

2,
24

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE GUADALAJARA

Incorporada a la Universidad Nacional Autónoma de México

ESCUELA DE ADMINISTRACION, CONTABILIDAD Y ECONOMIA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

LA EVOLUCION EN LA BALANZA COMERCIAL DE LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO
(1979-1986)

SEMINARIO DE INVESTIGACION
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ECONOMIA
P R E S E N T A
ALMA LOUSTAUNAU PELLAT
GUADALAJARA, JALISCO DICIEMBRE 1987



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.

I N D I C E

	Pág.
INTRODUCCION	1
CAPITULO I. MARCO DE REFERENCIA	5
CAPITULO II. MARCO LEGAL	8
Periodo de 1925-1960	8
Periodo de 1962-1977	9
Periodo de 1977-1982	11
Otras Disposiciones	14
CAPITULO III. INDICADORES ECONOMICOS DE LA IN- DUSTRIA AUTOMOTRIZ	18
PIB Automotriz	18
Empleo	19
Pago de Remuneraciones	20
Productividad	20
Inversión	21
CAPITULO IV. RAMAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA	33
Industria Terminal	34
Producción de Automóviles	34

	Producción de camiones, tracamiones y autobuses	34
	Industria Automotriz de Auto- partes	35
CAPITULO V.	LA BALANZA COMERCIAL EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MEXICO (1979-1986)	42
	La Balanza Comercial en la Industria Automotriz de México (1979-1986)	42
	Exportaciones	45
	Importaciones	46
CAPITULO VI.	SITUACION INTERNACIONAL: UN COMENTARIO FINAL	53
CAPITULO VII.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	59
	Conclusiones	59
	Recomendaciones	62
BIBLIOGRAFIA.	64

INTRODUCCION

La Industria Automotriz en México, a través de sus integrantes, la Industria Terminal y la Industria de Autopartes, es sin duda una de las que más gravita en la economía del país. Esta importancia la tiene, tanto por su peso específico como por el alto índice de vinculación con otras ramas y sectores de la economía: Siderúrgica, Petroquímica, Caucho, Hule, Vidrio, Textil, Equipos y Aparatos Eléctricos, etc.

Actualmente, esta industria ha llegado a desarrollarse de tal forma que es una de las más dinámicas del país, llegando a representar en 1985 el 6.4% de la producción total de las manufacturas.

La Industria Automotriz, se remonta en México a 1925, y desde sus orígenes, ha tenido que enfrentar muchos problemas. Durante 40 años este sector se dedicó a ensamblar piezas y partes importadas, con las limitaciones lógicas de ese proceso, hasta que en 1962 el gobierno expide el Primer Decreto de Integración de la Industria, con el que se pretendía que las partes de origen nacional tuvieran una participación de 60% en el costo de fabricación.

Como resultado de este decreto cerraron buena parte de las ensambladoras, pero al mismo tiempo se consolidó un grupo de empresas que realizaron importantes inversiones, tanto en la rama Terminal como en la de Autopartes. Así fue como el sector fue alcanzando cada vez mayor importancia, tanto por el valor de su producción o por el efecto multiplicador sobre una gran cantidad de industrias y servicios asociados.

Este crecimiento en la industria generó nuevos problemas, entre los que destaca principalmente el fuerte peso de la industria dentro del déficit de la balanza comercial del país, ya que a pesar de la incorporación de piezas nacionales, la acelerada expansión de la industria generó un aumento más que proporcional en la importación de partes, piezas y refacciones.

Esta situación generó a su vez la necesidad de nuevas medidas reguladoras. Desde entonces se han expedido diversos decretos donde uno de los objetivos más importantes ha sido el de lograr una balanza comercial equilibrada, dentro de esta industria, convirtiéndola en el mediano plazo en una generadora neta de divisas.

El propósito de la presente investigación es el demos-

trar que este objetivo tan importante ya se ha alcanzado al haber evolucionado positivamente el déficit comercial que tradicionalmente había existido, lográndose la autonomía de esta industria respecto a las divisas por ella requeridas, es decir que las empresas de este ramo son capaces de generar cuando menos las divisas que necesitan para sus importaciones.

Dentro de este contexto, es importante destacar el gran beneficio que esto representa para el país, ya que existe hoy en día la necesidad de aumentar las exportaciones de productos manufactureros, donde la Industria Automotriz está siendo pieza clave para lograrlo.

Para ello se describe en el capítulo primero y segundo los antecedentes dentro de la Industria Automotriz, y se describe el marco de referencia y el marco legal en el cual se ha venido desarrollando.

En el capítulo tercero, se trata sobre los principales indicadores económicos de esta industria y se hace una comparación evolutiva entre los períodos de 1970 a 1979 y de 1980 a 1985. El capítulo cuarto trata sobre las ramas Terminal y de Autopartes, haciendo una breve descripción de las

mismas.

Ya en el capítulo quinto, se toca el punto referente a la Balanza Comercial, su evolución y el comportamiento de las exportaciones e importaciones. El capítulo sexto hace mención a la situación internacional a nivel mundial de la industria automotriz; y por último tenemos las conclusiones y recomendaciones a las que se llegó en este trabajo de investigación.

CAPITULO I

MARCO DE REFERENCIA

La Industria Automotriz en México está integrada por dos ramas principales:

- Industria Terminal.
- Industria de Autopartes (Refacciones, Accesorios y Auxiliar).

I.1. INDUSTRIA TERMINAL:

La Industria Terminal en México, comprende los establecimientos que se dedican a la fabricación y ensamble de automóviles, autobuses integrales, camiones, tractocamiones y tractores agrícolas.

En 1986 existían en México once empresas fabricantes de vehículos automotrices: Chrysler, Ford y General Motors, produciendo automóviles comerciales y camiones ligeros. Nissan, Renault/Jepp y Volkswagen que manufacturan automóviles y comerciales. Dina que fabrica camiones ligeros, pesados y tractocamiones. Kenworth, Trailers de Monterrey y Víctor

Patron que producen únicamente tractocamiones.

Cabe señalar que la empresa Honda Motors, inició en 1987 la construcción de una nueva planta productora de motocicletas, de capital 100% japonés en nuestro país y se espera que estará en funcionamiento para 1988.

TABLA: ORIGEN DE LAS EMPRESAS DE LA IND. TERMINAL

EMPRESAS	ORIGEN DEL CAPITAL	
	EXTRANJERO	NACIONAL
Chrysler	99.71	0.29
Dina	0.0	100.00
Famsa	0.0	100.00
Ford	100.0	0.0
G. M.	100.0	0.0
Kenworth	0	100.00
Nissan	100.0	0.0
Renault/Jeep	100.0	0.0
Trailers de Monterrey	0.0	100.00
Victor Patrón	0.0	100.00
V. W.	100.0	0.0

Como puede observarse, el capital de las principales empresas de la Industria Terminal es extranjero: Chrysler, Ford, General Motors, Nissan, Renault/Jeep y Volkswagen.

I.2. INDUSTRIA DE AUTOPARTES:

Esta industria comprende los establecimientos que se dedican a la fabricación nacional de todo tipo de componentes y sus partes que se utilizan en el ensamble de vehículos o en el mercado de repuesto así como los fabricantes nacionales de remolques o cualquier otro tipo de carrocería.

La importancia de esta rama se desprende de su carácter de abastecedora de insumos básicos para la industria terminal, lo que significa un fuerte ahorro de divisas al país, además de propiciar el fortalecimiento y la integración nacional de la industria automotriz. Asimismo, es una considerable fuente generadora de empleos, toda vez que la participación de la mano de obra en la industria de autopartes es más intensa que en la industria terminal.

El origen del capital en esta industria es un 60% nacional y el 40% de origen extranjero, a excepción de la auxiliar que es 100% nacional.

CAPITULO II

MARCO LEGAL

PERIODO DE 1925 A 1960:

El Decreto del 14 de octubre de 1925, es el primer antecedente de intervención gubernamental, mismo que fue expedido para dar un tratamiento fiscal especial a la empresa Ford Motor Company, primera empresa automotriz establecida ese año en México. Este decreto reducía el 50% de los impuestos de importación de los componentes para el ensamble de vehículos.

Hacia 1948 se permitió la importación de vehículos, ya que por la demanda creciente de éstos, amenazaban las actividades de las plantas ensambladoras y la ocupación generada por ellas, situación que además implicaba una considerable salida de divisas, razón por la que en 1948, como ya dijimos, el Estado sujetó al régimen de permiso previo de importación a los automóviles y, al mismo tiempo, introdujo el control de unidades ensambladas e importadas a través de mecanismos de cuotas.

A partir de la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Fede-

ral en materia económica, se hizo posible ejercer un mayor control sobre el sector automotriz, por considerarlo una rama importante de la industria nacional.

A finales de los años cincuenta, el país contaba con una amplia gama de vehículos armados internamente, cuyos beneficios económicos eran limitados, ya que era poca la contribución en: Creación de empleos, integración nacional, y en avances tecnológicos y por otro lado, la sustitución de importaciones era considerablemente limitada.

PERIODO DE 1962 A 1977:

La industria automotriz que conocemos ahora tuvo sus orígenes fundamentales en el Decreto Presidencial del 25 de agosto de 1962, que tenía como objetivos:

- 1º) Elevar el contenido nacional de los vehículos fabricados en México.
- 2º) Estimular el establecimiento de nuevas empresas de autopartes.
- 3º) Aprovechar al máximo las instalaciones existentes en el país, en las Industrias Mecánica, Eléctrica, de Fundición y otras auxiliares.

- 4°) Crear empleos.
- 5°) Reducir el déficit comercial externo.
- 6°) Estimular vía efecto multiplicador el crecimiento económico del país.

En este decreto se señalaba principalmente que:

- 1°) A partir del 1o. de septiembre de 1964, quedaba prohibida la importación de motores, como unidades completas, para automóviles y camiones, así como la importación de conjuntos mecánicos para ensamble.
- 2°) A partir del 1o. de septiembre de 1964, la integración de las empresas terminales debería representar, cuando menos, el 60% del costo directo de fabricación.
- 3°) Los programas de fabricación de las empresas serían puestos a la consideración de la Secretaría de Industria y Comercio, a fin de ser aprobados en caso de cumplir los requisitos establecidos por el Decreto.

La Industria Terminal Automotriz se desarrolló bajo este marco institucional hasta 1969, año en que apareció el acuerdo mediante el cual se condicionaban las importaciones

de partes automotrices correspondientes a la cuota básica, a ser compensadas con exportaciones de partes automotrices fabricadas en el país.

Esta disposición tenía como objeto eliminar el gasto de divisas provocado por las importaciones, así como contribuir a la balanza de pagos del país, ampliar el aprovechamiento de las instalaciones de la industria de autopartes, incrementar la ocupación de mano de obra y aumentar la utilización de materias primas nacionales.

Por otra parte, el gobierno federal dio a la industria automotriz una serie de estímulos enunciados en el Presupuesto de Egresos de la Federación, correspondiente al año de 1967. También concedieron subsidios hasta por un 100% de los impuestos de importación.

El 24 de octubre de 1972 se publica un nuevo decreto que fijaba las bases para el desarrollo de la industria automotriz.

PERIODO DE 1977 A 1982:

Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz (1977).

Se publica en el Diario Oficial del 20 de junio de 1977, teniendo como objetivo fomentar la industria automotriz nacional y convertirla a mediano plazo en generadora neta de divisas.

Sus principales disposiciones fueron:

- 1o) Asignar un presupuesto de divisas para cada empresa terminal.
- 2o) Las empresas de la industria terminal deben generar el 100% de las divisas necesarias para su presupuesto. (50% con autopartes y 50% con vehículos terminados).
- 3o) Se fijó un grado de integración nacional mínimo para los vehículos: automóviles 50%, camiones 65%, tractocamiones y autobuses integrales 70%.
- 4o) Adicionalmente se estableció un grado de integración recomendado que aumentaría progresivamente hasta el año modelo 1981 quedando como sigue: Automóviles 75%, camiones 85%, tractocamiones y autobuses integrales 90%.
- 5o) Los componentes automotrices se clasificaron en tres ca-

tegorías:

- a) Nacionales de incorporación obligatoria.
 - b) De fabricación nacional.
 - c) Complementarios de importación. (Permiso Previo).
-
- 6o) Se obliga a las empresas a informar sobre las líneas que pretendan producir.
 - 7o) Las empresas que desearan producir más de un tipo de motor deberían exportar como mínimo el 60%.
 - 8o) La importación de vehículos a zona fronteriza era con cargo al presupuesto de divisas de cada planta.
 - 9o) Se conservó el mismo tratamiento fiscal a los impuestos de importación y se subsidió con el 100% a los de exportación.
 - 10o) Se liberaron los precios de los automóviles.
 - 11o) Se creó la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz.
 - 12o) Sólo las empresas con mayoría de capital nacional pue-

den incorporar motores diesel en camiones y tractocamiones.

Posteriormente el 19 de octubre del mismo año entra en vigor el reglamento de este decreto.

OTRAS DISPOSICIONES:

A partir de 1977 se derivaron una serie de disposiciones, como las siguientes:

- Programa de Fomento para la Industria Nacional Fabricante de Autopartes (1980).

En éste se reafirman los postulados fundamentales del Decreto de 1977.

- Resolución sobre Motores (1980).

Donde se divide la producción de componentes para motores en dos campos: El de las Empresas Terminales y el de los Productos de las Empresas de Autopartes.

- Resolución sobre Planeación Concertada de la Industria Automotriz (1980).

En ésta se plantean los compromisos del Gobierno Federal,

la Industria Terminal y la Industria de Autopartes a corto, mediano y largo plazo, donde se busca la concertación de la oferta y la demanda de componentes.

- Decreto que Regula la Importación de Automóviles y Camiones a la Franja Fronteriza y Zonas Libres del Norte del País (1981).

Aquí se reglamenta la importación de unidades tanto nuevas como usadas a estas zonas del país.

- Decreto que Establece los Rendimientos Mínimos de Combustible para Automóvil (1981).

Señala que a partir de 1985 se producirán sólo automóviles con motores de 6 cilindros en "V" y de 4 cilindros, con autos más pequeños.

- Resolución para Racionalizar el Déficit de la Balanza Comercial de la Industria Automotriz en el Año Modelo 1982. (1981).

Se emite para frenar las importaciones de vehículos y autopartes en el año modelo 1982.

- Resolución para Racionalizar el Déficit de la Balanza en Cuenta Corriente del Sector Automotriz en el Año Modelo

1983 (1982).

Busca racionalizar el déficit del Sector Automotriz no autorizando divisas que no fueran generadas por cada empresa limitando a esto su producción.

- Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz (1983).

El decreto fue publicado el 15 de septiembre de 1983, y viene a consolidar y complementar al de 1977.

El objeto principal de este decreto es el de adecuar la producción a las necesidades del país y lograr una balanza de pagos equilibrada, o sea, que las plantas sean autosuficientes en divisas, con excepción de los fabricantes de camiones diesel, tractocamiones y autobuses integrales.

Por otra parte, se eliminaron subsidios como el otorgado a la importación de materias primas y componentes automotrices, y también se prohíbe la importación de vehículos nuevos a las franjas fronterizas y la racionalización en 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, sólo se autorizaba para 1984 la fabricación de hasta tres líneas de automóviles, sin que la producción total de modelos sea su-

perior a siete.

Para 1985 y 1986, sólo se pueden producir hasta dos líneas y cinco modelos.

En cuanto a los grados de integración establece los mínimos para 1984: Automóviles 50%, camiones 65%, tractocamiones y autobuses integrales el 70%, y se fija como obligatorio, un aumento gradual hasta llegar en 1987 a: Automóviles 60%, camiones comerciales y ligeros 70%, camiones pesados 80%, tractocamiones y autobuses integrales un 90%. Se establece que las plantas productoras de camiones diesel deberán ser de participación de capital nacional mayoritario del 51% como mínimo. Y por último que las empresas de la Industria Terminal no podrán fabricar componentes que produzca la Industria Nacional de Autopartes, salvo autorización expresa.

CAPITULO III

INDICADORES ECONOMICOS

PRODUCTO INTERNO BRUTO AUTOMOTRIZ:

Entre 1970 y 1980 el Producto Interno Bruto de la Industria Automotriz en su conjunto, creció a una tasa media anual del 10.1%, incremento superior al registrado por el PIB total de 6.1 % y el PIB Manufacturero que fue del 6.9 % anual en el mismo periodo.

A partir de 1980, hasta 1985, la tasa media anual de crecimiento del PIB Automotriz fue de 3.52 %, contra un 1.45 % del PIB total y 1.48% del PIB Manufacturero, permaneciendo así la tendencia de un crecimiento superior en la Industria Automotriz con respecto a los demás indicadores económicos del país.

Es importante destacar que si bien la Industria Automotriz ha tenido porcentajes de crecimiento superiores a los de la economía en su conjunto, cuando ésta entra en crisis, las caídas son más profundas que en el resto de la economía. Tal fue el caso sufrido después de 1981, donde las variacio-

nes en la paridad peso-dólar, el endeudamiento empresarial en divisas, la escasés de éstas, los altos precios, la poca competitividad de los automóviles, y el deterioro constante del poder adquisitivo de la población, fueron las principales causas de la baja en la producción.

EMPLEO:

El empleo generado por la Industria Automotriz ha crecido aceleradamente de 1970 a 1980, con un incremento medio anual del 7.6%, al pasar de un total de 66 mil empleos en 1970 a 138 mil en 1980. Esta situación es significativa, en particular si se considera que la Industria Automotriz es intensiva a capital, de modo que el dinamismo en la generación de empleos debe atribuirse al intenso proceso de expansión y capitalización experimentado durante esta década.

A partir de 1980 hasta 1985, se da un crecimiento totalmente diferente al periodo anterior, ya que la tasa media de crecimiento anual fue de -6.0%. Esto como ya se hizo mención en el punto anterior, porque la industria entró en una situación de contracción, la cual también se vio reflejada en el empleo, ya que muchas empresas cerraron sus puertas o cambiaron de giro por la acelerada descapitalización que en-

frentaban.

PAGO DE REMUNERACIONES:

Encontramos que de 1970 a 1980 las remuneraciones per cápita se incrementaron en un 18% anual, tasa similar al índice de precios implícito del PIB; y de 1980 a 1984 las remuneraciones per cápita crecen a una tasa media anual del 41%, mientras que la tasa de inflación para esos mismos años es de 58.6%.

Es importante destacar que los ingresos per cápita en esta rama, son muy superiores al promedio general de la Industria Manufacturera y el de la economía en su conjunto. Por ejemplo, en 1984 la remuneración media de la Industria Automotriz estaba por encima de la Manufacturera en un 27.2% y sobre la media nacional un 56.2%.

PRODUCTIVIDAD DEL EMPLEO:

La productividad del empleo de la Industria Automotriz aumentó a una tasa media anual de 3.8% durante el período de 1970 a 1979. A partir de 1980 hasta 1984 hay una considerable baja en la productividad, llegando a disminuir a una tasa me-

dia anual de - 9.8%.

Aunque para estos años la tendencia de crecimiento fue a la baja, si comparamos la productividad de la Industria Automotriz con la de la Industria Manufacturera en 1984 vemos que la productividad de la Industria Automotriz era mayor a la Industria Manufacturera en un 9.3%.

INVERSION:

En el período de 1976 a 1980, las inversiones en los activos totales en la Industria Automotriz crecieron a una tasa media anual de 38.6%.

De 1980 a 1985 hubo un crecimiento medio anual del 44.7%.

Hay que destacar que "el crecimiento más espectacular en inversiones se da de 1977 a 1982, donde la rama automotriz en su conjunto pasa sus activos fijos de 34 millones de pesos en 1977 a 158,000 millones en 1982 (a precios de 1980) lo que significa un incremento del 359%. De dichas inversiones, el 63% corresponde a la Industria Terminal y

el resto a la de Autopartes".¹

A partir de 1982, y aunque comienza el declive en la Industria Automotriz, se han venido buscando en base a las expectativas de fortalecimiento del mercado externo realizar importantes inversiones, aunque no tan sustanciales como de 1977 a 1982, pero si significativas para la economía del país.

¹ Véase: El Sector Automotriz: "Hojalatería para una Industria Golpeada". Expansión, 23 Nov. 1983.

PERFIL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Indicadores	1970	1975	1980
1) Económicos Generales:			
a) Participación en el PIB (%)			
Terminal	1.1	1.5	1.6
Autopartes	0.6	0.9	0.9
	0.5	0.6	0.7
b) Participación en el PIB de la Industria Manufacturera (%)			
Terminal	4.7	6.2	6.6
Autopartes	2.5	3.7	3.7
	2.2	2.5	2.9
c) Índice de precios de la rama (1970 = 100)			
Terminal	100.0	109.3	349.
Autopartes	100.0	158.7	398.3 ¹
d) Nivel de empleo (personas)			
Terminal	66 158	102 233	137 928
Autopartes	29 283	44 617	57 573
	36 875	57 616	80 355
e) Remuneraciones (millones de pesos)			
Terminal	2 389	7 048	26 454
Autopartes	1 403	4 005	15 945
	986	3 043	10 509
f) Productividad de la mano de obra (miles de pesos de 1970)			
Terminal	74.7	90.3	104.8 ¹
Autopartes	89.6	122.3	134.9 ¹
	62.9	65.5	82.5 ¹
2) Producción y Mercado:			
a) Industria Terminal			
Número de empresas	14	14	13
Producción (unidades) ²	189 986	356 624	490 255
Importación (millones de pesos)	2 217.0	6 949.9	21 607.8 ¹
- Material de ensamble	1 913.3	6 157.2	17 801.5 ¹
- Vehículos terminados	303.7	792.7	3 806.3 ¹
Exportación (millones de pesos)	3.0	201.0	2 712.0 ¹
b) Industria de Autopartes			
Ventas (millones de pesos)	-	-	34 627
Importaciones (millones de pesos)	601.5	1 473.2	9 238.1 ¹
Export. (millones de p.)	456.0	2 405.0	5 505.0 ¹

¹ Cifras correspondientes a 1979.

² Incluye automóviles, camiones, autobuses integrales y tractocamiones.

FUENTE: Secretaría de Programación y Presupuesto, Escenarios Económicos de México, 1981.

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL PRODUCTO INTERNO

BRUTO NACIONAL Y DEL SECTOR MANUFACTURERO

1980-1984

(Millones de Pesos Corrientes)

Período	Total Nacional (1)	Industria Manufactu- rera (2)	Partici- pación (3 = 2/1)	Industria Automotriz (4)	Partici- pación (5 = 4/1)	Partici- pación (6 = 4/2)	Automotriz Terminal (7)	Partici- pación (8 = 7/2)	Partici- cipación (9 = 7/4)	Automotriz de Auto- partes (10)	Partici- pación (11 = 10/2)	Parti- cip. (12 = 10/4)
1980	4 276 490	985 013	23.0	62 184	1.4	6.3	36 044	3.7	58.0	26 140	2.6	42.0
1981	5 874 386	1 311 493	22.3	89 682	1.5	6.8	53 081	4.0	59.2	36 601	2.8	40.8
1982	9 417 089	2 000 786	21.2	121 098	1.3	6.0	65 660	3.3	54.2	55 438	2.8	45.8
1983	17 141 694	3 870 597	22.6	174 356	1.0	4.5	72 131	1.9	41.4	102 225	2.6	58.6
1984	20 101 181	6 857 215	23.6	368 488	1.3	5.4	171 787	2.5	46.6	196 701	2.9	53.4

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, S.P.P. Sistema de Cuentas Nacionales de México.

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA-AUTOMOTRIZ EN EL PRODUCTO INTERNO
BRUTO NACIONAL Y DEL SECTOR MANUFACTURERO

1980-1984

(Millones de Pesos a Precios de 1970)

Periodo	Total Nacional (1)	Industria Manufac- (2)	Participa- ción (3=2/1)	Industria Automotriz (4)	Participa- ción (5=4/1)	Participa- ción (6=4/2)	Automotriz Terminal (7)	Participa- ción (8=7/2)	Participa- ción (9=7/4)	Automotriz de Auto- (10)	Participa- ción (11 = 10/2)	Parti- cip. (12 = 10/4)
1980	841 855	209 682	24.9	13 478	1.6	6.4	7 877	5.8	53.4	5 601	2.7	41.6
1981	908 765	224 326	24.7	15 964	1.8	7.1	9 658	4.3	60.5	6 306	2.8	39.5
1982	903 839	217 852	24.1	12 737	1.4	5.8	7 080	3.2	53.6	5 657	2.6	44.4
1983	856 174	202 026	23.6	8 697	1.0	4.3	4 176	2.1	43.0	4 521	2.2	52.0
1984	887 647	211 683	23.8	10 723	1.2	5.1	5 278	2.5	49.2	5 445	2.6	50.8

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, S.P.P. Sistema de Cuentas Nacionales de México.

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL PERSONAL OCUPADO NACIONAL

Y DEL SECTOR MANUFACTURERO

1980-1984

(Número de Ocupaciones remuneradas, promedio anual)

Período	Total Nacional (1)	Industria Manufac- turera (2)	Participa- ción (3=2/1)	Industria Auto- motriz (4)	Participa- ción (5=4/1)	Participa- ción (6=7/2)	Automotriz Terminal (7)	Participa- ción (8=7/2)	Participa- ción (9=7/4)	Automotriz de Autopar (10)	Parti- cipa- ción (11= 10/2)	Parti- cipa- ción (12= 10/4)
1980	18 795 212	2 416 842	12.9	121 131	0.6	5.0	47 652	2.0	39.3	73 479	3.0	60.7
1981	20 042 777	2 542 537	12.7	135 592	0.7	5.3	53 906	2.1	39.8	81 656	3.2	60.2
1982	19 863 193	2 485 284	12.5	118 713	0.6	4.8	48 300	1.9	40.7	70 413	2.8	59.3
1983	19 571 520	2 309 678	11.8	94 313	0.5	4.1	35 839	1.6	38.0	58 474	2.5	62.0
1984	20 091 600	2 360 900	11.8	105 507	0.5	4.6	39 100	1.7	36.0	69 407	2.9	64.0

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, S.P.P. Sistema de Cuentas Nacionales de México

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA REMUNERACION DE
ASALARIADOS NACIONAL Y DEL SECTOR MANUFACTURERO

1980-1984

(Millones de Pesos Corrientes)

Perío- do	Total Nacional (1)	Industria Manufac- turera (2)	Participa- ción (3=2/1)	Industria Automotriz (4)	Participa- ción (5=4/1)	Participa- ción (6=4/2)	Automotriz Terminal (7)	Participa- ción (8=7/2)	Participa- ción (9=7/4)	Automotriz de Auto- partes (10)	Parti- pac. (11= 10/2)	Parti- cip (12= 10/1)
1980	1 542 177	324 275	21.0	22 469	1.5	6.9	11 161	3.4	49.7	11 308	3.5	50.3
1981	2 194 202	449 449	20.5	33 250	1.5	7.4	16 590	3.7	49.9	16 660	3.7	50.1
1982	3 371 969	683 784	20.3	44 146	1.3	6.5	21 420	3.1	48.5	22 726	3.3	51.5
1983	4 932 391	978 822	19.8	56 983	1.2	5.8	25 827	2.6	45.3	31 156	3.2	54.7
1984	7 968 341	1 556 544	19.5	95 157	1.2	6.1	39 560	2.5	41.6	55 597	3.6	58.4

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, S.P.P. Sistema de Cuentas Nacionales de México.

VENTA ANUAL DE AUTOMOVILES POR MARCAS 1976-1985

(UNIDADES)

<u>M A R C A S</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
CHRYSLER	33 248	39 247	43 758	50 349	56 850	57 730	39 590	24 166	31 102	38 796
FORD	21 945	24 897	33 404	35 899	38 533	53 365	36 667	27 553	26 861	38 129
GENERAL MOTORS	18 724	15 798	22 847	25 908	17 278	26 345	22 450	14 362	18 470	18 794
NISSAN	23 580	24 016	28 309	35 289	36 093	47 340	47 828	41 743	44 201	51 493
RENAULT	23 863	18 411	14 611	15 879	21 460	19 464	22 043	19 803	19 212	18 611
V. A. M.	19 916	17 591	19 329	20 971	20 900	23 071	8 126	1 230	216	-
VOLKSWAGEN	57 861	54 511	64 329	82 611	94 927	113 048	110 052	63 199	77 508	76 364
TOTAL	199 137	194 471	226 587	266 587	286 041	340 363	286 761	192 052	217 650	242 187

Elaborado por AMDA en base a datos de: "AMIA", "La Industria Automotriz de México en Cifras 1982", y Boletín Mensual de Encro de 1984, 1985 y 1986.

ESTRUCTURA PORCENTUAL ANUAL DE LAS VENTAS DE AUTOMOVILES POR MARCAS

1976-1985

<u>M A R C A S</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>PROMEDIO</u>
CHRYSLER	16.7	20.2	19.3	18.9	19.9	17.0	13.8	12.6	14.3	16.0	16.8
FORD	11.0	12.8	14.7	13.4	13.5	15.7	12.8	14.4	12.3	15.7	13.6
GENERAL MOTORS	9.4	8.1	10.1	9.7	6.0	7.7	7.8	7.5	8.5	7.8	8.3
NISSAN	11.8	12.4	12.5	13.2	12.6	13.9	16.7	21.7	20.4	21.3	15.7
RENAULT	12.0	9.5	6.5	6.0	7.5	5.7	7.7	10.3	8.8	7.7	8.2
V. A. M.	10.0	9.0	8.5	7.8	7.3	6.8	2.8	0.6	0.1	-	5.3
VOLKSWAGEN	29.1	28.0	28.4	31.0	33.2	33.2	38.4	32.9	35.6	31.5	32.1
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Elaborado por AMDA en base a datos de: "AMIA", "La Industria Automotriz de México en Cifras 1982", y Boletín Mensual de Enero de 1984, 1985 y 1986.

ACTIVOS TOTALES POR PLANTAS DE LA INDUSTRIA TERMINAL 1976 - 1985 Y SUS INVERSIONES PREVISTAS 1986 - 1987

(MILLONES DE PESOS)

	<u>1975</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>
CHRYSLER DE MEXICO, S. A.	2985.4	4224.4	5040.7	7798.8	10024.6	13033.0	36339.9	56931.2
DIASEL NACIONAL, S. A.	6487.2	N.D.	N.D.	10432.2	15418.8	23829.0	N.D.	N.D.
FAB. DE AUTOTRANSPORTES MEXICANA, S.A. DE C.V.	N.D.	N.D.	N.D.	1509.0	2310.0	3876.0	N.D.	7546.1
FORD MOTOR COMPANY, S.A.	2375.8	3222.1	3877.8	5476.2	11682.0	19882.0	59146.9	80276.0
GENERAL MOTORS DE MEXICO, S. A. DE C.V.	2188.8	2763.2	4554.5	4554.5	7612.5	18451.2	74932.4	114936.8
NISSAN MEXICANA, S.A. DE C. V.	1201.8	N.D.	2966.2	3424.0	4890.8	9193.5	32162.1	57041.0
RENAULT DE MEXICO, S.A. DE C. V.	N.D.	N.D.	N.D.	3055.7	4483.3	5650.9	9983.9	16866.2
VEHICULOS AUTOMOTORES ME- XICANOS, S.A. DE C.V.	1303.5	1437.9	N.D.	N.D.	4022.1	6060.5	7529.3	11399.0
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S.A. DE C. V.	5740.0	3424.0	5146.0	11154.2	14864.0	19429.1	31327.5	50036.3
SUB-TOTAL:	22282.5	15071.6	21585.2	47404.6	66308.1	119405.1	251424.0	395032.6
GRUPO INDUST. RAMIREZ, S.A. DE C. V.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	4623.9	6554.5	13358.3	22306.1
KENWORTH MEXICANA, S.A. DE C.V.	1609.0	1356.7	1256.0	1565.6	1587.0	1839.0	2582.7	2575.2
MEX. DE AUTOB., S.A. DE C.V.	908.8	807.9	930.0	1223.0	1970.0	2647.0	N.D.	N.D.
TRAILERS DE MONTERREY	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
SUB-TOTAL	2517.8	2164.6	1256.0	4669.3	8200.9	11040.5	15941.0	24881.3
TOTAL INDUSTRIA	24800.3	17236.2	22841.6	52072.9	74509.0	130445.7	267365.0	419913.9

TASA DE INFLACION EN DIVERSOS PAISES 1976 - 1985
(BASE 1980 = 100)
(MEDIA ANUAL EN PORCENTAJE)

<u>P A I S E S</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>P)</u> <u>1984</u>	<u>P)</u> <u>1985</u>
ALEMANIA	4.3	3.6	2.7	4.2	5.5	5.9	5.3	3.0	2.0	1.8
ARGENTINA	443.0	176.2	175.4	159.5	100.8	104.5	164.8	343.8	N.D.	385.4
BRASIL	42.0	43.7	38.7	52.7	82.8	105.5	98.0	142.0	208.7	248.5
CANADA	7.6	8.1	8.8	9.3	10.1	12.5	10.8	5.8	5.7	4.4
ESPAÑA	15.1	24.3	19.9	15.6	15.6	14.5	14.4	16.8	N.D.	8.1
E. U. A.	5.8	6.4	7.8	11.2	13.5	10.4	6.1	3.2	3.9	3.8
FRANCIA	9.7	9.3	9.2	10.7	13.4	13.3	12.2	9.4	7.2	4.8
IRAN	11.3	27.3	11.6	10.5	20.7	24.2	18.7	N.D.	N.D.	4.4
ITALIA	16.8	17.0	12.2	14.7	21.2	17.8	16.5	15.0	9.4	8.8
JAPON	9.3	8.0	3.8	3.6	8.0	4.9	2.7	1.9	2.6	1.8
MEXICO	15.7	29.0	17.5	18.2	26.5	28.0	98.8	80.8	59.2	63.7
REINO UNIDO	16.6	15.8	8.3	13.5	17.9	11.9	8.6	4.6	4.5	5.7
VENEZUELA	7.6	7.9	7.0	12.4	21.5	16.2	9.9	8.5	N.D.	5.7

P) PRELIMINAR

N.D. NO DISPONIBLE

NOTA: A PARTIR DE 1983 SE UTILIZO COMO FUENTE EL ANUARIO ESTADISTICO DEL F.M.I.

ELABORADO POR ANDA EN BASE A DATOS DE: BANCO DE MEXICO, "BOLETIN DE INDICADORES ECONOMICOS INTERNACIONALES" Y "ESTADISTICAS GENERALES INTERNACIONALES" DEL F. M. I.

			VARIACION 1	INVERSIONES PREVISTAS	
	1984	1985	1985 / 1984	1986	1987
CHRYSLER DE MEXICO, S.A.	95773.2	214694.9	124.2	72996.4	75281.3
DIESEL NACIONAL, S. A.	N.D.	N.D.	-	N.D.	N.D.
FAB. DE AUTOTRANSPORTES MEXICANA, S.A. DE C.V.	13170.0	29504.0	124.0	N.D.	N.D.
FORD MOTOR COMPANY, S.A.	126521.0	268572.0	112.3	135018.0	56210.0
GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. DE C. V.	160264.0	274484.0	71.3	N.D.	N.D.
NISSAN MEXICANA, S.A. DE C.V.	96744.0	211892.0	119.0	35000.0	50000.0
RENAULT DE MEXICO, S. A. DE C. V.	25359.0	52027.0	105.2	2246.0	1117.0
VEHICULOS AUTOMOTORES MEXICANOS, S.A. DE C.V.	18670.0	21829.0	16.9	N.D.	N.D.
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S.A. DE C. V.	181059.3	352385.3	94.6	10381.0	N.D.
SUB-TOTAL	717560.5	1425388.2	98.6	255641.4	182608.3
GRUPO INDUST. RAMIREZ, S.A. DE C.V.	N.D.	N.D.	-	N.D.	N.D.
KENWORTH MEXICANA, S.A. DE C.V.	4902.0	8245.0	68.2	600.0	2000.0
MEXICANA DE AUTOB. S.A. DE C.V.	13396.0	20766.0	55.0	N.D.	N.D.
TRAILERS DE MONTERREY	5626.0	9818.0	77.7	200.0	100.0
SUB-TOTAL	23824.0	38829.0	63.0	800.0	2100.0
TOTAL INDUSTRIA	741384.5	1484217.2	100.1	256441.4	184708.3

ELABORADO POR ANDA EN BASE A DATOS DE "REVISTA EXPANSION", "LAS 500 EMPRESAS MAS IMPORTANTES DE MEXICO", 1986.

N.D. NO DISPONIBLE.

CAPITULO IV

RAMAS DENTRO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA:
LA RAMA TERMINAL Y LA RAMA DE AUTOPARTES.

La Industria Automotriz en México está integrada por dos ramas principales: la primera denominada Rama Automotriz Terminal y la segunda, la Rama Automotriz de Autopartes, que a continuación describiremos con más detalle:

IV.1. RAMA AUTOMOTRIZ TERMINAL:

Este segmento de la Industria Automotriz comprende a todos los establecimientos que se dedican a la fabricación y ensamble de automóviles, autobuses integrales, camiones, tractocamiones y tractores agrícolas.

El crecimiento del Producto Interno Bruto de esta rama durante 1970 a 1980 fue del 5.2% anual y de 1980 a 1985 fue del 3.3% anual. Su participación en el PIB Automotriz fue en 1980 del 58.4% y hacia 1984 era del 49.2%, viéndose así, incrementada su participación.

En lo referente al empleo, éste crece de 1970 a 1980 a

una tasa media anual de y de 1980 a 1983 este crecimiento se vuelve negativo con - 0.76%.

IV.1.1. PRODUCCION EN LA INDUSTRIA TERMINAL:

IV.1.1.1. Automóviles:

En este segmento de la producción automotriz, participaban hasta 1985, siete empresas: Chrysler de México, Ford Motor Co., General Motors, Vehículos Automotores Mexicanos, Volkswagen de México, Nissan y Renault de México.

La producción de automoviles desde 1970 a 1980 se incrementó en un 9.9% anual. De 1980 a 1985 la producción creció 2.08% anual, siendo 1982 el año más crítico, con un crecimiento del -31.0%, ya que es aquí cuando se empiezan a manifestar los signos de la crisis económica en México.

IV.1.1.2. Camiones, Tractocamiones y Autobuses:

En esta parte de la industria existían en 1985 doce empresas, no obstante, cabe señalar el elevado grado de concentración en la producción, ya que en la producción de camiones el 60% es producido por sólo 3 empresas, en la producción

de autobuses dos empresas aportan el 90% y encontramos que sólo una empresa participa en la producción de los tres tipos de unidades mencionadas.

IV.2. RAMA AUTOMOTRIZ DE AUTOPARTES:

Esta industria comprende los establecimientos que se dedican a la fabricación nacional de todo tipo de componentes y sus partes que se utilizan en el ensamble de vehículos o en el mercado de repuesto, así como los fabricantes nacionales de remolques o cualquier otro tipo de carrocería.

La importancia de esta rama se desprende de su carácter de abastecedora de insumos básicos para la Industria Terminal, lo que significa un fuerte ahorro de divisas al país, además de propiciar el fortalecimiento y la integración nacional de la Industria Automotriz.

Durante el período de 1970 a 1980, la rama de Autopartes creció 8.7% promedio anual, y de 1980 a 1985 se mantuvo esa tasa de crecimiento 8.7%. Esto es importante si consideramos que para este período la rama Terminal crece a un ritmo promedio anual de 3.3%.

El empleo generado por la rama de Autopartes tiene un incremento medio anual del 8.1%, tasa superior a la registrada por la Industria Automotriz en su conjunto.

De 1981 a 1984, el empleo creció a una tasa media de 0.15%. También se aumentó el porcentaje de participación del empleo en la Industria Automotriz, ya que pasó de formar el 60.7% en 1980 al 64% en 1984.

Podemos decir entonces, que esta rama es considerable fuente generadora de empleos, toda vez que la participación de la mano de obra en la rama de Autopartes es más intensa que en la Industria Terminal.

En 1980 esta industria estaba integrada por aproximadamente mil fabricantes, cuya producción se destina tanto al abastecimiento del mercado de equipo original, como de repuestos y al mercado refaccionario.

Como resultado de las disposiciones legales dictadas por el Gobierno Federal, en materia de integración nacional a que ha estado sujeta la Industria Terminal, la Industria de Autopartes se ha desarrollado en forma acelerada ampliando la gama de partes y componentes de fabricación nacional. Así, los

principales productos que actualmente son manufacturados por la industria incluyen: Cajas de velocidades mecánicas, ejes traseros, partes de motor, cristales para vehículos automotrices, asientos y vestiduras, llantas, rines, partes eléctricas y partes para frenos, entre otros.

La rama de Autopartes presenta un alto grado de atomización lo que hasta ahora ha dificultado la captación de información estadística precisa sobre su actividad. Por lo anterior, la mayor parte de la información sólo se encuentra disponible a partir de 1977 y no presenta toda la confiabilidad que fuera deseable.

La rama de Autopartes, ha presentado una compleja problemática enmarcada con su relación con la Industria Terminal. Ello ha motivado la implementación de una serie de medidas tendientes a resolver los problemas estructurales que presenta, especialmente en precios, calidad de sus productos y abastecimiento oportuno.

En los últimos años se han registrado problemas de abastecimiento de partes y componentes para la Industria Terminal, por lo que esta última ha tenido que enfrentar costos adicionales por tiempos extras de la mano de obra, retraso en las

entregas de unidades y mayores inversiones en acumulación de inventarios. Asimismo, se ha tenido que recurrir a la importación de productos que normalmente abastecen proveedores nacionales, con el consecuente encarecimiento de la producción, dados los costos adicionales que ello implica.

Sin embargo, debe apuntarse que la rama de Autopartes opera en un mercado que comprende ocho fabricantes básicos de automóviles y camiones, más un número similar de fabricantes de autobuses y tractocamiones, quienes en conjunto producen 100 modelos diferentes de vehículos. Esta situación coloca a los abastecedores de partes y componentes ante problemas serios de producción, programación y costos, al atomizar los volúmenes de producción para un modelo de vehículo en particular.

En consecuencia, el bajo nivel de producción de cada componente impide al fabricante de autopartes beneficiarse con economías de escala que, a su vez, permitan racionalizar sus costos y operar a niveles internacionales de productividad.

Al respecto, se considera que la racionalización del

número de modelos, aunada a la tipificación de componentes, es un elemento fundamental que contribuye a una utilización más intensa de la capacidad instalada de los fabricantes de autopartes.

PRODUCCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(unidades)

Año	Automóviles	Camiones, Autobuses y Tractocamiones	Total
1970	132,900		169,900
1973	200,147	85,421	285,568
1974	248,574	102,373	350,947
1975	237,118	119,506	356,624
1976	212,549	112,430	324,979
1977	187,637	93,176	280,813
1978	242,519	141,608	384,127
1979	280,049	164,377	444,426
1980	303,056	186,950	490,006
1981	355,497	241,621	597,118
1982	300,579	172,058	472,637
1983	207,137	78,348	285,485
1984	244,704	113,294	357,998
1985	297,064	161,616	458,680

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

PRODUCCION ANUAL DE CAMIONES POR CATEGORIAS 1976-1985

<u>CATEGORIAS</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
Comerciales	62 802	57 706	85 402	95 799	108 049	149 030	115 261	56 348	76 095	103 131
Ligeros	23 203	16 455	29 681	32 367	28 151	36 701	29 259	11 890	17 337	26 302
Pesados	16 801	10 570	15 430	19 964	26 433	31 340	16 369	6 122	8 212	14 023
Tractocamiones	2 091	1 005	2 118	4 367	6 819	8 217	3 305	579	1 653	3 740
Autobuses Integrales	1 495	1 348	1 551	1 907	1 675	1 441	1 323	356	1 121	1 651
Total	112 430	93 176	141 608	164 377	186 950	241 621	172 058	78 348	112 120	151 232

NOTA: 1984 no incluye exportaciones las unidades de exportación.

Elaborado por AMDA en base a datos de: "AMIA". "La Industria Automotriz de México en Cifras 1982", y Boletín Mensual de Enero de 1984, 1985 y 1986.

CAPITULO V

LA BALANZA COMERCIAL EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
DE MEXICO DE 1979 A 1980

Como ya se señaló, la Industria Automotriz en México se dedicó a ensamblar piezas y partes importadas hasta 1962, cuando el gobierno expide el primer decreto de integración de la industria, con el cual se buscaba que las partes de origen nacional tuvieran una participación de 60% en el costo de fabricación. De este modo el sector fue creciendo y consolidándose cada vez más, pero a su vez con el crecimiento de la industria se originaron nuevos problemas.

El más significativo fue el fuerte peso que significó el déficit automotriz en el déficit de la balanza comercial del país, ya que a pesar de la incorporación de piezas nacionales, por la acelerada expansión de la industria, se generó un aumento más que proporcional en la importación de partes, piezas y refacciones. Esta situación generó a su vez la necesidad de nuevas medidas reguladoras. Desde entonces, se han expedido diversos decretos, donde desde el primero de ellos, y prácticamente en todos los que le siguieron, el peso de la Industria Automotriz en el déficit de la balanza

comercial ha seguido siendo una de las principales preocupaciones. Con diversas medidas, que han variado desde la sustitución de importaciones y la promoción de exportaciones, se ha tratado de evitar el alto costo de divisas que ésta tiene para el país, y además contribuía a generarlas.

Los múltiples intentos que se hicieron al respecto, tuvieron resultados fallidos, cuando no contraproducentes. A pesar de las políticas de integración, que buscaban convertir a una industria de ensamble en otra con partes de producción nacional, el déficit comercial representó el 22.2% del déficit total de la balanza comercial en 1970 y el 60.7% para 1981. Incluso en 1982 la industria tuvo un saldo negativo que contrastó con el superávit global de la Balanza Comercial Mexicana.

Para contrarrestar esta situación, el Decreto de 1983 establece diferentes medidas tendientes a hacer realidad el viejo propósito de que las empresas del ramo tengan un presupuesto de divisas por lo menos equilibrado. Entre las más importantes está la reducción de líneas y modelos, para hacer competitivos los precios en el mercado internacional, la aprobación de líneas y modelos cuando se destine más de 50% a la exportación, aunque no cumplan los máximos de integración,

la autorización para que las empresas de industria terminal fabriquen partes para destinarlas al mercado externo, y otros estímulos fiscales a la exportación.

Luego de la expedición del nuevo reglamento para la promoción del sector, la industria se reanimó. Hubo una recuperación en la producción de 1984, 25.4% más que en 1983. En 1985 la recuperación se mantuvo, ya que la producción creció 28.12%.

Uno de los objetivos buscados por este decreto y que sorprendentemente se alcanzó, es sin lugar a dudas, el relativo a la balanza comercial.

Aunque ya en todas las demás ordenaciones que precedieron al Decreto de 1983 se buscaban objetivos similares, nunca se consiguió erradicar el endémico déficit de la balanza comercial automovilística, hasta 1983. Paradójicamente en este año hubo desplome en el mercado interno y al mismo tiempo se presenta por primera vez en la historia de la rama un superávit de 48.2 millones de dólares, mismo que se incrementó en 1984, 1985 y 1986.

Para tener una idea más clara de la evolución positiva.

que ha experimentado la balanza comercial automotriz, veremos con más detenimiento lo referente a su comercio exterior:

EXPORTACIONES:

De 1970 a 1979 hubo en sus exportaciones un crecimiento medio anual de 37.8%, destacándose la participación de la rama de autopartes que alcanzó a cubrir el 66.9% del total de las exportaciones en esta industria.

A partir de 1979 y hasta 1986, las exportaciones automotrices crecen a una tasa media anual de 31.5% y a diferencia del período anterior, es en 1986 la rama terminal la responsable del 68.3% de las exportaciones. El principal renglón por concepto de exportaciones le corresponde a el de motores para automóviles que en 1986 alcanza el 64% de todas las exportaciones automotrices.

Las principales empresas exportadoras en 1979 eran: Volkswagen de México con 77.1%, y Nissan de México con 18.1%. Para 1985 le corresponde a General Motors y a Nissan de México, con el 31.6% y 10.3 % respectivamente, siendo notorio el descenso de Volkswagen únicamente el 5.6%. Tenemos que para 1986, "Chrysler se colocó a la cabecera de las exporta-

ciones automotrices. Del total de sus ventas de vehículos el 93% se obtuvo por concepto de exportaciones. Colocándola de esta forma en la exportadora más importante del país, sólo atrás de Petróleos Mexicanos".¹

Por último tenemos que las ventas totales realizadas al exterior en 1985 llegaron a representar el 56.1% del PIB automotriz, porcentaje nunca antes alcanzado, lo cual nos da una idea del nivel de desarrollo que se está dando en las exportaciones de esta industria.

Es así como la Industria Automotriz Mexicana se ha convertido actualmente en el primer exportador del sector industrial, sólo después del petróleo, ya que la composición total de las exportaciones del país en 1979 y 1986 correspondieron al petróleo con un 45.3% y 39% respectivamente. La disminución que se da hacia 1986 se debe a la baja en el precio mundial que sufre este producto.

IMPORTACIONES:

En lo correspondiente a las importaciones, éstas han crecido de 1970 a 1980 a una tasa media anual del 30.4%, des-

¹ A.M.D.A., Boletín Informativo, abril de 1987.

tacando el material de ensamble de la rama automotriz terminal, que durante la mitad de la década representó alrededor del 70% de las compras al exterior de esta industria, en tanto que en 1979, su participación disminuyó gradualmente hasta un 58%.

De 1979 a 1980 las importaciones crecen a una tasa anual de 75.1%, tasa superior a la del período anterior, ya que al haber un crecimiento en la producción automotriz se incrementaron los requerimientos de importaciones. A diferencia del período anterior el principal renglón de importación son las partes y refacciones, que para 1986 alcanzan un 61.5%. Este cambio se debe, como se acaba de señalar, a las crecientes demandas de la industria terminal que al aumentar su producción requiere de estos componentes.

En lo que respecta a la importación de vehículos, corresponden en su mayoría a unidades usadas y obedecen fundamentalmente a criterios de localización de los mercados correspondientes, esto es, se concentran principalmente en la franja fronteriza y en los permisos libres.

BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE LOS AÑOS 1979 A 1986
(Miles de Dólares)

	1979*	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986*
Total de Exportaciones:	363,067	424,996	458,993	533,332	730,332	1'579,571	1'615,059	2'052,557
Automóviles para Transp.de Personas	93,046	98,578	70,063	66,924	72,146	119,140	116,637	205,683
Automóviles para Transp.de Carga	24,210	30,116	39,454	14,305	11,743	26,747	24,383	29,387
Chasis c/motor toda clase de vehículos	n.d.	1,012	1,464	372	54	11	124	n.d.
Motores para automóviles	n.d.	30,458	61,489	214,162	395,426	982,684	1'039,729	1'168,418
Muelles y sus Hojas para automóviles	n.d.	14,484	18,443	28,508	7,036	47,255	47,663	30,749
Partes sueltas p/automov.	n.d.	209,437	165,028	131,422	152,236	270,222	240,743	374,469
Partes o piezas p/motores	n.d.	20,337	21,855	27,402	35,936	46,856	49,633	80,873
Otros	n.d.	20,624	81,197	50,237	55,455	86,656	96,147	162,978
Total Importaciones:	1'514,884	2'365,413	3'385,162	1'756,882	682,066	1'235,962	1'405,262	1'272,612
Automov. p/Transp.de Pers.	10,566	155,293	182,245	93,681	13,398	17,890	40,891	37,197
Automov. p/Usos y con equipo especial	31,776	108,425	143,610	58,379	7,339	55,156	39,354	25,531
Cam.de Carg.excep.de volteo	46,398	118,892	184,065	59,483	6,252	22,924	55,077	27,802
Camiones de volteo		8,434	10,574	4,630	164	1,508	428	n.d.
Chasis para automóviles		1,281	6,746	1,565	149	319	524	n.d.
Mt.de Ensamble p/automov.		949,134	1'003,525	583,196	194,304	264,974	329,109	285,719
Mt.y sus partes p/automov.		144,964	176,987	109,153	50,514	111,891	146,565	112,667
Refacc.p/automov. y camiones		373,864	552,437	296,118	77,606	210,014	292,098	247,374
Otros	520,231	505,126	1'119,973	550,677	332,340	551,286	501,216	536,322
Saldo de la Balanza:	<u>(1'144,248)</u>	<u>(1'940,417)</u>	<u>(2'926,169)</u>	<u>(1'223,550)</u>	<u>48,266</u>	<u>343,609</u>	<u>209,797</u>	<u>779,945</u>

FUENTE: I.N.E.G.I., S.P.P. La Industria Automotriz en México 1980-85. BANCOMEX, Comercio Exterior. Varios Números.

* Para los años 1979 y 1986, se consultó cifras del BANCOMEX, Comercio Exterior.

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
EN EL SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL
1950-1979
(Millones de dólares)

AÑO	BALANZA COMERCIAL DEL PAIS	BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ	RELACION (%)
1950	(62.3)	(55.3)	88.8
1955	(145.1)	(93.7)	64.6
1960	(447.7)	(146.7)	32.8
1965	(458.3)	(202.8)	44.3
1970	(1,038.7)	(230.3)	22.2
1975	(3,637.0)	(628.3)	17.3
1976	(2,644.4)	(526.4)	19.9
1977	(1,054.7)	(385.4)	36.5
1978	(1,854.4)	(559.1)	30.1
1979	(3,162.0)	(1,049.5)	33.2

FUENTE: Análisis y Expectativas de la Industria Automotriz en México 1982-1986, Secretaría de Programación y Presupuesto y Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
EN EL SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL

1979-1986

(Miles de Dólares)

ANO	BALANZA COMERCIAL DEL PAIS	BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ	RELACION %
1979	(3 441,935)	(1'144,248)	33.2
1980	(4 209,479)	(1'940,417)	46.0
1981	(4 814,065)	(2'926,169)	60.7
1982	6 792,671	(1'223,550)	(18.0)
1983	13 678,268	48,266	0.3
1984	12 799,272	343,609	2.7
1985	8 405,974	209,797	2.5
1986	4 374,837	779,945	17.8

FUENTE: Comercio Exterior, Banco de Comercio Exterior. Varios Números.

EXPORTACIONES DE PRODUCTOS MEXICANOS (1979-1986)

AÑO	(Miles de Dólares)							
	1	2	3	4	5	6	7	8
TOTAL	PETROLERAS	NO PETROL.	AUTOMOTRIZ	2/1	3/1	4/3	4/1	
1979	8'555,496	3'880,995	4'674,501	370,636	45.3	54.6	7.9	4.3
1980	15'307,480	10'305,715	5'001,765	424,996	67.3	32.6	8.5	2.7
1981	19'379,028	14'432,498	4'946,530	458,993	74.4	25.5	9.2	2.3
1982	21'229,671	16'361,558	4'868,113	533,332	77.0	22.9	10.9	2.5
1983	21'398,792	15'881,022	5'517,770	730,332	74.2	25.7	13.2	3.4
1984	24'053,568	16'440,571	7'612,997	1'579,571	68.3	31.6	20.7	6.5
1985	21'866,406	14'659,885	7'206,521	1'615,059	67.0	32.9	22.4	7.3
1986	15'759,312	6'171,058	9'588,254	2'052,557	39.1	60.8	21.4	13.0

FUENTE: BANCOMEXT, Comercio Exterior. Varios Números.

INGRESO DE DIVISAS POR EXPORTACIONES SEGUN EMPRESA DE 1979 A 1985

(Millones de Dólares)

Empresas:	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Total	450.2	415.4	495.4	873.4	854.2	1 134.2	1 140.5
Ford Motor Company, S.A.	117.8	112.6	106.0	275.3	202.6	264.4	275.0
Volkswagen de México	113.3	102.8	114.2	155.5	122.2	84.1	49.2
Mexicana de Autobuses	0.8	2.7	5.4	9.4	-	-	0.3
Renault de México	9.0	10.1	8.9	9.8	38.5	36.4	20.8
Trailers de Monterrey	0.2	0.3	-	-	0.5	0.3	0.1
Diesel Nacional	1.8	5.1	-	0.1	-	3.4	3.8
Chrysler de México	75.0	52.0	80.4	146.1	198.0	309.8	349.0
V. A. M.	23.9	22.3	14.3	25.2	42.5	-	-
Nissan Mexicana	32.1	46.2	56.9	65.2	41.5	62.5	88.4
General Motors	73.1	60.4	108.5	80.6	208.0	367.9	349.1
Kenworth Mexicana	0.5	0.2	0.3	-	-	5.1	4.8
<u>Fab. de Autotr. Mexicanos</u>	<u>0.5</u>	<u>0.7</u>	<u>0.4</u>	<u>106.2</u>	<u>0.4</u>	<u>0.2</u>	<u>-</u>

FUENTE: La Industria Automotriz en México 1980-1985.

CAPÍTULO VI

SITUACION INTERNACIONAL: UN COMENTARIO FINAL

En los años setentas la producción mundial de la Industria Automotriz creció a una tasa media de 4.8%. Este ritmo se sustentó en el crecimiento observado durante el lapso 1970-73, que fue de 9.8% en promedio anual, ya que al mediar la década la industria se vio seriamente afectada por la recesión mundial que sucedió al embargo petrolero y al aumento de los precios del energético. Así, de 1973 a 1976 la producción de automóviles en el mundo registró volúmenes inferiores al logrado en el año 1973. A partir de 1976, el volumen de la producción automotriz logró una importante recuperación al crecer a un ritmo de 5.6% en promedio anual, lo que significó un volumen de 34.5 millones de unidades al término de la década.

En el periodo de 1980-1985, la producción mundial de la Industria Automotriz creció a una tasa media de 3.08%, pasando de 37,812,237 unidades en 1980 a 45,029,669 unidades en 1985.

En 1979 cerca del 70% de la producción mundial de auto-

móviles provienen de cuatro países. Estados Unidos produjo el 27.7% del total mundial, Japón el 23.2%, Alemania Federal el 9.5% y Francia el 8.7%.

La industria japonesa fue la que observó el mayor dinamismo, lo que le valió incrementar su participación en el mercado mundial, en tanto que la industria de Estados Unidos y de los países europeos vio disminuido su mercado.

Para 1985, siguen siendo estos mismos países quienes producen casi el 70% de la producción mundial, pero con la diferencia de que Japón ha tomado la cabecera en producción: Japón 27.3%, Estados Unidos 25.9%, Alemania Federal 9.9% y Francia 6.7%. Para este período sigue presentando el mayor dinamismo en producción la industria automotriz japonesa, Estados Unidos casi ha mantenido su participación en el mercado mundial de 26.6% a 25.9%, mientras que Alemania y Francia en conjunto, han disminuido su participación, de 32.4% a 16.6%.

En 1979 México representó el 1.1% de la producción mundial, participación igual a la registrada en 1975 que fue de uno por ciento. Y en 1985 México representó el 0.0% de la producción mundial, es decir que su participación ha venido disminuyendo desde 1979.

El consumidor de vehículos más importante a nivel mundial lo constituye Estados Unidos, que presenta una relación de 1.5 habitantes por vehículo. Le siguen Canadá y Australia con 1.9 y 2.1 habitantes por vehículo, respectivamente. Japón ocupa el décimo lugar con una relación de 3.5 habitantes por vehículo.

Por último, haremos mención a los procesos que actualmente se están dando en esta industria a nivel mundial, y que se ubican dentro de la tendencia caracterizada por la realización de grandes inversiones conjuntas y convenios de asistencia técnica entre las empresas de diferentes países, donde se busca obtener así mayores beneficios.

También se busca una mayor automatización de los procesos industriales y un menor costo. Entre los acuerdos, podemos mencionar los de General Motors con Toyota, Ford con Mazda, Chrysler con Mitsubishi y Nissan con Volkswagen.

Entre las innovaciones tecnológicas se destaca el hecho de que en 1980 casi el 45% de la soldadura de puntos se hacía en Estados Unidos con robots. Se calcula que ese porcentaje será de 77.5 y 89.7 por ciento para 1990 y 2000 respectivamente. En cuanto a los mecanismos para bajar los costos, desta-

can dos fenómenos. El primero busca la flexibilización de los sistemas de trabajo. En Fremont, California, en la planta de conversión entre General Motors y Toyota, por ejemplo, se introdujo un mecanismo de fijación de salarios a partir de rendimientos en el trabajo, en lugar de la antigüedad como regla. El otro mecanismo para bajar costos es rebajar los salarios, confrontándolos con los que existen en los países subdesarrollados. Los gerentes de la planta General Motors en Cleveland, en cuya planta los salarios promedio son de 18 dólares por hora, invitaron a dirigentes sindicales a visitar la planta automotriz que la empresa tiene en Cd. Juárez. Después de ver como se produce el mismo material por 3 dólares la hora, aceptaron sentarse a negociar; donde la empresa consiguió convencerlos de que aceptaran una reducción de aproximadamente el 50% en sus salarios.

Esa es la tendencia mundial de la Industria Automotriz a la que México se integró con retraso, pero en la que ahora quiere recuperar terreno perdido y para lo cual tendrá que ponerse al nivel de competitividad internacional, si es que se quiere lograr una mayor participación de sus ventas al exterior.

ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LA PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS AUTOMOTORES

EN PAISES SELECCIONADOS 1976-1985

<u>P A I S E S</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
JAPON	20.4	20.7	21.8	23.2	28.5	29.6	29.2	27.5	27.1	27.3
U. S. A.	27.8	30.9	30.4	27.7	20.7	21.0	19.0	22.8	25.8	25.9
ALEMANIA FEDERAL	10.0	9.9	9.8	10.2	9.5	10.3	11.1	10.3	9.5	9.9
FRANCIA	8.8	8.5	8.3	8.7	8.7	8.0	8.6	8.3	7.2	6.7
U. R. S. S.	5.3	5.1	5.1	5.2	5.4	5.9	6.0	5.4	5.2	4.9
ITALIA	4.1	3.9	3.9	3.9	4.1	3.8	4.0	3.9	3.8	3.5
CANADA	4.3	4.3	4.3	3.9	3.5	3.4	3.4	3.7	4.3	4.3
REINO UNIDO	4.4	4.2	3.8	3.5	3.4	3.1	3.2	3.2	2.7	2.9
ESPAÑA	2.3	2.8	2.7	2.7	3.1	2.6	2.9	3.2	3.1	3.1
BRASIL	2.6	2.2	2.5	2.8	2.8	2.1	2.3	2.2	2.0	2.1
MEXICO	0.8	0.7	0.9	1.1	1.4	1.6	1.3	0.7	0.8	0.9
AUSTRALIA	1.2	1.1	0.9	1.1	0.9	1.0	1.1	0.8	0.9	0.9
SUECIA	0.9	0.7	0.7	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	1.0	1.0
OTROS	5.1	5.0	4.9	5.2	7.2	6.8	7.0	6.9	6.6	6.6
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ELABORADO POR A.M.D.A. EN BASE A DATOS DE: WARD'S COMMUNICATIONS INC., "WARD'S AUTOMOTIVE YEARBOOK 1986".

PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN PAISES SELECCIONADOS 1976-1985

(UNIDADES)

<u>PAISES</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
JAPON	7,841 447	8,514 522	9,269 153	9,635 546	11,042 884	11,179 962	10,737 034	11,111 659	11,464 920	12,271 083
U. S. A.	11,497 391	12,702 782	12,899 202	11,479 993	8,008 651	7,933 896	6,985 313	7,225 698	10,939 058	11,653 956
ALEMANIA FED.	3,868 089	4,104 216	4,186 364	4,249 725	3,768 553	3,897 007	4,062 665	4,170 551	4,009 017	4,445 920
FRANCIA	3,402 715	3,507 881	3,507 930	3,613 458	3,378 433	3,019 370	3,148 807	3 335 562	3 062 152	3 016 107
U. R. S. S.	2,025 000	2,080 000	2,160 000	2,173 000	2,100 000	2,240 000	2,210 000	2,178 200	2,200 000	2,200 000
ITALIA	1 590 677	1,583 917	1,656 115	1,632 158	1,611 856	1,433 086	1,458 043	1,575 151	1,601 177	1,572 783
CANADA	1 640 112	1,775 445	1,817 457	1,631 661	1,374 299	1,280 499	1,235 668	1,502 325	1,835 079	1,931 110
REINO UNIDO	1 705 506	1,714 240	1,607 467	1,478 512	1,312 914	1,184 205	1,156 477	1,289 111	1,133 731	1,311 256
ESPAÑA	866 240	1,129 700	1,143 881	1,122 918	1,181 661	987 160	1,069 507	1,288 721	1,303 769	1,417 604
BRASIL	985 469	919 242	1,062 197	1,127 966	1,089 760	779 836	860 593	896 202	864 766	966 625
MEXICO	324 979	280 813	384-127	444 426	490 006	597 118	472 637	285 485	343 698	398 192
AUSTRALIA	456 216	452 592	384 966	461 468	370 000	383 000	409 550	337 075	375 000	393 700
SUECIA	367 780	286 901	305 534	354 820	305 000	310 375	345 150	396 697	410 370	461 886
OTROS	1,963 002	2,067 760	2,111 579	2,109 816	2,741 879	2,586 723	2,587 685	2,797 988	2,782 413	2,936 447
TOTAL:	38,534 623	41,120 011	42,495 922	41,515 467	38,685 896	37,812 237	36,733 129	40,390 805	42,330 150	45,029 669

ELABORADO POR A. M. D. A. EN BASE A DATOS DE: WARD'S COMMUNICATIONS INC. WARD'S
AUTOMOTIVE YEARBOOK 1986.

CAPITULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES:

La Industria Automotriz en México es sin duda una de las más importantes dentro de la economía, llegando a participar en 1985 con el 1.5% del Producto Interno Bruto del país.

Es también la primera exportadora del sector industrial, sólo después del petróleo, ya que en 1986 las exportaciones automotrices representan el 13.0% del total del país, junto a las petroleras que representan el 39%.

La destacada participación de las exportaciones han permitido revertir el tradicional déficit en la balanza comercial de esta industria. Ya que la evolución positiva que ha tenido es sin duda alguna sorprendente, llegando durante 1986 a contribuir con el 17.8% del superávit comercial del mismo.

Esto se debe por una parte, al comportamiento del mercado interno, que se ha visto afectado por la crisis económica que atraviesa el país y que ha propiciado que la producción

de esta industria se canalice hacia los mercados internacionales. Esto es, que la mejor alternativa ante la baja de la demanda interna ha sido el comercio exterior, y por otra parte a la necesidad de tener una autosuficiencia en lo referente a las divisas que se manejan.

Esto también es muy significativo, ya que se cumple después de muchos de intentarlo, con uno de los objetivos básicos de todos los decretos y reglamentaciones que se dieron a esta industria, como lo es el tener una balanza comercial sana y equilibrada, lo que permite a las empresas que forman el sector automotriz, en ser no sólo autosuficientes en materia de divisas, sino en convertirse en generadoras netas de las mismas.

Sin embargo es preciso considerar que el éxito alcanzado no ha sido total, ya que los objetivos en cuanto a la reducción de líneas y modelos, no se han cumplido del todo y los precios internos en algunos casos siguen siendo más altos que los del exterior, por lo que en este renglón aun hay mucho por recorrer si se quiere lograr una mayor competitividad con el exterior.

Es importante subrayar que el superávit comercial de la industria automotriz, se ha logrado en buena parte por las inversiones que las plantas matrices en el extranjero han realizado en nuestro país, como parte de la reestructuración mundial de esta industria, y no tanto como un paso en la integración productiva interna de la industria mexicana, lo cual conlleva el riesgo de colocarla en un papel de maquila internacional de autopartes y unidades terminadas, esto, si no se aprovecha la oportunidad de vincularla con el desarrollo del sector de bienes de capital.

RECOMENDACIONES:

Ante la situación actual en que se encuentra la Industria Automotriz en México, donde se combinan la más profunda caída de la demanda interna y un relativo auge en las exportaciones, se hace necesario por una parte continuar incrementando el nivel de sus exportaciones, ya que de esta manera se compensa la caída en las ventas internas y se cumple con los objetivos referentes a la autosuficiencia y generación de divisas, a la vez que se sigue contribuyendo al superávit comercial del país. Para ello deben continuar las exportaciones de los productos automotrices que tienen un mayor nivel de competitividad internacional como lo son los motores y partes de automóviles.

Existe pues, una necesidad de continuar el proceso de innovación tecnológica, que permita una mayor automatización del proceso de trabajo y un menor costo. Esto aunado a la situación geográfica tan ventajosa para nuestro país con respecto al mayor consumidor automotriz a nivel internacional como lo es Estados Unidos, conlleva ventajas al producir en México, y de contar con costos de mano de obra más barata y menor costo de transportación que otros lugares de producción mucho más alejados, los cuales deben de ser aprovechados al

máximo.

Por otra parte, no todo el peso del desarrollo de esta industria debe centrarse en las exportaciones ya que por otra parte, también es necesario reactivar al mercado interno, ya que en esta industria es importante el efecto multiplicador que tiene la venta de vehículos para otras ramas industriales. Se deben establecer medidas que permitan un mayor financiamiento para la compra de vehículos nuevos, de tal manera que un mayor número de personas pueda adquirirlos.

Si se diera una reducción de los impuestos directos, habría una mayor demanda y las metas de recaudación no declinarían. Esto alentaría la generación de empleos o mantendría cuando menos, los niveles actuales de éste.

Por último, se debe vincular a la industria automotriz con el desarrollo del sector de bienes de capital, ya que de esta forma evitamos una mayor dependencia tanto tecnológica como económica, evitando así el peligro de caer en un papel de simple maquila.

BIBLIOGRAFIA

- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A. C.
La Comercialización Automotriz en México. México: La Asociación, 1986.

- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A. C.
Repercusión Socioeconómica del Sector Automotor y su Impacto en los Sectores Económicos y Sociales. México: La Asociación, 1986.

- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A. C.
Algunas Consideraciones del Sector Automotor. México: La Asociación, 1986.

- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A. C.
Cifras Diez Años del Sector Automotriz en México 1976-1985. México: La Asociación, 1986.

- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A. C.
La Situación Económica, Financiera y Comercial del Sector de Distribuidores de Automóviles después de la Devaluación. México: La Asociación, 1978.

- Secretaría de Programación y Presupuesto, Escenarios Económicos de México 1981-1985, México: La Secretaría, 1986.

- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. La Industria Automotriz en México 1979-1983. México: El Instituto, 1984.

- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. La Industria Automotriz en México 1980-1985. México: El Instituto, 1986.

- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Estadísticas Históricas de México. Tomo II. México: El Instituto, 1985.

- Banco de México. Indicadores Económicos. México: El Banco, Mayo de 1987.

- Nacional Financiera. El Mercado de Valores. Año XLVI, Núm.46, México: NAFINSA, 1986.

- Comercio Exterior, Banco Nacional de Comercio Exterior S.N. C. México. Vol . 30, Núm. 3, Marzo 1980 p. 298-302.

- Comercio Exterior, Banco Nacional de Comercio Exterior S.N.

C. México. Vol. 32, Núm. 4, Abril 1982, p. 474-479

Vol. 34, Núm. 3, Marzo 1984, p. 290-298

Vol. 35, Núm. 3, Marzo 1985, p. 299-307

Vol. 36, Núm. 11, Nov. 1986, p.

Vol. 37, Núm. 2, Febrero 1987, p. 162-170

- Expansión, Grupo Editorial Expansión, México.

Vol. XV, No. 379, 23 Nov. 1983, p. 30-45

Vol. XVI, No.387, 28 Marzo 1984, p. 32-53

Vol. XVI, No.388, 1 Feb. 1984, p. 30-34

Vol. XVI, No.403, 7 Nov. 1984, p. 47-49

Vol. XVII, No. 412, 3 Abril 1985, p. 38-53

Vol. XVII, No. 424, 18 Sept. 1985, p. 9

Vol. XVII, No. 430, 11 Dic. 1985, p. 58-62

Vol. XVIII, No. 449, 17 Sept. 1986, p. 9

Vol. XIX, No. 459, 4 Feb. 1987, p. 24-31

Vol. XIX, No. 462, 1 Abril 1987, p. 9