mundial no ingresan empresas extranjeras, salvo el caso de la INTERNATIONAL HARVESTER cuya inversión fue de 40 millones de pesos. Esta planta se inauguró en Saltillo, Coahuila, en el año de 1947.

Posteriormente se instalan:

EQUIPOS AUTOMOTRICES, S. A. en 1945.

ARMADORA AUTOMOTRIZ, S. A. (NASH) se establece en 1945 en la República Mexicana. La inversión inicial efectuada por esta armadora fue de 2 millones de pesos, pero se calcula que para -

1949 pasaba de los 4 millones. Esta planta estaba localizada - en Tlanepantla, Edo. de México, pero actualmente ya no está funcionando.

WILLYS MEXICANA de origen norteamericano, inicia sus actividades en 1946. Lo mismo que AUTOMOVILES INGLESSES, de procedencia británica.

Los orígenes de la industria automotriz terminal en México, como se puede advertir, los marcó la inversión extranjera, principalmente norteamericana.

## CAPITULO II

POLITICA DEL ESTADO HACIA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
EN MATERIA DE BALANZA COMERCIAL

## 2.1 Características Generales de la Política de Sustitución de Importaciones y su Vinculación con el Sector Automotriz.

Si bien la dinámica que presentan las grandes empresas automotrices a nivel mundial ha jugado un papel determinante en el surgimiento y conformación de la industria automotriz en nuestro país, también lo ha sido la política económica adoptada por el estado hacia este sector, la cual obedeció en principio a un marco general de política económica conocido como modelo de sustitución de importaciones en pro de la industrialización del país a partir de 1940, que sostuvo lo siguiente:

*"El principal factor dinámico del desarrollo es la -- acumulación de capital físico, y la mayor parte de -- los esfuerzos debían concentrarse en la creación de -- un sector industrial moderno que proveyera al mercado interno (lo que en el fondo no es más que la emulación del patrón de crecimiento seguido por la mayor -- parte de los países hoy industrializados) y por lo -- tanto, implícitamente, que el objetivo primordial de política económica debía ser el estímulo de la inversión física y su canalización fundamental hacia los -- sectores que sirvieran de base a la sustitución de -- importaciones." 6)*

---

6) Solís, Leopoldo, "Hacia una mayor eficiencia en la asignación de las inversiones en los países subdesarrollados", -- abril de 1971 (mimeografiado), P. 1

Este proceso de sustitución de importaciones se vislumbró en dos etapas. En la primer etapa (1939 a 1958) se pretendía - lograr la sustitución de bienes de consumo y en la segunda - - (1959-1970), la sustitución de bienes intermedios y de capital.

Dentro de este marco del proceso de industrialización, mediante la sustitución de importaciones como palanca del desarrollo y como base de los proyectos de integración se implanta la industria automotriz en el país, aduciendo el estado las siguientes razones para ello:

- a) Esta industria contribuiría a la ampliación del aparato productivo nacional, como una fase del proceso de industrialización mediante la sustitución de importaciones. Es to mismo orientado a la creciente integración nacional de la industria, tanto en lo que se refiere a la industria automotriz terminal, como también en las industrias colaterales, como la de autopartes.
- b) Las ventas estarían dinamizadas por un mercado interno de suficiente potencial de expansión que permitiría estimular la producción de manera creciente.
- c) Las exportaciones contribuirían a la disminución del déficit de la balanza de pagos y comercial, al introducir un grado cada vez mayor de componentes nacionales en las unidades producidas y exportadas.

d) La industria automotriz contribuiría a crear nuevos empleos y a elevar su volumen dentro del sector terminal, al igual que en el de las industrias colaterales. Asimismo, contri buiría a la capacitación de la fuerza de trabajo que fuera incorporándose al sector.

Sin embargo, los resultados fueron otros, ya que el permitir la penetración de la inversión extranjera en esta industria originó graves desajustes estructurales.

### 2.1.1 Primeras Disposiciones Gubernamentales hacia la Industria Automotriz.

La política económica del Estado Mexicano tendiente a dar inicio al proceso sustitutivo de importaciones, tiene su primer indicio para el caso de la Industria Automotriz en la década de los 20's.

Esta primer etapa de legislación contempló una serie de medidas de carácter fiscal que trataron de promover y de proteger a las primeras plantas contra la importación de vehículos similares.

De acuerdo con lo anterior, se establecieron tarifas diferenciales en materia impositiva para los componentes destinados al armado de vehículos (reducción al 50% del impuesto de importación del material CKD) con la decidida intención de otorgar un tratamiento fiscal que impidiera, en mayor medida, la importación de vehículos completos o unidades armadas - - - - - (Dec. 14/X/1925). Por otra parte, se estimuló a las plantas armadoras para que, desde el principio, incluyeran dentro de sus programas el ensamble de vehículos para el transporte de efectos, permitiéndoseles la importación de partes con impuestos -- más bajos que los que correspondían a los automóviles de pasajeros. De esta manera se buscó que la carga fiscal no repercutiera tanto en el precio de las unidades.

Cómo se ve la política del gobierno hacia esta rama industrial estuvo orientada en principio a proteger y apoyar la actividad de las empresas ensambladoras que para ese momento eran - todas extranjeras, principalmente norteamericanas.

En 1947 cuando la producción de postguerra se inicia, entran en vigor dos nuevos tipos de control: las cuotas de ensamblado y la prohibición de importar determinadas partes. Esto es a fin de proteger la balanza comercial cuyo déficit para - 1950 era de 55'340 dólares y apoyar la creación de una industria nacional de autopartes, capaz de cubrir los requerimientos de la industria de ensamblado, lo que contribuiría a su vez, a disminuir el déficit en la balanza comercial.

El impedimento de importar algunas partes como llantas, -- cámaras, acumuladores y balatas que ya se producían en México, fue el primer antecedente de lo que más tarde sería la incorporación obligatoria de partes "nacionales" dentro de un programa de integración nacional.

Como se puede observar, el papel del Estado sólo se limitó a prohibir las importaciones de algunos componentes, dejándose de lado otra clase de medidas que como veremos más adelante - - afectaron los objetivos nacionales de política económica.

Reglamento del 23 de junio de 1926.

El objetivo principal de este reglamento es el de controlar a los importadores de piezas sueltas y materias primas destinadas a la construcción dentro del país, de automóviles y - - camiones; este reglamento se refiere al decreto anterior.

Decreto del 10. de julio de 1926.

Exime del pago de derecho de visa consular a las facturas comerciales de los efectos que se importaban al amparo de la -- fracción arancelaria 633 F.

Decreto del 13 de septiembre de 1926.

Los principales lineamientos de este decreto son los mismos de los que le precedieron, sólo que facilitó la emisión de un reglamento que a continuación se describe:

Reglamento del 28 de septiembre de 1926.

Su objetivo era ejercer un mayor control administrativo y fiscal sobre la única planta ensambladora, especificándose además por primera vez -en la fracción quinta del artículo noveno- la incorporación de partes nacionales solamente a petición de - la empresa y con el previo permiso de la Dirección General de - Aduanas.

Decreto del 10. de junio de 1931.

Por primera vez, se expresan objetivos diferentes a los de carácter fiscal. Entre ellos destacan tres:

- 1) El fomento de plantas de armado y acabado de vehículos de pasajeros y de carga.

- 2) El abaratamiento de estos vehículos es necesario al desarrollo de la red de carreteras.
- 3) Manifiesta la necesidad de que se utilicen partes nacionales en el ensamble de estas unidades.

Decreto del 20 de octubre de 1931.

Se marcan impuestos de importación que van de \$180.00 a -- \$1,000.00 para los automóviles de pasajeros y de \$100.00 a -- \$150.00 para los camiones de carga. Con lo anterior, se beneficiaba al renglón de camiones de carga por considerar que estos bienes resultaban necesarios para la economía del país.

Reglamento del 24 de octubre de 1931.

Este reglamento corresponde al decreto emitido el 10 de junio de 1931 y busca tener un mejor control administrativo y fiscal por parte del gobierno sobre las plantas armadoras, además de insistir en la incorporación de partes nacionales pero en -- forma voluntaria.

Decreto del 22 de junio de 1936.

Especifica con mayor claridad las fracciones arancelarias por donde pueden importarse las partes para montaje, suprimiendo las franquicias de gasolina y aceites lubricantes.

Reglamento del 22 de diciembre de 1936.

No se hicieron modificaciones importantes al reglamento -- anterior.

Reglamento del 20 de diciembre de 1937.

Este reglamento simplificó el control administrativo y fiscal; sin embargo, fue igual a los que le precedieron.

Decreto del 9 de julio de 1947.

Debido al desequilibrio que presentaba la balanza comercial que en ese año había sido de 1,068 millones de pesos, el más alto de la década de los cuarentas, el Gobierno Federal limitó la importación de vehículos armados, prohibiéndola transitoriamente, con el fin de frenar la salida de divisas.

Reglamento para las Plantas de Montaje de Vehículos del 23 de enero de 1948.

Establece que solamente con permiso de la Secretaría de -- Hacienda puede efectuarse la importación de materiales de montaje, maquinaria, aparatos y equipos indispensables para el ensamble de los vehículos o para la fabricación de cualquier parte -- de los mismos.

Lo anterior, aún cuando no se tenga planta propia, pudiéndose utilizar como maquiladoras a las ya establecidas. (Esta -- medida repercutió en la proliferación de marcas). Además señala la obligación de utilizar productos de fabricación nacional en el ensamble o acabado del vehículo. Faculta a la Secretaría de Hacienda para fijar cantidades máximas y mínimas de unidades que deben ensamblar las empresas dentro de los períodos que se señalen.

Posteriormente, el 22 de febrero de 1951, se introdujo por primera vez una diferencia entre vehículos nuevos y usados al autorizar a estos últimos una reducción sobre los derechos de importación, dependiendo de la edad de la unidad.

El 25 de agosto de 1951 se establecieron cuotas obligatorias de armado, señalándose la proporción de automóviles y de camiones según la necesidad del país. Es de observarse que este reglamento derogó al del 20 de diciembre de 1937, así como a las demás disposiciones reglamentarias y conexas.

Ley sobre las Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica del 30 de diciembre de 1950.

Basándose en esta Ley, el Gobierno fijó los precios a que deberían venderse al público los vehículos automotores.

Ley del Impuesto sobre Automóviles y Camiones Ensamblados 1o. de enero de 1951.

Obliga a las empresas ensambladoras de automóviles y camiones, aún cuando no cuenten con planta propia, a pagar un impuesto especial sobre los ingresos precedentes de la venta de primera mano de automóviles y camiones ensamblados en el país, cualquiera que sea su tipo o destino, siendo la tasa del 12% para automóviles y del 5% para camiones con y sin carrocería.

Esta Ley derogó la del 20 de diciembre de 1948, en donde el impuesto había sido fijado en 10% para automóviles y el 4% para camiones. Dicho gravamen exime a las plantas ensambladoras de pagar el de Ingresos Mercantiles, salvo en el caso de que efectúen ventas directas al público.

En marzo de 1959 se otorgó un subsidio equivalente al 50% del monto de este impuesto, a los automóviles de tipo popular y a los de tipo económico, cuyo precio oficial fuera inferior a \$28,000.00.

Decreto del 20 de enero de 1951.

Suprime las restricciones establecidas por el decreto del 9 de julio de 1947, que prohibía la importación de ciertos vehículos armados.

Reglamento del 10 de mayo de 1951.

Dicho reglamento corresponde a la Ley del Impuesto sobre automóviles y camiones ensamblados del 10. de enero de 1951 y deroga el reglamento del 17 de marzo de 1949.

Acuerdo del 4 de junio de 1954.

Restringe la importación de automóviles para el transporte de menos de diez personas.

Acuerdo del 10. de octubre de 1954.

Elimina la introducción de autobuses y camiones para el transporte de efectos. Además, crea el "Comité Consultivo de Importaciones de Automóviles", dependiente de la Secretaría de Economía Nacional. La función de dicho comité fue otorgar cuotas de material de ensamble y los permisos de importación respectivos.

### 2.1.2 Hacia una Integración Nacional, Etapa de Producción.

En este apartado, se hace mención con especial hincapié en el Decreto del 23 de agosto de 1962, debido a que éste marcó la pauta del posterior desarrollo de la industria automotriz y su integración nacional.

Este decreto está inmerso en una etapa importante de la -- economía mexicana.

El desarrollo estabilizador: el motor del crecimiento siguió siendo el desarrollo industrial y la profundización en la economía de la segunda etapa del modelo de sustitución de importaciones, consistente en la sustitución de bienes intermedios y de capital. Tal fue el propósito básico del Decreto de 1962, - en el caso de la industria automotriz, con el que se pretendía:

- Elevar el contenido nacional de los vehículos fabricados - en México.
- Estimular el establecimiento de nuevas industrias de autopartes.
- Crear empleos y
- Reducir el déficit comercial.

La política económica en términos generales se diseñó para reforzar el proceso de Acumulación de Capital.

La política comercial tras el objetivo de lograr un equilibrio en la balanza comercial se planteó la decisión de no devaluar, en el uso del crédito externo a largo plazo y en la inversión extranjera.

La política fiscal y monetaria se reorientaron principalmente al objetivo de aumentar el ahorro interno. La política fiscal, a través de subsidios, exenciones y tarifas bajas de bienes y servicios públicos. Por otro lado, se mantuvo la tasa de interés real lo suficientemente atractiva, tanto para fomentar el ahorro interno como atraer fondos extranjeros, que ayudaran al equilibrio en la balanza comercial.

Por lo que respecta a la política industrial, se establecen dos instrumentos de fomento a la inversión industrial: La Ley de Industrias Nuevas y Necesarias y la Regla XIV de la Tarifa General de Importación.

Bajo la nueva Ley de Empresas "Nuevas y Necesarias" podían disfrutar de amplias exenciones fiscales (impuestos a la importación, renta, utilidades, timbre y contribución a gravámenes locales) por 10, 7 ó 5 años, según fuesen clasificadas como "fundamentales" de "importancia económica" y "otras" respectivamente. Permitiéndose prórrogas por 5 años más.

Por otro lado, mediante la Regla XIV se eliminan (total o parcialmente) los impuestos a la importación para maquinaria y equipo que tiendan a fomentar el desarrollo industrial del país.

Ante este marco de política económica general orientada más que nada sobre la brecha ahorro-inversión, aceptándose como dada la de divisas, el sector automotriz plantea a través del Decreto del 23 de agosto de 1962 una serie de lineamientos, los cuales se concentran en dos cuestiones fundamentales: por un lado, la prohibición de importar motores completos y por otro lado,

do, alcanzar una integración mínima del 60%. Esto es, en términos de costo directo. Entendiéndose por éste, los renglones correspondientes a:

- Materiales,
- Mano de obra,
- Combustibles y materiales auxiliares,
- Energía eléctrica y
- Depreciación de maquinaria y equipo.

Según este decreto, el grado de integración nacional era el porcentaje que representaba el resultado de restar al valor de las materias primas y componentes importados del "costo directo de producción", respecto a este mismo costo.

#### BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOVILISTICO

(MILES DE DOLARES)

CUADRO 3

AÑOS	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	SALDO
1960	146,727	-	-146,727
1965	202,846	-	-202,846
1970	256,708	26,388	-230,320
1975	750,329	122,010	-628,319
1980	1'903,181	404,372	-1'498,809
1985	1'405,562	1'615,059	209,497

FUENTE: Banco de México, S. A., enunciado por: Larriva, J. José. "El Comercio Exterior de la Industria Automovilística en México", Evolución y Perspectivas. Revista de Comercio Exterior, Banco Nacional de Comercio Exterior. (México, Dic. 1982), P. 1358.

Tal mecánica para el cálculo de la integración resultó - - inadecuada según podemos observarlo en el Cuadro 3, para medir el ahorro de divisas, objeto primordial de la política hacia es te sector. La balanza comercial siguió presentando un creciente déficit.

Fueron varios los errores en que se cayó:

Primero, se tomó como costo nacional de fabricación a las materias primas, tal aseveración resultó errónea ya que la industria de autopartes encargada de la producción automotriz requería de determinadas importaciones respecto a este rubro, las cuales no eran consideradas en los insumos utilizados por las plantas terminales. Por lo cual, según la fórmula de costo directo resultaba que a mayor ineficiencia en la producción, mayor integración aparente pero no real. Por tanto, el requisito del 60% de integración nacional en la producción de automóviles y camiones, en la práctica significaba un contenido nacional a precios internacionales muy bajo.

Otra fuente de distorsiones surgió de la medición de la -- integración por plantas. Esto permitió que se registraran noto rios diferenciales de integración entre modelos y tipos de - - vehículos. Los camiones alcanzaron (75%), los automóviles populares (65%) y los deportivos y de lujo (35%), y la rama en su conjunto el 63%. 7)

---

7) Lifschitz, Edgardo. El Complejo Automotor en México, ILET, Méx. 1979.

A pesar de los factores señalados, el elemento de mayor -- distorsión provino de la elección del sistema de precios internos para medir el contenido nacional. Esta distorsión se agravó en el tiempo, debido a que la tasa de inflación mexicana supera los niveles internacionales. Ante esta situación el nivel de integración resultaba sobrevaluado.

Posteriormente, el Decreto de 1962 se vió complementado -- con otras políticas como:

- Cuotas básicas de fabricación.
- Congelación de precios.
- Integración nacional por arriba del 60%.

Cuotas básicas de fabricación.- A partir de 1965 y con base en los programas de fabricación aprobados, la SIC fija las primeras cuotas de fabricación, para lograr un equilibrio del mercado y evitar, de esta manera, el gigantismo, principalmente de las plantas filiales de las grandes empresas extranjeras.

En mayo de 1966, la misma SIC determinó que la cuota básica para 1967 sería otorgada en 1966 y establece un sistema de incentivos mediante el cual se otorgaría extracuota a las empresas por:

- a) Por cada punto de integración nacional superior al 60%, se otorgaría autorización para fabricar 500 unidades más.
- b) Exportación dólar por dólar, se empieza a manejar la alternativa a exportar ante el creciente déficit comercial.

- c) La SIC no definió qué incentivo se daría por baja de precios sino hasta junio de 1970, en que se expidió un acuerdo mediante el cual se daba a las plantas que dentro de su categoría tuvieran el mínimo diferencial con respecto al país de origen y que redujeran sus precios absolutos, otorgar un volumen en divisas equivalente a los beneficios que recibirían los consumidores en el año en que se llevara a cabo dicha disminución.

Congelación de precios.- Esta política fue más aparente que real, ya que si bien se ejerció un control para evitar incrementos en los precios, esto se vió anulado a través de la incorporación de equipos opcionales o recurriendo a cambios de diseños, que en muchos de los casos eran superficiales.

Contenido nacional por arriba del 60%.- Aunado a la lista de partes mandatoria (partes que se producen en el país: motor, caja, llantas necesarias para cubrir el 60% de integración requerido) la SIC consideró que las plantas tenían obligación de adquirir todas aquellas partes de producción nacional que tuvieran un sobreprecio máximo con respecto al país de origen del 15%; lo anterior, con el fin de integrar el 60% obligatorio que marcó el decreto, dejando a las plantas la libertad para seleccionar los componentes que hicieron posible ese 60% de integración.

"Gran cantidad de empresas que operaban hasta entonces en México, decidieron abandonar el mercado nacional antes que incorporar las partes y componentes producidos en el país, cuyos precios y calidad no correspondían con las especificaciones estándar, por lo que les significaría costos más elevados. La política estatal de integración de la industria del automóvil y el congelamiento de precios, dieron lugar a que el número de plantas ensambladoras se redujera de 17 empresas que eran en 1960 a 8 en 1965, y las marcas pasaran a su vez de 41 a 19." 8)

Si bien es cierto que estas medidas extendieron la protección estatal hacia la industria automotriz auxiliar y marcaron los inicios de una política que definió las pautas de expansión que caracterizaron un desarrollo basado en la complementación del ensamblado con la producción de partes "nacionales", dirigiéndose así un proceso de integración horizontal de la industria. No menos cierto es que este tipo de integración, bajo la mecánica utilizada, no cumplió con los principales objetivos que se planteó esta política: el logro de una integración real que contribuyera a reducir el déficit comercial de la industria.

---

8) O.E.C.D. Development Centre. "Industrialization and Trade Project. Introduction to the Mexican Automobile Industry" (Preliminary Draft), Paris, 1963, P. 1.

VALOR DE LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR  
AUTOMOVILISTICO  
(MILES DE DOLARES)

CUADRO 4

	1960	1965	1970	1975	1980	1985
Automóviles para el - - transporte de personas	58,227	98,908	114,275	11,046	155,383	40,891
Motores para automóviles.	9,955	3,319	11,765	56,919	144,964	146,565
Partes y reparaciones.	29,563	52,839	67,620	127,338	394,269	292,098
Camiones para transporte de mercancías.	36,013	9,547	12,872	58,969	127,326	55,077
Chasises.	12,969	38,233	50,176	356	1,281	524
Automóviles con equipos especiales.				18,675	108,425	329,109
Material de ensamble.				473,443	949,133	428
Remolques.				3,583	22,400	501,216
Otros						
T o t a l	146,727	202,846	256,708	750,329	1903,181	1405,262

FUENTE: Banco de México, S. A. Enunciado en revista de Comercio Exterior, Vol. 32, No. 12, México 1982, P. 1358.

## VALOR DE LAS EXPORTACIONES DEL SECTOR

## AUTOMOVILISTICO

(MILES DE DOLARES)

CUADRO 5

	1970	1975	1980	1985
Automóviles para el transporte de personas.	11	4,685	98,528	116,637
Automóviles para el transporte de carga.	-	4,009	30,116	24,383
Piezas sueltas para automóviles.	26,377	55,298	209,437	240,743
Chasises.	-	1,950	1,012	124
Motores.	-	35,372	30,458	1'039,729
Muelles y sus hojas.	-	11,617	14,484	47,663
Partes para motores.	-	9,079	20,337	49,633
Otros.				96,147
T o t a l	26,388	122,010	404,372	1'615,059

FUENTE: Banco de México, S. A. Enunciado en revista de Comercio Exterior, Vol. 32, No. 12, México, 1982. P. 1358.

A partir de 1960 podemos observar un déficit comercial de 146,727 (Miles de dólares), del cual casi en su totalidad son -causantes las empresas terminales, ya que en este momento todavía no se daba un apoyo importante a la incipiente industria de autopartes. Por el lado de las exportaciones, éstas son nulas, con esto se muestra la tendencia netamente importadora de las -empresas ensambladoras en estos años anteriores a 1970. Posteriormente dadas las políticas de estímulo a la exportación y -- las nuevas tendencias de integración que presentan estas empresas a nivel internacional, permitieron efectuar exportaciones.

Con respecto al valor de las importaciones, se observa una participación relativa constante del rubro correspondiente a -- partes y refacciones con los siguientes porcentajes: para 1960 de 20.4%; 1965, 26.04%; 1970, 26.34%; 1975, 16.97%; 1980, 20.71% y para 1985, 20.78%. Lo que muestra una incapacidad para sustituir importaciones ante los patrones de producción adoptados de las empresas transnacionales automotrices.

En el valor total de las exportaciones, también se mues- - tran las nuevas tendencias que las empresas extranjeras empie--zan a adoptar a partir de 1970 ante la crisis de la industria -automotriz principalmente norteamericana y europea ante el embate de la industria japonesa. En este sentido se integran los -países subdesarrollados como plataformas de exportación, ya que representan menores costos de producción para la industria automotriz norteamericana.

Los rubros que presentan una participación relativa constante en el valor total de las exportaciones son: las piezas -- sueltas para automóviles y los motores. El primero presenta -- las siguientes participaciones: para 1970 del 99.95%; 1975, -- 45.32%; 1980, 51.79% y 1985, 14.90%. El segundo rubro para -- 1970 presenta el 0.0%; 1975, 28.99%; 1980, 7.53%; 1985, 64.37%.

### 2.1.3 Integración a Nivel de Sector y a Nivel de Rama.

Ante los resultados obtenidos hasta el momento, se hace -- evidente la falta de integración no sólo a nivel de sector sino a nivel de rama, de la industria automotriz. La industria de -- autopartes creció, como se puede observar en el Cuadro 6, a raíz del Decreto de 1962, pero no se desarrolló de acuerdo a los re-- querimientos de la industria automotriz terminal, siendo el su-- ministro de autopartes uno de los principales cuellos de bote-- lla para la rama. Esto es, debido a la poca flexibilidad de la industria automotriz de autopartes para invertir, no obstante, los buenos rendimientos que obtiene, y a los patrones impuestos por las empresas terminales caracterizado por la gran diversi-- dad de marcas y modelos, que ante un mercado relativamente pe-- queño como el nuestro se hace difícil aprovechar economías de -- escala.

#### VENTAS DEL SECTOR AUTOPARTES

##### AL SECTOR TERMINAL

(MILLONES DE PESOS)

CUADRO 6

A Ñ O S	V A L O R
1 9 7 0	4,099
1 9 7 5	10,567
1 9 7 6	12,947
1 9 7 7	14,223

FUENTE: AMIA, Memoria del 1er. Simposium de Actualización Operacional de la Industria Automotriz en México. México, 1978. Pág. 155.

## IMPORTACIONES DE LA INDUSTRIA

## AUTOMOTRIZ POR SECTOR

(MILLONES DE PESOS)

CUADRO 7

AÑOS	SECTOR TERMINAL	%	SECTOR DE AUTOPARTES	%	TOTAL DE $\bar{M}$	%
1970	2,217.0	78.65	601.5	21.34	2,818.5	100.0
1975	6,949.9	82.51	1,473.2	17.48	8,423.1	100.0
1980	21,607.8 <sup>1</sup>	70.05	9,238.1 <sup>1</sup>	29.94	30,845.9	100.0

<sup>1</sup> Cifras correspondientes a 1979FUENTE: S.P.P. Escenario de México, Perspectivas de Desarrollo para Ramas Seleccionadas 1981-1985. P. 530.

## EXPORTACIONES DE LA INDUSTRIA

## AUTOMOTRIZ POR SECTOR

(MILLONES DE PESOS)

CUADRO 8

AÑOS	SECTOR TERMINAL	%	SECTOR DE AUTOPARTES	%	TOTAL DE $\bar{X}$	%
1970	3.0	.65	456.0	99.34	459	100.0
1975	201.0	7.71	2,405.0	92.28	2,606	100.0
1980	2,712.0 <sup>1</sup>	33.0	5,505.0 <sup>1</sup>	66.99	8,217	100.0

<sup>1</sup> Cifras correspondientes a 1979.FUENTE: S.P.P. Escenario de México, Perspectivas de Desarrollo para Ramas Seleccionadas. México, 1981-1985. P. 530.

En los cuadros anteriores se puede observar la participación de cada uno de los sectores que integran la industria automotriz en el nivel total de importaciones y exportaciones efectuadas por la industria automotriz en el período comprendido de 1970 a 1980. Por lo que respecta al nivel total de importaciones, se observa una participación mayoritaria del sector terminal presentando los siguientes porcentajes: para 1970 el 78.64%; para 1975 el 82.51% y para 1980 el 70.05%. Sin embargo, se advierte que aún siendo el sector de autopartes el encargado de la producción nacional de partes automotrices, realiza importaciones, cuya participación es de 21.34%; 17.48% y 29.94% respectivamente. Por lo que se refiere a las exportaciones se observa una situación contraria, el sector de autopartes ocupa una participación mayoritaria dentro del total de éstas, para 1970 presentó una participación del 99.34%; para 1975 de 92.28% y para 1980 del 66.99%. Mientras que el sector terminal muestra -- los siguientes porcentajes: 0.65%, 7.71% y 33.0%.

Hasta aquí se ha visto la desintegración que se presenta a nivel de sector, pero a nivel de rama también se presenta ésta. El sector de autopartes constituido por cientos de empresas de distintas ramas industriales como la hulera, la química, la metálica, la textil, la eléctrica, fundición de hierro y acero, carrocería y la propia rama de partes automotrices, requieren algunas de ellas crecientes cantidades importadas de bienes de su propio sector. Sin embargo, también no sólo se observa una dependencia creciente de estas ramas con respecto a sí mismas, sino una dependencia creciente y generalizada del resto de las

ramas. Esto muestra más que nada una incapacidad para sustituir importaciones de maquinaria de todo tipo que agudiza el problema deficitario ante cualquier repunte económico, sobre todo por no haber una compensación de exportaciones.

IMPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
SEGUN RAMA DE ACTIVIDAD DE ORIGEN  
(MILLONES DE PESOS)

CUADRO 9

RAMA DE ACTIVIDAD	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	VEHICULOS AUTOMOVILES	PARTICIPACION %	CARROCERIA Y PARTES AUTOMOTRICES	PARTICIPACION %
Total	18,994.1	17,041.9	89.7	1,952.2	10.3
Refinación de petróleo	1.1	-	-	1.1	100.0
Otras industrias químicas.	0.4	-	-	0.4	100.0
Productos de hule.	68.0	2.5	3.7	65.5	96.3
Artículos de plástico	5.0	-	-	5.0	100.0
Vidrio y sus productos.	6.2	6.2	100.0	-	-
Otros productos minerales no metálicos.	7.5	-	-	7.5	100.0
Industrias básicas -- del hierro y acero.	37.5	13.7	36.5	23.8	63.5
Industrias básicas de metales no ferrosos	0.4	0.4	100.0	-	-
Otros prod. metálicos	91.8	27.9	30.4	63.9	69.6
Maquinaria y equipo -- no eléctrico.	74.7	28.6	38.3	46.1	61.7
Maquinaria y aparatos eléctricos.	20.5	15.4	75.1	5.1	24.9
Equipos y accesorios electrónicos.	0.5	0.5	100.0	-	-
Otros equipos y aparatos eléctricos.	79.5	4.8	6.0	74.7	94.0
Vehículos automóviles	0.4	0.4	100.0	-	-
Carrocería y part. aut	18,555.1	16,897.3	91.1	1,657.8	8.9
Otras ind. manufact.	45.5	44.2	97.1	1.3	2.9

\* Datos de 1978.

FUENTE: S.P.P. La Industria Automotriz de México en Cifras, México, 1979-1983. P. 20.

## 2.2 La Política de Promoción de Exportaciones, Hacia una - - Nueva Tendencia de la Empresa Transnacional.

Ante la continuidad del déficit comercial y la falta de integración de la industria automotriz, la política de promoción de exportaciones se combinó con la preocupación de sustituir importaciones a partir de 1969.

En este año el gobierno de Díaz Ordaz (1964 - 1970) exigió que las empresas terminales compensaran un porcentaje siempre - creciente de sus importaciones con exportaciones; el régimen de Echeverría (1970 - 1976) consolidó y extendió esta política en 1972. En 1976 el gobierno de Echeverría elaboró un plan orientado hacia un contenido nacional más elevado en lugar de las exportaciones, pero esta política no llegó a implementarse. Cuando llegó al gobierno López Portillo, en diciembre de 1976, avanzó hacia una posición intermedia: en su Decreto de 1977 requirió de nuevo que las empresas terminales compensaran sus importaciones con exportaciones, pero también exigió un nivel un poco mayor de contenido nacional.

Como se advierte, la política de promoción de exportacio--nes indujo a tales exportaciones, pero no fue el elemento deter--minante de las mismas. Las posibilidades reales de exportación han estado controladas en gran medida por las empresas automo--trices transnacionales y sus subsidiarias, proveedores de par--tes principales, para satisfacer los requerimientos de sus es--trategias globales como se verá posteriormente.

### 2.2.1 Compensación de las Importaciones con Incremento a las Exportaciones (1969).

El Decreto del 21 de octubre de 1969, da la pauta para que se compensen con exportaciones de manufacturas de la industria automotriz las importaciones que hace esta industria.

Considerando que la cuota total de fabricación de automóviles y camiones que la SIC otorgó a las empresas automotrices estaba compuesta por la cuota básica que se asignó a cada empresa desde el inicio del programa de integración de la industria - - automotriz.

CHRYSLER	27,000	UNIDADES
G. M.	20,000	"
FORD	20,000	"
V. W.	17,000	"
NISSAN	8,000	"
V. A. M.	14,000	"
DINA	14,000	"
INTERNATIONAL H.	1,500	"

Y por cuotas extras que la propia Secretaría otorgó a dichas empresas con el carácter de incentivo por concepto de:

- 1) Compensación por exportaciones de partes automotrices de fabricación nacional.
- 2) Por aumentos en el contenido nacional de los vehículos adicionales al 60% mínimo establecido y

- 3) Por disminuciones absolutas de precios de sus vehículos al público.

Se fijaron las siguientes tasas de compensación por concepto de las importaciones de partes automotrices destinadas a la fabricación de la cuota básica:

1970 -----	5%	1975 -----	50%
1971 -----	15%	1976 -----	65%
1972 -----	20%	1977 -----	75%
1973 -----	30%	1978 -----	85%
1974 -----	40%	1979 -----	100%

Ante este decreto, la industria automotriz comenzó a registrar, por primera vez, exportaciones significativas. En 1970 - las exportaciones efectuadas fueron de 26 millones 388 mil dólares, cifra que contrasta con las importaciones, que fueron del orden de 256 millones 708 mil dólares en ese mismo año. En - - 1975 las exportaciones eran ya de 122 millones de dólares y las importaciones de 750 millones 329 mil dólares.

Sin embargo, a partir de este año las exportaciones dejaron de alcanzar los niveles preestablecidos. Entre las causas - de esta situación cabe mencionar la recesión que afectó a la industria automovilística mundial durante 1974 y 1975 y que redujo la demanda de los productos que México pretendía exportar. Durante esos años las empresas ensambladoras no emprendieron -- proyectos orientados al mercado exterior. Lo mismo ocurrió con las productoras de componentes. Ello hizo sumamente difícil penetrar en el mercado externo.

Ahora bien, por el lado de las importaciones, la industria también tuvo problemas de abastecimiento de algunos materiales nacionales como acero, plásticos, fundición y principalmente llantas, los cuales se vió en la necesidad de importar a elevados precios, en virtud de revaluaciones de la moneda e inflación internacional. Lo cual repercutió a su vez en los niveles de integración.

### 2.2.2 Decreto para el Desarrollo de la Industria Automotriz (1972).

Las disposiciones del decreto de agosto de 1962 y las medidas posteriores que tom6 el gobierno se incorporaron y complementaron en el "Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz" y el acuerdo que reglamenta las disposiciones de este decreto; dicho documento contenia aportaciones importantes, entre las cuales se destacan las siguientes:

1. Se obliga a las plantas a incorporar todos aquellos componentes que fueran fabricados por la industria de autopartes, siempre y cuando los precios no fueran superiores en 25% en relaci6n con los fabricantes o proveedores extranjeros; se satisficieran las normas de calidad o funcionamiento y se cumpliera con los plazos de entrega fijados en las 6rdenes de compra. Esta medida propici6 el crecimiento de la industria de autopartes y permiti6 el establecimiento de nuevas empresas.
2. Las empresas terminales no podian fabricar partes o componentes automotrices para el mercado interno que fueran producidas por la industria fabricante de autopartes. Tal disposici6n tenia como objetivo evitar el gigantismo de las empresas terminales y proteger a la industria de autopartes.

3. Las empresas que alcanzaran porcentajes de integración nacional superiores al 60% obligatorio, podían obtener como incentivo cuotas extras de producción, de tal forma que a cada punto de incremento la cuota de producción aumentaba en 550, 600, 650 unidades, agregándose cada vez 50 unidades hasta llegar al 70% de integración en que se recibían 1,000 unidades por el punto y un total acumulado de 7,750 unidades. Es de notarse que dicho volumen no era suficiente para las plantas y además que el Banco de México, encargado de verificar los grados de integración, emitía su dictamen con dos años de retraso. Esta situación no permitió que el premio de extracuotas de producción de vehículos -- por incremento en integración nacional provocara aumento importante en la integración.
4. Se limitó la producción de vehículos por tipo, línea y modelo a las plantas, de tal forma que los fabricantes de -- automóviles populares sólo podían producir automóviles de este tipo y los de compactos, estándar y deportivos no lo podían ser de populares. A partir del año modelo 1974, -- las empresas que fabricaran automóviles de tipo compacto, estándar o deportivo sólo podrían producir 3 líneas con 3 modelos en cada línea, sin que la producción total de modelos fuera superior a 7. También se apuntaba que los fabricantes de automóviles de tipo popular sólo podían producir 4 líneas de vehículos con tres modelos en cada línea, sin que la producción total excediera de 7. Las empresas productoras de camiones o vehículos con motor de gasolina pa-

ra el transporte de efectos o de más de 10 personas podían producir todos aquellos tipos, líneas y versiones de pesos vehicular y de distancia entre ejes que la SIC autorizara, tomando en cuenta las necesidades del mercado.

Las empresas que produjeran o desearan producir más de un motor básico de gasolina, deberían obligarse a exportar -- anualmente como mínimo el 60% del volumen de producción -- del nuevo motor, entendiéndose por motores básicos los siguientes: cilindros en línea, en "V" y horizontales. Esto tenía como objetivo disminuir el alto número de modelos -- que dió lugar a escalas de producción muy limitadas que -- redundaban en altos costos de fabricación, no obstante, el número de marcas se siguió incrementando (Cuadro 10), lo mismo ocurrió con el número de modelos.

"En 1965 se fabricaban 36 modelos diferentes, entre los cuales Fábricas Automex, S. A. y General Motors de México, S. A. producían la mitad de los modelos al fabricar 9 de ellos cada uno. Para 1975 la cantidad de modelos producidos por el conjunto de la industria prácticamente permaneció inalterado al registrarse 37 modelos, de los cuales, las empresas que producían una mayor variedad de modelos fueron Chrysler de México, S. A., Ford Motor Company, S. A. y Vehículos Automotores Mexicanos, S. A., los cuales fabricaron en ese año 7 modelos cada una. Sin embargo, posteriormente el número de modelos en cada una de las empresas y para el conjunto de la industria se incrementó notablemente, ya que pasó de 37 en 1975 a 55 en 1981 y a 85 modelos en 1985, de los cuales las empresas que producen la mayor variedad son: General Motors, S. A. con 17 y Chrysler de México, S. A. y Ford Motor Company, S. A. con 15 modelos. 9)

## NUMERO DE EMPRESAS Y MARCAS DE AUTOMOVILES

1960 - 1984

CUADRO 10

	1960	1965	1970	1975 - 1984							
P O P U L A R E S	ID. SUPERIORES FORD MOTOR CO. AUT. O'FARRIL	Austin Ardlia, Taurus Hilma, Singer Sambom	DINA VOLKSWAGEN REP. DELTA NISSAN MEX.	Fiat, Renault Volkswagen Auto Unión Datsun	DINA VOLKSWAGEN NISSAN MEX.	Renault Volkswagen Datsun	Renault Volkswagen Tsuru				
	DINA VOLKSWAGEN REP. DELTA NISSAN MEX. G. MOTORS AUT. INGLESES AUTOMEX PLANTA RIO	Fiat, Renault Volkswagen Auto Unión Datsun Vauxhall Morris Simca Toyota									
	11 Empresas	15 Marcas	4 Empresas	5 Marcas	3 Empresas	3 Marcas	3 Empresas	3 Marcas			
	C O M P A C T O S	STUDEBAKER PACK G. MOTORS AUTOMEX FORD MOTOR CO. VW	Studebaker Opel Valiant Ford 200 Rambler American	G. MOTORS AUTOMEX FORD MOTOR CO. VW	Opel Valiant, Dart Falcon Rambler American	G. MOTORS AUTOMEX FORD MOTOR CO. VW	Opel Valiant, Dart Falcon, Maverick Rambler American	G. MOTORS VW	Opel, Chevelle, Malibu Celebrity Citation		
		JAGUAR AUTOM. INDUST. AUT.	Volvo Peugeot					FORD MOTOR CHRYSLER	American, Gremlin, Pacer, Lima, Rally Maverick, Fairmont, Topaz Dodge, Dart, Dart K, Volare, Volare K.		
		6 Empresas	7 Marcas	4 Empresas	5 Marcas	4 Empresas	6 Marcas	4 Empresas	16 Marcas		
		S T A N D A R D	AUTOMEX FORD MOTOR CO.	De Soto, Plymouth Dodge, Chevrolet Citroen Disei	AUTOMEX G. MOTORS VW	Plymouth Chevelle Rambler Classic	AUTOMEX G. MOTORS VW FANASA	Dodge Coronet Chevelle Rambler American Borgward	AUTOMEX G. MOTORS FANASA	Coronet, Charger Chevelle Classic Borgward	
			4 Empresas	6 Marcas	3 Empresas	3 Marcas	4 Empresas	4 Marcas	4 Empresas	5 Marcas	
			D E L U J O	STUDEBAKER FORD MOTOR CO.	Packard Mercury, Lincoln, Ford, Galaxie.	FORD MOTOR CO. G. MOTORS AUTOMEX	Ford Galaxie Impala Dodge Coronet	FORD MOTOR CO. G. MOTORS AUTOMEX	Ford Galaxie Impala Mtnaco	FORD MOTOR CO. G. MOTORS AUTOMEX	Galaxie, LTD/Gran Marquis, Cougar, Impala, Montecarlo, Caballero, El Camino Mtnaco
				G. MOTORS	Buick, Cadillac, Oldsmobile, Pontiac, Impala, Chrysler	REP. DELTA Mercedes Benz	Mercedes Benz				
AUTOMEX REP. DELTA JAGUAR AUTOM.				Mercedes Benz Jaguar					CHRYSLER	Cofodba, Le Baron, Le Baron K, Yew Yorker.	
6 Empresas				12 Marcas	4 Empresas	4 Marcas	3 Empresas	3 Marcas	4 Empresas	13 Marcas	
D E P O R T I V O				AUTOSPORT	Alfa Romeo	AUTOMEX FORD MOTOR CO.	Barracuda Mustang	AUTOMEX DINA FORD VW	Barracuda, Charger Dinalpin Mustang Rambler Javelin	DINA FORD MOTOR CO. VW	Dinalpin Mustang, Thunderbird Javelin
	1 Empresa			1 Marca	2 Empresas	2 Marcas	4 Empresas	5 Marcas	3 Empresas	4 Marcas	
	TOTAL 17 Empresas			41 Marcas	8 Empresas	19 Marcas	8 Empresas	21 Marcas	9 Empresas	41 Marcas	

5. A partir del año modelo 1974, las empresas de la industria terminal deberían generar por lo menos el 40% de las divisas netas necesarias para cubrir la compensación de cuotas y extracuotas en la exportación de productos automotrices fabricados por las empresas de la industria de autopartes que cumplieran con los requisitos de mayoría de capital social mexicano.
  
6. En materia de precios, el control establecido siguió vigente y sólo se podían hacer cargos extras por el equipo requerido por diseño, indispensable para el buen funcionamiento del vehículo y que aumentara las condiciones de seguridad, además de evitar la contaminación ambiental. Como opcional común se definía al que brindaba mayor comodidad y mejoraba las especificaciones de los vehículos, adaptándolos a determinadas condiciones de operación.

Finalmente, el equipo opcional de lujo, que no proporcionaba ventaja técnica y sólo hacía más distintiva la unidad.

Para la instalación de estos equipos se establecían porcentajes que iban del 100% en los vehículos para el equipo requerido por diseño, del 80% para el opcional común y hasta el 20% en el caso de los opcionales de lujo. Es de notarse que la gran cantidad de equipos opcionales que tienen la mayoría de las unidades deforman de manera importante el precio base de la unidad, aumentándolo en forma considerable; de tal manera que los mencionados equipos sólo han servido para disimular un precio real, pues es evidente --

que todo el equipo requerido por diseño es técnicamente necesario y como ya mencionábamos se incorpora en un 100%.

El opcional común, aunque no es básico, sí se necesita para ciertas condiciones de operación del vehículo, al contrario del opcional de lujo que resulta superfluo y justifica una carga extra.

7. Por lo que se refiere a los Estímulos Fiscales que a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público el Gobierno concede a las plantas de la Industria Automotriz -- Terminal, estos quedaron incluidos en el Decreto de 1972:
- a) Reducción hasta el 100% del impuesto general de importación de los materiales de ensamble complementarios para la fabricación de vehículos.
  - b) Reducción hasta el 100% de la participación neta federal del impuesto especial de ensamble.
  - c) Devolución hasta el 100% de los impuestos indirectos causados por el producto automotriz exportado y por el incremento del valor de sus exportaciones entre 1971 y 1972.
  - d) Reducción del impuesto general de importación sobre maquinaria y equipo no producidos en el país; y
  - e) Autorización para depreciar en forma acelerada las inversiones en maquinaria y equipo para efectos del impuesto sobre la renta.

Es importante señalar que los subsidios anteriores estaban vigentes desde 1965, otorgándolos el gobierno con el fin de que los precios de los vehículos no aumentaran en forma

considerable durante la etapa de fabricación, exceptuando de esto a tractocamiones y autobuses integrales que pagaban íntegros sus respectivos impuestos. Dicha política ha estado en contraposición de la seguida con los consumidores, pues al contrario de los fabricantes, el público comprador ha visto incrementados cada vez más los impuestos, tanto el de ingresos mercantiles que era del 3% y que se cambió por tasas especiales que van de 10 al 30%, como el de uso o tenencia de automóviles.

Por otra parte, los estímulos fiscales a la Industria de Autopartes sólo fueron otorgados a la generalidad del sector industrial según la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias y no gozaba como la industria terminal de un régimen especial de estímulos.

8. El Decreto de Octubre de 1972, tuvo también como objetivo mexicanizar a la industria de autopartes, exigiendo que dichas empresas mantuvieran un capital que como mínimo debería de ser 60% propiedad de mexicanos y estar representado por acciones nominativas.
9. Al igual que la industria terminal, a la de autopartes se le fijó un grado mínimo de integración nacional, que respecto al costo de producción sería del 60%, obligándola a incorporar aquellos productos que se fabricaran en el país y cuyo diferencial de precios no fuera superior al 25% respecto al del extranjero.

Igualmente se requería que las partes y materias primas -- utilizadas en la fabricación de autopartes cumplieran con los requisitos de calidad o funcionamiento que fijara la - Secretaría de Industria y Comercio.

10. Con este decreto se creaba también la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, la cual estaría formada por 3 representantes de la S.I.C. y 3 de la S.H.C.P., -- siendo presidida por el Subsecretario de Industria y fun-- giendo como Secretario el Director General de Estudios - - Hacendarios y Asuntos Internacionales de la S.H.C.P. El - carácter de este organismo se definió como técnico y con-- sultivo del Ejecutivo Federal en todo lo concerniente a la industria y el comercio automotriz, además de proponer la reglamentación de las actividades de las empresas de las - industrias terminal y de autopartes, así como de las operaciones de distribución, importación y exportación de - - - vehículos.

Como se puede observar, el decreto anterior no modificó en lo fundamental al de 1962, las medidas que se incluyeron - sólo atenuaron las repercusiones de las primeras negocia-- ciones. El problema de fondo siguió subsistiendo:

- a) Si bien se logró cumplir con el propósito de producir automóviles y camiones con un contenido nacional mínimo de 60% en términos de Costo Directo de Producción - no se avanzó, como se pretendía, en dirección a una mayor integración.

- b) La integración nacional vista de esa manera significó un creciente nivel de importaciones. Con lo cual se advierte una incapacidad por parte de esta actividad para sustituir importaciones. Si bien es cierto que por un lado ha sido muy acelerado el crecimiento de la demanda nacional de automóviles y camiones, que la industria de autopartes no alcanzó a satisfacer los requerimientos de la industria terminal, es la operatividad de las empresas ensambladoras lo que ha implicado tal desintegración tanto a nivel de sector como a nivel de rama.
- c) Con este decreto no desapareció ninguna empresa, continuó la proliferación de marcas y modelos, lo que ante la pequeñez de nuestro mercado no admitió aprovechar economías a escala.
- d) La política de que la industria terminal haya seguido gozando de subsidio de los impuestos complementarios para el ensamble de los automóviles y camiones, mientras la industria de autopartes debía pagar los impuestos de importación de sus materias primas y partes, -- significó un desaliento a la integración nacional de la industria. Por lo cual, no tuvo éxito la política de premiar con mayores cuotas de producción el aumento de integración nacional.

- e) La exigencia de la exportación, a través del sistema de cuotas de producción, la pudieron cumplir en distintos grados las empresas que son subsidiarias de matrices extranjeras, pero no así las que tienen participación de capital mexicano. Además este sistema vigorizó la integración vertical de algunas plantas terminales restándole oportunidades de mayor desenvolvimiento a la industria de autopartes.
- f) La política de estabilidad de precios fue siempre freno al aumento del contenido nacional en la producción de automóviles y camiones. Siendo hasta 1972 en que se empezaron a autorizar incrementos en los precios, dadas las presiones inflacionarias internas y externas.

### 2.2.3 Decreto de 1977.

En agosto de 1976 los niveles de integración que habían alcanzado las empresas automotrices se vieron afectados por la devaluación de nuestra moneda. Como es natural, el encarecimiento de las partes importadas principalmente de los Estados Unidos, a más de afectar el costo total de fabricación, deterioró el equilibrio logrado. La balanza comercial del sector era deficitaria en 526'418,000 dólares, ya que de 718'760,000 dólares que se habían importado sólo se exportaron 192'342,000. La producción de unidades disminuyó en 8.9% al fabricarse 324,979 unidades en 1976 contra las 356,624 producidas en 1975. Bajo este marco de recesión, inflación de la economía mexicana, se emite el 16 de junio de 1977 el Decreto, con fecha 18 de octubre del mismo año. Este ordenamiento se inscribe dentro de la política económica del gobierno de López Portillo y particularmente en el Plan de Desarrollo Industrial.

De acuerdo con la Reforma Administrativa, la formulación y control de este nuevo decreto se encomendaron a la S.I.C.

Los objetivos de esta política automotriz se centraron en tres cuestiones fundamentales:

- 1) Integración Nacional,
- 2) Presupuesto de Divisas y
- 3) Política Fiscal.

A continuación se analizan cada uno de estos aspectos.

## 1) INTEGRACION NACIONAL.

El objetivo principal de las disposiciones de 1962 y 1972 era el de aumentar el contenido nacional de los vehículos fabricados en el país. Según esto, el porcentaje mínimo que deberían alcanzar las empresas era del 60% de acuerdo al costo directo de producción. Esta forma de calcular la integración nacional es inadecuada para medir el ahorro de divisas -que es lo que verdaderamente se pretendía-, como se señaló en un capítulo anterior. Es por ello que en este decreto para el fomento de la industria automotriz se cambia la fórmula costo-directo por la de costo-parte, que ya no es referida a la empresa en su conjunto sino a cada uno de sus modelos. De tal forma que el grado de integración nacional de los vehículos (GIN), según el reglamento del decreto referido, se determinó por modelo considerando los siguientes elementos:

- a) El valor del material de importación (VMM) utilizado en la fabricación de cada modelo y
- b) El valor total de las partes (VTP) que integran la unidad típica.

El GIN se obtendrá restando el cociente resultante de la fracción a) entre la fracción b), de 1 (uno) y multiplicando el resultado por 100, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\text{GIN} = \left( 1 - \frac{\text{VMM}}{\text{VTP}} \right) 100$$

Los valores a que se refieren las fracciones a) y b) se expresarán a los precios del país de origen, convertidos a moneda

nacional por el tipo de cambio vigente a la fecha de aprobación del modelo correspondiente.

Como puede observarse, el nuevo método de medición es más real ya que considera los precios de las partes de acuerdo al - que tienen en el país de origen, que regularmente es más bajo - que el nacional.

Este nuevo decreto señaló también los porcentajes mínimos de integración nacional que las empresas deberían tener a la fecha de su expedición, siendo por categorías los siguientes:

Automóviles	50%
Camiones	65%
Tractocamiones y Autobuses Integrales	70%
Tractores Agrícolas	65%

Es de notarse que ya se incluyen los tractocamiones y autobuses integrales que en los anteriores ordenamientos no estaban considerados. En 1976 los porcentajes de integración nacional alcanzados por las plantas automotrices, según estadísticas del Banco de México, eran los siguientes: Dina 63.53%, Chrysler - - 61.62%, Ford 64.01%, Nissan 66.80%, General Motors 66.51%, International Harvester 64.31%, Vehículos Automotores Mexicanos - 61.87%, Volkswagen 63.62%. Dichos porcentajes, aunque son por empresa y no por modelo, coinciden con los señalados en el decreto.

A partir de 1978 la S.I.C. recomienda que las empresas automotrices alcancen los siguientes grados de integración:

## GRADOS DE INTEGRACION REQUERIDOS POR

LA S.I.C. 1978

CUADRO 11

AÑO MODELO	1978	1979	1980	1981 en adelante
Automóviles	55%	65%	70%	75%
Camiones	70%	75%	80%	85%
Tractocamiones y Autobuses Integrales	75%	80%	85%	90%
Tractores Agrícolas	70%	75%	80%	85%

+ Es el periodo comprendido entre el 1° de noviembre de un año y el 31 de octubre del siguiente año.

FUENTE: S. I. C.

Con este fin se clasifican los componentes automotrices -- que deben de incorporar las plantas en sus vehículos, emitiendo se 4 listas con las siguientes características:

La primera lista comprende a los componentes nacionales de incorporación obligatoria para la industria automotriz terminal, entre los cuales destacan los motores de gasolina y de diesel; las carrocerías de autobuses, estacas, pick-up, volteo y vannette; los ejes con o sin mecanismo diferencial; las transmisiones o cajas de velocidades mecánicas; las flechas cardánicas y los frenos de disco o de tambor y sus componentes.

El segundo listado incluye a los componentes que deben ser considerados de fabricación nacional, subdividiéndose en 2A y - 2B; la 2A engloba componentes que no están sujetos al requisito de permiso previo de importación, como son los acumuladores, -- amortiguadores, bombas de aceite, muelles, parabrisas, medallones o vidrios laterales, planos o curvos y los radiadores; la - 2B incluye a componentes sujetos al requisito de permiso previo

de importación, destacando los retenes, bandas, camisas y cilindros, cojinetes, condensadores y rodamientos.

La lista 3 se refiere a los componentes complementarios de ensamble que no se incluyen en el resto de las listas y finalmente la lista 4, referente a los componentes de lujo cuya importación no es objeto de subsidio para la industria automotriz terminal, entre estos los más importantes son los controles automáticos de velocidad, el equipo de aire acondicionado, los dispositivos eléctricos para vehículos que accionan mecanismos elevadores para cristales y techos corredizos centrales y laterales. Cabe aclarar que las listas se van depurando de acuerdo al criterio de la Comisión Intersecretarías de la Industria Automotriz, de tal suerte que los componentes pueden pasar de uno a otro listado; otro aspecto de los listados es que los componentes clasificados como nacionales, de incorporación obligatoria (Lista 1) sólo podrán ser importados por medio de la celebración de un convenio que formulen la empresa interesada y la S.I.C. En dicho documento las empresas deben explicar las razones que tienen para importar determinadas partes y los compromisos que adquieren, como los plazos en que integrarán las mencionadas partes como nacionales.

Debe mencionarse que para la aprobación de modelos a producir en el siguiente año automotriz, las plantas deben presentar a la S.I.C., durante el segundo trimestre del año calendario, - el cómputo del contenido nacional por modelo de acuerdo a la fórmula costo-parte, los equipos opcionales y el valor del contenido importado.

Otro nuevo aspecto del decreto automotriz es el referente a las empresas cuyo capital es mayoritariamente mexicano, pues a diferencia de las empresas con capital preponderantemente extranjero, pueden ser autorizadas por la S.I.C. para producir -- líneas de vehículos diferentes a las que ya tienen aprobadas, -- además de que la incorporación de motores diesel para camiones, tractocamiones y autobuses integrales sólo pueden hacerlo las -- empresas con capital mexicano. Con esta medida se beneficia a las empresas nacionales y de alguna forma se presiona a las empresas extranjeras a mexicanizar su capital. En estos primeros años de vigencia del decreto se fusionaron las empresas International Harvester (división camiones) y Fábricas Autocar Mexicana; la primera con capital estadounidense y la segunda de capital privado mexicano. De esta sociedad surgió la nueva empresa Fábrica de Automotores Mexicanos (FAMSA) dedicada a producir -- camiones medianos, semipesados y tractocamiones con motores de diesel.

Respecto a la industria de autopartes, en lo que se refiere a la integración nacional se exigió un grado de integración de acuerdo a la fórmula de costo-directo en relación con la empresa. Para que la industria automotriz terminal pueda incluir los componentes nacionales de incorporación obligatoria (Lista 1) y los de fabricación nacional (Lista 2) producidos por estas empresas, deberían alcanzar una integración mínima del 80% según la fórmula de costo-directo, en la cual se incluiría el monto de sus exportaciones directas.

El Artículo 30 del citado Decreto menciona que para el -- cálculo del grado de integración nacional de los vehículos de - la industria terminal los componentes fabricados por la indus- tria de autopartes se clasificarán y contabilizarán de acuerdo a la siguiente tabla:

<u>CATEGORIA</u>	<u>GRADO DE INTEGRACION NACIONAL MAS EXPORTACIONES</u>	<u>CONTABILIDAD NETA</u>
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 integra- ción nacional más exportaciones para la industria de autopartes será del 60% para los años 1978 y 1979. Para 1980 el mínimo se rá 80% y a partir de este año la contabilidad neta para la cate- goría "C" será 0.

La Secretaría expedirá certificados de clasificación de -- acuerdo con la tabla anterior y las empresas de la industria de autopartes deberán calcular trimestralmente su grado de integra- ción; en caso de cambiar de categoría deberán notificarlo a la Secretaría en un plazo no mayor de un mes.

El grado de integración a que nos hemos referido se calcu- la de la siguiente manera y en base a esta fórmula:

$$GIN = \frac{CN}{CN + CM - X}$$

Donde:

GIN = Grado de Integración Nacional.

CN = Costo nacional de fabricación o costo directo -  
de producción que incluye:

- a) materias primas,
- b) combustible y otros materiales auxiliares,
- c) energía,
- d) salarios y prestaciones,
- e) depreciación de maquinaria y equipo .

CM = Costo de los insumos importados.

X = Exportaciones.

Independientemente de lo anterior, el decreto automotriz - obliga a las empresas fabricantes de autopartes a mantener una integración mínima del 50% para cada línea de producto, sin con- tabilizar exportaciones y no obstante su grado de integración - como empresa.

Debe añadirse que el Gobierno Mexicano, según la Ley para promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranje- ra, exige a las empresas de la industria de autopartes, que, co- mo mínimo, el 60% de su capital sea propiedad de inversionistas mexicanos.

Como hemos visto, el nuevo decreto para el fomento de la - industria automotriz, a diferencia del de 1972, ejerce mayor -- control sobre la industria fabricante de autopartes, aumentando los grados de integración que en 1972 sólo llegaban al 60% y -- exigiendo controles que como "los certificados de clasifica- - ción" no existían en la legislación anterior. Sin embargo, es-

te mayor control en la industria de autopartes resulta inferior y desigual al que se tiene con la industria terminal, aunque se argumenta que el sector de autopartes es la porción mexicana de la industria automotriz.

## 2) PRESUPUESTO DE DIVISAS.

La política anterior de compensar con divisas netas generadas por exportación de productos automotrices el valor de las importaciones de la cuota básica en las proporciones que se señalaban en el decreto automotriz de 1972 (1973, 30%; 1974, 40%; 1975, 50% y 1976, 60%) y las extracotas de producción que por concepto de exportaciones se concedían a la industria terminal, se vieron modificadas con el decreto de 1977, en el cual se asignó un presupuesto de divisas que en el mencionado ordenamiento define como: "el monto anual de divisas que podrán ejercer las empresas de la industria terminal para la importación de material de ensamble y de repuesto, de vehículos nuevos y de herramental para ensamble, así como para los pagos del contenido importado de los componentes nacionales, de regalías al extranjero por uso de patentes y marcas, conocimientos técnicos y administrativos, ingeniería básica y detalle y cualquier otro gasto en divisas."

A partir de 1978 la S.I.C. fijó un presupuesto de divisas en base a una cuota inicial autorizada y a las exportaciones netas que realicen las empresas. Dicha cuota inicial se calculó tomando en cuenta la balanza de divisas histórica de cada empresa (años modelo 1974, 1975 y 1976), así como la participación -

mexicana en su capital y el grado de integración nacional de -- los vehículos, según lo siguiente:

- I. Una cantidad fija de divisas por planta (A), asignado en -- función de la balanza de divisas de cada empresa en los -- años modelo 1974, 1975 y 1976.

$$A = \frac{1}{6} (M - X)_{74} + \frac{2}{6} (M - X)_{75} + \frac{3}{6} (M - X)_{76}$$

Donde:

A = Cantidad fija de divisas por planta.

M = Gasto total de divisas.

X = Exportaciones.

Subíndices 74, 75, 76 = años modelo 1974, 1975, 1976.

- II. Las divisas asignadas a la industria terminal para la im-- portación de automóviles nuevos a la franja fronteriza no~~r~~ te del país y zonas libres (CF) se asignaron de la siguien~~t~~ te forma: 1978, 100%; 1979, 75%; 1980, 50%; 1981, 25% y -- 1982, 0%.

- III. La diferencia entre exportaciones realizadas y obligacio-- nes de exportación acumuladas al 31 de octubre de 1977 - - (D<sub>77</sub>) sólo afectaría la cuota inicial del año modelo 1978.

El valor de la cuota inicial (C) decrecería los siguientes años modelo hasta llegar a cero en 1982, de acuerdo:

$$C_{78} = A (0.89) + CF_{78} + D_{77}$$

$$C_{79} = A (0.71) + CF_{79}$$

$$C_{80} = A (0.49) + CF_{80}$$

$$C_{81} = A (0.24) + CF_{81}$$

$$C_{82} = 0$$

En caso de no ejercerse la cuota inicial en el año modelo correspondiente, la parte sin utilizar no podría transferirse - al año siguiente.

Como se observa en el primer paso, para obtener la cantidad fija de divisas, se resta del gasto total de divisas de cada año (M) las exportaciones (X), se multiplica cada uno de los resultados por los factores de peso ( $\frac{1}{6}$ ,  $\frac{2}{6}$ ,  $\frac{3}{6}$  respectivamente) y posteriormente se suman, para así obtener (A).

Para obtener la cuota inicial (C) en el año 1978, se multiplica la cantidad fija de divisas asignadas para la importación de automóviles nuevos a la franja fronteriza norte del país - - (CF) y la diferencia de exportaciones realizadas y obligaciones de exportación acumuladas ( $D_{77}$ ). En los años 1979, 1980 y 1981 se sigue el mismo procedimiento con la salvedad de que ya no se considera la diferencia ( $D_{77}$ ), hasta que en 1982 la cuota inicial es igual a cero.

El presupuesto de divisas a que se refiere el decreto se - establece tomando en consideración los siguientes elementos:

- I. La cuota inicial (C) que ya explicamos como determinarla.
- II. El ingreso neto de divisas por exportaciones realizadas -- (VNX) dentro del 100% de divisas por exportaciones debe- -

rían computarse 50% de exportaciones realizadas por la industria terminal a través de la de autopartes, el otro 50% deberían ser exportaciones directas de vehículos y componentes fabricados en propia planta.

III. El contenido importado del vehículo (CMV) que se calcula de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$CMV = VMMI + \frac{(GIR-GIN)}{2} + CMA (1 + GMI-GIN) - VTP (1-GIR) f$$

Donde:

VMM - Valor del material de importación.

GIR = Grado de Integración recomendado.

GIN = Grado de Integración nacional real.

CMA = Contenido importado de las autopartes.

GMI = Grado de Integración mínimo.

VTP = Valor total de las partes (valuadas a precio -- del país de origen).

(f) = Factor determinado en función de la estructura de capital de las empresas de la industria terminal de acuerdo a la siguiente tabla:

Capital Nacional %	Grados de Integración	$GMI \leq GIN < \frac{GMI+GIR}{2}$	$\frac{GMI+GIR}{2} \leq GIN < GIR$	$GIR \leq GIN$
		0 - 32	0.0	0.15
33 - 59	0.10	0.30	0.50	
60 - 74	0.25	0.50	0.75	
75 - 100	0.45	0.75	1.0	

- IV. Los gastos indirectos de divisas (GID) se calcularían aplicando el valor que resulte de multiplicar el precio neto de venta de la unidad típica de cada modelo (PN) por un factor determinado en función de la estructura de capital de cada empresa (t) y de acuerdo con la fórmula:  $GID = (PN)t$ , o la comprobación de estos gastos por las empresas. Los valores del factor (t) serían los siguientes:

PARTICIPACION MEXICANA EN EL CAPITAL	FACTOR (t)
0 - 32	0.059
33 - 59	0.035
60 - 74	0.025
75 - 100	0.010

- V. El valor del material importado para repuesto (MREF).
- VI. El valor de los automóviles nuevos importados a la franja fronteriza y zonas libres (MAUT).
- VII. El valor de los vehículos nuevos importados con equipo especial (MESP).

De tal forma que el saldo del presupuesto de divisas (SPD) será la diferencia entre la suma de las fracciones I y II y la suma de las fracciones III, IV, V y VI de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$SPD = (C + VNX) - (CMV + GID + MREF + MAUT + MESP)$$

Esta es la fórmula final con que las empresas de la industria terminal determinan el saldo a su presupuesto de divisas -

en forma anual. No obstante, la S.I.C. ejerce un control en forma trimestral, llamándole "SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA - DEL DECRETO PARA EL FOMENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ", el cual además de referirse al presupuesto de divisas incluye información relacionada con los subsidios que por distintos conceptos otorga la S.H.C.P., quien también supervisa y efectúa auditorías a fin de verificar la información asentada en el mencionado sistema. Debe aclararse que si al finalizar el año las exportaciones realizadas por una empresa son mayores a su programa y por consecuencia corresponde mayor utilización de divisas para importación, éstas se adicionan al presupuesto del siguiente año; por el contrario, en caso de ser menores al programa, se hacen efectivos los impuestos subsidiados en lo correspondiente a la parte no cubierta con exportaciones, trasladándose el déficit al siguiente ejercicio.

En el siguiente inciso se analizará la política de estímulos fiscales que fijó el gobierno en el mencionado decreto, el cual condiciona el otorgamiento de dichos estímulos al cumplimiento tanto de los grados de integración nacional como del saldo equilibrado entre importaciones y exportaciones que mantengan las empresas en su presupuesto de divisas.

### 3) POLITICA FISCAL.

Dentro de las medidas de política económica implementadas por el gobierno a la industria automotriz, destacan las de carácter fiscal que tienen su antecedente con el nacimiento de la industria y la instalación de la primera planta.

Actualmente una de las ramas industriales más favorecidas por la política fiscal es sin duda la automotriz, que por medio de estímulos fiscales obtiene una serie de subsidios principalmente a los impuestos de importación.

El decreto automotriz de 1977 incluye en el capítulo IV la política de estímulos fiscales, condicionando su obtención a -- que las empresas de la industria terminal mantengan un saldo -- equilibrado entre importaciones y exportaciones en su presupuesto de divisas, además de cumplir con los porcentajes mínimos de integración nacional que señala el mencionado ordenamiento.

Como lo indicábamos anteriormente, a partir del decreto de 1977 los tractocamiones y autobuses integrales quedan incluidos dentro del régimen de estímulos fiscales al resto de la industria. Anteriormente los fabricantes de este tipo de unidades -- se regían por el tratamiento otorgado a la industria a través -- de la Ley de Industrias Nuevas y Necesarias.

Para conceder los estímulos fiscales a la industria automotriz, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público emitió el 28 de febrero de 1978 un acuerdo que establecía las bases de aplicación de dichos estímulos por un período de 5 años.

Dicho acuerdo quinquenal menciona:

- a) Los estímulos fiscales que disfrutarían tanto la industria automotriz terminal como de autopartes serían el subsidio -- de los impuestos de importación de maquinaria, equipo, mate-- rias primas y componentes que fueran necesarios para lle--

var a cabo sus actividades productivas y, en su caso, la -- participación neta federal del impuesto especial de ensam-- ble.

- b) Serían acreedores a los estímulos las empresas que cumplirían con el decreto automotriz y con lo que señalaba el - - acuerdo.
- c) Las empresas terminales y de autopartes deberían demostrar estar al corriente de sus obligaciones fiscales y no po- - drían disfrutar simultáneamente de cualquier otro estímulo fiscal de fomento industrial.
- d) Los estímulos fiscales se otorgarían anualmente y en aque-- llos casos en que, previa comprobación que se hiciera, las empresas beneficiadas no cumplieran con las condiciones es- tablecidas en el Decreto y en este acuerdo deberían cubrir íntegramente los impuestos más los recargos que señalasen - las leyes fiscales.
- e) Las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y la de Indus- tria y Comercio, realizarían los servicios de inspección y vigilancia de las plantas industriales, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos.
- f) Los estímulos fiscales concedidos fueron los siguientes:
  - 1. Hasta el 100% sobre el impuesto especial de ensamble pa- ra automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses in- tegrales.

2. Hasta el 100% de la cuota advalorem del impuesto establecida en la tarifa del Impuesto General de Importación, - que causaran la maquinaria y el equipo siempre y cuando no se fabricaran nacionalmente, siendo modernos y totalmente nuevos. Por lo que se refiere a la maquinaria y - equipos destinados a la fabricación de camiones de más - de 12 toneladas, tractocamiones y autobuses integrales - se aplicarían los porcentajes máximos de subsidio que es - tablecían los acuerdos de vigencia anual. Durante 1978 y 1979 hubo subsidio del 100% del impuesto, independientemente del cumplimiento del presupuesto de divisas por parte de las empresas. A partir de 1980 el subsidio podría reducirse y quedar condicionado a cumplir con el -- presupuesto de divisas.
3. Hasta el 100% sobre el mismo impuesto que causaran las - materias primas y componentes complementarios de importa - ción, destinados a fabricar automóviles y camiones. Por lo que hace a la fabricación de camiones de más de 12 to - neladas, tractocamiones y autobuses integrales se aplica - rían los porcentajes máximos de subsidio que establecían los acuerdos de vigencia anual.
4. En aquellos casos en que estuviera justificada la impor - tación de los componentes automotrices clasificados como de fabricación nacional de uso exclusivamente automotriz que hubiesen sido liberados del permiso previo de impor - tación correspondiente y en casos excepcionales, previa recomendación de la Comisión Intersecretaral de la In--

industria Automotriz, podía otorgarse hasta el 75%.

5. Los componentes de fabricación nacional que requirieran del permiso previo de importación, así como los opcionales de lujo no podían disfrutar de estímulos fiscales.
6. Los componentes clasificados como nacionales de incorporación obligatoria que contaran con el convenio respectivo con la S.I.C. y con el permiso de importación correspondiente para ser importados total o parcialmente podían gozar de subsidios al impuesto de importación, de acuerdo al cumplimiento de sus obligaciones.
7. Podía otorgarse subsidio hasta el 100% del impuesto de importación a las refacciones de maquinaria y equipo utilizados en la fabricación de vehículos automotrices. También podía concederse un subsidio hasta por el 75% -- del mismo impuesto a las refacciones automotrices no producidas en el país y hasta por el 25% a las refacciones clasificadas como componentes de fabricación nacional liberados de permiso previo de importación, siempre que no implicaran competencia desventajosa para la industria nacional.

A la industria de autopartes le concedieron los mismos subsidios que a la industria terminal, condicionándose su obtención al grado de integración nacional más exportaciones realizadas de acuerdo a la fórmula costo-directo.

Además de estos estímulos fiscales específicos, la industria automotriz, al igual que otras ramas del sector industrial, recibió otra clase de estímulos entre los que destacaron los -- CEDIS (Certificados de Devolución de Impuestos), los CEPROFI -- (Certificados de Promoción Fiscal) y subsidios a los energéticos como gas, petróleo y electricidad. Los primeros (CEDIS) se refieren a la carga fiscal indirecta que incide en el costo de productos exportados y sus insumos; los CEPROFI y los subsidios a los energéticos se condicionan al fomento del empleo, la inversión, la producción de bienes de capital, el fomento de las exportaciones y al desarrollo regional de acuerdo al "Decreto -- que establece zonas geográficas para la ejecución del programa de estímulos para la desconcentración territorial de las actividades industriales, previsto en el plan de desarrollo urbano".

Como se puede observar, los alcances del Decreto de 1977 -- fueron realmente importantes, el nuevo procedimiento que las -- autoridades implementaron para medir el Grado de Integración Nacional resultó más real, ya que a diferencia del pasado en que era medido con la fórmula costo-directo que consideraba como -- costo nacional a las materias primas, combustibles, energía, salarios y depreciación de la maquinaria y equipo, y a nivel de -- empresa, ahora bajo la fórmula costo-parte, como su nombre lo -- indica, sólo tomó en cuenta el valor de las partes y su contenido nacional midiéndolo por cada uno de los modelos y no por empresa. Además de que se consideraron los precios de las partes de acuerdo al país de origen que regularmente es más bajo que -- el nacional. Se pretendió de esta manera no sólo que la indus-

tría de autopartes ayudará a integrar a la industria de ensamblado, sino se integra también así misma.

En lo que respecta al presupuesto de divisas, modalidad para controlar la balanza de pagos de las empresas, se consiguieron algunos avances, pues si bien es cierto que hasta 1981 las empresas tenían una cuota autorizada en base a su balanza histórica y las exportaciones que realizaban, a partir de 1982 las importaciones que hicieran sólo serían compensadas con exportaciones realizadas ya fuera en forma directa o por medio de la industria de autopartes. Lo anterior propició que algunas empresas terminales efectuaran inversiones que además de reeditar las utilidades les permitieron cumplir con los programas de exportación que les autorizó a importar algunos componentes; estas inversiones se han efectuado principalmente en el renglón de la fabricación de motores, tal es el caso de Volkswagen, - - Chrysler, Ford Motor, Nissan.

En cuanto a los estímulos fiscales, estos se realizaron más equitativamente, tanto a la industria terminal como a la de autopartes.

Como se ve, los alcances de esta política fueron importantes, no obstante las metas fijadas por el decreto para el Fomento de la Industria Automotriz estuvieron lejos de alcanzarse, - pues el déficit de la industria en su balanza comercial siguió creciendo entre otras razones por que no se cumplió en algunos modelos con los grados de integración nacional fijados.

CAPITULO III  
ESTRUCTURA DE LA PRODUCCION  
AUTOMOTRIZ EN MEXICO

3.1 Estructura de la Industria Automotriz.

La Industria Automotriz en México, aún cuando surgió dominada por el capital extranjero, según vimos en el primer capítulo, ha sido capaz de articular los diferentes sectores productivos que involucra directamente gracias a la serie de medidas -- dictadas por el Estado a partir de 1947, pero especialmente de 1960. Estas medidas orientaron la producción automotriz -- hacia la llamada integración nacional.

Es a partir de ese momento que la estructura de la Industria Automotriz se conformó por dos sectores, que hasta la fecha siguen vigentes:

- a) Terminal y de
- b) Autopartes.

La primera la integran los fabricantes de automóviles y -- camiones que se encargan del ensamble final de los vehículos a partir de materiales de producción nacional complementados con componentes de importación.

La segunda está integrada por los productores de los componentes y materiales para "Equipo Original", o sea, destinados -- al ensamble de vehículos o para el mercado de refacciones.

En la dinámica de comportamiento de estos fabricantes, se observaron las características del desarrollo de la industria - automotriz desde 1960.

### 3.1.1 Industria Automotriz Terminal o de Ensamblado.

En esta industria se distinguen dos grupos de empresas:

- 1) Son aquellas empresas que fabrican sus propios motores y ensamblan automóviles de pasajeros y camiones con chasis hasta de 13.5 toneladas de capacidad.
- 2) Son aquellas empresas que ensamblan vehículos pesados llamados tractocamiones y autobuses integrales sin chasis para el transporte de pasajeros.

El número total de empresas terminales al finalizar 1983 fue de 17, de las cuales, no en forma excluyente, seis fabrican automóviles de pasajeros, seis producen camiones, seis fabrican tractocamiones, dos producen autobuses integrales y cuatro tractores agrícolas.

Las seis Empresas Productoras de Automóviles de Pasajeros son:

Volkswagen de México, S. A. de C. V.  
 Nissan Mexicana, S. A. de C. V.  
 Renault de México, S. A. de C. V.  
 Chrysler de México, S. A.  
 General Motors de México, S. A. de C. V.  
 Ford Motor Company, S. A.

Las Empresas Productoras de Camiones son:

General Motors, S. A. de C. V.

Chrysler de México, S. A.

Ford Motor Company, S. A.

Renault de México, S. A. de C. V.

Diesel Nacional, S. A.

Fábrica de Autotransportes Mexicana, S. A. de C. V.

Las Empresas Productoras de Tractocamiones son:

Fábrica de Autotransportes Mexicana, S. A. de C. V.

Kenworth Mexicana, S. A. de C. V.

Diesel Nacional, S. A.

Trailers de Monterrey, S. A.

Víctor Patrón, S. A.

Traksomex, S. A. de C. V.

Las Empresas Productoras de Autobuses Integrales son:

Mexicana de Autobuses, S. A. de C. V.

Diesel Nacional, S. A.

Las Empresas Productoras de Tractores son:

Massey Ferguson.

International Harvester

John Deere

Sidena.

GRADO DE CONTROL EXTRANJERO, NACIONAL Y ESTATAL EN  
LA PROPIEDAD DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ TERMINAL

CUADRO 12

Nombre de la Empresa	Porcentaje de Control		
	Extranjero	Nacional	Estatal
1. Volkswagen de México, S.A. de C.V.	100.00		
2. Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	100.00		
3. Renault de México, S.A. de -- C.V.	100.00		
4. Chrysler de México, S.A.	100.00		
5. Ford Motor Company, S.A.	100.00		
6. General Motors de México, - - S.A. de C.V.	100.00		
7. Diesel Nacional, S.A.	62.40		37.60
8. Fábrica de Autotransportes -- Mexicana, S.A.	100.00		
9. Kenworth Mexicana, S.A. de -- C.V.	100.00		
10. Trailers de Monterrey, S.A.	100.00		
11. Víctor Patrón, S.A.	100.00		
12. Traksomex, S.A. de C.V.	100.00		
13. Mexicana de Autobuses, S.A.	30.00		70.00
14. Massey-Ferguson de México, -- S.A.	40.00		60.00
15. International harvester de -- México, S.A.	49.00	51.00	
16. John Deere, S.A.	49.00	51.00	
17. Siderúrgica Nacional, S.A.			100.00

FUENTE: Enunciado por Margarita Camarena Luhrs en La Industria Automotriz en México, Cuadernos de Investigación Social Núm. 6, UNAM, 1981, P. 39.

Como vemos en el cuadro anterior, en el sector terminal, - el capital extranjero es el dominante; la participación más considerable del mismo se localiza en la producción de automóviles de pasajeros, en la cual todas las empresas son completamente - extranjeras.

General Motors de México, S.A. de C.V. (100%), Ford Motor Company, S.A. (100%), Chrysler de México, S.A. (100%), Volkswagen de México, S.A. de C.V. (100%) y Nissan Mexicana, S.A. de C.V. (100%). En 1983, el paquete accionario propiedad nacional de Renault y de VAM fue vendido a la empresa francesa Regie - - Nationale Des Usines Renault, por lo que a partir de tal hecho, la participación nacional en la propiedad de las empresas fabricantes de vehículos para pasajeros desapareció por completo.

Por su parte, en la producción de camiones, cuatro empresas son completamente extranjeras y las dos restantes, Diesel Nacional, S.A. y Fábrica de Autotransportes Mexicana, S.A. de C.V. son de participación mayoritaria nacional.

FAMSA, con la producción de la marca Borgward pudo haber consolidado un caso de independencia técnico-económica de la industria automotriz nacional. Ya que este tipo de automóvil - alemán, gracias a la coyuntura que se dió, en 1964 se realizó la venta de acciones, planos y técnica de este automóvil, siendo hasta la fecha el que más se ha adaptado a las características del mercado mexicano. Sin embargo, las presiones de las empresas extranjeras ha sido un factor determinante para que este proyecto no se haya consolidado.

Debe destacarse que en lo que respecta a la producción de tractocamiones y autobuses integrales, la totalidad de las empresas son de capital nacional.

Y por último, en la producción de tractores las cuatro empresas son de participación mayoritaria nacional y estatal.

### 3.1.2 Industria Automotriz Auxiliar.

Por lo que corresponde al sector de autopartes, o bien a la Industria Automotriz Auxiliar, ésta se encuentra conformada por cientos de empresas de distintas ramas industriales como: - HULERA (fabricante de llantas, mangueras, tapetes, etc.); QUIMICA (pinturas, solventes, partes plásticas); METALICA (tornillería, resortes); TEXTIL (vestiduras); ELECTRICA (acumuladores); FUNDICION DE FIERRO Y ACERO; CARROCERIA (fabricantes de cajas - Pick Up, de volteo, de redil) y la propia rama específica de -- partes automotrices (frenos, transmisiones, ejes, diferenciales, etc.)

El número de empresas que integran la industria de autopartes ha evolucionado constantemente, llegando en 1980 a una cifra aproximada de 550.<sup>10)</sup>

Algunas de las principales, de acuerdo al valor de ventas, son las siguientes: 11)

Transmisiones y Equipos Mecánicos, S. A.

Spicer, S. A.

Motores Perkins, S. A. de C. V. (MOPESA)

Eaton Manufacturera, S. A.

Motores y Refacciones, S. A. (MORESA)

---

10) Véase Mercado de Valores. "La Ind. Automotriz de Autopartes en México", México, NAFINSA, S.A. Año XLIII, Núm. 17 - abril 1983, P. 416.

11) Revista Expansión. "Las 500 Empresas Más Grandes de México" México, agosto 1981 y Bolsa Mexicana de Valores. Prospectos de Colocación de Papel Comercial. 1981-82.

Bendix Mexicana, S. A. de C. V.

Metalsa, S. A.

Automagneto, S. A. de C. V.

GRADO DE PARTICIPACION EXTRANJERA EN LAS EMPRESAS  
SELECCIONADAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ AUXILIAR

CUADRO 13

Nombre de la Empresa	Porcentaje de Participación Extranjera.
Transmisiones y Equipos Mecánicos, S.A.	(N.D.)
Spicer, S. A.	33.00
Motores Perkins, S. A. de C. V.	31.00
Eaton Manufacturera, S. A.	40.00
Motores y Refacciones, S. A.	44.00
Bendix Mexicana, S. A. de C. V.	40.00
Metalsa, S. A.	40.00
Automagneto, S. A. de C. V.	(N.D.)

FUENTE: Enunciado por Camarena Luhrs, Margarita, en La Industria Automotriz en México, Cuadernos de Investigación Social, No. 6, UNAM, 1981, p. 40.

Como se puede observar la participación extranjera en la Industria de Autopartes resulta en un grado menor que en la industria terminal, ya que en este sector la participación extranjera está restringida a un máximo del 40%.<sup>12)</sup>

12) Con excepción de las empresas de la industria llantera, en la cual la mayor parte de éstas son de propiedad mayoritariamente extranjera: Good Year, Euzkadí, General Popo, General Tire an Rubber y Uniroyal, de las ocho que componen la rama.

Más de la mitad de las compañías de la Industria de Auto--partes son de propiedad mexicana y muy pocas son de propiedad -extranjera, sin embargo, en todas las principales empresas de -la industria de autopartes se registra participación extranjera. Esto más que nada se debe al alto grado de tecnología requerido en la fabricación de los componentes, por parte de las empresas terminales para la adecuación de éstas en las unidades ensambla--das. Esto conduce a que las empresas de la industria de auto--partes celebren contratos con empresas tecnologistas extranje--ras (que en muchas ocasiones son filiales de las mismas corpora--ciones automotrices terminales extranjeras.).

REGIMEN DE PROPIEDAD EN  
LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES

CUADRO 14

	100% MEXICANA	60/40% MEXICANA/EXTRANJERA	EXTRANJERA
TODO TIPO DE COMPANIA DE LA INDUSTRIA	55%	42%	3%
VEINTE MAYORES COMPANIAS EXPORTADORAS	40%	50%	10%

FUENTE: Entrevistas, SECOFI.

LAZOS TECNOLOGICOS

NUMERO  
DE  
COMPANIAS

50

30

15

PRINCIPALES  
COMPANIAS  
MEXICANAS

LICENCIANTES  
EXTRANJEROS

SOCIOS  
EXTRANJEROS

EJEMPLOS

LICENCIANTES EXTRANJEROS

FORD  
MONROE  
CARTER  
GOOD YEAR  
MAHLE  
MOTOROLA  
SHELLER GLOBE  
ALLIED BENDIX  
HASTINGS  
BUDD  
PETRO  
SOLEX  
NHK

U.S.A.

EUROPE

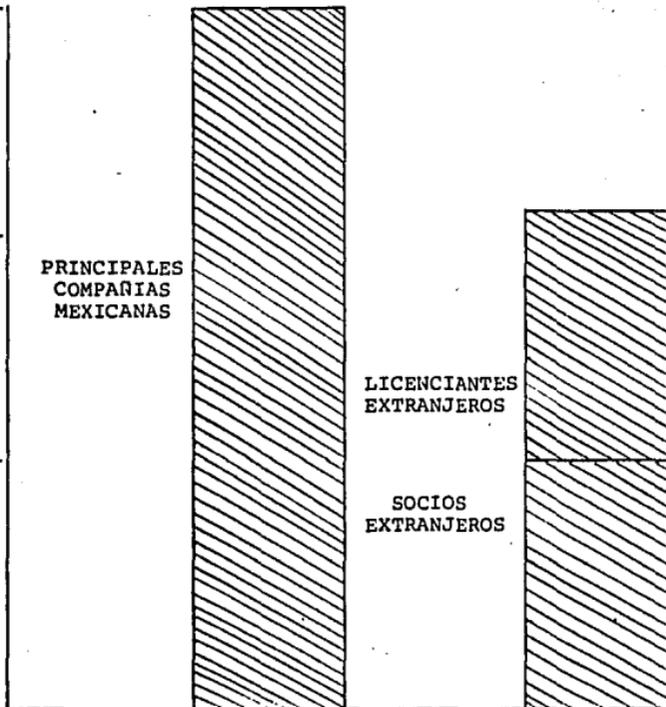
JAPAN

SOCIOS EXTRANJEROS

ROBERT BOSCH  
G.K.N.  
CHAMPION  
DANA CORP.  
T.R.W.  
ROCKWELL  
RICHARDSON  
CLARK  
BUDD  
MODINE  
KELSEY HAYES  
FEDERAL MOGUL

EUROPE

U.S.A.



### 3.2 Influencia Económica de la Industria.

La Industria Automotriz ha constituido desde hace varios años uno de los sectores más dinámicos del país, tanto por el crecimiento de su inversión, como por los aumentos en el valor de su producción, tanto por el total del personal que ocupa, -- como por los salarios que ofrece desde la década de los sesentas.

Es por ello, que a continuación se analizan cada uno de es tos indicadores que dan muestra de la reestructuración de la -- industria automotriz y su importancia.

## 3.2.1 Inversión.

Por lo que toca a la inversión y con el fin de hacer un -- breve análisis de tan importante variable, mostramos el cuadro siguiente:

## ACTIVOS TOTALES DE LA INDUSTRIA

## AUTOMOTRIZ

(MILLONES DE PESOS)

## CUADRO 15

ANO	Sector Terminal		Sector de Autopartes		Total	%
		%		%		
1960	1356	100			1356	100
1965	3977	59.31	2728	40.69	6705	100
1970	6282	51.30	5963	48.70	12245	100
1975	14904	60.72	9641	39.28	24545	100
1980	73385	66.26	37368	33.74	110753	100
1984	797825	66.28	405894	33.72	1203719	100

FUENTE: En base a cifras de AMIA y de Censos Industriales.

Como puede observarse, el valor total de los activos de la industria, muestra un crecimiento bastante dinámico, alcanzando en 1984 un valor de 1203719 millones de pesos.

La participación por segmento en el valor total de los activos determina que la industria automotriz terminal mantiene un acervo en activos superior al de la industria de autopartes.

La Industria Automotriz Terminal ha concentrado más del -- 50% de la inversión total en la Industria Automotriz.

En 1965 representó del total del capital invertido el - - 59.31%; en 1970 el 51.30%; en 1975 el 60.72%; en 1980 el 66.26% y en 1984 el 66.28%.

Sin embargo, resulta importante precisar que el crecimiento de la inversión hecha por los fabricantes de autopartes superó el ritmo del sector mencionado cuando, por ejemplo, la fabricación de carrocerías superó en veinte veces la inversión efectuada en 1965 (de 1965 a 1970 creció en 150.09% en base a censos industriales, con precios constantes de 1960.).

Esto muestra más que nada ciertos rasgos de la reestructuración de una industria manufacturera que durante la década de los sesentas y hasta 1972 se habría de configurar.

No obstante, el crecimiento que presenta el sector de autopartes, comparado con el dinamismo del segmento terminal, éste ha resultado insuficiente para cubrir sus requerimientos.

## 3.2.2 Empleo.

Una de las variables más importantes dentro de la industria automotriz es la del empleo, ya que en conjunto es una de las ramas industriales que más personas ocupa, aunque por otro lado, también es cierto que la tecnología empleada automatiza cada vez más el proceso de producción y lógicamente desplaza mano de obra.

El cuadro que a continuación muestro permite apreciar la evolución que ha presentado esta variable en el período comprendido de 1960-1984.

## PERSONAL OCUPADO POR LA INDUSTRIA

## AUTOMOTRIZ

## CUADRO 16

AÑO	Sector Terminal %	Sector de Autopartes %	Total	%		
1960	7072	100	7072	100		
1965	16162	37.79	26606	62.21	42768	100
1970	24383	36.96	41583	63.04	65966	100
1975	44617	43.64	57616	56.36	102233	100
1980	57573	41.74	80355	58.26	137928	100
1984	39100	36.03	69407	63.97	108507	100

FUENTE: Elaborado en base a datos de AMIA y de Censos Ind.

Paralelo a las tendencias al aumento de la inversión en la industria automotriz, se observa un aumento en la cantidad de personal ocupado. El total de personal ocupado por la industria automotriz para 1980 es de 137,928 millones de personas ocupadas. Sufriendo un decremento del 21.33% para 1984, mues-

tra de la crisis por la que atraviesa la industria.

En un análisis por segmento, se advierte que siendo la industria de autopartes una actividad relativamente más intensiva en mano de obra que la industria terminal, la participación de aquella en la generación de empleo ha sido mayoritaria. Así se tiene que en 1965 la industria de autopartes aportó el 62.21% de los empleos totales del sector automotores; en 1970 aportó el 63.04%; en 1975 el 56.36%; en 1980 el 58.26%; y en 1984 el 63.97%.

En lo anterior se aprecia la importancia que va adquiriendo el sector de autopartes de la industria automotriz y también las nuevas directrices para los recursos, teniendo especial importancia el incremento del personal ocupado en la reproducción del conjunto de la industria, pues aunado a su diversificación y el creciente control del mercado automotriz por parte del capital extranjero a través de la integración de la producción nacional de autopartes; automotores, etc. se notan las condiciones que han permitido a esta industria sostener su crecimiento, incluso durante la crisis que ha sacudido la economía capitalista mundial. 13)

---

13) Camarena Luhrs, Margarita. "La Industria Automotriz en México". Cuadernos de Inv. Social No. 6, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM. México, 1981, P. 32.

### 3.2.3 Sueldos y Salarios.

Las remuneraciones al factor trabajo en la industria automotriz representan un punto importante en el análisis que nos ocupa, ya que se afirma que las empresas de la rama automotriz y en particular las del sector terminal, son las que más retribuyen a sus trabajadores.

En función de la información que plantea el siguiente cuadro, me permito considerar este indicador.

PROMEDIOS DE SUELDOS Y SALARIOS  
ANUALES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

CUADRO 17

AÑO	Sector Terminal A \$ c/5 años	Sector Autopartes A \$	Industria Automotriz A \$
1960	\$ 26,300		\$ 26,300
1965	34,649	\$ 19,957	25,509
1970	42,898 23.80	30,180 51.22	34,881 36.73
1975	89,763 109.24	52,815 75.00	68,940 97.64
1980	276,952 208.53	130,782 147.62	191,745 178.20
1985	1'011,764 265.32	801,028 512.49	876,966 357.24

FUENTE: Elaborado en base a datos de AMIA y Censos Industriales.

Como se puede observar en el cuadro anterior, el promedio de sueldos y salarios percibidos por hombre ocupado en la industria automotriz representa cantidades muy por encima de las del sector industrial.

Los promedios de sueldos y salarios anuales pagados en la industria automotriz fueron: en 1960 de \$26,300.00; en 1965 de \$25,509.00; en 1970 de \$34,881.00; en 1975 de \$68,940.00; en -- 1980 de \$191,795.00; y en 1984 de \$876,966.00. Lo que promedia o mensualmente muestra las siguientes cantidades: \$2,191.66; -- \$2,125.75; \$2,906.75; \$5,745.00; \$15,982.91; y \$73,080.50. Los incrementos por quinquenio fueron de 36.73% de 1965 a 1970; de 97.64% de 1970 a 1975; de 178.20% de 1975 a 1980; y de 357.24% de 1980 a 1984.

Ahora bien, por lo que respecta al análisis por sectores, se puede observar lo siguiente: los salarios devengados en los establecimientos de la Industria Automotriz son, aunque crecientes, totalmente desiguales. El Sector Terminal concentra los mayores volúmenes de sueldos y salarios dentro de esta industria, y dentro de la industria de autopartes destaca el sector fabricante de refacciones, según datos de Censos Industriales en base a precios constantes de 1960.\*

El promedio de sueldos y salarios anuales por hombre ocupado en la Industria Automotriz Terminal en el período analizado 1960 - 1984 pasó de \$26,300 a \$1'011,764. Mientras que la industria de autopartes pasó de \$19,957 en 1965 a \$801,028 en -- 1984.

No obstante los incrementos porcentuales mayores que se -- dan cada quinquenio en la industria de autopartes, las retribuciones por parte de la industria terminal a sus trabajadores -- son mayores, esto es en gran medida debido a que estas empresas

tienen la posibilidad de compensar los altos salarios a través -  
del control sobre el sistema de precios de productos e insumos.

## 3.2.4 Producción:

La producción de vehículos automotores en nuestro país ha constituido uno de los sectores más dinámicos de la economía, - lo cual podemos observar en el cuadro siguiente:

## PRODUCCION DE VEHICULOS AUTOMOTORES

CUADRO 18

AÑO	AUTOMOVILES	CAMIONES	TRACTO CAMIONES	AUTOBUSES INTEGRALES	PRODUCCION TOTAL
1965	70,242	32,266	505	571	103,584
1970	133,218	54,735	1,086	947	189,986
1975	237,118	115,075	2,724	1,707	356,624
1980	303,056	178,456	6,819	1,675	490,006
1984	204,704	110,395	1,778	1,121	357,998

## ESTRUCTURA PROCENTUAL

1965	67.81%	31.15%	0.49%	0.55%	100%
1970	70.11	28.81	0.57	0.50	100
1975	66.49	32.27	0.76	0.48	100
1980	61.85	36.42	1.39	0.34	100
1984	68.35	30.83	0.50	0.32	100.

FUENTE: Elaborado en base a datos de AMIA.

La producción total de vehículos se incrementó de 103,584 unidades en 1965, a 490 en 1981 y 357 en 1984.

Tal como se desprende, la producción de automóviles para - pasajeros ha crecido más rápidamente que la producción de los - demás vehículos automotrices. Presentando las siguientes parti - cipaciones: 67.81% para 1965, 70.11% para 1970; 66.49% para - - 1975; 61.85% para 1980; y 68.35% para 1984. No obstante, la --

producción de camiones ha representado una fracción importante de la producción total.

CAPITULO IV  
SITUACION ACTUAL Y PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ EN LOS 80'S

Como se ha analizado ya en capítulos anteriores, la tendencia que las empresas automotrices a nivel internacional han presentado, ha sido un factor determinante en la conformación y -- posterior desarrollo de la industria automotriz en México, con sus consecuentes efectos negativos para el sector, como son la desintegración de la industria y el déficit de la balanza comercial. Ya que, como sabemos:

*"Las empresas transnacionales no operan con el fin de cumplir con metas de desarrollo nacional, sino para - obtener tasas satisfactorias de ganancia para los inversionistas." 14)*

Es por ello que las perspectivas de la industria automotriz en México se enmarcan en torno a la nueva tendencia que -- presentan las grandes empresas automotrices a partir de los setentas, para la valorización de su capital; y por otra parte, - la política económica implementada por el Estado para la resolución de la problemática estructural que ha presentado el sector automotriz en nuestro país.

---

14) Cit. por Ernest Feder, en Cuadernos Políticos No. 26, octubre-diciembre 1980.

De esta manera se podrá considerar la alternativa de una -  
posible coyuntura para la conformación de una industria nacio--  
nal que se apegue a las condiciones de nuestro mercado. O - -  
bien se reduzcan los efectos negativos que la inversión extran--  
jera ha ocasionado al sector automotriz.

#### 4.1 Internacionalización de la Industria Automotriz, hacia - una Industria Automotriz Mundial.

La nueva modalidad que presenta la Industria Automotriz a nivel internacional se caracteriza a partir de la década de los setenta por la integración del proceso productivo y la integración global de las operaciones de las principales empresas automotrices. Tal hecho, se comienza a entrever ante la serie de acontecimientos que se enmarcan dentro del contexto internacional:

- a) La crisis de los energéticos de 1973, la cual incidió gravemente en el sector, al elevar el precio de las materias primas y producir la consiguiente alza de los precios de los automóviles y de los componentes automotrices;
- b) Lo cual provocó en los productores europeos la necesidad de reestructurar su planta productiva, erigida tradicionalmente sobre bases nacionales, para amoldarse a las condiciones cambiantes del mercado mundial (del automóvil), dentro y -- después de la crisis;
- c) Los productores norteamericanos, incapaces de ajustarse a la cambiante realidad de la demanda interna e internacional, por las características de su industria y del producto (una industria productora de autos grandes, muy costosos y de bajos rendimientos), se vieron fuertemente golpeados por la crisis e incapaces de frenar y contrarrestar la competencia japonesa en Europa y en su propio mercado;

- d) Por consiguiente, el mercado europeo experimentó la presencia de nuevos productores, principalmente japoneses, e incluso de países subdesarrollados, que se pudieron adaptar a los nuevos cambios en las dimensiones de la demanda, orientada básicamente a los automóviles compactos y subcompactos, de bajo precio y alto rendimiento.

La emergencia de estos productores ha significado que E.U. y Europa se vean obligados a reestructurar su industria, de tal manera que el aparato productivo pueda producir un automóvil -- universal que se ajuste a las diversas condiciones.

A ello se debe que traten de aprovechar las ventajas comparativas que brindan los diferentes países en la producción de las diferentes partes automotrices. Un ejemplo de ello es el caso del modelo "Erika" de la Ford, para el cual se planeó recibir autopartes de al menos 8 países: México (puertas), Brasil (frenos), Gran Bretaña (válvulas y ejes de volante), Francia -- (embragues), España (amortiguadores), Italia (bombas para combustible), Japón (bombas de aire, embragues, chumaceras, transmisiones), RFA (diversos).

Estas manifestaciones de la internacionalización de la producción, como efecto de la crisis mundial del sistema capitalista y de la crisis particular en el sector, están produciendo -- una tendencia hacia la creación de un mercado mundial del automóvil, que choca con las políticas proteccionistas de los -- países productores. A la vez esa tendencia ha implicado una -- nueva división internacional del trabajo en la rama que se mani

fiesta en los cambios operados en el terreno automotriz: el montaje, en los países dependientes, de una industria productora - exportadora (y no solamente ensambladora) de automóviles y autopartes, con bajos costos de mano de obra y materias primas baratas. Además esto ha posibilitado que los productores de la matriz se reserven otras áreas de la industria (como la producción de armamentos, la electrónica, etc.) y compitan ventajosamente en el mercado mundial del automóvil.

Este proceso de internacionalización de la producción y -- del proceso de trabajo, sobre cuya base se erige la estrategia de la reestructuración de la Industria Automotriz, no ha sido posible sino a costa del despido y del consiguiente desempleo - de miles de trabajadores, como se observa en el cuadro siguiente:

TENDENCIAS DEL EMPLEO DE LA  
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL

CUADRO 19

	1978	1979	1980	1981
General Motors	839,000	853,000	746,000	741,000
Toyota	45,200	45,230	47,060	56,000
Nissan	55,750	56,700	56,280	
Volkswagen Audi.	207,000	240,000	257,930	247,000
Ford	506,500	494,600	426,740	404,790
PSA Peugeot Citroen Talbot	160,110	264,730	245,000	218,000
Renault RVI	143,030	141,450	134,790	131,780
Fiat (automóviles)	133,510	139,000	134,000	123,600
Toyo Kogyo (Mazda)	27,830	26,810	27,470	27,500

1. Nueva estructura desde 1979.

2. junio 1981.

FUENTE: Informes de las empresas. Enunciado en la Revista Contextos, 12-mar-1984, Internacionalización de la Industria Automotriz, Pág. 44.

En ese sentido es claro que las principales empresas transnacionales en la industria automotriz con presencia en América Latina, como es el caso de Volkswagen, Ford, General Motors, -- Chrysler, Fiat, han cifrado en ese espacio estratégico gran parte de sus posibilidades de recuperación y de lucha frente a los productores japoneses.

Recientemente la empresa General Motors anunció su estrategia de globalización de sus abastecimientos, de alguna manera - interpretada como la desverticalización.

Se han anunciado planes de abastecimiento al mercado de Estados Unidos desde otros países como Asia, América del Sur y la propia Europa.

Por otra parte, Nissan planea producir el 25% de sus vehículos fuera del Japón a principios de los años 90, y esto podría significar el cierre de algunas plantas en este país, como consecuencia de la caída del dólar en relación al yen.

En la actualidad, la empresa produce 325 mil unidades fuera de Japón, lo que representa el 12.5% del total de su producción. 15)

También está estableciendo una estrategia de su abastecimiento de partes, refacciones y servicio para sus productos vendidos en E. U. de Norteamérica.

---

15) Datos extraídos de AMIA.

La mejor evidencia de esta estrategia, principalmente en el mercado norteamericano, son los resultados de un estudio - - hecho en la Universidad de Michigan, que indica que los fabricantes americanos continúan perdiendo participación en el mercado. General Motors bajará su participación a 40.5% en el año - 90, de 42.2% que alcanzó en 1985, y a 1995 se espera que tenga una participación del mercado doméstico de 38.9%.

Igualmente, Ford en 1985 era de 18.9% y el estudio indica que bajará para 1990 al 18% y 17.4% para el año de 1995.

A su vez Chrysler bajará de 11.3% a 11.0% y en 1995 a - - 10.0%; es decir, el número total de vehículos fabricados en Estados Unidos, dice este estudio, bajará notablemente para los - años de 1995.

Ahora bien, por lo que respecta al abastecimiento desde -- fuera, se espera importar mayor número de componentes.

Actualmente alrededor de 14.0% de las partes y componentes que se incorporan en los vehículos en E. U. son comprados fuera de Estados Unidos y Canadá y se tiene un pronóstico que este -- porcentaje crecerá el 21% en el año 1990 y a 25% en 1995.

Por otro lado, los fabricantes de automóviles como Honda, Volkswagen, Toyota y Nissan cuentan con una capacidad de producción de alrededor de un millón de unidades en Estados Unidos y Canadá; para 1990 se espera que aumenten a 2.1 millones y en -- 1995 a 3 millones. El 30% de los componentes y subensambles -- usados en la fabricación de estas marcas es proveniente de los

proveedores americanos y este renglón también se espera que se incremente, aunque no más del 40.0%.

Esta reestructuración de la industria automotriz a nivel mundial, creará oportunidades para proveedores de autopartes.

"-Existirá una fuerte demanda por componentes de costo y alta calidad. No habrá oportunidad de mercado para productos de bajo costo si no tienen alta calidad.

-El papel de los proveedores en el diseño y ensamble de los principales componentes aumentará.

-Los proveedores de componentes tendrán un mayor control en el abastecimiento de partes.

-Las nuevas plantas japonesas en Estados Unidos crearán un exceso en la capacidad estadounidense de vehículos y partes. El abastecimiento externo afectará más sensiblemente a las industrias y sindicatos estadounidenses.

-Los proveedores de partes japonesas están aumentando sustancialmente su capacidad.

-El requerimiento del sistema "justo tiempo" limitará el aprovisionamiento de partes especializadas -- desde sitios lejanos." 16)

#### 4.2 Programa de Racionalización de la Industria Automotriz - en México.

Atendiendo al panorama internacional presentado en el capítulo anterior, la actual política hacia el sector automotriz se ha fijado a través del Decreto emitido en el Diario Oficial de la Federación el 15 de septiembre de 1984. Dicho programa se sustenta en base a la experiencia adquirida en torno a la evolución de la industria desde sus comienzos y está encuadrado dentro del Plan Global de Desarrollo.

Como se ha analizado anteriormente, el sector automotriz ha sido deficitario en sus flujos de divisas y en particular en su balanza comercial, lo que ha llevado a las anteriores administraciones a optar primero por una política de sustitución de importaciones y posteriormente como complemento de ésta, la de promoción de exportaciones. Sin embargo, si bien es cierto que los logros alcanzados han sido importantes, no menos cierto es que los principales problemas a combatir siguen persistiendo:

- Déficit de divisas,
- Insuficiente incorporación de Partes Nacionales,
- Precios superiores a los internacionales,
- Elevados estímulos fiscales,
- Excesivo número de líneas y modelos.

Lo que prueba que los patrones de producción extranjeros en el sector automotriz, siguen predominando con sus consecuentes efectos negativos para el mismo: el excesivo número de lí-

neas y modelos ha provocado graves desajustes estructurales; -- una industria automotriz desintegrada tanto a nivel de sector -- como de rama. Bajo estos patrones de producción, la industria de autopartes, considerada como sector mexicano de la industria, se ha convertido en cuello de botella para la industria automotriz, ya que ésta no alcanza a cubrir los requerimientos de la industria terminal. Y por otra parte, esto ha implicado que -- ante un mercado relativamente reducido como es el mexicano no -- se hayan podido aprovechar economías de escala.

Es por ello que la actual administración ha establecido como base de sustentación del presente decreto, las siguientes medidas, pretendiendo aprovechar hasta cierto punto las oportunidades que se le presentan a la industria de autopartes nacional, ante la reestructuración de la industria a nivel mundial.

Ante esta situación, las medidas que plantea el estado pretenden cambios estructurales en el sector:

1. Transformar a la Industria Automotriz en un sector autosuficiente en divisas. Para ello, las empresas de la industria terminal deberán generar las divisas que requieran para todas sus importaciones y otros pagos al exterior.
2. Eliminar el esquema de subsidios que venía aplicándose a la industria automotriz.
3. Racionalizar la estructura de la industria, reduciendo en los próximos 4 años el número de líneas y de modelos, con el fin de lograr por primera vez en el país la fabricación de vehículos a escalas internacionalmente competitivas.

4. Consolidar los avances logrados en la integración nacional de los vehículos, incrementando el grado mínimo de integración nacional en los automóviles en un 10% y en un 20% para camiones y autobuses.
5. Establecer políticas y mecanismos de precios orientados a que la calidad y el precio de los vehículos alcancen y mantengan niveles competitivos con los internacionales, procurando beneficiar al consumidor nacional y atender las necesidades de reinversión de la industria.
6. Prohibir la incorporación de motores de 8 cilindros en los automóviles a partir de noviembre de 1984 y en camiones comerciales (pick-up) a partir de noviembre de 1985.
7. Autorizar únicamente a empresas con mayoría de capital mexicano la fabricación de camiones pesados con motor diesel.

En atención a las medidas anteriores, las principales disposiciones del Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz se pueden concretar de la siguiente manera:

- Por lo que toca a la balanza comercial, el Decreto establece un presupuesto de divisas mediante el cual a partir del año modelo 1984 las empresas fabricantes de automóviles deberían operar sobre la base de un equilibrio en su balanza de pagos, incluyendo a las empresas de la industria de autopartes. Excepcionalmente durante 1984 y 1985, las empresas terminales podrían compensar hasta un 20% de sus gastos de divisas con exportaciones de productos no automotrices, siempre que se --

tratase de generación de exportaciones adicionales.

- Por otra parte, el Decreto modifica la política fiscal aplicada al sector automotriz eliminando subsidios, como el otorgado a la importación de materia prima y componentes automotrices. En el mismo sentido, se prohíbe la importación de vehículos nuevos a las franjas fronterizas y zonas libres y se busca racionalizar la importación y comercialización de vehículos usados y refacciones automotrices, a fin de sustituirlos por bienes fabricados en el país.
- En cuanto a la reducción de líneas y modelos, la SECOFI, previa opinión de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, sólo podría autorizar para el próximo año modelo 1984 la fabricación de hasta tres líneas de automóviles (una línea se define como los automóviles que tienen la misma plataforma delantera y carrocería básica e igual tren motriz), sin que la producción total de modelos sea superior a siete (modelo, son todas aquellas versiones de la carrocería básica 2, 3, 4 ó 5 puertas que se deriven de una misma línea).

Para los años modelos 1985 y 1986, sólo se producirían hasta dos líneas y cinco modelos. A partir de 1987 se podría autorizar la producción de una sola línea de automóvil hasta con cinco modelos.

El Decreto permite la autorización de líneas y modelos adicionales a los anteriores, cuando se demuestre que la fabricación de estas nuevas líneas, además de ser autosuficientes en divisas, se exporte más del 50% de la producción o su equiva-

lente en material de ensamble.

- Tomando en cuenta el nivel de integración nacional que a la fecha han logrado los distintos vehículos que se fabrican en México, el Decreto establece un incremento de 10 por ciento a dicho nivel en el caso de los automóviles y de un 20% promedio para las unidades de carga y transporte de personas. Los aumentos están estipulados de manera gradual, para que en 1987 los automóviles tengan un contenido de 80 a 90 por ciento, con lo que se pretende fortalecer a la industria de autopartes.
- Para propiciar el ahorro de energéticos, a partir del primero de noviembre de 1984 las empresas de la industria terminal debían de cumplir con la obligación ya establecida de no incorporar motores de gasolina de ocho cilindros en los automóviles y, a partir del primero de noviembre de 1985, se establece la obligación de no hacerlo en los camiones comerciales (pick-up) destinados al mercado nacional.
- De la producción total de automóviles del año modelo 1984, un mínimo de 20 por ciento deberían ser unidades austeras. A partir del año modelo 1985, se establece un mínimo de 25 por ciento de unidades austeras respecto a la producción total de cada una de las empresas, con el propósito de que pueda identificarse un determinado modelo de automóvil considerado como popular o austero en beneficio del público consumidor. Tales unidades serían vendidas por los distribuidores sin incorporarseles ningún equipo opcional de lujo. Consideración que -

tendría a su cargo la SECOFI.

- Finalmente, el Decreto, además de ratificar la existencia de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, crea la Comisión Consultiva del Sector Automotriz. La primera de ellas es un organismo de carácter técnico en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y sus componentes, así como respecto a la importación y exportación de dichos bienes. La integran los Subsecretarios de Hacienda y -- Crédito Público y de Inspección Fiscal de la SHCP y los de Comercio Exterior y Fomento Industrial de la SECOFI.

La segunda tiene como objeto promover, de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo, un sistema de planeación concertada - entre la industria terminal, la de autopartes y los proveedores de materias primas, que permita llegar a compromisos mutuos que favorezcan un desarrollo más equilibrado del sector.

Esta Comisión la integran los representantes de la Industria Terminal, de Autopartes y de los distribuidores de vehículos, así como los funcionarios que designe la Comisión Intersecretarial.

Como se puede observar, la política actual hacia la industria automotriz ha sido una de las más adelantadas, ya que en ésta - se han concentrado una serie de disposiciones de acuerdo a la - experiencia adquirida de las anteriores administraciones. Medi das encaminadas a la problemática estructural que ha presentado el sector hasta el momento.

#### 4.3 Perspectivas de la Industria Automotriz en México.

Se puede considerar que las perspectivas que se le presentan a la Industria Automotriz en México, no son realmente alentadoras. Esto es, en torno a la nueva tendencia de integración que presentan las grandes empresas automotrices, principalmente norteamericanas, ante el embate de una Industria Automotriz Japonesa que se ha sabido adaptar a las nuevas dimensiones de la demanda, orientada ahora básicamente a los automóviles compactos y subcompactos, de bajo precio y alto rendimiento, América Latina y en particular nuestro país se ha convertido, ante los resultados obtenidos hasta el momento, en una industria que se integra cada vez más a un proceso productivo internacional, lo cual ha significado un fuerte soporte para contrarrestar la crisis de los centros productores. En este sentido, países como el nuestro, han constituido plataformas de producción y de exportación de las empresas matrices. Esto más que nada, en virtud de que representa mayores ventajas comparativas en cuanto a materias primas, mano de obra, etc.

De esta manera nos podemos dar cuenta que la política implementada hacia el sector automotriz en México, ha estado en cierta forma vinculada a este proceso de integración. Primero, la Política de Sustitución de Importaciones y posteriormente la Política de Promoción de Exportaciones.

Ambas políticas si bien es cierto pretendieron, como objetivo primordial el equilibrio de la Balanza Comercial del sector y aunado a esto la integración nacional de la industria, no

menos cierto es que tales políticas se encaminaron a la integración mundial de la industria automotriz, a la conformación de una industria productora, exportadora y no solamente ensambladora de automóviles y autopartes, con bajos costos de mano de obra y materias primas baratas.

Bajo el modelo de sustitución de importaciones, la política hacia el sector automotriz desde sus inicios estuvo mal encausada. En un afán desmedido por lograr la industrialización del país, se permitió la conformación de una industria automotriz bajo patrones de producción extranjeros, lo que ha implicado serios desajustes estructurales: una desintegración de la industria y una balanza comercial deficitaria. Lo que conllevó a las posteriores administraciones a optar por medidas en torno a tal problemática. El Decreto de 1962, el de 1969, el de 1972, el de 1977 y actualmente, el Decreto de 1984. Aunque los mayores alcances han sido considerados en los últimos decretos ya que pretenden establecer cambios estructurales en el sector.

Por lo que respecta al Decreto de 1977, introduce un indicador más real para la medición de la integración nacional de la industria y un presupuesto de divisas para el equilibrio de la Balanza Comercial y por otra parte, el Decreto de 1984, pretende establecer un mayor control sobre la inversión extranjera adecuándola a las verdaderas necesidades de nuestro mercado. De esta manera establece medidas encaminadas a la reducción de marcas y modelos, a la eliminación de subsidios, a la mayor integración nacional y al equilibrio de la balanza comercial a través de un presupuesto de divisas. Tales medidas, como se --

puede observar, tratan a su vez de fortalecer a la industria de autopartes y de esta manera poder aprovechar economías de escala.

Sin embargo, podemos afirmar que tales aportaciones, si bien no resultan imposibles de llevar a cabo, si difícil, ya que este sector conformado en su mayoría por capital extranjero, ejercerá una gran presión para la conformación de una industria nacional apegada a las condiciones de nuestro mercado.

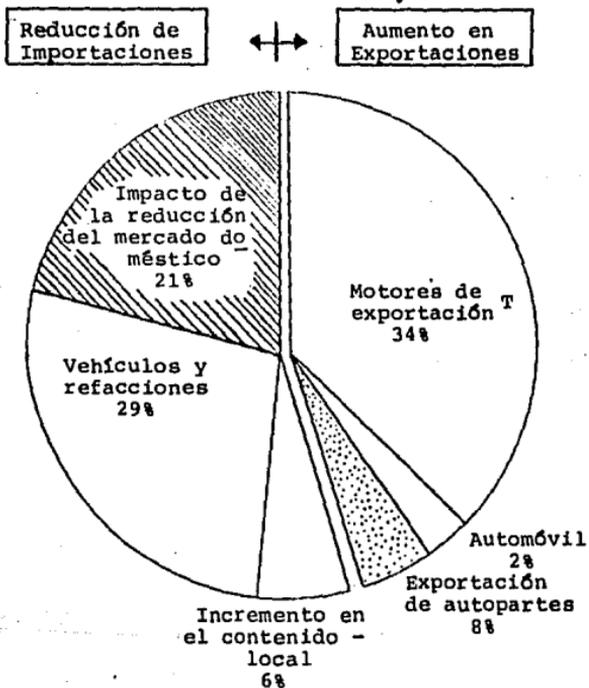
Por otra parte, es cierto que actualmente la balanza comercial del sector automotriz presenta un saldo favorable, pero esto no es reflejo de la desaparición de los desequilibrios estructurales que presenta el sector, ni de la política actual que en esta materia se ha implementado. Sino dadas las nuevas tendencias que presenta la industria automotriz a nivel internacional, marcados como el mexicano, representan para las empresas transnacionales en la industria automotriz, principalmente norteamericanas como Ford, General Motors, Chrysler, un espacio estratégico en el cual cifren sus posibilidades de recuperación, a través de la reducción de sus costos de producción. De esta manera se han realizado exportaciones pero altamente concentradas en pocas empresas y pocos productos. Por otro lado, la reducción de las importaciones obedece más que nada a una contracción del mercado interno ante la crisis económica.

## BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ



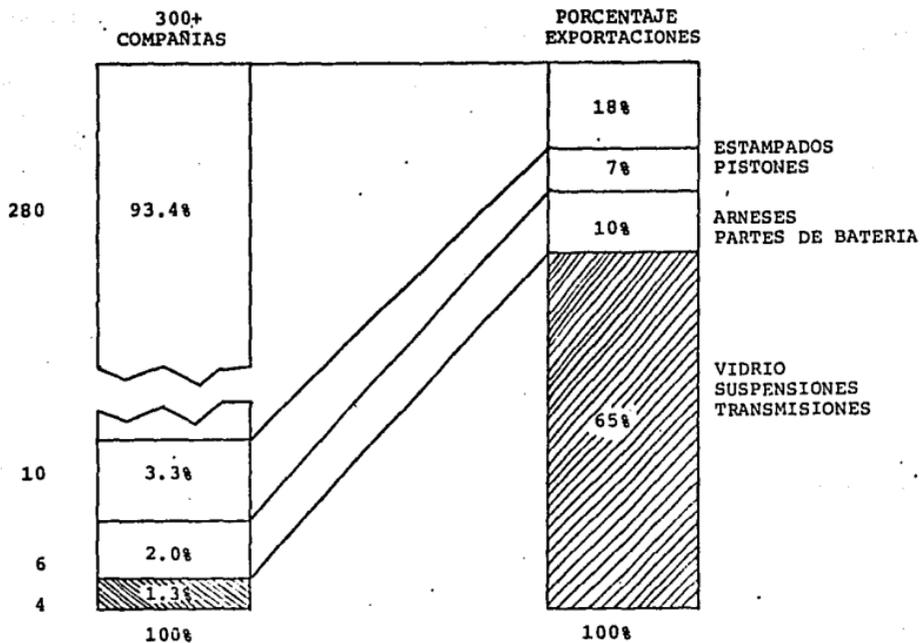
FUENTE: Banco Nacional de Comercio Exterior. SECOFI. Programa de Reestructuración del Sector Mexicano de Autopartes, México, D. F., nov. 17, 1986.

CAMBIO EN LA BALANZA COMERCIAL  
AUTOMOTRIZ DE  
1981 A 1985



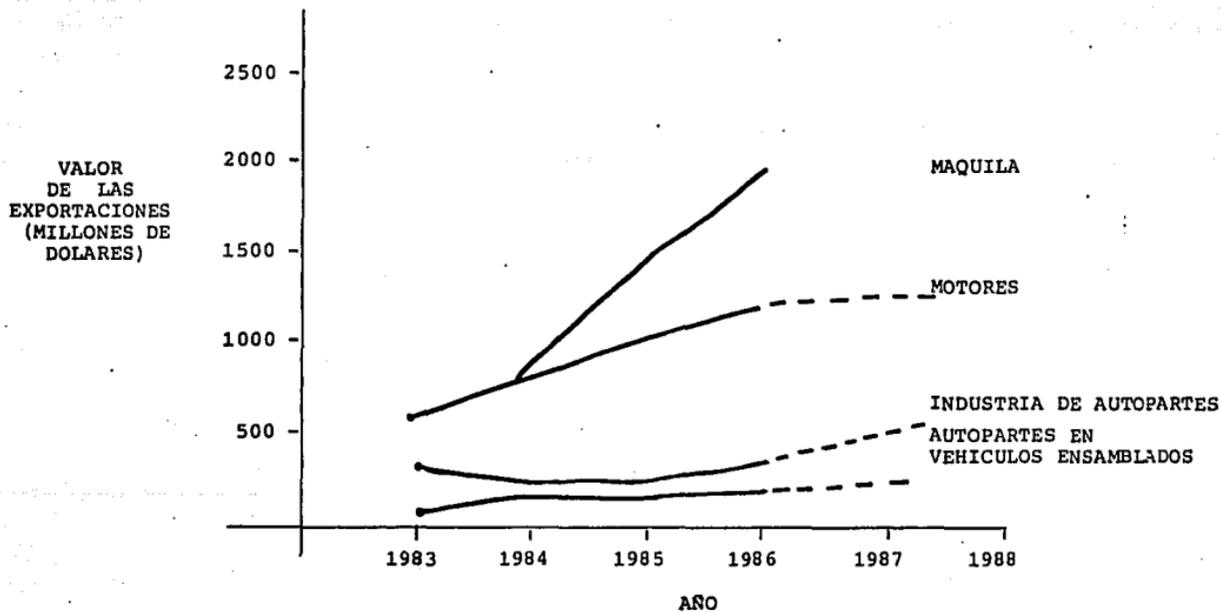
FUENTE: Banco Nacional de Comercio Exterior. SECOFI. Programa de Reestructuración del Sector Mexicano de Autopartes, México, D. F., nov. 17, 1986.

CONCENTRACION DE EXPORTACIONES



FUENTE: Banco Nacional de Comercio Exterior. SECOFI. Programa de Reestructuración del Sector Mexicano de Autopartes. MEXICO, D. F., NOV. = 17, 1986.

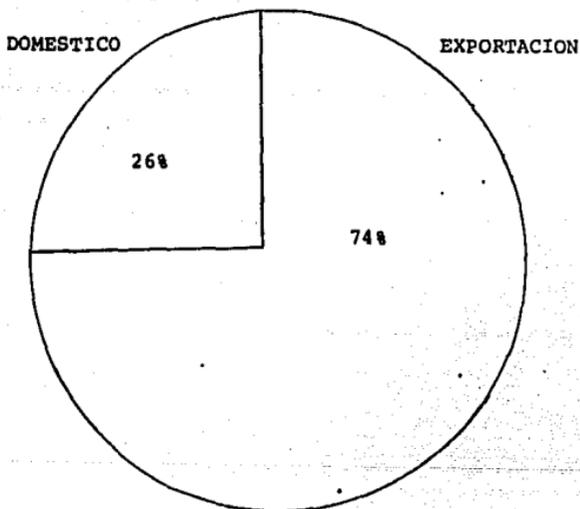
EXPORTACIONES POR SEGMENTO DEL SECTOR DE AUTOPARTES



FUENTE: Banco Nacional de Comercio Exterior. SECOFI. Programa de Reestructuración del Sector Mexicano de Autopartes. México, D. F., nov. 17, 1986.

PRODUCCION DE MOTORES - 1985

(1'500,000 MOTORES)



EXPORTACION DE MOTORES MAYORES

•	G.M.	2.8L V-6 (A-CAR)	1982*
•	FORD	2.3L I-4 (TENPO)	1983
•	CHRYSLER	2.2L I-4 (K-CAR)	1984
•	VW	1.8L I-4 (GOLF)	1984
•	RENAULT	1.7L I-4 (ALLIANCE)	1984
•	NISSAN	E-ENGINE (SENTRA)	1983

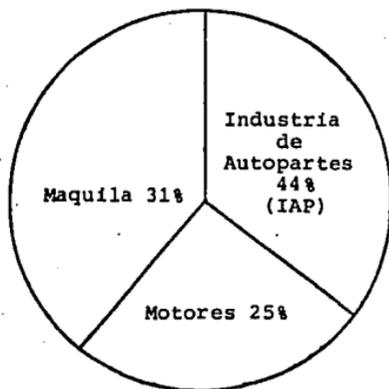
\* PRIMER AÑO DE PRODUCCION.

FUENTE: Banco Nacional de Comercio Exterior. SECOFI. Programa de Reestructuración del Sector Mexicano de Autopartes. México, D. F., nov. 17, 1986.

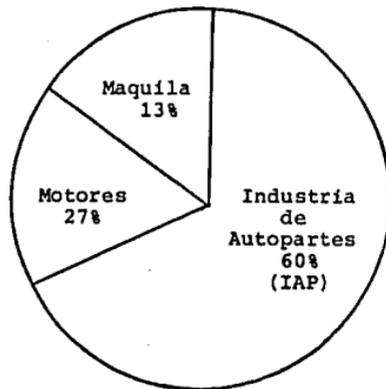
SECTOR NACIONAL DE AUTOPARTES  
(DOMESTICO Y EXPORTACION)

1985

VENTAS TOTALES  
(4,800 MILLONES DE DOLARES)

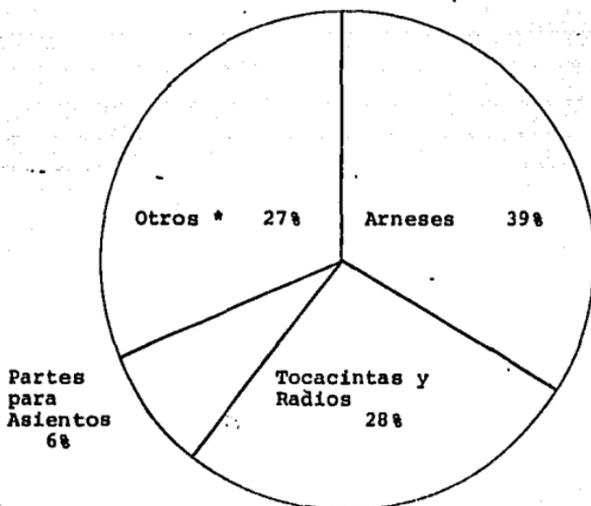


VALOR AGREGADO  
(2,600 MILLONES DE DOLARES)



FUENTE: Banco Nacional de Comercio Exterior. SECOFI. Programa de Reestructuración del Sector Mexicano de Autopartes. México, D. F., nov. 17, 1986.

## EXPORTACION DE MAQUILAS A E.E. U.U.



TOTAL: 1,500 Millones

\* Incluye troquelados, transmisiones de camión, baterías, partes para frenos, partes para motor, partes para radiadores, partes para aire acondicionado, etc.

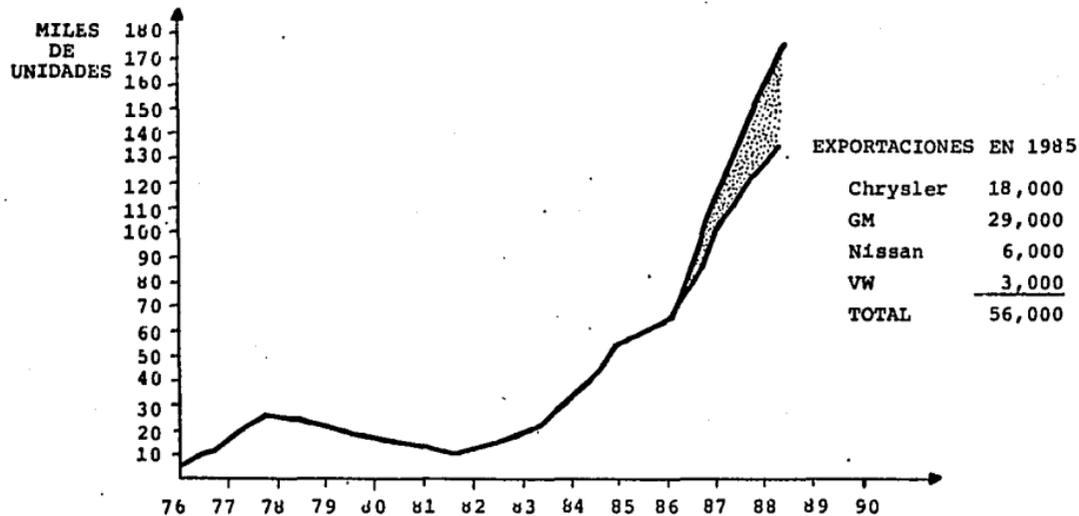
FUENTE: Banco Nacional de Comercio Exterior. SECOFI. Programa de Reestructuración del Sector Mexicano de Auto-partes. México, D. F., nov. 17, 1986.

OPERACIONES PLANEADAS PARA MEXICO

<u>COMPANIA</u>	<u>TIPO DE COMPANIA</u>	<u>PARTES</u>	<u>MERCADO</u>
Nissan	Terminal	Transmisiones Automáticas	E. U. A.
Chrysler	Terminal	Transmisiones Automáticas	E. U. A., México
UTC	Maquila	Arneses	E. U. A.
Sheller Globe	Maquila	Volantes	E. U. A., Brasil, Venezuela.
Sheller Globe	Sociedad/Iap, México	Volantes	México
Sheller Globe	Sociedad/Riobe, Japón.	Fundiciones Aluminio	E. U. A., México
Condumex	Sociedad/Sealed Power, U.S.A.	Anillos	E. U. A.
Ford	Maquila	Componentes Electrónicos	E. U. A.
Lof	Maquila	Parabrisas	E. U. A., Japón, México

FUENTE: Entrevistas en Estados Unidos y en México.  
 Banco Nacional de Comercio Exterior. SECOFI. Programa de Reestructuración del Sector Mexicano de Autopartes. México, D. F., nov. 17, 1986.

### VEHICULOS DE EXPORTACION



FUENTE: AMIA, Estimados de Booz, Allen & Hamilton.

Este crecimiento potencial en el corto plazo puede ser erosionado por bajas en la producción de los E. U. y bien a largo plazo tener un crecimiento moderado (capacidad sobrante en los E. U.)

Es cierto que ante la nueva reestructuración de la industria automotriz internacional, se presenta la oportunidad de exportar, pero no precisamente de la industria de autopartes, sector nacional de la industria, sino de las empresas extranjeras.

La alternativa de convertir al sector de autopartes en un sector competitivo requeriría, por otra parte, un apoyo financiero que bajo las condiciones actuales resulta difícil de conseguir, ya que las instituciones internacionales de crédito -- (FMI, BM) o bien, de la Banca Privada Internacional (Bancos, -- Financieras, aseguradoras, mercados de bonos) anteponen para la concesión de sus préstamos, su intervención ya sea directa o indirecta en la política económica del país receptor del préstamo. Favoreciendo como es de esperarse aquellas características, como la mayor apertura a la internacionalización de la economía -- que garantice la generación de divisas para atender los compromisos financieros adquiridos, al margen de estrategias nacionalistas, como es en este caso.

Sin embargo, se puede afirmar que la capacidad de pago no está fundamentada en la exigencia por parte de estos organismos a una mayor integración o acceso a los mercados internacionales sino a las posibilidades reales de desarrollo de estos países, de los cuales se ha retomado tal experiencia.

## CONCLUSIONES

1. La dinámica que presentan las grandes empresas automotrices en la fase imperialista, caracterizada fundamentalmente por un elevado grado de competencia, un proceso de internacionalización y especialización, una intensificación del comercio internacional y un control corporativo centralizado, -- han conformado uno de los factores determinantes en el surgimiento y desarrollo de la industria automotriz en México.
2. A partir de los años treinta y sobre todo desde la Segunda Guerra Mundial, se aprecian las tendencias en la división -- del trabajo que expresa las nuevas necesidades de acumula-- ción de los países desarrollados, reubicando el papel de la Industria Automotriz en el plano internacional, y particu-- larmente en el desarrollo industrial de países subdesarro-- llados como México.
3. Otro factor de suma importancia en el surgimiento de la in-- dustria automotriz en México bajo los intereses del capital extranjero, fue la política económica implementada hacia es-- ta rama a partir de 1940, la cual está inmersa dentro de un marco general de política económica denominado como Modelo de Sustitución de Importaciones, cuyo objetivo radicó esen-- cialmente en el logro de la industrialización del país.

4. Al amparo de la ausencia de políticas rectoras para la industrialización nacional, las empresas transnacionales, -- principalmente norteamericanas se incorporaron al sector -- automotriz, imponiendo así desde sus inicios, sus normas, -- sus patrones y sus productos. Aprovechando la extrema libe-- ralidad de las políticas gubernamentales, las facilidades -- fiscales, la existencia de un mercado cautivo y la mínima-- mente desarrollada infraestructura.
5. Las primeras disposiciones estuvieron orientadas a proteger y promover la instalación de las empresas ensambladoras -- (transnacionales), de esta forma se limitaron las importa-- ciones de vehículos aumentándose los aranceles, se eximie-- ron y subsidiaron algunos impuestos y se promovió la in- -- fraestructura que permitiera la introducción del automóvil. Las medidas de control y regulación se limitaron a promover la incipiente industria nacional de autopartes, invitando a las empresas a que las incorporaran en sus vehículos en for-- ma voluntaria, se fijaron precios oficiales a los vehículos y previa autorización, se otorgaron cuotas de ensamble y -- permisos de importación.
6. El surgimiento de una industria ensambladora, importadora -- de la totalidad de partes automotrices implicó un constante déficit comercial y obligó a las posteriores administracio-- nes a considerar tal problemática.

7. El Decreto de 1962 se centró en dos cuestiones fundamentales: la prohibición de importaciones de motores completos y alcanzar una integración mínima del 60% en términos de costo directo, lo cual repercutiría en la conformación de una industria nacional de autopartes y consecuentemente en el logro de un equilibrio en la Balanza Comercial, al cubrir la industria de ensamblado sus requerimientos con partes nacionales. Sin embargo, la mecánica utilizada resultó ser inadecuada para el ahorro de divisas, ya que se tomó como costo nacional de fabricación el costo de las materias primas, las cuales muchas de las veces eran importadas por la industria de autopartes. Dichas importaciones no eran consideradas en los "insumos nacionales" utilizados por las plantas terminales. Por otra parte, el contenido nacional se valuó a precios internos. Por lo cual, los resultados obtenidos fueron más aparentes que reales. Además la integración medida por planta originó gran diferenciación en los niveles de integración por modelos.
8. Si bien es cierto que estas medidas extendieron la protección estatal hacia la industria automotriz auxiliar y marcaron los inicios de una política que definió las pautas de expansión que caracterizaron un desarrollo basado en la complementación del ensamblado con la producción de partes nacionales" dirigiéndose así un proceso de integración horizontal de la industria, no menos cierto es que este tipo de integración bajo la mecánica utilizada no cumplió con sus -

principales objetivos: el logro de una integración real que contribuyera a reducir el déficit comercial.

9. El surgimiento de la industria de autopartes resultó ser --cuello de botella para la rama, al no cubrir los requerimientos de una industria de ensamblado caracterizada por niveles de inversión mayores y por patrones de producción ajenos a nuestro mercado. Gran diversidad de empresas, marcas y modelos que ante un mercado relativamente pequeño como el nuestro no admite aprovechar economías de escala.
10. Ante un déficit creciente y una falta de integración de la industria, tanto a nivel de sector como de rama, se plantea a partir de 1969 la Política de Promoción de Exportaciones, como complemento a la de Sustitución de Importaciones.
11. El Decreto de 1969 da la pauta para que se compensen con exportaciones las importaciones que hace esta industria a través del sistema de cuotas de producción. Sin embargo, esto sólo lo pudieron cumplir en distintos grados las empresas --que son subsidiarias de matrices extranjeras, dadas las nuevas tendencias de internacionalización que presentan estas empresas a partir de los setentas.
12. El Decreto de 1972 tuvo algunas aportaciones importantes, --destacando: la prohibición a las empresas terminales para --que fabricaran autopartes, la limitación en la producción --de vehículos por tipo, línea y modelo y obligaciones de integración nacional a la industria de autopartes. Sin embargo, este decreto no modificó en lo fundamental al Decreto --de 1962.

13. El Decreto de 1977, no obstante que no modificó la estructura de la industria, incluyó medidas muy importantes, tal es el caso de los Grados de Integración que se miden en forma realista, el presupuesto de divisas que obliga a las empresas a compensar importaciones con exportaciones y la política fiscal de otorgamiento de subsidios condicionados al cumplimiento de los grados de integración nacional y el presupuesto de divisas de cada empresa.
  
14. La actual política emitida a través del Decreto de 1984 concentra los mayores adelantos en esta materia, ya que en ella se retomó la experiencia de las anteriores disposiciones: se establece un presupuesto de divisas puesto en función a partir de 1984 para el logro del equilibrio de la balanza comercial; se modifica la política fiscal eliminando subsidios, como el otorgado a la importación de materia prima y componentes; en materia de reducción de líneas y modelos se fija a partir de 1984 la fabricación hasta de 3 líneas sin que la producción total de modelos sea superior a 7, 1985 y 86 sólo 2 líneas y cinco modelos y en 1987 sólo se podría autorizar una línea hasta con 5 modelos; en materia de integración se aumenta el porcentaje requerido de manera gradual, pretendiendo para 1987 una integración de los automóviles de 80 a 90%, pretendiendo fortalecer de esta manera a la industria de autopartes.

15. No obstante los adelantos que en materia automotriz se han alcanzado a través de este último Decreto, estos difícilmente se podrán llevar a cabo dado que este sector conformado en su mayoría por capital extranjero ejercerá una gran presión para la conformación de un proyecto nacional apegado a los verdaderos requerimientos de nuestro mercado.
16. La nueva reestructuración de la industria automotriz internacional plantea la alternativa de exportar, pero no precisamente de la industria de autopartes, sector nacional de la industria, sino de las empresas extranjeras en función de las ventajas comparativas que nuestro país ofrece en cuanto a materia prima, mano de obra, etc.
17. Dada esta estrategia para la valorización de su capital, -- las empresas extranjeras automotrices se dedican ya no sólo a importar sino a exportar de manera importante, esto aunado a la contracción del mercado interno han sido factores determinantes en la consecución por primera vez de un saldo comercial favorable en el sector automotriz, desde su surgimiento en 1925, como una industria automotriz de ensamblado, netamente importadora.
18. El superávit que presenta la balanza comercial del sector automotriz, bajo los criterios anteriores, no resulta ser reflejo de la desaparición de la problemática estructural que sigue presentando la industria automotriz en nuestros días: desintegración no sólo a nivel de sector sino de rama e ineficiencia, debido a la adopción de patrones de produc-

ción ajenos al nuestro. El excesivo número de marcas y modelos ante un mercado relativamente pequeño como el nuestro nos ha impedido aprovechar economías de escala, y por otra parte seguir manteniendo una dependencia externa tanto comercial como financiera.

19. El Complejo DINA-FANASA, debida y uniformemente complementado y respaldado en los aspectos técnica-diseño y desarrollo, debería constituir la columna vertebral de la política hacia el sector automotriz, el prototipo a seguir, sin embargo es de recalcar que el financiamiento para la consolidación de este proyecto es definitivo.
  
20. La conversión del sector de autopartes en un sector competitivo requeriría a su vez de financiamiento, el cual en las condiciones actuales resulta difícil de conseguir, ya sea mediante organismos multilaterales de crédito o bien de la Banca -- Privada Internacional, los cuales condicionan sus préstamos a su intervención directa o indirecta en la política económica. Favoreciendo a la mayor apertura a la internacionalización de la economía que según estos garantice la generación de divisas para atender los compromisos financieros adquiridos, al margen de estrategias nacionalistas.

21. Si bien las primeras disposiciones hacia la industria automotriz pusieron en evidencia la incapacidad del Estado Mexicano para promover el surgimiento de una industria automotriz nacional, las últimas disposiciones plantean una impotencia del Estado ante las presiones externas, tanto en lo comercial como en lo financiero, ya que las empresas transnacionales ocupan la mayor participación de capital en la industria automotriz.
22. El resultado final de la actual legislación implementada -- hacia el sector automotriz dependerá, en definitiva, de las condiciones estructurales del sector, las alternativas de coyuntura y las decisiones de los sectores involucrados en las actividades del sector. Porque no es precisamente la mayor integración de nuestro país a la economía mundial lo que permitirá a éste saldar sus compromisos de pago, sino sus posibilidades reales de desarrollo, según la experiencia retomada hasta nuestros días en base a la situación que actualmente presentan varios países de América Latina.

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

- Apodaca Ramírez, Roberto. Protección Efectiva y Asignación de Recursos en las Manufacturas Mexicanas. Banco Nacional de Comercio Exterior, Revista "Comercio Exterior", Vol. 31, No. 10, México, 1981.
- ¿A qué Modelo de Industrialización Corresponden las Exportaciones Mexicanas?. Revista "El Trimestre Económico", Vol. 1, -- No. 177, enero-marzo, México, 1978.
- Arteaga G., Arnulfo y Sotelo V., Adrián. La Crisis Mundial del Automóvil y sus Repercusiones en la Industria Automotriz Mexicana. Revista "Teoría y Política", No. 26, octubre-diciembre, México, 1980. .
- AMIA. "La Industria Automotriz de México en Cifras". México, -- 1973, 1976 y 1986.
- Bueno G. La Industria Siderúrgica y la Industria Automotriz en el Perfil de México en 1980. Vol. 2, Siglo XXI, México, 1970.
- Cabrera, Javier. La Industria Automotriz en México. Suplemento Político del Periódico "Uno Más Uno", domingo 20 de mayo, México, 1984.
- Camarena Luhrs, Margarita. La Industria Automotriz en México. Cuadernos de Investigación Social No. 6, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM. México, 1981.
- Ceceña, José Luis. México en la Orbita Imperial, Las Empresas Transnacionales. Edic. El Caballito, México, 1970.
- Comercio Exterior de México. IMCE, ADACI, Tomo I.

Douglas Bennett y E. Sharpe, Kenneth. La Industria Automotriz - Mexicana y la Política Económica de Promoción de Exportaciones, Algunos Problemas del Control Estatal de las Empresas -- Transnacionales. "El Trimestre Económico", Vol. 1, No. 177, - México, 1978.

El Decreto Automotriz; Régimen e Industria Automotriz en América Latina. Revista Latinoamericana del Automóvil, "Su Auto", Co-edición en México, Año I, No. 2, Intermex, México, 1984.

Espectativas de la Industria Automotriz. Nacional Financiera, - El Mercado de Valores, Año XLII, No. 48, México, 1982.

Estrada Palomino, Fernando. La Industria Automotriz, un caso de desequilibrio comercial externo. UNANL, 1970-1980.

Fajnzylber, Fernando. La Empresa Internacional en la Industria- lización de América Latina. Banco Nacional de Comercio Exte- rior, Revista "Comercio Exterior", Vol. 30, No. 12, México, - 1980.

Fajnzylber, Fernando y Martínez Tarragó, Trinidad. Las Empresas Transnacionales, Expansión a Nivel Mundial y Proyección en la Industria Mexicana. FCE, México, 1976.

Georgui, Rudenko. El Estudio del Imperialismo, Metodología Le- ninista, Edit. Nuestro Tiempo, México, 1979.

G. Kozlov. Economía Política, Capitalismo. Edit. Progreso, Mos- cú, Traduc. México, 1977.

Hacia una Industria Automotriz Mundial. S.P.P. Revista "Contex tos", Segunda Epoca, Año 1, No. 23, México, 1984.

Kurt, Unger. El Comercio Exterior de Manufacturas Modernas en México: El Papel de las Empresas Extranjeras. Banco Nacional de Comercio Exterior, Revista "Comercio Exterior", Vol. 35, No. 5, México, 1985.

Kurt, Unger. Transferencia Tecnológica y Organización Industrial en México. Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A., Revista "Comercio Exterior", Vol. 34, No. 12, México, 1984. pp. 1202-1206.

La Industria Automotriz, Factor Determinante en la Economía Industrial Mexicana. UNAM. México, 1977.

La Industria Automotriz Terminal en México. UNAM. México, 1980.

La Industria Automovilística: Un Repaso General. Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A. Revista "Comercio Exterior", Vol. 33, Núm. 3, México, 1983.

Larriva, Juan José y Vega, Amado. El Comercio Exterior de la Industria Automotriz en México. Banco Nacional de Comercio Exterior, Revista "Comercio Exterior", Vol. 32, No. 12, México, 1982.

Lifschitz, Edgardo. El Complejo Automotor en México. Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales. México, 1979.

Lifschitz, Edgardo. Comportamiento y Proyección de la Industria de Automotores en América Latina. Los Casos de Argentina, Brasil y México. Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A. - Revista "Comercio Exterior", Vol. 32, No. 7, México, 1982.

Molina Warner, Isabel. El Endeudamiento Externo del Sector Privado y sus Efectos en la Economía Mexicana. Banco Nacional de Comercio Exterior, Revista "Comercio Exterior", Vol. 31, No. 10, México, 1981.

- Nolf C. Max. Desarrollo Industrial Latinoamericano. FCE, México, 1974.
- Peña, Sergio de la. La Formación del Capitalismo en México. Siglo XXI, México, 1980.
- Ramírez de la O, Rogelio. De la Improvisación al Fracaso. Edit. Oceano, México, 1983.
- Ramírez de la O, Rogelio. La Industrialización y Sustitución de Importaciones en México. Banco Nacional de Comercio Exterior, Revista "Comercio Exterior", Vol. 30, No. 1, México, 1980.
- Sagasti, Francisco; Chaparro, Fernando; E. Paredes, Carlos; y - Jaramillo, Hernán. Ciencia y Tecnología en América Latina. Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A., Revista "Comercio Exterior", Vol. 34, No. 12, México, 1984. pp. 1164-1178.
- Schatan, Claudia. La Estructura del Desequilibrio Comercial - - 1975-1980. La Economía Mexicana No. 5, CIDE, México, 1983.
- S.P.P. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. La Industria Automotriz en México 1970-1983. México, - - 1970-1979; 1979-1983.
- Sunkel, Osvaldo y Paz, Pedro. El Subdesarrollo Latinoamericano y la Teoría del Desarrollo. Siglo XXI, México, 1981.
- Trujillo Estrada, Víctor. La Independencia Técnico-Económica de la Ind. Automotriz de México. (El Caso Borgward) Mimeógrafo. 1934.
- Una Industria en Busca de Soluciones: La Automovilística. Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A., Revista "Comercio Exterior", Vol. 33, No. 11, México, 1983.

Vázquez Tercero, Héctor. Una Década de Política Sobre Industria Automotriz, Bases para una Nueva Política. Edit. Tecnos, México, 1975.

Villarreal, René. El Desequilibrio Externo en la Industrialización de México (1929-1975). FCE, México, 1976.

V. I. Lenin, El Imperialismo, Fase Superior del Capitalismo. --  
4a. Traduc. China, 1975.

Wionczeck, Miguel. La Transferencia Internacional de Tecnología, El Caso de México. FCE, México, 1974.