

11
2 es.

**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES



**"DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
Y EL FOMENTO A LAS EXPORTACIONES NO AUTOMOTRICES"**

DIRECTOR DE TESIS:

LIC. ALFREDO CORDOBA KUTHY

AREA ECONOMIA INTERNACIONAL

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

U.N.A.M.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

"LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES"

PRESENTA:

DAVID CAMPOS RIVERA

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

México, 1993.



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	I
JUSTIFICACION	IV
HIPOTESIS	VII

CAPITULO 1

"LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL".

1.1 CONCEPTUALIZACION BASICA.	1
1.2 DESARROLLO HISTORICO DEL AUTOMOVIL.	4
1.3 ESTABLECIMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. UBICACION GEOGRAFICA.	11
1.4 MERCADOS INTERNACIONALES DEL AUTOMOVIL.	17
1.5 LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LATINOAMERICA. EL CASO DE ARGENTINA, BRASIL Y MEXICO.	20

CAPITULO 2

"LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO".

2.1 DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO.	27
2.2 REGLAMENTACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO.	32
2.3 COMPOSICION POR SECTORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO.	39
2.4 CONCENTRACION INDUSTRIAL Y DISTRIBUCION GEOGRAFICA EN EL SECTOR TERMINAL (1992).	42
2.5 SITUACION ACTUAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO.	43

CAPITULO 3

"LOS PRODUCTOS NO AUTOMOTRICES".

3.1 LINEAMIENTOS AL DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.	68
- Problemática actual del Sector Automotriz.	
- Déficit de Divisas.	
- Insuficiente incorporación de partes Nacionales.	
- Precios superiores a los internacionales.	
- Características de los vehículos producidos en México.	
- Elevados Estímulos Fiscales.	
- Excesivo número de líneas y modelos.	
- Medidas adoptadas a corto plazo.	
- Medidas para la racionalización de la Industria Automotriz.	
3.2 DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.	74
3.3 ACUERDO QUE ESTABLECE LAS REGLAS DE APLICACION DEL DECRETO PARA EL FOMENTO Y MODERNIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.	77
3.4 ORGANISMOS CREADOS PARA EL APOYO DE LAS EXPORTACIONES AUTOMOTRICES.	80
- FICORCA	
- FOMEX	
- PITEX	
3.5 LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS NO AUTOMOTRICES.	99
- Antecedentes	
- Mecánica de las Exportaciones No Automotrices	
- Caso Práctico	

CONCLUSIONES 115

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

La Industria Automotriz Mexicana, ha encarado una seria problemática deficitaria en la balanza comercial de divisas. No obstante, los programas de producción para los mercados de Exportación han sido muy ambiciosos y en continuo desarrollo, no logran cubrir dicho déficit.

Las casas matriz, han instalado y desarrollado plantas armadoras en países donde la mano de obra no es tan cara como en los países de origen, se han desarrollado nuevos proyectos en todo el mundo y, hemos sido testigos de las fusiones de conocidas marcas, como fue un caso en México Renault de México y Vehículos Automotores Mexicanos. Cabe hacer mención, que éstas dos armadoras, en sus últimos años, fueron empresas de gobierno, pero su desaparición del mercado mexicano obedece, primordialmente, a la falta de divisas.

Asimismo, dentro de ésta dinámica internacional, creo conveniente hablar de un tema muy discutido y conocido dentro del ámbito internacional: Las Divisas.

Para qué requiere una armadora divisas?

Muy sencillo, para poder cumplir con sus objetivos de programas de inversión y expansión, en los países donde ha instalado sus subsidiarias.

Anualmente se elabora un plan de captación de divisas, partiendo del conocido Año Fiscal, que abarca de noviembre N a octubre X.

Pero las automotrices han visto que no solo por el concepto de comercialización de vehículos o derivados de sus líneas de producción, logran generar divisas. Debido a esta situación, el Gobierno de México, acordó por medio del Decreto de Racionalización de la Industria Automotriz de 1983, dar facultades a la Industria Automotriz Terminal, la opción de Exportar Productos No Automotrices, o sea productos no manufacturados en su línea de Producción.

Esta política quedó mas acentuada, con la adhesión de México al GATT en 1986. La medida obedeció a que la Industria Automotriz Terminal, requería de la generación de divisas, para lograr estabilizar un mercado que en la década de los ochentas, fue muy trascendental para la Economía Mexicana.

El cierre definitivo de dos plantas armadoras, Vehículos Automotores Mexicanos y Renault de México, aunque ésta última aún conserva su registro ante la

CANACINTRA como armadora, su giro actual es la manufactura de motores para mercado doméstico y una pequeña producción para Exportación a su filial en Colombia.

Cabe hacer mención, que de los llamados Productos No Automotrices, no vendrían a suplir las deficiencias existentes en su balanza comercial de divisas, sino que vendrían a compensar, en un porcentaje del 20% de su balanza, que posteriormente se elevaría a un 40%.

Esto ha dado un giro a las automotrices convirtiéndolas en comercializadoras, su giro está bien definido, por lo tanto, esta ayuda que tiene la Industria Automotriz Terminal de México, solo se lleva a cabo para coadyudar a su balanza comercial de divisas.

Son indistintos los productos que se pueden exportar, pero se han avocado a los de mayor consumo internacional, como el caso de la miel de abeja, tan cotizada en los mercados Europeos, la fluorita, carne de caballo, manteca de cacao, café, fibras acrílicas, que compiten en mercados tan competitivos, como los de oriente.

Al plantearse como fin, elaborar el presente trabajo de investigación, tiene una razón de peso, misma que dejó asentada para conocimiento de todos, siendo el siguiente: mi estancia dentro de la Industria Automotriz, período en el cual he aprendido a conocer y a valorar la importancia que tiene ésta industria en mi país. Por lo tanto, mi visión del universo del automóvil, lo doy desde un punto de vista mas objetivo y real.

Primero, haciendo una reseña de los primeros vehículos, el ingenio utilizado por los pioneros, las primeras fábricas, etc.. De igual forma, los antecedentes de las exportaciones mundiales y la actualidad de las mismas. Asimismo, la actualidad de la Industria Automotriz Latinoamericana, con dos casos muy específicos: Argentina y Brasil.

El intercambio tecnológico y fusión de marcas, como comentario al respecto, tenemos el caso de V.W. y Nissan, que en el mercado mexicano, son acerrimos rivales y en Japón, Nissan fabrica el Santana (Corsar o Passat en México).

En el segundo capítulo, hago una reseña de la Industria Automotriz en México, desde su inicio, a nuestros días, las medidas gubernamentales adoptadas, Decretos de 1962, 1972, 1977, 1983 y 1989.

En el tercer capítulo, se aborda de lleno el tema de los No Automotrices, el significado que tienen estos para la Industria Automotriz y el Gobierno de México. Los aciertos y los errores, en los que se ha incurrido por el manejo de los mismos, las características que debe tener el producto a exportar, y el porqué a éstos productos.

Los lineamientos al Decreto para la racionalización de la Industria Automotriz (1983), las reglas y medidas de aplicación al decreto de Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (1989).

La problemática del sector automotriz, el déficit de Divisas, los estímulos fiscales y, como caso práctico la exportación de productos no automotrices.

JUSTIFICACION

PROBLEMA ESPECIFICO: CARENCIA DE DIVISAS

En el contexto internacional, las empresas automotrices, uno de los ejes de la economía internacional, juegan un papel determinante, en el desarrollo político-económico de cualquier país donde estén instalados.

México, con uno de los programas de reordenación económica, ha ganado un respeto por parte de los países hegemónicos, pero uno de los rubros que mas ha afectado el desarrollo económico, han sido la captación de divisas.

La Industria Automotriz Mundial, ha atravesado en la última década, por un proceso de cambio que le ha conllevado a enfrentar una fuerte crisis económica. Las casas matriz, han buscado que todas sus subsidiarias sean autónomas; en cuanto a generación de divisas corresponde.

El caso de la Industria Automotriz Latinoamericana, es muy significativo para el trabajo que llevo a cabo, ya que ésta ha sido en cierta forma, manipulada por los gobiernos de los países donde están establecidas, tomando en cuenta que todas las Plantas latinoamericanas son subsidiarias de las matrices.

En el caso de un país como México, se encuentran aspiraciones legítimas en favor de la soberanía y la autodeterminación, sin embargo, dentro del actual contexto internacional, su potencial económico y territorial, aparecen como elementos condicionantes de su poder a escala internacional, lo que significa que la defensa y promoción de los intereses nacionales, supone entre otras cosas, contar con algunas bases de poder efectivo.

Los principios del Derecho Internacional, conforman el marco jurídico y representan el instrumento de defensa de las naciones menos poderosas. México, para la defensa de sus intereses, ha contado con elementos favorables aunque también ha enfrentado dificultades y obstáculos.

Esto le ha permitido al país no solo mantener una posición digna y gozar de un prestigio reconocido en el ámbito internacional.

México, al invitar a las grandes empresas automotrices a desarrollarse, no solo como importadoras, sino ya como industria establecida, (Decreto de 1962), restringe las importaciones de automotores y pide un grado de integración nacional de un 40%, en las partes que conforman la unidad, de este modo, se da la pauta a que se desarrolle la Industria de Autopartes de México.

Pero debido a un proteccionismo teórico que ha tenido esta Industria, se ha encontrado que en los últimos años, si bien las ventas no han sido malas, en el mercado doméstico, la penetración en el mercado de Exportación no ha sido tan relevante como se pensó. Al tener una competencia tan desigual, por parte de las subsidiarias asiáticas, en cuanto a precios y acabados de la unidad, los vehículos armados en México, han tenido una sensible baja en los mercados internacionales.

Por una parte, la calidad de los vehículos armados en México, así como la carencia de opcionales más acordes a las necesidades de los mercados consumidores, las variaciones en tipos de cambio entre las principales monedas, los fletes tan altos y la incompetitividad por parte de los proveedores nacionales, ha tenido un fuerte impacto en la economía de las subsidiarias en México.

Aunque existen planes de desarrollo, mayor inversión y nuevos proyectos por parte de las armadoras, no está viendo con buenas perspectivas los resultados a corto, mediano y largo plazo.

El Proteccionismo, por parte del Gobierno Mexicano y la mala administración y planeación, por parte de las armadoras, han llevado a una pobre competitividad del producto mexicano. Los precios tan disparados, en el mercado mexicano, es un reflejo de la crisis económica por la que ha atravesado nuestro país.

No existe tampoco, una lógica en cuanto a un precio de una unidad para pasajeros típica hecha en México y para mercado mexicano con un precio promedio de \$38'000,000.00 treinta y ocho millones de pesos a un tipo de cambio de \$3,000.00 por dolar, el equivalente sería US\$13,000.00 trece mil dólares, contra una unidad de Exportación hecha en México y para mercado de Exportación de US\$5,500.00 cinco mil quinientos dólares al mismo tipo de cambio el equivalente sería de \$16'500,000.00 dieciséis millones quinientos mil pesos, esto es una muestra que nuestro mercado está totalmente desfazado con el mercado internacional. La ganancia teórica es mínima en las unidades de Exportación, ya que debemos de tomar en cuenta las deducciones que se

deben hacer de fletes y costos de material importado (C.K.D.), la competencia es grande y, la Industria Automotriz Mexicana se encuentra en la disyuntiva de diversificación o cierre de sus Plantas.

Los decretos emitidos por el Gobierno Mexicano, habían detenido el desarrollo de la Industria Automotriz y como la demanda de autos ha decaído de tal forma, que sus bodegas guardan altos stocks de unidades, los activos de las empresas no fluyen como deberían, y los compromisos adquiridos con el extranjero son mayúsculos, por el déficit de divisas.

Para poder subsanar la carencia de divisas, se autorizó a las automotrices la comercialización de productos no manufacturados en una línea de producción automotriz, siempre y cuando no rebasaran el 20% de la generación de divisas mensuales por cada armadora. Del mismo modo, no todas las armadoras fueron beneficiadas con esta ayuda, solo Nissan y Volkswagen, las mayores deficitarias de divisas.

Con esto se persigue que, las armadoras complementen su balanza de divisas y a su vez fomenten tanto gobierno como armadoras, la Exportación que se necesita de estos productos, ayudando también a los productores a vender sus mercancías.

HIPOTESIS GENERAL

Debido a la contracción económica mundial, la generación de divisas, se ha convertido en una necesidad primaria de las empresas transnacionales.

HIPOTESIS INTERMEDIA

Por un proteccionismo injustificado y una mala administración, la Industria Automotriz Terminal Mexicana, resiente un agudo déficit en la generación de divisas que requiere para su desarrollo y expansionismo, por lo que es necesario buscar nuevas fuentes de generación de las mismas.

HIPOTESIS ESPECIFICA

Para una nivelación de la Balanza Comercial de Divisas, se permite a la Industria Automotriz Terminal Mexicana, que fomente la exportación de productos no automotrices. De esta forma, genera las divisas que requiere para su desarrollo y expansión en nuestro país, y coadyuda a que los productores de estos se beneficien directamente, nuestro gobierno soluciona la problemática del sector automotriz, y se promueve la exportación de productos de calidad de exportación y, se desarrollen nuevas fuentes de trabajo, aliviando en cierta forma la economía mexicana.

Qué es un Producto No Automotriz?

Es aquel que no es un derivado de un proceso de producción automotriz.

Porqué la exportación de estos productos?

Debido a que es necesario aprovechar la infraestructura establecida por las automotrices, y a su vez, que se promocionen los productos mexicanos de calidad en los mercados internacionales, del mismo modo captar y generar las divisas necesarias para el desarrollo de la automotriz. Normalmente, las automotrices subsidiarias exportan éstos a los países en donde están ubicadas sus matrices.

CAPITULO 1

"LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL".

- 1.1 CONCEPTUALIZACION BASICA.**
- 1.2 DESARROLLO HISTORICO DEL AUTOMOVIL.**
- 1.3 ESTABLECIMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.
UBICACION GEOGRAFICA.**
- 1.4 MERCADOS INTERNACIONALES DEL AUTOMOVIL.**
- 1.5 LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LATINOAMERICA.
EL CASO DE ARGENTINA, BRASIL Y MEXICO.**

CAPITULO 1

"LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL"

1.1. CONCEPTUALIZACION BASICA.

Para comprender el entorno de la Industria Automotriz mundial, tenemos que partir de una base teórica del porqué de la Industria Automotriz mundial.

Su definición es básica en la siguiente investigación, ya que de acuerdo a la teoría que entendamos podremos ir comprendiendo la práctica de ésta dentro de la economía internacional y su perfil en la economía mexicana.

"La definición del complejo automotor se origina en el concepto teórico de matriz de insumo producto, es decir, en el conjunto de transacciones de bienes intermedios que se dirigen a la producción final de vehículos automotores.

El complejo automotor se define entonces dentro del entorno comprendido por las empresas terminales, productoras de vehículos automotores y el conjunto de empresas cuyas relaciones económicas se ligan principalmente a las terminales y/o sus productos comprendiendo las siguientes actividades:

1)

El conjunto de actividades de las empresas terminales productoras de vehículos automotores, las empresas de autopartes y neumáticos y otras materia primas, cuya producción principal está dirigida directa o indirectamente hacia las terminales o hacia actividades ligadas a los productos de éstas.

2)

Las empresas comercializadoras de transporte y prestadoras de servicios de mantenimiento y reparación, cuya actividad principal está ligada a los productos de las terminales.

3)

Los flujos de materia primas producidos por empresas no pertenecientes al complejo, pero que son insumos de las terminales o de las etapas relacionadas". (1)

"El agrupamiento de las actividades de acuerdo con las funciones que cumplen en el proceso de reproducción del excedente de las empresas es el siguiente:

A)

El núcleo del complejo contiene la producción de vehículos de transporte particular o colectivo de pasajeros o de carga, estas actividades productivas se identifican como núcleo en tanto ejercen un mayor condicionamiento relativo sobre el proceso de reproducción del excedente de las actividades restantes que componen el complejo. Este poder se realiza a través de un eslabonamiento de las relaciones insumo-producto correspondientes a la matriz sectorial.

B)

Las actividades productivas directamente relacionadas con el núcleo, comprenden aquellas actividades cuya producción está dirigida a las terminales, la producción de autopartes y neumáticos ejemplifican este tipo de producción.

C)

Las actividades productivas indirectamente relacionadas con el núcleo, se definen por su vinculación última a otras actividades que a su vez, está directamente relacionadas con el núcleo. La producción de autopartes para el mercado de refacciones, material para el reacondicionamiento de ésta categoría, etc., son ejemplos de esta categorización.

D)

Las actividades complementarias comprenden a las empresas de comercialización y servicios de mantenimiento, reparación de productos fabricados en el núcleo o en las actividades productivas relacionadas con éste.

Se diferencian tanto del núcleo como de las restantes actividades productivas, porque en esta se realizan procesos de transformación material de materias primas en productos, pertenecen a esta categoría la comercialización de autopartes al consumidor final los talleres de reparación de automóviles, etc." (2)

Bajo esta conceptualización teórica del significado de Industria Automotriz, nos comenzaremos a adentrar al universo automotriz.

La Industria Automotriz marca la pauta en los indicadores económicos mundiales, ya que como vimos dependen de ella otros sectores productivos que coadyudan al desarrollo del país donde se encuentra establecida.

Asimismo, es conveniente separar esta industria de otras dedicadas al transporte como: La Aviación, Ferrocarril, etc., aunque para transportar el producto terminado automotriz, dependen de estas, mas no están vinculadas directamente.

1.2 DESARROLLO HISTORICO DEL AUTOMOVIL

La historia de la Industria Automotriz, se remonta a través de los años ubicándose en Europa su principio.

Aunque tenemos una serie de antecedentes de fabricantes-inventores de automóviles, su nacimiento se gesta en la Revolución Industrial.

Esto obedece a que fue en esta época cuando se desarrollaron los primeros motores de vapor fuera de rieles y, posteriormente los motores de gasolina o de explosión de dos tiempos.

Los primeros vehículos que se desarrollaron fueron los siguientes:

"En el año de 1447, se exhibe en las calles de Meiningen (Alemania), un coche sin caballos accionado mediante un combinado de palancas y engranajes.

En el año de 1649, Juan Hautzch construyó un automóvil con movimiento de relojería que fue adquirido por el Rey Carlos Gustavo de Suecia.

Newton, en Inglaterra, construyó una ingeniosa máquina de vapor con cuatro ruedas.

Uno de los precursores fue el Capitán de artillería francesa Nicholas Joseph Cugnot, el cual desarrolló un vehículo en el año de 1769. Asimismo, el Alemán Johan Hautach, construyó un vehículo. Un siglo después, dos ingleses Ramsay y Wilgoose patentizaron un modelo experimental.

Cugnot, trabajó en su modelo, que era básicamente un vehículo de guerra. El gobierno Francés apoyó su idea y, ordenó la construcción de un segundo modelo, con un peso aproximado de 4.5 toneladas, capaz de llevar a la artillería pesada a una velocidad, promedio de 6 kms. por hora. Este vehículo fue todo un suceso para su época. En 1784, Cornish, otro pionero, trabajó conjuntamente con otros (Boulton, Watt y William Murdock), en un modelo de transporte público, que pudiera circular por los caminos existentes, mas su idea no fructiferó. Mientras tanto, en los Estados Unidos, en Maryland, se desarrolla una máquina, la cual no funcionó como se esperaba.

En 1790, Charles Dalley, oriundo de Amiena, Francia, construye en compañía de Apollo Kinsley, de Harford, Connecticut, y Nathan Read, de Eden, Massachusetts, en los Estados Unidos un vehículo anfíbio.

En el Reyno Unido, Richard Trivithick, afamado ingeniero en ese país, desarrolla un autobús, el cual aparece al público en 1801 un año después construye otro vehículo del mismo tipo, mejorado y con la firme idea de dar una cerrada competencia a la locomotora. Se le brindo apoyo financiero para poderlo fabricar, mas no tuvo el éxito que el esperaba, ya que tuvo muchos percances. Esto se debió en gran medida a las fallas técnicas en el motor, ya que ha determinado tiempo sufría sobrecalentamientos y el sistema de frenado era muy primitivo aun, mas esto no bajó la moral de este pionero". (3)

Los principios básicos de estos motores, estaba en el vapor su combustible era el carbón, los primeros vehículos hechos tenían una serie de inconvenientes "técnicos", ya que aun no se habían desarrollado ampliamente diversos sistemas, que en unos años mas estarían funcionando en los motores. Los primeros problemas con los que se topo, fue el motor, ya que aún el principio que se siguió era el de la locomotora, hubo de corregir ciertos componentes, para adecuarlos a los caminos ya existentes.

Goldsworthy Gurney, fue quien logro perfeccionar, de cierta manera, el motor de vapor aplicado a los vehículos fuera de riel, recorriendo en 1831, una ruta de 135 kms., de Melksham, Wilts, a Crandfford, Middx, en solo 10 horas.

"Sir Charles Dance, siguiendo los mismos principios técnicos del motor recorre la ruta, desde Gloucester a Cheltenham, teniendo una buena aceleración y un óptimo sistema de frenaje y sosteniendo ya una velocidad de 16 a 19 kms. por hora, esta ruta de 14 kms. de longitud, siendo esta la primera ruta de servicio al publico en transportes de camino, sin ser tirado por bestia o siguiendo un riel. Poco tiempo dura esto, ya que las autoridades no dieron su visto bueno para proseguir con este tipo de aventura. (4)

El automóvil tenía que recorrer todavía un largo camino, hasta alcanzar la madurez.

Muchos fueron los que contribuyeron a esta evolución natural. Cada vez, fue aumentando el número de técnicos, los investigadores y los industriales que se dedicaron al problema y a la ardua labor, con creciente convicción.

En la Obra de Enrico Vernardi, un profesor veneciano que ya desde 1874, se había dedicado al estudio de motores atmosféricos de gas, y que en los años de 1882, había construido el motor de Nafta Pia, para accionar maquinas de coser.

"...En un artículo publicado en ocasión de la exposición de Turín de 1884, sobre el motor de Vernardi, comenta así la nueva obra:

En los últimos tiempos, se ha hablado mucho de un pequeño motor de nafta, aplicado a las maquinas de coser corrientes, por Enrico Vernardi, profesor de la Universidad de Padua.

Se pone en movimiento, con solo girar una manija y puede andar rápido, despacio o detenerse de golpe sin requerir el uso de los pedales ni de manivelas. Un poco de agua y un frasco de Nafta sería todo lo necesario para muchas horas de viaje". (4)

De esta nota se deduce que el motor "Pia", no significó mas que un punto de partida en las investigaciones de Vernardi.

En los trabajos realizados por Vernardi, es contemporáneo de las experiencias de Daimler y Benz.

"En 1884, Vernardi colocó un motor de Nafta en el triciclo de su hijo, esta experiencia se cumplió antes que se construyeran el triciclo de Benz y el biciclo de Daimler.

Las características del motor de Vernardi son las siguientes:

- a)
Cilindro con cámara de compresión directa, de fondo desmontable y válvulas a la cabeza, comandadas por las levas montadas sobre un eje secundario, a través de botadores y balancines.
- b)
Regulador de velocidad del motor de tipo centrifugo, con eje horizontal y resorte antagónico de tensión variable a voluntad.
- c)
Carburador con nivel de nafta constante.
- d)
Filtro doble para retener las impurezas de las nafta del aire, aspirados por el motor.
- e)
Encendido a base de una redecilla de platino, que se mantenía incandescente con la aspiración de vapores de nafta del carburador.
- f)
Lubricación automática de todos los órganos mecánicos en movimiento.
- g)
Refrigeración por medio de circulación de agua (creador del radiador nido de abeja).
- h)
Caño de escape (silenciador), construido como los actuales.
- i)
Serie de cierres herméticos que protegían a las válvulas y todos los órganos en movimiento". (5)

Este motor, en una versión perfeccionada, aplicó Vernardi en 1892 a un carrito que empujaba su bicicleta. Este vehículo fue probado en Venecia con resultados muy satisfactorios.

En 1889, Daimler construyo el primer motor bicilindrico en "V" es decir, con los ejes de los dos cilindros dispuestos según en un ángulo de unos 20 grados, motor que había de estar vigente durante mas de 15 años, en el recién nacido mundo del automóvil.

Este sistema fue reemplazado en 1890, por el clásico sistema empleado hasta hoy, en los motores de 4 tiempos, en el cual las válvulas están separadas de las del escape y desembocan directamente a la cámara de combustión.

"Gottlier Daimler, había creado en Stuttgart, Alemania, un motor que respondía a los requerimientos de la locomoción terrestre, pero no se encontraba a nadie que quisiera construirlo, la señora Louise Sarazin, se las ingenio para interesar a su marido Emile Levvassor, que era uno de los propietarios de la firma Panhard Et Levvassor. Esta empresa estaba dispuesta a fabricar el motor, siempre que se le asegurara un comprador, Levvassor, penso entonces en Armand Peugeot, y en noviembre de 1889, combino un encuentro triangular con Gottlieb, Daimler, cerca de uno de los establecimientos Peugeot, en Valentigney.

Armand Peugeot, intuyo de inmediato el inmenso interés de la oferta que se le hacia y, presto su apoyo al contrato que permitió al motor de Daimler mover el primer automóvil del mundo.

Este acontecimiento fue decisivo para el desarrollo del automóvil en Francia. Los primeros automóviles Panhard Et Levvassor utilizaron motores Daimler. Este vehículo, logro desplazarse en 1891, sin percances desde Ivry hasta Point Du Jour, ida y vuelta recorriendo 20 kms".

De esto nació, el Peugeot 1891, con las siguientes características:

Construcción tubular, 550 kgs. de peso, velocidad 18 kms\hr.

Mientras tanto, Leo Serpollet, había logrado construir un transporte que al principio fue concebido como transporte militar, gracias al éxito de Peugeot, quedo mas convencido, el trabajo en un motor de vapor, cuyo funcionamiento era en ese tiempo mas suave y elástico, que el del motor de explosión, recorrió de Paris hasta Lyon, a bordo de un vehículo de tres ruedas con la caldera montada en la parte de atrás, con gran éxito. A León Serpollet se le conoce como el Apostol del vapor".(6)

9

"Paralelamente, el automóvil eléctrico, tenía sus decanos, en Italia, el Conde Giuseppe Carli Di Castel Nuovo Di Garfagnana, diputado del parlamento, construyó en 1892, un automóvil eléctrico de tres ruedas, construido con cañas de acero, tenía dos plazas y pesaba 140 kgs. La fuerza motriz era suministrada por un grupo de diez acumuladores pequeños, con un peso total de 70 kgs., este vehículo medía 1.80 m. de largo y 1.20 m. de ancho y un dispositivo de inversión de la rotación del motor para obtener una marcha atrás".(7).

Dada la situación prevaleciente en Italia, en aquellos años, en el campo del desarrollo industrial y, mucho mas marcada en el campo de la locomoción, sin embargo, hacia fines de siglo, la situación cambio, dando origen a un impetuoso desarrollo que tuvo a Turín por centro geográfico.

Alrededor de 1890, Estados Unidos, toma con mas fuerza el concepto del automóvil, aunque mas tarde que en Europa, pero en pocos años supera ampliamente el margen que le llevaban.

Henry Ford, comienza a dedicarse a la tarea de idear automóviles, los hermanos Duryea, trabajan en otro proyecto de vehículos, en Illinois, y en 1892 logran desarrollar el primer Buggy. Vehículo sencillo, inspirándose en los modelos europeos, aunque este vehículos era muchísimo mas sencillo que los de manufactura europea, con llantas de goma, utilizadas en ese tiempo en bicicletas y con el motor en la parte de atrás.

"En 1893, nació en Alemania, otro tipo de motor, el motor Diesel, su inventor, Rodolfo Diesel, quien nace en Francia en 1858, hijo de padres alemanes. Diesel se refugio en Inglaterra durante la guerra Franco Prusiana de 1870. Al termino de la contienda se dirigió a Berlín y, ahí contacto con famosos científicos y así perfecciono su idea, Diesel pensaba simplificar el funcionamiento de los motores aprovechando el fenómeno de autoencendido, al que intentaba controlar.

En 1893, Diesel logra explotar industrialmente su invención firmando un contrato con la compañía Krupp, así mismo, en 1893, Karl Benz, puso a punto al que

sería su modelo maspreciado, el "Victoria". El Benz Victoria, alcanzó un resonante éxito y, en el mismo año de su lanzamiento, se construyeron 45 unidades, la mitad de las cuales se vendieron en Francia". (8)

La semilla del automóvil, se había sembrado y empezaba a dar sus primeros frutos.

1.3 ESTABLECIMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ UBICACION GEOGRAFICA

Hablar de la ubicación geográfica de las empresas automotrices, es manejar la evolución que ha tenido en los países donde nació dicha industria.

Con la presentación del primer modelo Mercedes Benz, a fines del siglo pasado, nació 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.

Estados Unidos y Europa, han mantenido la hegemonía de las empresas automotrices ya que, a partir de 1908, se produjo una importante diferenciación entre las industrias estadounidenses y europeas, a raíz de los cambios tecnológicos realizados por la Ford.

La introducción del modelo "T", hizo que esta empresa llegara a ser la fabricante de automóviles mas grande de Estados Unidos y que encabezara la expansión internacional de la industria.

Otro hecho importante que ocurrió en 1908, fue el nacimiento de la General Motors, resultado de la fusión de un grupo de empresas que seguiría a la Ford en el proceso de expansión.

"Europa con mercados mas pequeños y menos estandarizados, tardo mas tiempo que Estados Unidos en adoptar las técnicas de producción en gran escala, estas se introdujeron alrededor de 1920.

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, Francia e Italia, eran los exportadores dominantes, por consiguiente el comercio internacional de los vehículos se efectuaba casi exclusivamente con los países menos industrializados". (9)

p.p. (9) LIFSCHITZ EDGARDO, EL COMPLEJO AUTOMOTOR EN MEXICO Y AMERICA LATINA, UAM, CET. MEXICO, 1985. (P51)

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

"A principios del decenio de los años 60's, comenzó en Europa la expansión de los automóviles de menor tamaño, lo cual permitió que mediante el mejoramiento de sus técnicas, algunas empresas efectuaran una creciente concentración en su favor. En la misma época, las empresas japonesas concentraban ya 82% de su mercado nacional". (10)

En el periodo posterior a la segunda guerra mundial, se dan una serie de cambios, crecen las operaciones de armado y fabricación en el extranjero de las grandes transnacionales, y también se ampliaron los lazos entre las empresas.

A principios de los años 70's, comenzó a manifestarse el final del auge automovilístico, que se había iniciado en la postguerra, Estados Unidos y Europa, fueron los mas afectados, como es obvio, las empresas que tenían mas experiencia en la producción de vehículos pequeños y la posibilidad de tener mano de obra barata, incrementaron como ocurrió con las Empresas Japonesas y algunas Europeas, su participación en el mercado. En consecuencia, se modificó la estructura geográfica de la oferta automovilística mundial, en detrimento, básicamente de Estados Unidos, y en menor medida de Europa.

Ahora bien, comprenderemos que la ubicación de las empresas automotrices, lo sectorizaríamos de la siguiente forma:

<u>CONTINENTE</u>	<u>PAIS</u>	<u>MARCA COMERCIAL</u>
Asia	U.R.S.S.	Lada
	Japón	Nissan, Toyota, Mitsubishi, Mazda
Europa	Corea	Hyunday
	Francia	Renault, Peugeot, Citroen, Matra
	Italia	Fiat, Ferrari
	Alemania	Volkswagen, Mercedes Benz, Audi
	Suecia	Saab, Scania, Volvo
América	Gran Bretaña	Morris, Leyland, Simca, Austin
	U.S.A.	Ford, General Motors, Chrysler, American Motors

FUENTE: OPERACION DE CORPORACIONES MULTINACIONALES Y SUS FINANZAS, BRUCHEY STUART, ARNOPRESS, NEW YORK, 1985.

También debemos tomar en cuenta los convenios entre armadoras, para así poder ser mas competitivos en el mercado internacional.

Lograr mejor intercambio tecnológico, como seria el caso concreto de Mazda con Ford, una empresa japonesa y la otra Norteamericana, las cuales unen sus esfuerzos para que así puedan mantener un mejor índice de ventas y mejoramiento del producto.

Desde sus inicios la industria automotriz, de los países centrales, se caracterizo por un elevado grado de competencia ademas, su desarrollo provoco un proceso combinado de concentración de medio de producción y centralización de capitales, cuya magnitud determino condiciones crecientemente oligopólicas en los mercados.

"Los Estados Unidos, que en 1950 contaban con el 76% de la producción mundial total de automóviles, estaban produciendo tan solo el 30% en 1980. La Industria Automotriz estadounidense que había aprovechado tan elegantemente el Libre Comercio Internacional pasaba ahora por la penosa situación de pedirle a los japoneses que redujeran sus envíos de automóviles. Programas parecidos de reducción de exportaciones se negociaron con el Canadá y la C.E.E..

En estas circunstancias, era apenas natural que los productores japoneses armaran operaciones en Europa, los Estados Unidos y otros países industrializados, abriendo camino para que estas compañías se convirtieran en Multinacionales". (11)

"A comienzos de 1982, la Nissan estaba construyendo una planta de camiones en Smyrna, Tennessee, se había asociado en un negocio en compañía de Alfa Romeo de Italia, y decidió adquirir el 36% de las acciones de interés variable con la empresa Motor Ibérica de España. General Motors había adquirido el 34.2% de Isuzu Motors del Japón, la cual suministraba a la G.M. ejes de transmisión y otros componentes principales para sus autos "J", también entro con colaboración con Suzuki Motors, Co., adquiriendo el 5.3% de las acciones en un esfuerzo hacia el desarrollo, producción y mercadeo de los automóviles código "S", General Motors". (12)

"Ford tenía el 25% de Tokyo Kogyo (productor de automóviles y camiones Mazda), que les suministraba ejes de transmisión y otros componentes importantes para sus "coches mundiales", que pensaban producir conjuntamente con el Japón (resultado de esta negociación es la planta de Hermosillo, Sonora, en la cual se ensamblan tanto vehículos Ford como Mazda para el mercado de los Estados Unidos)". (13)

p.p. (11 Y 13) TRANSNACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SEKALI, RAYMOND R. UNIVERSITY OF OTTAWA PRESS OTTAWA, CANADA 1981. (P63 Y 78)

p.p. (12) NISSAN/DATSUN HISTORIA DE NISSAN MOTOR CORP. RAE, JOHN B. MAC GRAW HILL BOOK COMPANY 1984. (P66)

"La compañía Chrysler había adquirido el 15% de Mitsubishi Motors pero cuando se vio en serias dificultades, su colaboración fue revaluada, y en 1981 se acordó que Mitsubishi suministraría a Chrysler automóviles pequeños nuevos durante el año de 1982 y, posteriormente Mitsubishi volvería a suministrar a Chrysler motores para sus automóviles "K", se enmendaría el acuerdo de ventas que le daba el derecho exclusivo a Chrysler sobre el mercado de los automóviles Mitsubishi en los Estados Unidos, a fin de que durante el año de 1983, y posteriormente, Mitsubishi tuviera su propia red de mercado en Norteamérica. En la primavera de 1982, comenzaron negociaciones con Chrysler en un esquema para producir conjuntamente automóviles reducidos en los Estados Unidos, con el objeto de apoyar a Chrysler en su programa de recuperación".(14)

"En junio de 1980, Toyota Motors, Co., el mayor productor de automóviles en Japón, propuso a Ford Motor, Co., la producción conjunta de automóviles pequeños en Norteamérica. A pesar de que las conversaciones sobre esta propuesta duraron un año, no se logró ningún acuerdo, principalmente porque Toyota temía que al unirse con Ford, compañía que esta en la lista negra de las Naciones Arabes por tener una planta de producción en Israel, pudiera ocasionarse un boicot árabe contra los productores de Toyota.

En marzo de 1982, Toyota anunció que comenzaba negociaciones con G.M. tocantes a su colaboración para producir automóviles reducidos en Estados Unidos. En mayo, había llegado a un acuerdo para producir el Toyota Corolla, modelo de tracción delantera impulsado por un motor de 1,600 c.c.; la producción comenzaría en 1984, con un volumen anual de 200,000 unidades. Sin embargo, se dice que el principal problema de este proyecto conjunto fue la forma en que se realizaría la colaboración. Aun cuando Toyota esta ansiosa de realizar el proyecto con G.M., se teme que tal colaboración de las 2 compañías, que ocupan la primera y la segunda posición en la Industria Automotriz Mundial, constituiría una violación del artículo 7o. de la Ley Clayton contra los monopolios que prohíben la fusión, los proyectos conjuntos y la tenencia recíproca de Derechos Patrimoniales entre corporaciones que podrían reducir la competencia o crear monopolios, que prohíben la fusión, los proyectos conjuntos y la tenencia recíproca de derechos patrimoniales entre corporaciones que podrían reducir la competencia o crear monopolios. Aun cuando la Administración Reagan estaba decidida a darle un nuevo ímpetu y vitalidad al sector privado y es cada vez mas tolerante con las fusiones y proyectos conjuntos entre productores y

distribuidores, todavía mantiene una estricta vigilancia sobre colaboración entre firmas productoras que podrían reducir la competencia. Estas circunstancias han originado dos alternativas: en la primera, Toyota establecería una subsidiaria de su propiedad en los Estados Unidos, que a su vez compraría una de las plantas inactivas de G.M., para producir pequeños automóviles con la colaboración técnica y de mercadeo de G.M., en la segunda alternativa".(15)

- p.p. (14) HISTORIA DE CHRYSLER CORPORATION 1924-1985
LANGWORTH, RICHARD M./NORBYC, JAN P.
BEEKMAN HOUSE, USA, 1986.(P73)
- p.p. (15) LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MULTINACIONAL
MAXEY, GEORGE. ST. MARTIN'S PRESS
NEW YORK, 1981.(P65)

1.4 MERCADOS INTERNACIONALES DEL AUTOMOVIL

Hace un siglo, con la presentación del primer modelo Mercedes Benz, nació prácticamente 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 a ella. Con respecto al mercado de automotores de Estados Unidos en aquellos tiempos, White dice que *"La entrada a la industria resultaba relativamente fácil: los productores de automóviles eran, en realidad, ensambladores de partes, como resultado de lo cual se pasa de 12 compañías en 1902 a 84 en 1920"*. (16) Esta situación también se daba en Europa. En Gran Bretaña, por ejemplo, Maxcy Silbertson dice que *"No era difícil introducirse en la industria; todo lo que se requería era un conocimiento general de las técnicas de ingeniería y un modesto capital. Hacia 1913, existían 198 marcas de automóviles en el mercado"*. (17)

A partir de 1908 se produjo una importante diferenciación entre las industrias estadounidenses y europea, a raíz de los cambios tecnológicos realizados por la Ford. La introducción del modelo "T" hizo que esta empresa llegara a ser la fabricante de automóviles mas grande de Estados Unidos y que encabezara la expansión internacional de la industria. El otro hecho importante que también ocurrió en 1908 fue el nacimiento de la General Motors, resultado de la fusión de un grupo de empresas, que seguiría a la Ford en el proceso de expansión.

Europa con mercados mas pequeños y menos estandarizados, tardo mas tiempo que Estados Unidos en adoptar las técnicas de producción en gran escala. Estas se introdujeron alrededor de 1920, pero nunca en una medida comparable con la de Estados Unidos.

Por este motivo, los países europeos se vieron obligados a adoptar aranceles y otras medidas que protegieran sus incipientes industrias de automotores.

p.p. (16) L.J. WHITE, THE AUTOMOVILE INDUSTRY, COLLIER MC. MILLAN, NEW YORK, 1977. (P81)
 (17) G. MAXCY Y A. SILBERSTON, THE MOTOR INDUSTRY, ALLEN AND UNWIN, LONDRES, 1979. (P48)

"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, Francia 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 efectuaba casi exclusivamente con los países menos industrializados. Si bien la exportación fue la forma de expansión preponderante, en este período también se establecieron plantas de armado en el exterior. En 1929, las compañías estadounidenses exportaron medio millón de vehículos y armaron el exterior otros 200,000. En tanto, en el mismo año los cuatro países europeos de mayor producción solo exportaron 122,000 vehículos y no realizaron actividades de ensamble en el extranjero. Después de la segunda guerra mundial se incrementó la concentración de cada uno de los países productores. En Estados Unidos, la American Motors, resultado de la fusión de Nash con Hudson, fue la única empresa independiente que subsistió. Las restantes fueron desplazadas del mercado a causa de la generación del motor de 8 cilindros y la caja de cambios automática que impulsieron las tres grandes: Ford, G.M. y Chrysler, esta última que surgió en 1928, cuando cambió de nombre a la empresa Willys-Overland"(18). A principio de los años sesentas comenzó en Europa la expansión de automóviles de menor tamaño, lo cual permitió que mediante el mejoramiento de sus técnicas algunas empresas efectuaran una creciente concentración en su favor. "La British Leyland quedó como la única fábrica local de automotores en el Reino Unido, compitiendo con las subsidiarias de las tres grandes estadounidenses. En 1960, cuatro empresas francesas concentraban 96% de la producción de su país y cuatro alemanas representaban 87% de la actividad respectiva. En el mismo año, la Fiat dominaba el mercado italiano, después de haber absorbido a la empresa Bianchi en 1957, con 86.5% de la producción total. Por su parte, las principales empresas japonesas concentraban ya 82% de su mercado nacional. El proceso de concentración permitió a la industria automovilística de estos

países crecer mas allá de los límites de sus fronteras nacionales. En efecto, en la postguerra se desarrollo la característica mundial de la industria automovilística, estableciéndose una clara distinción con la estructura típicamente nacional del periodo anterior". (19)

Este hecho se hizo evidente en la expansión del comercio de automotores y en la interpretación de los mercados de los principales países productores. Crecieron las operaciones de armado y fabricación en el extranjero de las grandes transnacionales y también se emplearon los lazos entre las empresas. La interpretación tuvo lugar especialmente en los países del mercado común europeo. "Durante los años 60's, la participación de los automóviles franceses en el mercado de Alemania Occidental se elevo de 1.9 a 3.8% mientras que en Francia los vehículos alemanes pasaron de 0.9 a 10.9% y los italianos de 0.2 a 6.3%. En Italia la penetración alemana en el mercado subió de 1.3 a 16.1%, y la francesa de 0.7 a 10.9%. Las importaciones realizadas por Estados Unidos se incrementaron de 25,000 vehículos en 1954 a 614,000 en 1959. Los contratos de armado y producción de las empresas importantes aumentaron sensiblemente en 1968, mientras que los países con operaciones de armado se elevaron de 42 a 70 en ese decenio. Muchos de los contratos se realizaron con los países de América Latina, Asia y Africa, lo cual revela la importancia de la expansión de esta industria en las áreas subdesarrolladas durante los últimos tres decenios." (20) También afectó la situación de aquellas empresas que en los últimos años pretendían pasar de la fabricación de vehículos pequeños y medianos hacia los de gran tamaño, como algunas de origen europeo, así como a las que no supieron desenvolverse con suficiente celeridad y reconvertirse en plena crisis.

Como es obvio, las empresas que tenían mas experiencia en la producción de vehículos pequeños y la posibilidad de tener mano de obra barata, incrementaron su participación en el mercado. En consecuencia, se modifico la estructura geográfica de la oferta automovilística mundial, en detrimento básicamente de Estados Unidos y, en menor medida de Europa.

p.p. (19) LIFSCHITZ EDGARDO, EL COMPLEJO AUTOMOTOR EN MEXICO Y AMERICA LATINA, UAM, CET, MEXICO, 1985. (P32)

(20) SEKALI RAYMOND R, TRANSNACIONALIZACION DE LA I.A. UNIVERSITY OF OTTAWA PRESS, OTTAWA CANADA, 1981. (P92)

1.5 LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LATINOAMERICA.

EL CASO DE ARGENTINA, BRASIL Y MEXICO.

Desde sus inicios, la industria automovilística de los países centrales se caracterizó por un elevado grado de competencia. Además, su desarrollo provocó un exceso combinado de concentración medio de producción y centralización de capitalización de capitales, cuya magnitud determinó condiciones crecientemente oligopólicas en los mercados. En América Latina, las actividades automovilísticas no pueden explicarse en términos de esa misma lógica. En efecto, actualmente hay en la región tres estadios distintos de la evolución del sector de automotores. En primer término figura el grupo compuesto por los países de América Central, El Caribe y Paraguay, que en su mayoría no han desarrollado procesos productivos de la fase terminal (o son incipientes), y cuya oferta interna de vehículos se abastece primordialmente con importaciones. En segundo lugar, están 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 nacional del sector terminal. Esta oscila entre valores cuya cuota superior es de 40%. Por último el grupo de países que ha alcanzado la fase de producción - Brasil, México y Argentina - que cuentan con la mayoría de las actividades del complejo sectorial y con niveles de integración nacional en la etapa terminal superior es de 60%. Desde el principio, estos últimos países han registrado un proceso prácticamente inverso al de los centrales, en medida en que evolucionaron de formas cause-monopólicas hacia otras con características oligopólicas, mediante el ingreso de nuevas plantas.

"Durante las dos primeras décadas del siglo actual el mercado latinoamericano de automotores se abastecía con vehículos exportados por Estados Unidos. Para las empresas líderes de ese país, dicho mercado constituía una especie de coto, debido a las ventajas tecnológicas y a su mayor cercanía en relación con las europeas. Sin embargo, el proceso de concentración que se registraba en el mercado automovilístico estadounidense, en conjunción con el establecimiento de nuevas políticas económicas y el

NOTA: Entenderemos por país de origen o central, a aquel de donde proviene la tecnología de la Planta armadora, como ejemplo es, la armadora Nissan, país de origen o central Japón.

crecimiento económico de los países mas grandes de América Latina, creo una nueva situación. Este conjunto de elementos motivo el inicio de las actividades del complejo sectorial automotor. Su nacimiento sucede en épocas muy similares en los tres países mas desarrollados de la región. Comienzan en Argentina (1916), a raíz del establecimiento de la Ford, que luego se instala también en Brasil (1919), en ese año y en los mismos países inicia sus actividades la General Motors un año después la Internacional Harvester empieza a ensamblar vehículos de carga en Brasil. En 1925 la Ford se radica en México y diez años después la sigue la GM. Durante los años posteriores prolifero, en los tres países, la instalación de subsidiarias, fundamentalmente de origen estadounidense". (21)

Sin embargo, a pesar del auge registrado por las actividades automovilísticas en los tres decenios siguientes, el sector era aun marginal si se compara con la inversión extranjera total. También lo era si tomamos en cuenta el bajo nivel de integración nacional de la etapa terminal y el elevado volumen de automóviles que se importaban. Hacia los inicios de los años 50's, el nivel de integración no superaba 30% del costo total en ninguno de los países, lo cual significó un crecimiento aproximado de 1% anual desde el comienzo de las tareas de ensamble. Después de la guerra y durante el decenio de los 50's, en todos los países se registro un crecimiento, tanto en la producción como en la importación de automotores.

"En Argentina (1959), se promulgo el decreto 3693 (régimen de promoción de la industria automotriz), Brasil creo en 1956 el Grupo Ejecutivo de la Industria Automotriz (GEIA), en México se promulgo el decreto sobre la integración de la Industria Automotriz (1962). Estos regimenes pretendían elevar la integración nacional, reafirmando las prerrogativas contenidas en las legislaciones generales e incorporando elementos específicos para garantizar suficiente protección externa a las empresas que hicieron inversiones.

En el momento de plantearse los proyectos de sustitución aún eran reducidos los niveles de integración nacional; cercanos a 40% en Argentina y Brasil y a 30% en México.

Argentina pretendía alcanzar niveles de integración de 80% y Brasil del 90% en los primeros años de la década de los 60's. En tanto, México se planteaba alcanzar 60% de la integración hacia mediados de ese mismo periodo. La respuesta de las empresas no se hizo esperar y en los años siguientes a la promulgación de esas legislaciones la industria automovilística se convirtió en el principal destino de las inversiones extranjeras. A partir de ese momento se modificó el espectro empresarial del sector. Algunas empresas que ensamblaban, no accedieron a invertir y debieron retirarse del mercado, mientras que otras iniciaron sus actividades. Si bien las empresas norteamericanas fueron hegemónicas en el inicio de la nueva etapa, las de origen europeo comenzaron a penetrar en los mercados latinoamericanos. Como resultado de lo anterior, 11 empresas iniciaron sus actividades en Brasil, 22 en Argentina y 16 en México. Tal número de empresas implicaba una producción promedio anual de menos de 9,000 vehículos por planta en el primer país y de aproximadamente 6,000 en los otros dos, cuando internacionalmente las escalas consideradas rentables no debían ser menores de 80,000 vehículos anuales".

(22)

Los sectores así conformados, registraron un marcado dinamismo. En efecto, durante los primeros años del proceso de sustitución la producción creció con rapidez debido fundamentalmente, a la demanda reprimida durante la guerra y a la radical disminución de las importaciones de automóviles, las cuales cayeron en todos los países y perdieron peso relativo, hasta constituirse en un fenómeno marginal. El crecimiento vertiginoso de los primeros años, cesó en Argentina y Brasil hacia 1962 y 1963, aunque luego retornaron las altas tasas de crecimiento. En México, no se interrumpió el avance. La caída en el nivel de actividad redujo nuevamente el crecimiento automotor a mediados de la década de los 70's. Posteriormente los tres países, registraron comportamientos divergentes. La Industria argentina no se recuperó y la producción de automotores cayó en los últimos años a niveles menores que los obtenidos en los primeros años de la década. Tal comportamiento se debe al efecto conjunto

de la finalización de la política de promoción de exportaciones a la posibilidad de importar vehículos terminados, al estancamiento económico y a la distribución regresiva del ingreso.

"En Brasil la Industria se recuperó, hacia fines de la década de los 70's, del estancamiento que se había producido debido al aumento de los precios del petróleo y al agotamiento de los plazos de los créditos, en el marco de un retraimiento de la actividad económica. Sin embargo, esta no recupera las elevadas tasas del decenio anterior. En México se reiniciaron las altas tasas de crecimiento en 1979-1981, las cuales no parecen deberse exclusivamente al auge petrolero sino también a la incorporación de nuevas capas medias al consumo de automóviles, procesos que en los otros dos países estaba a esta altura prácticamente agotado. Como resultado de esa evolución, Brasil continuo siendo el primer productor del grupo a causa de su mayor mercado interno, mas altas tasas de crecimiento global y mas acceso a los mercados externos. La Industria Mexicana, paso a ocupar el segundo lugar en 1974, cuando desplazo a Argentina. " Hacia fines del decenio de los años 60's, comenzaron las políticas de promoción de exportaciones, en el caso de Industria automovilística se adoptaron comportamientos particulares. Los déficits afectaban particularmente a Brasil y a México, debido a las importaciones de material de ensamble, regalías y pagos de dividendos. Si bien, estas importaciones y gastos disminuían por unidad producida, las importaciones eran superiores a las del periodo de ensamble, debido al aumento de unidades producidas, las cuales no se compensaban con las escasas exportaciones". (23)

En consecuencia, el fracaso de las políticas de sustitución de importaciones motivo el establecimiento de políticas de promoción de exportaciones, con mayor fuerza que en otros sectores. Además, había claras posibilidades de que tales exportaciones permitieran diversificar la estructura del comercio exterior de los países. La promoción de las exportaciones comenzó en Brasil en 1961, con la reglamentación del draw back.

Luego, estas medidas fueron ampliadas mediante disminución de impuestos y ventajas de financiamiento a los productos exportados. Las empresas automovilísticas gozaron de todas las ventajas creadas por la legislación a tal punto que 50% de los programas aprobados para recibir los beneficios, les correspondieron a ellas. En México, la promoción de exportaciones del sector automotor se rigió por una detallada legislación específica desde 1969. En esta legislación se daba prioridad al equilibrio externo de las empresas, que gozaron de todas las ventajas otorgadas por la legislación.

La reacción de las empresas a los programas de exportación fue en general, favorable. Hacia mediados de la década de los 70's comenzó a perder dinamismo, en parte, debido a la crisis internacional, pero también a las estrategias de las empresas.

"En México, aumentaron las exportaciones - se cuadruplicaron de 1971 a 1974 - y quedaron prácticamente estancadas en los años siguientes. Las exportaciones de vehículos están muy concentradas tanto geográficamente (Brasil y México), como en cuanto a las empresas: 2 europeas y 1 japonesa (VW, Mercedes Benz y Nissan), aunque marginalmente participan Chrysler, G.M. y Fiat. La VW realiza sus exportaciones desde Brasil hacia distintos mercados, en tanto que las realizadas desde México tienen como destino mayoritario la RFA. Las exportaciones restantes se dirigen a una gran diversidad de países: Mercedes Benz, exporta desde Brasil a América del Sur, América Central y U.S.A.; Nissan, desde México realiza ventas en América Central, Sudamérica, Caribe y autopartes a Estados Unidos. Las restantes empresas, tienen exportaciones menos fijas".(24)

Estas ventas deben analizarse en función de las políticas de promoción que se han puesto en practica en esos países para así contar con una evaluación mas precisa de sus resultados, en relación a la evolución de su balanza de pagos. En México, el porcentaje decisivo del déficit corresponde no solo a las importaciones de mercancías (insumos y bienes de

capital), sino también, debido al menor grado de integración del sector representa una proporción relativamente mayor en términos de costos y divisas. En los últimos años el déficit ha sido creciente; en 1981 represento 36% del correspondiente al total de la economía. El siguiente calculo sobre el déficit sobre vehículo producido ilustra la situación: si se suman las importaciones directas de las empresas terminales y el pago de regalías al exterior, y esa cantidad se divide entre las unidades producidas se llega a 2,000 dolares por vehículos. Esta cifra representaba antes de la devaluación de febrero de 1982, aproximadamente 30% del precio del vehículo en México.

Las elevadas tasas de crecimiento de la primera etapa de integración, debidas a la fuerte demanda reprimida que existía en aquella época y que después fue reforzada por el ascenso de capas medias, ya perdió el dinamismo inicial. La tasa de crecimiento del sector acompañó a los movimientos del producto interno bruto y de la distribución del ingreso. Incluso los cambios en esta permitieron que en los primeros años aumentara vertiginosamente la producción años después, afectaron mas bien la proporción entre vehículos chicos y grandes y no la cantidad producida. Tal situación ocurre con el aumento de la demanda de automóviles grandes en México.

"En materia de integración a alcanzado niveles superiores a 80% en Brasil y Argentina y, 60% en México. A diferencia de los países centrales, las importaciones del complejo son mas importantes pero las compras de vehículos terminados, tienen menor importancia relativa.

En América Latina, los 3 grandes países llevan a cabo 85% de las actividades de las empresas transnacionales fabricantes de automotores. Las empresas presentan una marcada asimetría que esta en función de la importancia de las subsidiarias respecto de sus casas matrices. Las subsidiarias mas importantes son las de Alemania e Italia, le siguen las estadounidenses y al final están las francesas y las japonesas.

También difiere la penetración geográfica y la importancia económica de las subsidiarias. Las estadounidenses ocupan una mayor dispersión geográfica y ocupan un mayor número de mercados. Le siguen las de los países europeos y luego las japonesas. Sin embargo, Ford y G.M. realizan la mayor parte de su producción en Brasil, junto con Mercedes Benz, VW y Toyota. Renault mantiene su principal base en Argentina. La nacionalidad de la empresa y la franja de producción donde se ubica no pueden explicar la mayor inserción de algunas empresas en ciertos países".

(25)

Las empresas transnacionales dominan en el país, en el sector terminal y las empresas nacionales privadas y estatales mantienen una participación marginal en ese mercado.

En México, algunas empresas nacionales como Reo, Delta e Impulsora Mexicana Automotriz, cesaron sus operaciones durante la década de los 60's, en los 70's dos empresas

Promexa y Vam, que también eran totalmente nacionales, cambiaron su situación; la primera vendió todo el paquete accionario a VW y la segunda 40% a American Motors y 60% al estado. Finalmente, durante los 70's, también hubo otros movimientos, la planta Renault de Dina empresa estatal, paso a constituir una empresa integrada 60% de Dina y 40% de Renault Francia y, Automex que era 67% de origen nacional, fue adquirida por Chrysler.

En México, el circuito de participación transnacional esta compuesto por fabricas de partes para equipo original con participación de capital extranjero; que proveen aproximadamente 45% de la demanda total de aquellas, compuesto por 10 empresas principales, de las cuales 8 cuentan con participación de capitales de Estados Unidos.

CAPITULO 2

"LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO".

- 2.1 DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO.
- 2.2 REGLAMENTACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO.
- 2.3 COMPOSICION POR SECTORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO.
- 2.4 CONCENTRACION INDUSTRIAL Y DISTRIBUCION GEOGRAFICA EN EL SECTOR TERMINAL (1992).
- 2.5 SITUACION ACTUAL DE LA INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO.

CAPITULO II

"LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO"**2.1 DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.**

La historia de la Industria Automotriz en México es realmente muy reciente, ya que si tomamos como parámetro del arranque que tuvo en Europa en el siglo XIX, y que en México esta se comienza en 1925, entonces podemos observar que es realmente joven.

"El desarrollo de la Industria Automotriz tiene dos grandes períodos, en el primero se constituyen las bases de su misma existencia (1925-1962), y lo subdividimos en dos fases: 1925-1940 y 1940-1962. El segundo período es aquel en que la Industria se consolida y expande (1962-1976), hasta convertirse en una de las mas dinámicas del sector manufacturero, en términos de capital invertido ocupación, productividad y ganancias". (26)

Para la Industria Automotriz, el período 1925-1962, es fundamental, pues es entonces cuando se sientan los elementos básicos para su desarrollo y conformación estructural. En el caso de la Industria Automotriz, la lentitud del crecimiento para 1925-1940, para operar plenamente, esta actividad requiere de una gran cantidad de productos industriales que provienen de otras ramas (acero, vidrio, plástico, entre otras), por otro lado, requiere de un mercado específico que esta ligado a los niveles de ingreso de la población y, por ultimo, depende de elementos infraestructurales amplios (red de carreteras, estaciones de gasolina y servicios). Sin embargo, las condiciones del país en ese periodo eran tales que no permitían el desarrollo de una industria como la automotriz.

En ese período no se podían dar realmente los apoyos necesarios y requeridos por la naciente industria. Se tenían a otras industrias manufactureras de mercancías de consumo (ropa, calzado, alimentación, etc.).

Varios de los requerimientos para la rama automotriz, estaban muy lejos de existir en México, y solo los podían aportar los sectores capitalistas extranjeros; y estos son precisamente los encargados de fundar y desarrollar la rama, bajo la mirada vigilante del Estado, primero y después con su participación directa como empresario, sin menoscabar su acción reguladora. En tanto las fuerzas productivas y las condiciones infraestructurales no estuvieran medianamente consolidadas, era prácticamente imposible desarrollar la industria automotriz, por tanto, el estado prácticamente abrió el capital extranjero para operar en la rama.

Hasta 1925, los vehículos que circulaban en México eran importados y el régimen se limitaba a aplicar impuestos sobre estos productos. En junio de ese año se instala la primera empresa que iniciaba propiamente la actividades industriales: La Ford Motor, que establece la primera planta ensambladora. A partir de entonces la política consistió en reducir los aranceles de importación en 50%, para los vehículos no ensamblados, en relación con los aranceles aplicados a la importación de unidades completas. Así, se pretendía impulsar los procesos de ensamble.

Con esto se aplica la primera medida que apunta a consolidar el inicio de la Industria en México. De 1925 a 1947, no se aplica otra medida en el campo de la industria automotriz.

En junio de 1934, se establece International Harvester, en septiembre de 1935, se establece General Motors, en octubre de 1938 Fabricas Automex, esta última se constituyó bajo dominio de capital nacional hasta 1971, año en que se fusiona con Chrysler Corporation.

"El proceso de Industrialización 1940-1970, puede dividirse en dos períodos, uno abarca 1940-1955 y su característica mas notable es el crecimiento de las fuerzas productivas en las ramas generadoras de bienes de consumo no durable. El otro período, 1955-1970, en cambio se caracteriza por un notable desarrollo de las ramas que producen bienes de consumo durable y algunas bienes intermedios de capital". (27)

La política de sustitución de importaciones impulsada por el régimen gubernamental del presidente M. Avila Camacho, así como por la situación creada a raíz de la segunda guerra mundial y la guerra de Corea, coincidió directamente en la expansión de diversas industrias y, evidentemente en la automotriz. Así para 1940, las ensambladoras existentes ya cubrían el 60% de la demanda total de vehículos.

La industria automotriz, es un caso ilustrativo de la protección sistemática proporcionada a los capitales nacionales y/o extranjeros. De este modo, se establece una serie de medidas; de 1947 a 1960 que tienden a regular esta actividad manteniendo la tendencia conocida: sustituir importaciones, ampliar la planta industrial automotriz terminal y auxiliar, regular el crecimiento general de la rama, favorecer el capital extranjero que se adapte a las condiciones jurídicas establecidas e incorporar producción nacional para favorecer a capitalistas nacionales autónomos o asociados.

"En 1947, se establece un sistema de cuotas de importación mediante el cual se asigna a las empresas un monto de importaciones, en relación al monto de ensamblaje que realizaran. Se reducen nuevamente, los aranceles aplicados a partes y componentes en relación con los asignados por importación de unidades completas se establece la obligatoriedad de incorporar en los productos ciertas partes fabricadas en México. Este mecanismo fue importante para reducir las importaciones de manera sustancial; igualmente tuvo como efecto ampliar considerablemente el número de empresas ensambladoras. Esto no solo beneficio a las empresas ya instaladas, sino también a las nuevas:

Willys Mexicana (Vehículos Automotores Mexicanos, con capitales asociados y predominio del estatal), en febrero de 1946, y Trailers de Monterrey, en agosto de 1946". (28)

En los años 50's, las empresas ensambladoras e importadores crecen notablemente, el decreto de 1947 impulsó mas todavía la sustitución de importaciones, la ampliación de las plantas ensambladoras, y la oferta de vehículos. En 1950, las plantas armadoras cubrían el 89% del mercado total, formado por 25,000 vehículos.

p.p. (28) AGUILAR GARCIA JAVIER
LA POLITICA SINDICAL EN MEXICO, INDUSTRIA DEL
AUTOMOVIL, COLECCION PROBLEMAS DE MEXICO,
EDICIONES ERA, MEXICO 1982. (P20)

Como efecto de las disposiciones estatales de los años 50's, se extiende aún mas la sustitución de importaciones y en 1960 se incorpora en los procesos de ensamble un 20% de autopartes fabricadas en México. En 1951, el estado elimina las restricciones existentes a la importación de vehículos ensamblados en el exterior, manteniendo por otro lado, el sistema de cuotas de importación. Enseguida, se establece una política de control de precios que sumada a la anterior, beneficia especialmente a las empresas importadores de vehículos armados en el exterior, en virtud de que los precios de vehículos elaborados en México, eran superiores a los fabricados en el exterior.

"Esta política originó un aumento notable en las marcas y modelos de vehículos ofrecidos en el mercado mexicano. En 1960, se establece, por primera vez un sistema de cuotas de ensamble con el propósito de reducir marcas y modelos. Se asigna a cada empresa, un monto de ensamble en proporción al número de partes elaboradas en México que incorporaran en los productos. Como resultado de esta política ocurrió una reducción importante de marcas, de 75 pasaron a ser 24". (29)

Estas medidas son indicio importante de que el orden de prioridades para el desarrollo de las ramas industriales estaba cambiando el país. En particular determinaron, aunadas a otros factores el paso de la segunda fase de crecimiento relativamente lento y sostenido de la rama automotriz, paralelamente, se establecen otras empresas importantes que al finalizar el periodo estarán formando parte del sector terminal. Diesel Nacional en agosto de 1951 (en un principio, el capital predominante es privado; a partir de 1955 el estado adquiere el control mayoritario), Volkswagen de México en enero de 1954, Mexicana de Autobuses en septiembre de 1959 y Nissan Mexicana en septiembre de 1961. De este modo, a finales de la década 1950-1960, la industria automotriz es fundamentalmente una industria ensambladora, esta constituida por 12 empresas armadoras y 19 importadoras.

p.p. (29) AGUILAR GARCIA JAVIER
LA POLITICA SINDICAL EN MEXICO, INDUSTRIA DEL
AUTOMOVIL, COLECCION PROBLEMAS DE MEXICO,
EDICIONES ERA, MEXICO 1982.(P23)

Para la década de los 90's, son 5 las que dominan la producción, la tecnología y el mercado automotriz: Chrysler de México, Ford Motor, General Motors de México, Volkswagen de México, Nissan Mexicana, las cuales producen automóviles, camiones y tractocamiones, en segundo lugar, las empresas estatales son la fuerza mas importante enseguida de las extranjeras, son 2 estas empresas: Diesel Nacional y Mexicana de Autobuses y, generan los siguientes tipos de producción existentes en la rama (camiones, tractocamiones y autobuses integrales). En tercer término están las empresas de capital nacional privado.

Seis empresas, representan esta fuerza y elaboran principalmente tractocamiones y autobuses integrales, Trailers de Monterrey, Victor Patrón, Mercedes Benz, Kenworth Mexicana y Tramosa (Fabrica Nacional de Autobuses).

Estas son las empresas que dan la fuerza necesaria para tener un desarrollo lento pero disperso.

2.2 REGLAMENTACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

El 23 de agosto de 1962, el Gobierno Mexicano, expidió el "Decreto que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble a partir del 10. de septiembre de 1964". Publicado en el diario oficial el 25 del mismo mes.

Este decreto, conocido generalmente como Decreto de Integración Automotriz, lanzaba un nuevo reto a la industria que muchos no fueron capaces de afrontar.

Este período se caracteriza por un desarrollo acelerado y sostenido; los niveles de producción de ensamble, ventas y exportación, crecen de manera impresionante en la rama y se consolida el proceso de monopolización en el sector terminal; se consolida una base productiva en el sector auxiliar; se expande considerablemente el sector distributivo; se puede señalar que es un período culminante para la industria automotora, donde se forman nuevos métodos productivos y, se aprovechan mas racionalmente las ya existentes en el marco general de una reestructuración y monopolización de la industria.

Por su parte el Estado implanta una política económica tendiente a una mayor regulación y protección del complejo automotor. En agosto de 1962, emite el decreto de Integración de la Industria Automotriz, al cabo de numerosas e intensas negociaciones con las empresas transnacionales agrupadas en la A.M.I.A., que operaban en México. Estas empresas con todos los recursos de que disponían, ya operaban e incluso alentaban la Integración de la rama, como es el caso de la Ford Motor que en 1960 presento al Gobierno Federal, un proyecto de Integración que en lo inmediato no obtuvo resultado. Los objetivos del decreto de 1962 eran: crear una industria productora de automotores, mayor aprovechamiento de los recursos disponibles y mayor rendimiento de los ya utilizados; crear una mayor cantidad de fuentes de trabajo; fomentar el establecimiento de empresas con capital mexicano conexas al ramo automotriz integrándolas horizontalmente (sector auxiliar), y disminuir la cantidad de oferentes en el mercado. La parte central del decreto puntualizaba que los vehículos armados en México, debían de contener un mínimo de partes nacionales equivalentes al 60% del costo de fabricación.

México, paso definitivamente de país ensamblador a fabricante de vehículos automotores. Todo se inicio con el decreto presidencial de agosto de 1962, que obligaba a las entonces plantas armadoras a integrar el

60% de los vehículos con partes fabricadas en México, de entonces a la fecha, el desarrollo ha sido notable, de poco mas de 50,000 unidades hemos llegado a sobrepasar las 180,000 unidades, que tiene ademas, como promedio un 65% de piezas nacionales. Por otra parte, México se ha ahorrado cientos de millones de dolares en divisas. Con estímulos gubernamentales de aumentar las cuotas de fabricación a las plantas, según sus exportaciones se ha logrado llegar a 500 millones de pesos anuales en exportación automotriz. La Industria Horizontal, es decir los proveedores de partes, están de acuerdo en su mayoría, en que es necesario aumentar ya el porcentaje de Integración. Las fabricas terminales, en cambio argumentan que con los precios actuales no pueden aceptar ningún aumento en la Integración, se basan en que al aumentar el porcentaje de Integración nacional, suben los costos de fabricación, ya que en las partes hechas en México son mas caras que las de los países de origen, esto es una consecuencia lógica de nuestros bajos volúmenes de producción.

A partir de septiembre de 1964, quedaría prohibida la importación de partes a las empresas que presentaran programas bien detallados de fabricación local de motores. Se debían especificar inversiones por realizar, partes que proveería la industria auxiliar, partes por importar y planes de asistencia técnica y licencias que otorgarían a las empresas auxiliares. De 18 empresas que presentaron los programas referidos en el decreto, solo 10 obtuvieron autorización oficial; dos de estas se retiraron posteriormente del mercado y otra empresa entro en el último momento. Las condiciones establecidas en el decreto eran de tal naturaleza y magnitud que solo podrían cubrirlas las empresas que contaran con amplios recursos financieros, tecnológicos, comerciales, administrativos. Estos requerimientos, desde luego, fueron cumplidos principalmente por la empresas transnacionales. Las empresas autorizadas fueron Ford Motor, Co., General Motors, International Harvester, Nissan Mexicana, Volkswagen de México, Vehículos Automotores Mexicanos, Diesel Nacional, Fabricas Automex y Fabrica Nacional de Automóviles, esta ultima tuvo una corta existencia, pues cerro su linea de producción en 1970, aunque sus fallas estructurales y políticas surgieron desde su fundación en 1962.

Hay otras integrantes del sector terminal que fueron eximidas de cumplir el decreto, en virtud de fabricar vehículos pesados, considerando que en este renglón no

existía la competencia observada en el anterior; Trailers de Monterrey, Autocar Mexicana, Kenworth Mexicana, Mexicana de Autobuses, Trailers del Norte y Victor Patrón. El decreto, por ende, constituye una declaración de exención, la cual considera la Industria Automotriz como "nueva y básica" y, por lo mismo exenta de impuestos sustanciales.

En octubre de 1969, se expide un acuerdo federal que establece un sistema de compensación de importaciones por exportaciones. El objetivo es reducir el gasto de divisas generado por las importaciones automotrices, que con el decreto de Integración no solo no se habían reducido sino que habían crecido sustancialmente. De esta forma otro propósito esencial era mejorar la balanza comercial mexicana, estimulando las exportaciones del sector. Se establecieron extracotas de producción para los fabricantes que nivelaran sus importaciones con exportación de productos fabricados en el país, otra consecuencia importante del acuerdo sera ampliar el aprovechamiento de la Industria Auxiliar.

"En diciembre de 1969, 1970 y 1971, el presupuesto de egresos de la federación, en su artículo 17, establece exención de impuestos equivalente al 100% en las importaciones de los fabricantes que cumplieran con los programas de Integración aprobados. También se exige en 100% los impuestos federales sobre los autos y camiones ensamblados en México. Los objetivos de esta política son: estimular a las empresas al cumplimiento pleno de la Integración; acelerar el desarrollo de la industria de autopartes (auxiliar); evitar el incremento de los precios y procurar "ganancias razonables" a los empresarios; adquirir maquinaria y equipo con el objeto de aumentar la productividad; cubrir las deficiencias en la producción de autopartes nacionales; lograr una mayor Integración de tipo horizontal".(30)

En junio de 1970, el Estado emite otro acuerdo con el objeto de ampliar las cuotas de importación de partes complementarias a los fabricantes que reduzcan en términos absolutos los precios de venta de vehículos al público, además estimula a los fabricantes aumentándoles su cuota de producción. El decreto de Integración de 1962 y los subsecuentes promovieron varios efectos; reducir el número de empresas ensambladoras; eliminar empresas importadoras disminuir el tipo de marcas, tipos y modelos, iniciar la etapa de fabricación de vehículos, fomentar seriamente la Integración del sector terminal; ampliar sustancialmente las inversiones productivas y la ocupación; reducir importaciones y promover exportaciones de productos automotrices o impulsar la consolidación del sector auxiliar.

En el renglón de la Integración, destaca el fuerte impulso proporcionado al sector terminal. En 1960, es del 20% en 1964 es de 25%, en 1965 es de 45% y en 1966 la Integración alcanza el 63%. Para la mayoría de las empresas, este nivel se mantiene hasta 1976 (con algunas excepciones que lo han rebasado: Dina y Volkswagen). En el renglón de importaciones cabe señalar que el proceso fue paradójico, pues se redujeron con el objeto de suprimir totalmente la entrada de vehículos armados y nuevamente se elevaron sustancialmente en virtud de los requerimientos de maquinaria materias elaboradas y tecnología que requiere el proceso de producción. Como efectos mas globales, interesa destacar que el decreto de Integración: 1) Consolido el desarrollo monopolista de la rama, en particular de su sector terminal, 2) Consolido y promovió al sector de autopartes, aunque sin elaborar un marco jurídico concreto para el mismo.

Los efectos de la política de Integración fueron impresionantes. La demanda de vehículos en 1962 fue de 70,000 unidades y en 1970 fue de 180,000 unidades, por lo que la tasa promedio de crecimiento anual alcanzo el 13%. Las compras del sector terminal auxiliar fueron de 400 millones de pesos en 1962 y de 3,000 millones en 1970; el ahorro de divisas generado por estas compras fue de 1,325 millones. A su vez el sector auxiliar pago a las ramas proveedoras (aceros, productos químicos y metálicos), un total de 800 millones de pesos en 1970. Las exportaciones del sector auxiliar también manifiestan un crecimiento sostenido: 222 millones en 1969, 500 millones en 1970 y 850 millones en 1972. El valor de la producción de la industria auxiliar fue de 1,300 millones en 1960 y creció a 4,000 millones en 1970.

En octubre de 1972, el Estado Mexicano emite otro decreto con el objeto general de integrar y regular en mayor proporción a la Industria Automotriz. El decreto que fija las bases para el desarrollo de la Industria Automotriz, se propuso cumplir los siguientes objetivos: aumentar el empleo, crear una estructura de oferta de vehículos mas acorde con la capacidad de compra existente; incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotores; nivelar la balanza de pagos y generar divisas, aumentar la eficiencia en la planta productiva, fortalecer la participación del capital nacional privado en la industria; crear un organismo consultivo sobre la misma industria; ampliar los estímulos fiscales y reducir los modelos automotores, algunos aspectos particulares del decreto son:

1)

El grado mínimo e Integración nacional sera de 60%, respecto al costo directo de producción y las empresas terminales no podran fabricar partes o componentes para el mercado interno que puedan ser elaboradas por las empresas del sector de autopartes; las empresas terminales podran ampliar su cuota de producción de partes automotrices, siempre que los aumentos se destinen al mercado exterior en un 100% y, que las divisas generadas se apliquen a compensar hasta el 60% del valor de las cuotas sujetas a compensaciones con exportaciones. Se deberá compensar con divisas netas generadas por exportaciones automotrices el valor de las importaciones de su cuota básica, conforme a un calendario que comprende 1973-1976; las empresas terminales que exporten productos automotores podrán importar material complementario para fabricar unidades adicionales a su cuota básica. El valor de la importación sera igual a las divisas generadas. Se conceden cuotas extras de fabricación a las empresas que superen el 60% de Integración nacional. Así mismo, se limitan las lineas y modelos de vehículos: las empresas productoras de autos populares solo podran producir vehículos de este tipo; los productores de tipos compactos, estandard y deportivo, no podran producir vehículos de tipo popular; los productores de vehículos pesados podran producir los tipos, lineas y versiones que autorice la Secretaria de Comercio; Ford Motor, Co., fue una de las pioneras en el rubro y, el 29 de septiembre de 1964, se compromete en términos del decreto, a elevar el contenido local de sus unidades al 60%, tomando en cuenta los costos directos de manufactura.

2)

A partir de 1974, las empresas terminales deberán generar por lo menos el 40% de las divisas netas

necesarias para cubrir la compensación de cuotas y extracuotas, con la exportación de productos automotores fabricados por las empresas del sector auxiliar que cumplan con los requisitos del decreto; el 60% restante, podrá ser cubierto con la exportación de productos elaborados en las plantas de las propias empresas terminales o en empresas auxiliares que no se ajusten a la mayoría de capital nacional y sean autorizadas por la Secretaría de comercio (artículo 23), la cual mantendrá el control de precios establecidos. Además se conceden importantes estímulos fiscales; reducción del 100% del impuesto general sobre importaciones de materiales complementarios de ensamble, reducción del 100% del impuesto federal sobre el impuesto especial de ensamble, y devolución del 100% sobre la exportación.

3)

Las empresas productoras de autopartes, deberán mantener una estructura de capital social en la que el 60% del mismo como mínimo sea propiedad de mexicanos y este representado por acciones nominativas; el grado mínimo de Integración nacional respecto al costo directo de producción será el 60% (artículos 33 y 34). El monto de sus exportaciones será vigilado por la Secretaría de Comercio. Se conceden estímulos fiscales, devolución hasta el 100% de los impuestos indirectos causados por las exportaciones; devolución hasta el 100% de impuestos indirectos de exportación a los fabricantes finales; reducción del impuesto federal de importaciones sobre maquinaria y equipo no producido en el país; autorización para depreciar en forma acelerada las inversiones en maquinaria y equipo para efectos de impuestos sobre la renta.

4)

Se crea la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, que esta integrada de la siguiente forma: 3 representantes de la Secretaría de Comercio, 3 representantes de Hacienda, 1 presidente que será mismo subsecretario de Industria de la Secretaría de Comercio, y 1 secretario, que será el Director General de Estudios Hacendarios y Asuntos Internacionales de Hacienda. La Comisión tendrá el carácter de organismo técnico y consultivo del ejecutivo federal en todo lo relacionado con la industria y el comercio automovilístico (artículo 40-42).

5)

A raíz de la reforma administrativa estatal impulsada por el régimen del Presidente Portillo (1976-1982), se crea en la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, la Subdirección de la Industria Automotriz

y del Transporte, que desempeña el papel de presidente de dicha comisión.

Con este decreto y su respectiva reglamentación se pretende impulsar a otro nivel el desarrollo de la industria.

A partir del decreto de 1972 (octubre), la industria automotriz, parecía funcionar de manera tranquila. No obstante, se vio conmovida bruscamente en el transcurso de 1976. El director general del complejo industrial de Ciudad Sahagún, encabezó una amplia y ruidosa campaña de prensa orientada a promover una mayor Integración de la industria. Insistió en disminuir el número de marcas, líneas y modelos; se manifestó por impulsar a las empresas que fabriquen autos populares y por suprimir a los fabricantes de autos no populares (los estándar, compactos y de lujo); obligó a diferentes sectores de la industria y fuera de ellos a manifestarse entorno al problema de la Integración y nacionalización de la industria, etc. Parecía que de una manera inmediata se produciría un cambio radical en el marco jurídico de la rama automotriz, pero al final del debate no ocurrió nada en ese sentido. Las manifestaciones públicas se iniciaron en marzo-abril y, concluyeron en agosto de 1976.

2.3 COMPOSICION POR SECTORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La Industria Automotriz presenta una estructura en la que son 3 los sectores básicos: terminal, auxiliar y distributivo.

SECTOR TERMINAL

Se denomina terminal en virtud de ser el que fabrica, ensambla y cubre el mercado interno y externo, en términos de vehículos automotores agrupados en 4 áreas: automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales. Los automóviles son de 5 tipos: populares, compactos, estandares, de lujo y deportivos. Los camiones son vehículos que transportan diversos productos u objetos. Los tractocamiones incluyen los transportes de gran peso en largos recorridos. Los autobuses integrales son aquellos destinados al transporte colectivo.

Las empresas que forman este sector son 12. De estas, 7 producen automóviles y camiones. En la producción de tractocamiones intervienen 5 empresas: Mercedes Benz, Kenworth Mexicana, Diesel Nacional, Trailers de Monterrey, y Victor Patrón. En cuanto a la fabricación de Autobuses integrales, existen 4 empresas: Mexicana de Autobuses, Dina Autobuses, Mercedes Benz y Tramosa (Fabrica Nacional de Autobuses). Agrupadas las 12 empresas por el origen de capital y el área de producción, obtenemos la siguiente relación: las extranjeras suman 7, distribuidas en las siguientes áreas: 5 de ellas producen autos y camiones: Chrysler, Ford, General Motors, Nissan y Volkswagen. Mercedes Benz, produce camiones, tractocamiones y autobuses integrales, a partir de 1994 producirá automóviles, y Kenworth Mexicana, produce camiones y tractocamiones.

Las empresas estatales son: Diesel Nacional produce camiones, tractocamiones y autobuses integrales, Mexicana de Autobuses, que produce únicamente autobuses integrales. Las empresas nacionales privadas son 4: Trailers de Monterrey, que produce camiones y tractocamiones; Victor Patrón, que produce solamente tractocamiones.

SECTOR AUXILIAR

Se definen como los fabricantes de autopartes. Produce autopartes y componentes automotores para el consumo del sector terminal, para exportación y para el consumidor en general. En 1989, la estructura del sector fue la siguiente: 560 empresas en total; 280 de ellas son exclusivamente productoras de autopartes,

otras 280 elaboran autopartes y otros productos que proveen a diferentes ramas productivas. En conjunto ocuparon 70,000 personas.

SECTOR DISTRIBUTIVO

Se definen como por Agencias de Ventas automotrices. Es el grupo de empresas encargado de comercializar los productos de la Industria Automotriz. En 1989, este sector constaba de 2,100 centros distribuidores localizados en todas las entidades federativas del país.

ORGANISMOS EMPRESARIALES Y ESTATALES

Se encargan de coordinar las acciones de la Industria Automotriz Terminal. Unos años después del decreto de 1947, las principales empresas de la rama, deciden organizarse. El 10 de enero de 1951, se constituye la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), con el fin de agrupar a las empresas armadoras de automóviles, camiones, tractores y en general toda clase de equipos de autopropulsión y, con el objeto de estudiar toda la problemática relacionada con el desarrollo de ese sector industrial.

Las empresas del sector auxiliar debido a su homogeneidad, se agrupan en 3 organismos diferentes. El primero es la Asociación Nacional de Fabricantes de Productos Automotrices, el segundo es la sección de Fabricantes de Autopartes de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación y por último esta la Asociación Mexicana de Productos de Partes Automotrices.

La política económica que el estado practica para la industria automotriz se ejecuta a través de 4 organismos, la Subdirección de la Industria Automotriz de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, que se ocupa principalmente de que se respeten los acuerdos institucionales en materia de política industrial y comercialización interior y exterior. La Dirección General y Subdirección de Estudios Hacendarios y Asuntos Internacionales de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que esta encargada de la observancia de los acuerdos relacionados con importaciones, exportaciones y política fiscal, la Secretaría de Relaciones Exteriores, que tiene la misión de vigilar un aspecto formal pero no menos importante: quien o quienes controlan que porcentaje de las acciones de cada empresa. De esta forma, registra los cambios operados en la propiedad de las empresas, sean estas nacionales o extranjeras. La Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, en la que

intervienen la Secretaria de Comercio y la Secretaria de Hacienda, que es un organismo de consulta sobre los asuntos fundamentales de la rama, como producción, distribución y exportación.

2.4 CONCENTRACION INDUSTRIAL Y DISTRIBUCION GEOGRAFICA EN EL SECTOR TERMINAL AUTOMOTRIZ (1992)

Es importante destacar que dentro del vasto territorio nacional, la Industria Automotriz se ha asentado en dos zonas que son Centro y Norte, esto obedece a la cercanía que se tiene con los Estados Unidos como exportador de tecnología y a la centralización de poderes por parte del Gobierno de México.

ZONA CENTRO:

En el D.F., y el Estado de México se concentran 5 empresas, Chrysler, Ford, y Mexicana de Autobuses, una nueva firma es Mercedes Benz de camión pesado, Mercedes Benz pasa a ser fabricante y representante exclusivo en México, comenzando con camiones pesados y a partir de 1994, comenzara a ensamblar vehículos para pasajeros.

En los estados de Morelos, Nissan Mexicana, Puebla, Volkswagen e Hidalgo, Dina. En Aguascalientes la segunda planta de Nissan Mexicana, exclusivamente para vehículos de exportación.

ZONA NORTE:

En Nuevo León, Trailers de Monterrey, en Coahuila, General Motors, en Baja California Norte Kenworth Mexicana, en Sinaloa, Victor Patrón, en Sonora la segunda planta Ford.

2.5 SITUACION ACTUAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

La Industria Automotriz Nacional, ha sido distinguida de la de otros países en desarrollo, teóricamente, como resultado del decreto automotriz de 1977, que exigía que las unidades terminales para los automóviles de pasajeros contuvieran un mínimo de 50% de partes fabricadas, localmente, con los camiones y los tractores agrícolas conteniendo 65% y, los trailers y autobuses de pasajeros 70%.

La Industria se ha visto mas limitada, por una disposición contenida en el mismo decreto, que exige que las compañías exporten por el mismo valor que hacen importaciones de partes y componentes que en el momento no pueden fabricarse en México.

Una limitante mas es la prohibición contra la integración vertical, que se incluyo para dar a la industria Mexicana de las autopartes una oportunidad de beneficiarse con las innovaciones tecnológicas logradas en el extranjero, durante el curso de cumplimiento de sus obligaciones contractuales, con los productos de terminales. A cambio de cumplir con los anteriores requisitos, los productores de terminales y los fabricantes de autopartes, tuvieron autorización para ponerle precios en el mercado a sus productos; o lo que es lo mismo, hubo eliminación del control de precios. Los hechos han demostrado que resulta difícil introducirlos en la practica, el sector de las terminales han incrementado su participación en el total de manufactureras de 3.8% en 1970 a 5.6% en 1979. Al mismo tiempo el déficit comercial se elevó de \$217.4 millones de dolares en 1970, a \$1,500 millones en 1980. Las cifras preliminares de 1981, indican que el déficit sera 33% mas grande, debido a un incremento de 21.2% en las importaciones y de 14.2% de reducción en las exportaciones. Carga tan grande tiene este desequilibrio colocado sobre la cuenta corriente que el 45.9% del déficit comercial global de 1980, se debió exclusivamente al sector automotriz. Lo mas negativo del caso, es que el precio de los automóviles en México es 3 veces mayor que el de los modelos semejantes en cualquier parte del mundo.

Por otra parte la solución que el Gobierno propuso como conveniente, la de apegarse a lo prescrito en el decreto de 1977, parece absolutamente fuera de la realidad, a las industrias juntas de las terminales y de las autopartes se les pidió que exportaran 13,200 millones de dolares entre 1982 y 1985, para un promedio de 4,400 millones de dolares por año. En el mercado interno la producción se congelo temporalmente dentro

del nivel anual de 370,000 unidades y, al mismo tiempo se cancelaron las importaciones de los artículos considerados como de lujo. (Actualmente se ha derogado esto).

Para 1992, la Volkswagen de México, una compañía que parecía haber alcanzado un nivel aceptable de utilidades mediante la venta de un mismo modelo de automóvil, celebró la llegada de su sedan, 25 millones fabricados por su planta de Puebla, misma que ha estado en constante expansión desde que se inauguró.

En 1982, el Presidente López Portillo, inauguró formalmente la planta de motores de Chrysler en Saltillo, donde entre 800 trabajadores van a producir 270,000 unidades por año para utilizarse en modelo Chrysler de nueva tracción delantera puesto a la venta en los Estados Unidos en el mismo año.

Esta planta con el tiempo, va a producir 400,000 motores anuales. En la planta de General Motors de Coahuila, la capacidad eventual de la planta será de 292 unidades diarias. La General Motors sigue adelante en la construcción de una segunda planta en la misma zona, destinada a maquinar y ensamblar motores, que tendrá una capacidad de 1,600 unidades diarias.

La Nissan Mexicana inauguró en Toluca, en agosto de 1981, nuevas instalaciones destinadas a almacenar partes automotrices; dichas instalaciones van a ocupar un espacio de 14,000 pies cuadrados, y podrán guardar 20 millones de pesos en partes, tanto para uso interno como para distribuir las a mercados en el extranjero. Para 1993, la capacidad instalada se ha incrementado ya que puede guardar stocks por 1,000 millones de pesos.

Los casos de Nissan y Renault, que en 1985 eran la tercera y cuarta firma con mayor déficit comercial, en contraste con sus grandes competidores automotrices, localizadas en la lista de las empresas con mayor superávit comercial. En ambos casos, al igual que en el de VAM, empresa liquidada y fusionada con Renault México, liquidada en 1986, es claro que dichas compañías enfrentaron, al menos durante 1984, problemas de competitividad en líneas de modelos frente a sus rivales del ramo. En efecto ya sea por carecer de mercados o por estar concebidas originalmente como empresas para abastecer solo el protegido mercado interno, estas firmas no exportaron durante 1984. con la excepción de VAM que exportó 800 millones de pesos (cifra realmente baja dentro del sector). Ello, a pesar del último decreto de integración de la industria (1983), que preveía balanzas comerciales positivas en las empresas del ramo. Lo cierto es que el mercado

natural de las exportaciones automotrices mexicanas, Estados Unidos, estuvo ajeno a estas automotrices, una de origen francés y la otra de origen norteamericano, principalmente porque modelos similares, de la propia Renault Francia o de competidores japoneses de la Nissan, cubrieron el mercado norteamericano.

El superávit en conjunto del sector automotriz aumento durante 1984 a 44,938.8 millones de pesos (restando importaciones no manifestadas de Ford Motor, Co.)

En 1983, la industria automotriz enfrente uno de los años mas difíciles de su historia, tanto por la crisis del mercado automotriz, como por las sorpresas que trajo consigo el nuevo decreto. Sin duda alguna, la industria automotriz ha sido la que mas reestructuraciones ha sufrido en los últimos diez años, sin embargo, sus problemas siguen siendo los mismos. Se estima que el descenso fue el 30% del sector. Algunos conocedores del ramo opinan que la caída que se registro en el mercado automotriz se debió básicamente en la sobreproducción que se registró en los dos últimos años.

Además se consideró que una vez que se recupere la demanda, los problemas de divisas volverían a presentarse por lo que fue necesario modificar las condiciones de producción en la industria. Con la publicación del decreto de racionalización de la industria automotriz (15 de septiembre de 1983), se pretende lograr dicha reestructuración. En términos generales, el decreto establece: 1) que el sector automotriz sea autosuficiente en divisas a partir de 1984. Esta disposición incluye a los fabricantes de autos, camiones y autobuses, así como alrededor de 270 empresas de autopartes. Para ello las empresas de la industria terminal deberán generar las divisas que requieran para sus pagos al exterior y de importaciones. Excepcionalmente durante 1984 y 1985, las empresas terminales podran compensar hasta en un 20% de sus gastos en divisas con exportaciones no automotrices. 2) El decreto modifica la política fiscal del sector, eliminando los subsidios que venían otorgándose como el de las importaciones de materias primas y componentes. 3) Se redujeron para los próximos cuatro años el número de líneas y modelos con el fin de alcanzar la fabricación de vehículos a escalas internacionalmente competitivas. Para 1984 solo se podran fabricar tres líneas de autos (vehículos que tengan la misma plataforma delantera y carrocería básica y siete modelos como máximo; para 1985 y 1986 solo se producirán dos líneas y cinco modelos. Se permitirá la producción de líneas y modelos adicionales, siempre y cuando sean autosuficientes en

divisas y se exporte mas del 50% de la producción o su equivalente en material de ensamble. 4) Se incremento el grado mínimo de integración nacional en los automóviles en un 10% y en un 20% para camiones y autobuses integrales. Los aumentos están estipulados en forma gradual para que en 1987 los automóviles alcancen un 60% y los camiones, tractocamiones y autobuses integrales tengan un 80% o 90%. 5) Se establecerán políticas y mecanismos de precios orientados a que la calidad y el precio alcancen niveles competitivos internacionalmente. 6) Se prohíbe la incorporación de motores de ocho cilindros en los automóviles a partir de 1984 y en camiones comerciales a partir de noviembre de 1985, a fin de propiciar el ahorro de energéticos. 7) Únicamente las empresas con mayoría de capital nacional se les autoriza la fabricación de camiones pesados con motor diesel.

Entre otras cosas, se dispuso que en un 20% de la producción total de automóviles deberán ser unidades austeras. Para 1985 el porcentaje deberá ser del 25%. Finalmente el decreto, además de ratificar la existencia de la Comisión Intersecretaral de la Industria Automotriz, crea la Comisión Consultiva del Sector Automotriz, encargada de promover un desarrollo mas equilibrado del sector. A pesar de estar plenamente comentado y discutido el decreto, quedaron muchos aspectos sin esclarecer, por lo que resulta probable que se modifiquen o adecuen algunas disposiciones.

La importancia de la industria automotriz radica en la influencia que tiene en la economía general, tanto por su peso específico como por la relación que tiene con otras ramas y sectores. Inicialmente, la industria automotriz mexicana surgió como una actividad comercial y después como industrial, ensamblando piezas importadas. A partir del decreto de 1962, el Gobierno decidió intervenir directamente en el desarrollo de esta industria. En ese entonces se decreto la prohibición de importación de motores y conjuntos mecánicos armados. Los programas de fabricación obligaban a los industriales a integrarse en un plazo mínimo de dos años, cuando menos en un 60%.

Este nivel todavía no se ha alcanzado, así en conjunto con los estímulos fiscales que se les concedieron a las empresas se sentaron las bases de la industria terminal y de autopartes obteniendo su desarrollo y consolidación durante los últimos años de la década de los 60's y durante los 70's. A pesar de que en 1977, la industria también se vio seriamente afectada, registro un crecimiento sustancial durante el sexenio de Luis Echeverría. " *Las inversiones de activos fijos pasaron de \$34,390 millones de pesos, en 1977 a \$157,690*

millones en 1982 (a precios de 1980), lo que significó un incremento del 359%. De dichas inversiones, el .63% correspondiente a la industria terminal y el resto a la de autopartes. Entre otros problemas que enfrentó la industria automotriz, además del descenso en la producción y ventas, fue el desempleo, la venta por parte del Estado de VAM y Renault y, lo ocurrido con Dina ".(31)

"En marzo de 1984, el Gobierno decidió cancelar su participación en el ramo de automóviles, por considerarla no prioritaria. Por ello se vendió VAM y Renault Mexicana a la empresa francesa Regie Nationale Des Usines Renault, equivalente al valor de los activos fijos de VAM y el valor contable de las acciones de Dina Renault de México. En cuanto a Dina, la empresa se vio agobiada por el descenso en la demanda de unidades, el encarecimiento de los insumos, problemas laborales y financieros, colocándola al borde de la ruina. La deuda externa de la empresa paraestatal alcanzó los \$515 millones de dólares.

En 1982, la producción de Dina fue de 470,000 unidades, 125,000 menos que en 1981; para 1983 se tenía programada una producción de 350,000 unidades. Pese a este descenso, Dina logró una mayor penetración en el mercado. A principios del año, la paraestatal despidió a 2,500 trabajadores, lo que representó una erogación de \$500 millones de pesos. Hacia finales del año la situación financiera y la sobreproducción se acrecentaron por lo que en octubre se recurrió a la suspensión parcial y temporal de las actividades productivas".(32)

Dina pertenece al Combinado Industrial Sahagun, que a su vez se encuentra integrado de la siguiente manera:

- 1) Diesel Nacional, S.A.
- 2) Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A.
- 3) Siderúrgica Nacional, S.A.

- 4) Dina Rocwell Nacional, S.A.
- 5) Dina Komatsu Nacional, S.A.
- 6) Maquiladora Automotriz Nacional, S.A.
- 7) Renault Mexicana, S.A. de C.V.
- 8) Motores Perkins, S.A.
- 9) Nacional de Instrumental Medico, S.A.
- 10) Tracto Sidená, S.A.
- 11) Barrenas de Aceros y Aguces, S.A.

Sus principales actividades son la producción de automóviles, camiones y autobuses, motores diesel, plásticos en Diesel Nacional, S.A., y en Motores Perkins, S.A., la fabricación de carros de ferrocarril y vagones del metro de Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A., así como la fundición de hierro gris, aceros especiales y el ensamble y fabricación de tractores agrícolas en Siderúrgica Nacional, S.A..

En las empresas filiales se construyen tractores industriales, ejes automotrices, motores diesel, instrumentación médico, barrenas de acero y se ensamblan camionetas Pick Up.

"De 1977 a 1982, la producción de la industria terminal creció a una tasa media anual del 12.3%. En 1982, se registro un descenso del 20.8% y para 1983 se superó el 35%. De enero a septiembre, la producción cayo en un 44%, al producirse 219,545 unidades frente a 392,124 unidades, que se produjeron hasta septiembre de 1982. El sector mas afectado fue el de camiones y autobuses integrales al registrarse un descenso del 59.7%, contra el 34.5% que descendió el de los automóviles para pasajeros. Estos descensos obviamente responden a la contracción de la demanda. Las ventas de automóviles disminuyeron en un 37.5% durante el periodo señalado, en tanto que los camiones y autobuses integrales registraron un descenso del 60.3%". En el mismo periodo (1977-1982), la tasa de crecimiento de las exportaciones fue del 2.7% contra un crecimiento del 28.5% en las importaciones. pero el nuevo decreto pretende transformar todo lo anterior convirtiéndolo a la industria automotriz en un sector generador de divisas y logrando la fabricación de vehículos competitivos a escalas internacionales. Durante los primeros nueve meses del año se exportaron 15,762 unidades, un 37% mas que lo exportado durante el mismo periodo del año anterior. La empresa Volkswagen de México participó con el 82.2%; Chrysler de México con el 14.8% y el 3% restante la absorbieron Nissan Mexicana y Kenworth Mexicana. Hasta septiembre, la balanza comercial de la industria mexicana, registro un saldo favorable de 176.5 millones de dólares".(33) El saldo positivo registrado fue resultado de situaciones conjunturales, ya que no significo un avance en la integración de la industria automotriz sino que se debió a la drástica reducción que sufrieron las importaciones, dada la insuficiencia de divisas y principalmente a la caída vertical en las ventas de vehículos en el mercado domestico.

"En 1986, Chrysler de México se situó como la numero uno, tanto en exportaciones como en importaciones, registrando un incremento de 88 y 117.2%, respectivamente. A pesar de que sus importaciones se incrementaron en mayor medida, alcanzo un superávit de \$7,418.3 millones de pesos".(34)

p.p. (33) LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO I Y II COLECCION, TEMATICA, TEMA 8 "RAMAS INDUSTRIALES", AUTORES VARIOS, ANALISIS CENTRO DE INFORMACION Y ESTUDIOS NACIONALES, MEXICO 1981 (P45)

(34) ANALISIS 1986, AUTORES VARIOS, NISSAN MEXICANA, S.A. DE C.V. 1986. (P114)

"Ford Motor, Co., se ubico como la segunda empresa multinacional importadora y la quinta exportadora, con incrementos de 75 y 57.9%, respectivamente. Esta empresa automotriz registro un déficit de \$75,933 millones de pesos.

General Motors de México ocupo la posición tres en importadoras y segunda en exportadoras, al registrar un incremento de 60.5 y 85.4%. Sus relaciones comerciales arrojaron un saldo positivo de \$42,956 millones de pesos.

Volkswagen de México, resulto ser la cuarta importadora y tercera exportadora, con aumentos de 259.4 y 73% respectivamente, por lo que sus transacciones con el exterior arrojan un saldo deficitario de \$5,840 millones de pesos". (35)

**CUADRO DE LAS EXPORTADORAS AUTOMOTRICES MULTINACIONALES
PERIODO COMPRENDIDO ENTRE 1984 Y 1985**

1. Chrysler de México	Automotriz	88.00%	+
2. General Motors de México	Automotriz	85.40%	+
3. Volkswagen de México	Automotriz	73.00%	+
4. Ford Motor, Co.	Automotriz	57.90%	+
5. Nissan Mexicana	Automotriz	384.00%	+
6. Renault Ind. Mexicanas	Autopartes	42.00%	+

FUENTE: BOLETIN AMIA ENERO 1986, BOLETIN 241

El año de 1986, es un año realmente difícil para la Industria Automotriz, en México. En ese año desaparecen Renault y Vam del mercado. Hubo serios problemas por cuestiones de inventarios, en las plantas automotrices se planeo una producción igual a la de 1985, pero decreció la demanda en un 30%, no se hicieron las correcciones a los programas a tiempo y el inventario creció. Se planearon ayudas, para evitar eventuales cierres y pérdidas de fuentes de trabajo, las ayudas en un principio fueron consignaciones a concesionarios sin intereses y al publico gasolina y mantenimiento por periodos largos, el seguro por dos años, etc.. Se consiguió que se derogara el control de precios, por parte de las autoridades y se cambio al sistema de registros; cada seis meses las plantas tienen que

justificar sus gastos para solicitar, un nuevo precio; así se balancea la oferta y la demanda. Cuando hay un control muy estricto se van desfasando los precios de los costos y cuando se autoriza un aumento, este resulta tan grande que la demanda baja. De otra manera los precios se ajustan y la oferta y la demanda son parejas. Se planteo a las autoridades respecto a los impuestos; el automóvil es fuertemente gravado, aparte sobre el impuesto de auto nuevo y el I.V.A., la persona que adquiere una unidad tiene muchos gastos adicionales. En un generador importante, económicamente hablando, consume aceites, refacciones, gasolinas, se planteo a las autoridades, indicándoles de que el hecho de que disminuya la demanda, mas de 100,000 mil unidades para 1986, provoco serios problemas, no solo en el empleo sino también en la generación de impuestos, estos son muy elevados y el consumidor ya no tiene la capacidad de adquirir automóviles como lo hacia antes. Al bajar los impuestos, reactivaría el mercado y eso generara divisas por otros medios, incluso hasta impuestos sobre el trabajo.

"En 1992, en los primeros cinco meses la demanda de vehículos disminuyo en un 10.7%, en comparación con el mismo periodo de 1986; mientras las exportaciones aumentaron 43% en el mismo lapso".(36)

El informe de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), correspondientes a enero de 1993, revela que las exportaciones de vehículos pasaron de 358,666 unidades entre enero y diciembre de 1991 a 383,374 en igual periodo de 1992.

Por otra parte la composición del mercado nacional quedo integrado de la siguiente manera, para el año 1987:

Autos	
Populares.....	54.67%
Compactos.....	34.22%
De Lujo	7.65%
Deportivos.....	0.87%
Importados.....	2.58%
Totales.....	100.00%

FUENTE: BOLETIN AMIA ENERO 1993, BOLETIN 325

Respecto a los vehículos exportados los mas vendidos en 1987 fueron:

De	
Lujo.....	44%
Compactos.....	35%
Populares.....	21%
Totales.....	100%

FUENTE: BOLETIN AMIA ENERO 1993, BOLETIN 325

"Hasta 1992, Ford se mantiene al frente de todas las armadoras, con mas unidades exportadas, con 490,440 vehículos, de un total de 1'551,118 exportados durante el periodo de 1987 a 1992". (37)

Las unidades mas vendidas en el mercado interno son V.W. con 142,419 seguido de Nissan con 100,051. En el renglón de Autobuses integrales la demanda ha aumentado en un 44% al venderse 3,481 unidades, contra 2,404 en el mismo lapso de 1991. Finalmente se espera que las ventas de exportación sigan su trayectoria de crecimiento.

ANEXO: CUADRO DE EXPORTACION ANUAL POR EMPRESA.

La Industria Automotriz, es después de PEMEX, la principal generadora de divisas, y de ahí no hay otra que se acerque. El fabricante debe alentar a quien le ayudo a introducir la marca al mercado que desconfiaba de la economía nacional.

"1989, año de la transición entre la crisis y la recuperación económica del país, como lo demuestra el repunte de la actividad manufacturera y las estimaciones de crecimiento del producto interno bruto en términos reales.

El proceso de renegociación de la deuda externa, que llegó a su fin a finales de 1989, con la firma de los bancos acreedores y el gobierno Federal, caracteriza a 1989 y es de fundamental importancia para el logro de las metas de crecimiento a largo plazo, señaladas en el plan nacional de desarrollo.

Durante 1989, las ventas de la Industria Automotriz, registraron un incremento superior al 30%, en tanto que las Exportaciones alcanzaron su nivel histórico mas alto, reforzando la capacidad de generación de divisas que la Industria tiene para el país.

En este contexto, la demanda de vehículos fue impulsada a lo largo de todo el año, entre otros factores, por una relativa estabilidad de precios, diversas opciones de financiamiento, la salida al mercado del "auto

popular", la renovación del parque vehicular y en general el repunte de la actividad económica.

En segundo lugar, 1989 se caracterizó por las expectativas en torno a la expedición de los decretos que conforman al marco legal de la Industria Automotriz. El Estado asegura congruencia en la política general de apertura económica y por otra, la Industria se ve libre de una regulación excesiva, dependiendo cada vez mas su crecimiento de su propia dinámica y de la sana competencia en el mercado en favor de los consumidores.

Es de mencionarse las inversiones realizadas por la Industria, no solo para mejorar su productividad y lanzar al mercado nuevos modelos, sino sobre todo, aquellas destinadas a ampliar la capacidad de producción, en especial en lo relativo a las exportaciones.

1989 se convierte en el mejor año de la Industria Automotriz, con casi 642 mil vehículos".(38)

"1990, representó para la Industria Automotriz la iniciación de una nueva etapa, en la que los conceptos de globalización de la producción, la internacionalización de los productos, la competitividad internacional, la tecnología mas actualizada en los procesos de manufactura y en los vehículos, son una realidad.

En efecto, hasta el mes de noviembre, las exportaciones alcanzaron una cifra de 4,212.8 millones de dólares contra importaciones por 3,600.4, resultando un superavit de 612.5 millones de dólares; los principales productos exportados son: vehículos en un volumen por todo el año de 276,859 unidades que representan el 51% de las ventas al mercado interno que fueron de 550,306 unidades, alrededor de un millón de motores y otras partes y componentes, que por otra parte dan una idea de que la producción en nuestro país tiene ya calidad internacional.

Confirma lo anterior el hecho de que durante los años de 1989 y 1990, se concertaron con todos los sectores, gobierno, autopartes, distribuidores e industria terminal los decretos y sus reglas de aplicación para el fomento y modernización de esta industria. Resalta el espíritu todos los obstáculos para que la industria alcance los niveles de competitividad que le permitan insertarse en las tendencias mundiales de globalización.

Así mismo, es de primordial importancia lo acordado en el decreto para el fomento y modernización de la industria manufacturera de vehículos de carga, mediante el cual, abre la frontera para la importación de autobuses a partir de enero de 1991, para tractocamiones en 1993 y para camiones pesados en enero de 1994, constituyendo este acuerdo uno de los mas agresivos en la historia de esta industria.

En el contexto de mayor confianza y flexibilidad en los decretos, algunas empresas terminales anunciaron inversiones en nuevas plantas, expansión y otras instalaciones que alcanzaron una cifra aproximada de 4,000 millones de dólares.

Otra de las manifestaciones de la internacionalización es el hecho de que el decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz, permite que las empresas terminales establecidas en México, utilicen sus excedentes de divisas para importar

vehículos y de esta manera ofrecer una mejor y mas amplia gama de opciones al consumidor mexicano".(39)

"En 1991 se anuncian nuevas inversiones orientadas a la modernización ampliación o instalación de nuevas plantas y suma aproximadamente 2,711.9 millones de dólares.

Con la elevada dinámica de la economía, la movilización de mercancías se hace mas necesaria y evidente la renovación del parque vehicular, por lo que en el segmento de transporte de carga y autobuses el incremento en las ventas también fue bueno, con respecto de 1990, al son de 99.1% y 55.9% respectivamente".(40)

"Las nuevas inversiones anunciadas para 1992 por diversas empresas de esta industria suman 830 millones de dólares y se destinaron a la ampliación de la planta productiva, tanto en autos como en camiones y autobuses integrales, en el corto plazo la inversión puede llegar a 4,000 millones de dólares, dando frutos en aproximadamente 4 años".(41)

- p.p. (39) BOLETIN AMIA, No.301 ENERO 1991, MEXICO. (P6)
(40) BOLETIN AMIA, No.313 ENERO 1992, MEXICO. (P9)
(41) BOLETIN AMIA, No.325 ENERO 1993, MEXICO. (P7)

EXPORTACION ANUAL POR EMPRESAS 1987 - 1992

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	TOTAL
CHRYSLER	62,811	50,392	67,840	75,724	80,880	102,262	439,909
FORD	51,773	66,361	39,580	88,604	111,983	132,139	490,440
G.M.	32,272	36,506	40,376	40,993	81,231	75,418	306,796
NISSAN	16,107	18,871	25,133	25,301	34,054	40,079	159,545
V.W.	85	473	23,085	46,237	50,513	33,476	153,849
DINA	25	544	4	0	0	0	573
KENWORTH	0	0	1	0	5	0	6
G - TTL.	163,073	173,147	195,999	276,859	358,666	383,374	1,551,118

EXPORTACION ANUAL POR EMPRESAS Y MODELOS PERIODO 1980-1981.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	TTL
CHRYSLER	489	707	748	2,284	8,755	18,458	43,089	62,811	50,282	67,840	254,171
PASAJEROS	0	0	504	7,189	8,098	13,534	15,489	41,037	28,405	45,643	153,506
CAMIONES	489	707	244	188	88	4,872	28,100	21,774	21,877	22,197	100,575
DIESEL NAL	158	0	3	3	100	17	351	75	544	4	1,205
CAMIONES	158	0	3	3	100	18	351	75	544	4	1,204
TRACTOCAM	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
FAMSA (M.B.)	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	78
CAMIONES	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	50
TRACTOCAM	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	28
FORD	0	0	0	0	0	0	0	51,773	60,261	39,580	157,714
PASAJEROS	0	0	0	0	0	0	0	51,773	60,261	39,580	157,714
CAMIONES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.M.	0	0	0	4	7,897	29,558	18,872	32,272	38,588	40,378	165,283
PASAJEROS	0	0	0	0	7,897	29,437	18,872	32,272	38,389	39,538	164,273
CAMIONES	0	0	0	4	0	119	0	0	117	840	1,080
MASA	48	63	21	0	1	0	0	0	0	0	133
AUTOR. INT.	48	63	21	0	1	0	0	0	0	0	133
NISSAN	4,253	4,370	1,103	1,107	1,500	8,012	8,130	16,107	18,871	25,133	87,848
PASAJEROS	1	0	1	95	632	3,806	5,876	10,375	12,318	17,228	48,425
CAMIONES	4,252	4,370	1,102	1,022	868	2,203	3,106	5,782	6,557	7,905	37,721
RENAULT	158	82	55	30	716	871	187	0	0	0	2,102
PASAJEROS	158	82	55	30	0	0	0	0	0	0	333
CAMIONES	0	0	0	0	716	871	187	0	0	0	1,769
V.W.	13,142	8,298	13,865	18,800	15,171	3,248	84	85	473	23,085	98,948
PASAJEROS	13,138	8,204	13,582	18,465	15,122	3,188	80	74	438	23,057	88,312
CAMIONES	8	87	113	235	48	82	4	11	37	9	637
VAM	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
CAMIONES	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
KENWORTH	0	0	137	238	435	353	327	0	0	0	1,490
TRACTOCAM	0	0	137	238	435	353	327	0	0	0	1,490
Y PATROW	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
TRACTOCAM	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
TTL PASAJEROS	13,293	9,299	14,142	20,708	30,397	49,948	40,218	135,481	144,000	169,044	822,582
TTL CAMIONES	4,905	5,080	1,518	1,450	1,802	8,213	31,892	27,582	29,147	30,954	147,540
TTL TRACTOCAM	0	0	168	238	435	354	327	0	0	0	1,522
TTL AUTOR. INT.	48	63	21	0	1	0	0	0	0	0	133
G-TTL	18,248	14,428	16,847	22,458	32,835	58,513	72,435	183,073	173,147	195,998	786,778

TOTAL DE VENTAS DE EXPORTACION POR EMPRESA PERIODO 1980-1989.

TTL CHRYSLER	489	707	748	2,284	8,755	18,458	43,089	62,811	50,282	67,840	254,171
TTL DIESEL	158	0	3	3	100	17	351	75	544	4	1,205
TTL FAMSA (M.B.)	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	78
TTL FORD	0	0	0	0	0	0	0	51,773	60,261	39,580	157,714
TTL G.M.	0	0	0	4	7,897	29,558	18,872	32,272	38,588	40,378	165,283
TTL MASA	48	63	21	0	1	0	0	0	0	0	133
TTL NISSAN	4,253	4,370	1,103	1,107	1,500	8,012	8,130	16,107	18,871	25,133	87,848
TTL RENAULT	158	82	55	30	716	871	182	0	0	0	2,102
TTL V.W.	13,142	8,298	13,865	18,800	15,171	3,248	84	85	473	23,085	98,948
TTL VAM	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
TTL KENWORTH	0	0	137	238	435	353	327	0	0	0	1,490
TTL Y. PATROW	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
G-TTL	18,248	14,428	16,847	22,458	32,835	58,513	72,435	183,073	173,147	195,998	786,778

FUENTE: BOLETIN ANUAL ENERO 1992.

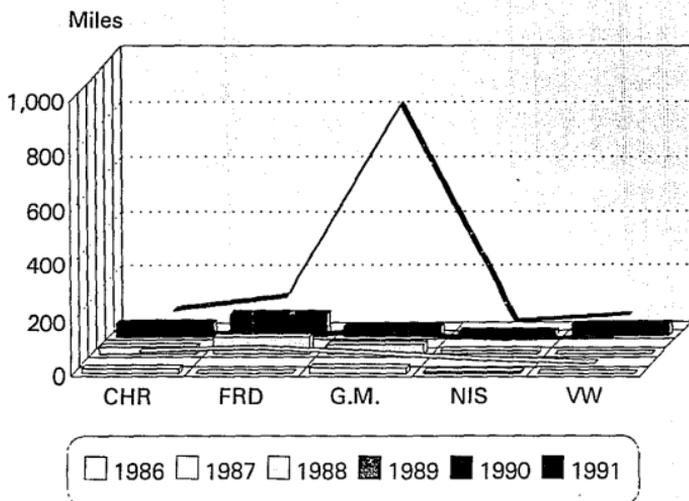
VENTA TOTAL POR EMPRESA PERIODO 1983-1988

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1988	TOTAL
CHRYSLER	40,125	54,747	65,871	48,797	39,999	80,002		93,345
AUTOMOVILES	24,188	31,102	38,788	27,656	23,646	48,732		56,952
CAMIONES	15,959	23,645	27,075	19,127	18,535	31,330		36,393
FORD	47,898	61,015	74,072	40,591	33,872	81,719		87,219
AUTOMOVILES	27,553	28,861	36,122	19,518	16,524	32,001		47,821
CAMIONES	20,345	24,154	35,951	21,075	17,448	29,717		39,418
G.M.	22,532	48,099	55,722	31,971	40,804	47,725		72,455
AUTOMOVILES	14,362	18,470	18,794	11,305	14,444	15,284		22,820
CAMIONES	19,175	29,629	36,928	20,666	26,480	32,441		49,635
NISSAN	51,719	55,874	87,492	60,532	70,272	84,599		85,821
AUTOMOVILES	41,743	44,281	51,423	43,291	49,074	60,247		69,855
CAMIONES	9,976	11,593	15,992	17,221	21,133	24,351		25,786
RENAULT	10,903	10,212	10,811	6,629	295	0		64,546
AUTOMOVILES	10,823	10,212	10,811	6,629	25	0		61,819
CAMIONES	0	0	0	2,641	270	0		2,627
VAM	3,715	5,784	5,287	0	0	0		16,280
AUTOMOVILES	1,230	218	0	0	0	0		1,446
CAMIONES	1,999	5,568	5,287	0	0	0		12,834
VEICULO EN	71,780	87,548	91,684	64,849	56,831	60,255		80,029
AUTOMOVILES	63,185	73,528	78,354	54,865	50,831	53,002		77,021
CAMIONES	8,595	10,128	15,220	10,104	5,980	6,903		9,008
DAEWOO	4,873	5,887	8,878	4,581	3,549	3,553		5,842
CAMIONES	4,873	4,874	8,488	3,811	3,042	2,268		4,273
TRACTOCAMION	125	213	1,817	310	283	655		890
AUTOBUS	115	580	800	646	192	589		680
FAMSA (S.A.B.)	420	854	1,552	1,442	1,349	2,272		3,400
CAMIONES	285	698	1,026	1,273	1,149	2,073		2,824
TRACTOCAMION	35	255	522	203	200	254		471
RAMOSA	8	81	310	175	70	88		118
AUTOMOVILES	0	0	0	0	0	0		0
CAMIONES	0	0	0	0	18	10		43
TRACTOCAMION	8	81	310	172	61	67		75
REYNOLDS	180	839	1,077	804	880	1,114		1,812
TRACTOCAMION	180	839	1,077	804	880	1,114		1,812
TRACOMEX	85	0	0	0	0	0		85
TRACTOCAMION	85	0	0	0	0	0		85
VEICULO PATRON	30	78	82	8	10	12		21
TRACTOCAMION	30	78	82	8	10	12		21
MAFA	180	488	1,024	674	78	19		2,341
AUTOBUS	180	488	1,024	674	78	19		2,341
ITL	182,052	217,850	242,187	180,670	154,152	210,088		274,505
ITL CAM	80,237	110,195	144,038	95,847	87,071	129,102		187,409
ITL TRACOMEX	451	1,378	3,800	1,298	1,504	3,283		3,841
ITL AUTOBUS	275	1,048	1,424	1,225	213	808		860
G-TTL	272,816	320,287	391,848	258,835	247,944	341,819		445,883
ITL CHRYSLER	40,125	54,742	65,871	48,793	39,999	80,002		83,345
ITL FORD	47,898	51,015	74,072	40,591	33,872	81,719		87,219
ITL G.M.	22,532	48,099	55,722	31,971	40,804	47,725		72,455
ITL NISSAN	51,719	55,874	87,492	60,532	70,272	84,599		85,821
ITL REANULT	10,903	10,212	10,811	6,629	295	0		64,546
ITL VAM	3,715	5,784	5,287	0	0	0		16,280
ITL V.W.	71,780	87,548	91,684	64,849	56,831	60,255		80,029
ITL DAEWOO	4,873	5,887	8,878	4,581	3,543	3,553		5,842
ITL FAMSA (S.A.B.)	420	854	1,552	1,442	1,349	2,272		3,400
ITL RAMOSA	8	81	310	175	70	88		118
ITL REYNOLDS	180	839	1,077	804	880	1,114		1,812
ITL TRACOMEX	85	0	0	0	0	0		85
ITL V. PATRON	30	78	82	8	10	12		21
ITL MAFA	180	488	1,024	674	78	19		2,341
G-TTL	272,816	320,287	391,848	258,835	247,944	341,819		445,883

FUENTE: BOLETIN MAFA, ENERO 1990

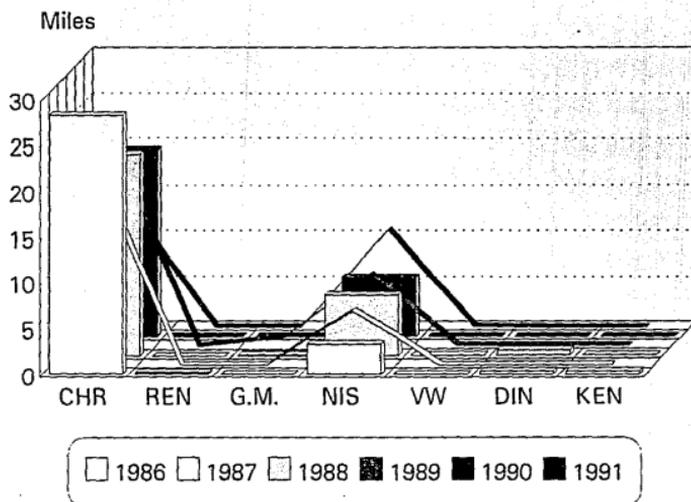
EXPORTACION ANUAL POR EMPRESAS

MODELO 1986-1991
PASAJEROS



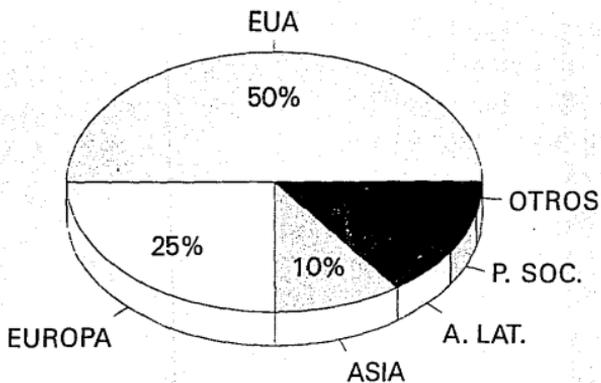
EXPORTACION ANUAL POR EMPRESAS

MODELO 1986-1991
COMERCIALES



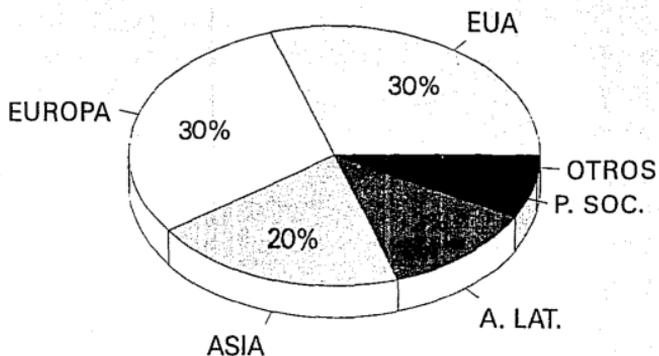
PRODUCCION MUNDIAL DE AUTOMOVILES POR REGIONES

1959



TOTAL 13.8 MILLONES DE VEHICULOS

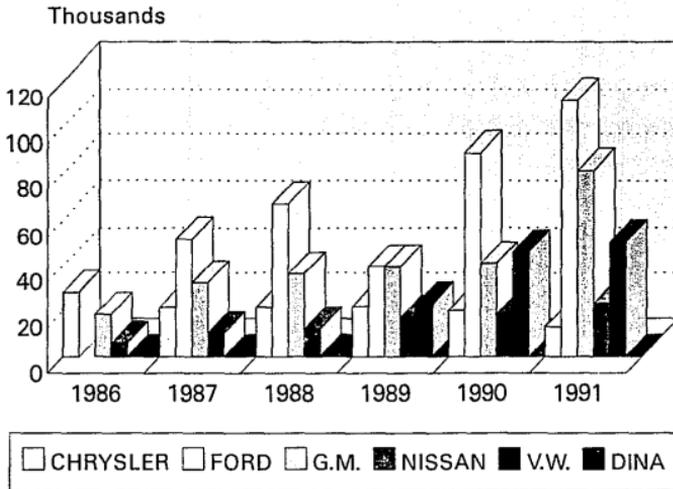
PRODUCCION MUNDIAL DE AUTOMOVILES POR REGIONES 1991



TOTAL 44.1 MILLONES DE VEHICULOS

EXPORTACION ANUAL POR EMPRESAS

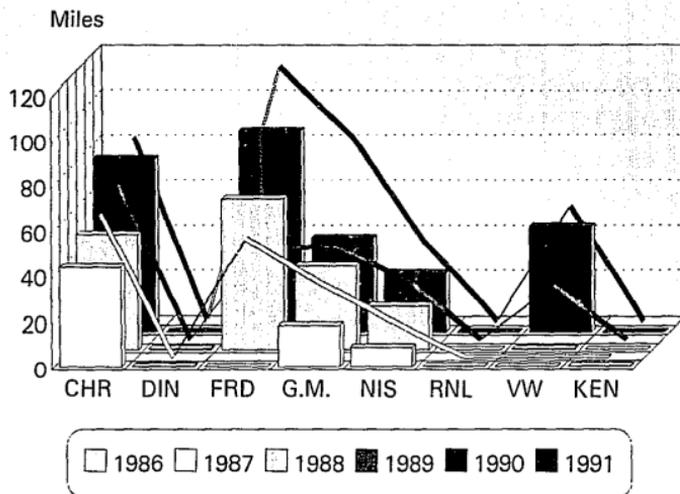
MODELOS 1986-1991



CAMIONES

EXPORTACION ANUAL POR EMPRESAS

MODELO 1986-1991
PASAJEROS/COMERCIALES



EXPORTACION ANUAL POR EMPRESAS

MODELO 1986-1991

PASAJEROS

1986	15,499	0	18,672	5,965	80
1987	41,037	51,773	32,272	10,325	74
1988	28,495	66,361	36,389	12,319	436
1989	45,643	39,580	39,536	17,228	23,057
1990	55,355	88,604	40,993	18,737	46,232
1991	67,805	111,983	812,313	23,298	50,432

EXPORTACION ANUAL POR EMPRESAS

MODELO 1986-1991
COMERCIALES

1986	28,190	182	0	3,159	4	351	327
1987	21,774	0	0	5,782	11	25	0
1988	21,897	0	117	6,552	37	544	0
1989	22,197	0	840	7,905	8	4	1
1990	20,369	0	0	6,564	5	0	10
1991	13,075	0	0	10,756	81	0	5

EXPORTACION ANUAL POR EMPRESAS

MODELO 1986-1991
PASAJEROS/COMERCIALES

1986	43,689	351	0	18,672	9,124	182	84	327
1987	62,811	25	51,773	32,272	16,107	0	85	0
1988	50,392	544	66,361	36,506	18,871	0	473	0
1989	67,841	4	39,580	40,376	25,133	0	23,065	1
1990	75,724	0	88,604	40,933	25,301	0	46,237	0
1991	80,881	0	111,983	81,231	34,054	0	50,513	0

CAPITULO 3

"LOS PRODUCTOS NO AUTOMOTRICES"

3.1 LINEAMIENTOS AL DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

- Problemática Actual del Sector Automotriz.
- Déficit de Divisas.
- Insuficiente incorporación de partes Nacionales.
- Precios superiores a los internacionales.
- Características de los vehículos producidos en México.
- Elevados Estímulos Fiscales.
- Excesivo número de líneas y modelos.
- Medidas adoptadas a corto plazo.
- Medidas para la racionalización de la Industria Automotriz.

3.2 DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

3.3 ACUERDO QUE ESTABLECE LAS REGLAS DE APLICACION DEL DECRETO PARA EL FOMENTO Y MODERNIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

3.4 ORGANISMOS CREADOS PARA EL APOYO DE LAS EXPORTACIONES AUTOMOTRICES.

- FICORCA.
- FOMEX.
- PITEX.

3.5 LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS NO AUTOMOTRICES.

- Antecedentes.
- Mecánica de las Exportaciones No Automotrices.
- Caso práctico.

3.1 LINEAMIENTOS AL DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

PROBLEMATICA ACTUAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

A partir del primer decreto para el fomento de la industria automotriz en 1962, se inició el proceso de desarrollo de esta rama que ha permitido establecer numerosas plantas terminales productoras de automóviles, camiones y autobuses, así como una importante industria nacional fabricante de autopartes.

Durante el gobierno de Miguel de la Madrid, ésta rama tuvo un crecimiento sustancial como consecuencia de un nuevo decreto de fomento y el auge que experimentó el mercado mexicano, las inversiones totales en activos fijos de este sector pasaron de 34 mil millones de pesos en 1977 a 158 mil millones en 1982 (a precios de 1980), y en 1992 la sola planta de Nissan de vehículos tuvo un costo aproximado a los 500 mil millones de pesos, ya que va a ser automatizada en el 70% de sus procesos y la infraestructura instalada será la más moderna de Latinoamérica.

De dichas inversiones el 63% correspondió a la industria terminal y el resto a la industria de autopartes, el volumen de empleos a su vez, se incrementó de 91 mil personas en 1977 a 160 mil en 1981; descendiendo a 130 mil en 1982, como consecuencia de la contracción del mercado, así mismo, para 1990, se ha incrementado considerablemente a casi el 60% de personal empleado de confianza y el obrero, aun con los recortes de personal que han sufrido algunas automotrices.

Los logros a la fecha son indudablemente importantes, sin embargo, existen algunos problemas de origen y otros que fueron surgiendo a través del tiempo que a la fecha no han podido todavía superarse.

Los principales son los siguientes:

DEFICIT DE DIVISAS

Tradicionalmente el sector automotriz ha sido deficitario en sus flujos de divisas y en particular en su balanza comercial. Ello ha llevado a las anteriores administraciones a establecer dentro de los decretos diversas disposiciones tendientes a promover la sustitución de importaciones de partes y componentes y a impulsar las exportaciones.

El esquema de 1977, exige a las empresas tener un presupuesto de divisas equilibrado, sin embargo, el

crecimiento de la demanda de automóviles y camiones fue tan acelerado entre 1978 y 1981 y la industria estaba tan poco preparada para ese mercado en términos de capacidad instalada, que no sólo tuvieron que hacerse importaciones de partes y componentes sin precedentes, sino que incluso hubo años en que tuvieron que importarse tractocamiones terminados, por otro lado, las exportaciones no crecieron a los niveles esperados, tanto por la contracción de los mercados extranjeros, como por la falta de competitividad de nuestra producción.

Bajo estas circunstancias, la balanza comercial de la rama se fue deteriorando cada vez mas, de tal manera que para 1981 el sector automotriz llegó a representar el 58% de déficit comercial total del país, lo que hizo inevitable tomar medidas drásticas para el año modelo 1982. Del mismo modo, los años posteriores no han sido lechos de rosas, en virtud de que se han dado los casos de la desaparición del mercado nacional de 2 marcas Renault (1986) y VAM (1985), aún así ha existido la confianza en nuestro país y estamos en espera de que para 1994, Mercedes Benz comience el ensamble de sus primeros vehículos para pasajeros, combinando con la fabricación de sus camiones pesados, el desarrollo de la Industria Automotriz, se ha perfilado en la década de los 90's, en virtud de que la calidad del producto mexicano se ha incrementado notablemente.

INSUFICIENTE INCORPORACION DE PARTES NACIONALES

A partir del primer decreto de 1962, las distintas administraciones se esforzaron por promover la integración nacional de los vehículos, con el fin de que los automóviles y camiones, que anteriormente se ensamblaban en México, fueran incorporando un mayor valor agregado nacional, con partes y componentes fabricados en México.

Estos esfuerzos de sustitución de importaciones se vieron apoyados en un mercado creciente, así como por algunos logros importantes, estandarización de algunas partes y componentes, que al ser utilizados en común por varias empresas resultarán susceptibles de fabricarse en nuestro país.

El decreto de 1977, exigió un grado mínimo de 50% de partes nacionales a las empresas automotrices, ello dio lugar a mayores grados de integración nacional en los vehículos y, particularmente a importantes inversiones en plantas productoras de motores, que no solamente están permitiendo abastecer el mercado interno, sino también exportar en forma significativa. Igualmente para el decreto de 1983, se exige un grado mínimo de

65% de integración, eliminación de los motores de 8 cilindros, y dejar abierto el camino a FAMSA, (ahora Mercedes Benz) para que se exploté la fabricación de los camiones pesados hasta 1993, que se permite a las demás armadoras (Ford, Chrysler, G.M.) a participar en este segmento.

Sin embargo, puede decirse que el proceso de sustitución de importaciones, no se justifica en nuestro país en razón de los bajos volúmenes de producción.

PRECIOS SUPERIORES A LOS INTERNACIONALES

Desde el inicio de la industria automotriz nacional, los precios de los vehículos terminados y de sus partes han sido, salvo algunas excepciones, considerablemente más elevadas que los de esos mismos productos en el extranjero. Dependiendo del tipo de vehículo o de autoparte, el producto nacional ha llegado a ser de un 50% más alto que su equivalente extranjero. (Un ejemplo sería el impuesto ISAN).

Esta falta de competitividad de la producción nacional, además de propiciar la importación ilegal, particularmente en los estados fronterizos, lesiona el interés del consumidor nacional.

CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHICULOS PRODUCIDOS EN MEXICO

Durante las dos últimas décadas la industria automotriz en nuestro país, ha venido fabricando los vehículos de acuerdo con patrones de producción prevalentes a nivel internacional, ello debido a la interdependencia de los mercados de vehículos y sus componentes sin embargo, existen ciertas necesidades específicas de transporte colectivo de pasajeros y mercancías que permanecen insatisfechas.

Los automóviles como se producen en el país, por lo general no son los más convenientes en cuanto a tamaño, rendimiento de combustible y estandarización que el país requiere. Además, es frecuente su venta con accesorios superfluos, lo que redundará en precios más altos en perjuicio del consumidor.

Debido a los decretos de Racionalización de la Industria Automotriz, se logró que se incrementara el número de unidades de fabricación austeras (25% del total de la producción anual) y la llegada del auto popular. (VW Sedan).

ELEVADOS ESTIMULOS FISCALES

Las grandes inversiones de la industria automotriz fueron realizadas durante largo tiempo con el apoyo de estímulos elevados que significaron un sacrificio fiscal también elevado. Si bien ésta situación pudo haberse justificado en el pasado, en la actualidad se considera que existen instrumentos mas efectivos y menos costosos que pueden propiciar los niveles deseables de inversión, empleo o integración del sector.

EXCESIVO NUMERO DE LINEAS Y MODELOS

La razón de fondo por la cual no ha sido posible a la fecha alcanzar los objetivos de autosuficiencia en divisas, integración nacional y precios en los vehículos, hay que buscarla en la estructura misma de la industria.

Desde sus inicios, el desarrollo de este sector tuvo lugar a través de un excesivo número de empresas y de líneas de vehículos y modelos, el paso del ensamble a la fabricación no condujo, desafortunadamente, a la racionalización de producción, como ocurrió en otros países.

Por ello, a pesar de los notables logros en materia de estandarización de algunos componentes, no fue posible por lo general obtener las economías de escala que son fundamentales para alcanzar niveles internacionales de competitividad, que repercuten en beneficio del consumidor nacional y de las exportaciones.

El crecimiento del mercado nacional a través de los años no ayudó a superar este problema. Esto fue obvio en el período 1987-1991, en 1987 las siete empresas fabricantes de automóviles tenían 15 líneas con 36 modelos diferentes; para 1991 fabricaban 19 líneas con 47 modelos distintos.

El problema de este patrón de producción es que ha conducido a que en una industria caracterizada por las economías de escala donde Japón, Estados Unidos y los principales países europeos producen entre 100 y 150 unidades por línea.

Frente a esta situación conviene destacar que en 1989, Brasil producía 45 mil unidades en promedio por línea, cifra que se acerca al nivel mínimo deseable para lograr economías de escala suficientes, y que en otro país en desarrollo como Corea del Sur, fabrica mas de 100 mil unidades por línea.

MEDIDAS ADOPTADAS A CORTO PLAZO

Durante los últimos 18 meses se han adoptado diversas medidas dirigidas a superar algunos de los problemas antes señalados limitando las importaciones de la industria e induciendo a las empresas a exportar, durante 1993, por lo tanto, las empresas de la industria automotriz terminal deberán registrar un equilibrio en su presupuesto de divisas.

Ello ha sido posible en buena medida por la contracción del mercado interno. Sin embargo, una vez que se inicie la recuperación de la demanda, los problemas de las divisas volverán a presentarse a menos que se modifique la estructura del sector.

MEDIDAS PARA LA RACIONALIZACION DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Considerando la experiencia resumida anteriormente, se decidió adoptar las siguientes medidas para reorientar este sector industrial de acuerdo con las circunstancias económicas y los objetivos establecidos en el plan nacional de desarrollo.

1. 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 4 años (1983 a 1987), el número de líneas y 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% (del porcentaje original) 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 a diesel. (FAMSА, DINA, TRAILERS DE MONTERREY, etc).

3.2 DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Por lo que toca a la balanza comercial de divisas, el decreto establece un presupuesto de divisas mediante el cual a partir del año modelo 1984, las empresas fabricantes de automóviles deberán operar sobre la base de un equilibrio en su balanza de pagos, incluyendo las empresas de la industria de autopartes que son proveedoras de equipo original. Esta disposición incluye a las seis empresas fabricantes de automóviles y a los fabricantes de camiones y autobuses, así como alrededor de 270 empresas de autopartes las que en conjunto, constituyen el grueso de la industria automotriz del país.

Excepcionalmente durante 1984 y 1985, las empresas terminales podrán compensar hasta un 20% de sus gastos en divisas con exportaciones de Productos No Automotrices, siempre que se trate 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 materias primas 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, solo podrá autorizar para el año modelo 1984, la fabricación de hasta tres líneas de automóviles (una línea se define como los automóviles que tengan 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 o 5 puertas que se deriven de una misma línea).

Para los años modelo 1985 y 1986, solo se producirán hasta dos líneas y cinco modelos, a partir de 1987 se podrá 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 mas del 50% de la producción o su equivalente en material de ensamble.

Lo anterior, está basado en el hecho de que conforme a los pronósticos del mercado de automóviles en México para el resto de la década de los 80's, y comienzo de la década de los 90's, no se justifica el mantener las líneas y modelos que actualmente existen, se pretende que las empresas de la industria terminal aumenten gradualmente sus volúmenes de producción por línea hasta alcanzar niveles de escala internacional.

Para 1987, se previó una demanda de automóviles de alrededor de 300 mil unidades, por lo que cada una de las empresas automotrices produciría 50 mil unidades en promedio, cantidad que esta considerada competitiva a nivel internacional. Ello permitiría estandarizar partes y componentes automotrices y obtener en general, los beneficios que ofrecen las economías a escala, a fin de consolidar la integración alcanzada en la producción de vehículos e incrementarla mediante una sustitución eficiente de importaciones fortaleciendo así a la industria nacional de autopartes.

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 del 10% promedio para las unidades de carga y transporte de personas. Los aumentos están estipulados de manera gradual, para que en 1987 los automóviles tuvieran un contenido nacional de 60% y los camiones, tractocamiones y autobuses integrales, un contenido del 80 al 90%, lo que haría posible fortalecer a la industria de autopartes que es de mayoría mexicana y contar con el tiempo suficiente para realizar las inversiones que se estimaran necesarias.

Las escalas de producción que se pretenden lograr para el mercado interno, así como la posibilidad de fabricar vehículos para la exportación, permitirán que en el mediano plazo los automóviles producidos en México alcancen niveles de calidad y se acerquen paulatinamente en precios a los internacionales, de tal manera que se obtenga un beneficio real para el consumidor nacional.

Es importante destacar que, a partir del 10. de noviembre de 1985, no se incorporaron motores de gasolina en camiones pesados destinados al mercado nacional, por otra parte, únicamente empresas de capital mayoritariamente mexicano podrán fabricar estos vehículos con motor a diesel.

De la producción total de automóviles del año modelo 1984, un mínimo de 20% fueron ser unidades austeras, a partir del año modelo 1985, se estableció un mínimo de 25% de unidades austeras respecto al total de cada una

de las empresas con el propósito de que pudiera identificarse un determinado modelo de automóvil, considerando como popular o austero en beneficio del público consumidor. Tales unidades serían vendidas por los distribuidores sin incorporarles ningún equipo opcional de lujo.

La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, determinó las piezas y equipos que se consideraron como opcionales de lujo, las cuales tendrían que ser de fabricación nacional.

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 al 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 objetivo 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 mas equilibrado del sector, así mismo establece un canal de comunicación permanente entre las autoridades y el sector empresarial.

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.

3.3 ACUERDO QUE ESTABLECE LAS REGLAS DE APLICACION DEL DECRETO PARA EL FOMENTO Y MODERNIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Para los efectos de estas reglas se entenderá por "decreto" el de Fomento y Modernización de la industria automotriz, publicado en el diario oficial de la Federación el 11 de diciembre de 1989, así mismo, se consideran las definiciones establecidas mas las siguientes precisiones:

a) Divisa.

El valor de dólar de los E.U.A. al tipo de cambio controlado de equilibrio publicado en el diario oficial para el período o fecha correspondiente.

b) Exportación de Productos automotrices.

Vehículos automotores, partes y componentes, definidos en el artículo segundo del decreto.

c) Exportación de Productos No Automotrices.

Aquellos que no provienen de una línea de ensamble automotriz. Previa autorización de la SECOFI.

c) Exportaciones Promovidas.

Exportaciones de productos automotrices fabricadas por el proveedor nacional o empresas de autopartes que se dirijan a subsidiarias de la casa matriz de la empresa terminal con la cual medie un acuerdo.

Las empresas de la industria automotriz deberán registrarse anualmente ante la secretaría al menos un mes antes del inicio del año modelo. En los casos de nuevos proyectos en el transcurso del año modelo, deberán registrarse un mes antes de iniciadas sus operaciones.

Para obtener el registro se deberán llenar los formatos que para tal efecto proporcione la Dirección General de Fomento Industrial de la Secretaría, en los cuales habrá de incluirse la siguiente información:

- Nombre de la empresa.
- Inversión actual neta en activos fijos.

Así como las siguientes proyecciones o cálculos preliminares para el ejercicio automotriz para el cual solicitan su registro:

- Personal empleado.
- Inversión en activos fijos nacionales, especificando la actividad productiva a que destinarán dichas inversiones (partes y componentes o vehículos automotores).
- Valor agregado nacional.
- Valor total de ventas de producción nacional.
- Valor total de las importaciones de vehículos, automotores e importaciones directas de partes y componentes.
- Valor de las exportaciones que planeen realizar desglosando (en el caso de empresas de autopartes), entre exportaciones promovidas y no promovidas.
- Valor del saldo de las maquiladoras a las que se refiere el artículo 9o. del decreto.

Las empresas que cuenten con superávit de divisas por operaciones anteriores al año 1991, y que deseen utilizarlo conforme a lo establecido en el artículo noveno transitorio del decreto, deberán especificar en el formato de registro, el monto de divisas que pidan autorización para utilizarse, durante el ejercicio, una vez hechas las conversiones especificadas en estas reglas.

En el caso de inversiones que desplacen a empresas de la industria de autopartes, el monto de las inversiones a que se refiere el artículo 26 del decreto es de 10 millones de dólares.

Las empresas deberán cumplir con las normas vigentes en materia de control de la contaminación, rendimiento de combustible y seguridad vehicular. La secretaría se reserva el derecho de verificar en cualquier momento, el cumplimiento de las mismas.

En vehículos de producción nacional, las empresas deberán reportar los resultados de las pruebas técnicas efectuadas para verificar el cumplimiento de las normas.

En lo referente a vehículos de importación, los importadores deberán realizar las pruebas técnicas o en su caso, contar con certificados de las casas matrices de donde procedan los vehículos, que avalen el cumplimiento de las disposiciones técnicas exigidas en nuestro país.

Si como resultado de las visitas de inspección de la Secretaría para verificar el cumplimiento de las normas vigentes se comprueba que determinado(s) vehículo(s), no cumple(n) con las normas establecidas la secretaría prohibirá la venta del tipo de vehículo de que se

trate, hasta en tanto la empresa no realice las correcciones necesarias y compruebe que ya se cumplen satisfactoriamente las normas mencionadas. Lo anterior sin perjuicio de las sanciones que procedan de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

Para todas las operaciones de Comercio Exterior, trátense de proveedores o de empresas de la industria automotriz, las exportaciones se considerarán LAB puerto de salida. Solo en caso de que los fletes y/o seguros se contraten con compañías mexicanas, su importe formará parte del valor de las exportaciones.

Así mismo, para las importaciones deberá considerarse el valor factura LAB puerto de entrada. Cuando los fletes y/o seguros se contraten con compañías mexicanas, éstas se restarán del valor de las importaciones.

Los distribuidores de vehículos nuevos en las zonas fronterizas, estarán obligados a presentar a la secretaría, las facturas de venta de vehículos de procedencia nacional a residentes de las mismas, anexando la documentación correspondiente que valide la residencia de los compradores. La Secretaría en base a éstas, calculará el monto de los permisos de importación de vehículos nuevos a ejercer, de acuerdo a los datos reportados por la industria terminal del valor agregado nacional incorporado en dichas unidades. Dicho valor será actualizado semestralmente.

Si el ajuste de la información revelara que se otorgaron en principio un número mayor de permisos que los correspondientes a la empresa, ésta asumirá el compromiso de no utilizar los permisos que rebasen el monto al que se tiene derecho, o bien se sujetarán a las sanciones que procedan (50% del valor de las importaciones en exceso que realicen).

Cuando se presente el dictamen final de los datos de las empresas de la industria terminal, deberán presentar la carta de dictamen con los datos requeridos, del despacho de auditores del que hayan adquirido sus servicios y, una carta de los proveedores en donde especifiquen el total de sus importaciones-exportaciones, certificando que los datos son verídicos y respaldados por despacho de auditores (especificando nombres del despacho y número de registro del mismo).

Los despachos de auditores serán autorizados por la SECOFI.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

3.4 ORGANISMOS CREADOS PARA EL APOYO DE LAS EXPORTACIONES AUTOMOTRICES

Como consecuencia de la situación económica del país, a raíz de la nacionalización de la "banca privada", a fines de 1981, el gobierno de la República Mexicana, enfocó sus esfuerzos a:

- EVITAR FUGAS DE CAPITAL
- SUSTITUIR IMPORTACIONES PARA BUSCAR EQUILIBRIO DE LA BALANZA COMERCIAL
- FORMAR UN FIDEICOMISO PARA CUBRIR LOS RIESGOS CAMBIARIOS
- ESTABLECER UN CONTROL DE CAMBIOS CON EL OBJETO DE COORDINAR TODOS Y CADA UNO DE LOS PLANTEAMIENTOS ACORDADOS EN MATERIA DE COMERCIO INTERNACIONAL.

La toma de esta acción fue prácticamente condicionada por el FMI (Fondo Monetario Internacional), para que México pudiera seguir gozando de los créditos procedentes de los principales bancos acreedores de México, ya que con dichos créditos, se pretendía reactivar la economía interna y, alcanzar un mejor crecimiento económico interno bruto, y así evitar la moratoria de pago que hubiera provocado un desequilibrio total con repercusiones casi catastróficas en nuestro comercio exterior.

Sin dejar de considerar lo que representó la caída de los precios del petróleo en el mercado internacional. Aunado a esta situación, México al no tener una infraestructura exportadora y solamente contar con el ingreso estable de divisas generadas por la exportación de petróleo y sus derivados, se vio en la necesidad de crear mecanismos que vinieran a impulsar las exportaciones de productos mexicanos, con el fin de sustituir a aquellas divisas que dejarán de ingresar al país. En forma paralela, se implementaron mecanismos con carácter regulatorio para evitar el endeudamiento de los importadores mexicanos, que en última instancia pudiera tener un efecto negativo sobre la balanza comercial del país, ya que sería el Gobierno Mexicano quien tuviera que responder ante el acreedor extranjero por el pago de su adeudo.

F I C O R C A

(Fideicomiso de Cobertura y Riesgo Cambiario)

Aplicable a aquellas empresas importadoras, de un bien manufacturero, como un bien de servicio.

A)

La mayoría de las compañías importadoras que requieren de divisas para pagar sus conceptos traídos de un mercado exterior que por precio y calidad no encuentren en México, y en otros casos por ser compañías llamadas "Industrias Terminal". (Empresas Transnacionales de Integración Vertical).

Al inicio del control de cambios, el gobierno mexicano, estructuró el Fideicomiso de Cobertura de Riesgo Cambiario, para así cubrir, como su nombre lo indica el riesgo cambiario resultante de la fecha de contratación del compromiso contra el deslizamiento de peso/dólar a la fecha de liquidación de la deuda.

Así mismo, se pretendía que para poder importar se registrará el importador de dicho Fideicomiso y, de esta forma registrar su deuda ante el gobierno mexicano, llámese Banco de México y Autoridades Hacendarias, para que se diera seguimiento al cumplimiento de lo que establecía el control de cambios y que es:

1.1

Evitar fuga de divisas.

2.2

Evitar el endeudamiento del gobierno federal, quien a resumidas cuentas será quien tenga que proporcionar divisas a los importadores mexicanos para el pago de su deuda.

3.3

Negociar en forma preferencial los intereses por concepto de financiamientos o préstamos directos por medio de la tasa LIBOR (London Interbank Offering Rate). Y lo mas importante, equilibrar la balanza comercial de la industria automotriz.

El equilibrio de la balanza comercial tiene como parámetro lo que se llama déficit y superávit, y que contablemente se define como pérdida y ganancia, al respecto comentaré que dentro del comercio internacional y pensando desde un punto de vista macroeconómico existen empresas transnacionales que dependen, conforme a su constitución y políticas regulatorias administrativas a nivel gubernamental, el

equilibrar su balanza comercial y que en este caso llamaremos balanza de divisas, siendo este el caso de las automotrices, toda vez que se ha definido su perfil como empresas transnacionales.

Desde 1983, el gobierno de la República ha autorizado a empresas de la industria terminal automotriz, a promover las exportaciones de productos no automotrices, con el principal objeto de generar sus propias divisas.

F O M E X**(Fondo para el Fomento de Productos Manufacturados)**

El Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., en su calidad de Fiduciario del Fondo para el Fomento de las Exportaciones de Productos Manufacturados, FOMEX, de acuerdo con la política del Gobierno Federal en materia de exportaciones, decidió reforzar dentro de sus mecanismos de apoyo financiero al comercio exterior, el programa destinado a apoyar a la Industria Automotriz Terminal, y la Industria Nacional de Autopartes.

Al amparo de este programa se han venido apoyando a todas aquellas empresas establecidas en el país, cuya producción sea exportable. A la Industria Terminal Automotriz se le ha apoyado en las operaciones de venta que efectúa a mercados distintos al de origen de la tecnología y/o capital y conforme al Programa PROFIDE, en las importaciones que realiza de insumos, partes y componentes que requiere para llevar a cabo la producción de bienes exportables.

Por su parte, a la Industria Nacional de Autopartes se le ha venido apoyando en las operaciones de exportación que realiza directamente, de acuerdo con los Programas de Exportación, Pre-exportación (cuando la empresa cuenta con capital social mayoritario de origen mexicano) y, PROFIDE. Así mismo, se ha venido apoyando de manera experimental a este sector cuando realiza exportaciones indirectas a través de los Programas de Pre-exportación y PROFIDE.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL**A. Apoyo a la Exportación.****1) Empresas Elegibles:**

Serán empresas elegibles todas aquellas establecidas en el país, cuya producción sea exportable.

2) Destino del Financiamiento:

Apoyar la venta a plazo de automóviles terminados con un grado de integración nacional mínimo del 30% y de camiones con un grado de integración nacional mínimo del 40%, tanto de líneas básicas como adicionales. Así mismo, apoyar la venta a plazo de auto-partes que tengan un grado de integración nacional mínimo del 30% en 1986 y de un 40% en 1987, producidos por la propia industria terminal y adicionalmente la exportación de auto-partes que no sean manufacturadas por ellos con destino al mercado

de repuestos (refacciones), en estos casos deberán contar con la autorización de la SECOFI. El apoyo se otorgará cuando dichas ventas se canalicen a mercados distintos al de origen de la tecnología y/o del capital.

3) Monto:

Se podrá financiar hasta el 100% del valor agregado (precio de venta menos el componente importado) del valor total de la factura, si el plazo es hasta de un año fecha de embarque. Para plazos mayores de un año, el financiamiento no excederá del 85% del valor de factura.

4) Plazo:

Los plazos se fijarán en función del tipo de los bienes a exportar, pudiendo llegar hasta 5 años, de acuerdo a las condiciones internacionales.

5) Tasa de interés:

Las vigentes en el Programa de Exportación de FOMEX, mismas que se establecen en función al plazo del crédito y al país de destino.

6) Moneda:

Las operaciones a que se refiere este Programa se financiarán en DLS.EUA. ó cualquier otra divisa aceptable para FOMEX.

7) Mecanismo de Fondeo:

Preferentemente se utilizarán recursos del intermediario financiero del exterior y, cuando ello no sea posible, se utilizarán recursos de FOMEX.

8) Mecanismo de Disposiciones:

Los mecanismos de disposiciones que podrán utilizarse serán los siguientes:

- a) Aceptación bancaria;
- b) Crédito documentario;
- c) Cuenta abierta;
- d) Recuperación de cartera.

9) Otros:

Las empresas que quieran participar en este mecanismo financiero, deberán presentar un programa de exportación de cuando menos dos años.

- B) Apoyo para la importación de insumos, partes y componentes
(Programa PROFIDE).

1) Empresas Elegibles:

Serán empresas elegibles todas aquellas establecidas en el país, que realicen actividades de exportación.

2) Destino del Financiamiento:

Apoyar la importación de insumos, partes y componentes que requiera la industria terminal.

3) Monto:

Se podrá financiar hasta el 100% de los componentes importados de acuerdo a lo que se establece en el Programa PROFIDE.

4) Plazo:

Este podrá ser de hasta 360 días.

5) Tasa de interés:

a) Al usuario final:

Aceptación bancaria a 180 días en el mercado de Nueva York + 1% pagadero por anticipado ó + 1.65% pagadero al vencimiento.

b) Al intermediario financiero:

Aceptación bancaria a 180 días en el mercado de Nueva York pagadero por anticipo ó - 0.35% pagadero al vencimiento.

6) Moneda:

Las operaciones a que se refiere este Programa se financiarán en DLS.EUA.

**INDUSTRIA NACIONAL DE AUTO - PARTES
(EXPORTACIONES DIRECTAS)**

A) Apoyo a la Exportación

1) Empresas Elegibles:

Serán elegibles todas aquellas establecidas en el país, cuya producción sea exportable.

2) Destino del Financiamiento:

Apoyar la venta a plazo de auto-partes con un grado de integración nacional mínimo del 30% en 1986 y de un 40% en 1987.

3) Monto:

a) Hasta el 100% del valor factura cuando el grado de integración nacional del producto sea superior al 50%.

b) Se podrá financiar hasta el 100% del valor agregado (precio venta menos contenido importado) del valor de factura en aquellos productos que tengan un grado de integración nacional menor al 50%.

4) Plazo:

El plazo podrá ser de hasta 180 días fecha de embarque, pudiendo ajustarse a las condiciones internacionales.

5) Tasa de Interés:

Las vigentes en el Programa de Exportación de FOMEX, mismas que se establecen en función al plazo del crédito y al país de destino.

6) Moneda:

Las operaciones a que se refiere este Programa se financiarán en DLS.EUA. o cualquier otra divisa aceptable para FOMEX.

7) Mecanismo de Fondeo:

Preferentemente se utilizarán recursos del intermediario financiero del exterior y, cuando ello no sea posible, se utilizarán recursos de FOMEX.

8) Mecanismos de Disposiciones:

Los mecanismos de disposiciones que podrán utilizarse serán las siguientes:

- a) Aceptación Bancaria;
- b) Crédito documentario;
- c) Cuenta abierta;
- d) Recuperación de cartera.

9) Otros:

Las empresas que quieran participar en este mecanismo financiero, deberán presentar un Programa de Exportación de cuando menos 2 años.

B) Apoyo a la Preexportación (Contenido Nacional).

1) Empresas Elegibles:

Serán empresas elegibles todas aquellas establecidas en el país que cuenten con un capital social mexicano mínimo del 60%, de acuerdo a lo establecido en la Ley para promover la inversión mexicana y regular la inversión extranjera.

2) Destino del Financiamiento:

Apoyar con capital de trabajo la producción exportable de origen nacional.

3) Monto:

Se podrá financiar hasta el 70% de la parte mexicana del valor LAB planta de los pedidos en firme de compradores extranjeros o del paquete mensual de ventas al exterior. En caso de tener programa de exportación registrado en el Banco Nacional de Comercio Exterior, dicho monto podrá incrementarse hasta el 85%.

Como otra alternativa, la empresa podrá optar por el financiamiento para el 100% de la parte mexicana en el costo directo de fabricación.

Las autopartes a financiar deberán tener un grado de integración nacional mínimo del 30% en 1986 y de un 40% en 1987.

4) Plazo:

Los plazos se fijarán en función del ciclo productivo del bien respectivo.

5) Tasa de Interés:

La vigente en el Programa de Preexportación de FOMEX.

6) Moneda:

Moneda Nacional.

7) Mecanismo de disposiciones:

Los mecanismos de disposiciones que podrán utilizarse serán los siguientes:

- a) Pedidos;
- b) Paquete mensual.

8) Otros:

Las empresas que quieran participar en este mecanismo, deberán presentar un programa de exportación de cuando menos 2 años.

C) Apoyo para la Importación de Insumos, partes y componentes

(Programa PROFIDE)

1) Empresas Elegibles:

Serán empresas elegibles todas aquellas establecidas en el país, que realice actividades de exportación.

2) Destino del Financiamiento:

Apoyar la importación de insumos, partes y componentes que requiera la industria nacional de autopartes.

3) Monto:

Se podrá financiar hasta el 100% de los componentes importados de acuerdo a lo que se establece en el Programa PROFIDE.

4) Plazo:

Este podrá ser de hasta 360 días.

5) Tasa de Interés:

a) Al usuario final:

Aceptación bancaria a 180 días en el mercado de Nueva York + 1% pagadero por anticipado ó + 1.65% pagadero al vencimiento.

b) Al intermediario financiero:

Aceptación bancaria a 180 días en el mercado de Nueva York - 1% pagadero por anticipado ó - 0.35% pagadero al vencimiento.

6) Moneda:

Las operaciones a que se refiere este Programa se financiarán en DLS.EUA.

(P I T E X)

**(Programas de Importación Temporal para Producir
Productos de Exportación)**

El régimen aduanero de Importación se establece en la Ley Aduanera y su reglamento, permitiendo a los importadores la introducción al país de mercancías de procedencia extranjera sin el pago de los impuestos al comercio exterior, autorizándose plazos de permanencia en el país en los cuales se deberá cumplir la finalidad específica, para lo cual se autorice dicho régimen.

Las modalidades que contempla este régimen, según el uso a que se destinen las mercancías, son:

1. Importación temporal para transformación, elaboración o reparación.
2. Importación definitiva para transformación, elaboración o reparación.

En ambos casos, la Dirección General de Aduanas, podrá autorizar que personas distintas al importador efectúen los procesos o retorno de las mercancías, a condición de que él primero continúe siendo responsable de las obligaciones derivadas de la Importación.

La garantía del interés fiscal podrá realizarse en cualquiera de las siguientes formas:

- a) Depósito en dinero en las instituciones de crédito autorizadas para tal efecto.
- b) Prenda o hipoteca.
- c) Fianza otorgada por institución autorizada, la que no gozará de los beneficios de orden o exclusión.
- d) Obligación solidaria asumida por terceros que comprueba su idoneidad y solvencia.
- e) Embargo por la vía administrativa.

Este régimen facilita a los industriales el acceso a mercados internacionales utilizando insumos del exterior para la elaboración de sus mercancías

destinadas a la Exportación.

En lo relativo a los plazos de permanencia, en el país se otorgan inicialmente por seis meses sin exceder de un plazo de dos años, según la finalidad para lo cual se importen las mercancías.

GENERALIDADES

Con la finalidad de fortalecer y desarrollar empresas que realicen actividades de Exportación, el 9 de mayo de 1985, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el decreto que establece programas de Importación temporal para producir artículos de Exportación - PITEX -, mismos que ofrecen al importador ventajas adicionales la sistema tradicional de importaciones temporales para Exportación.

Los exportadores, directos e indirectos, que realicen ventas anuales en los mercados internacionales por un valor superior a un millón de dólares o que facturen dichas ventas por más de un 10% o 30% del valor de sus ventas totales, podrán obtener un Pitex, no importando su localización industrial, estructura de capital o grado de integración nacional.

Así entonces, las empresas - ya sea por planta, división o línea de producción - tendrán derecho a importar, sin el pago de los impuestos al comercio exterior, materias primas e insumos; envases y empaques; combustibles, lubricantes, materias auxiliares, refacciones y otros bienes que utilicen en la producción de sus mercancías de Exportación, de hecho, las empresas tienen las condiciones necesarias para operar como maquiladoras sin por esto estar sujetas al régimen de la industria maquiladora.

Los plazos de permanencia en el país de las mercancías importadas vía PITEX, serán en base a lo siguiente:

A.

Materias primas e insumos: un año, prorrogable por un año mas.

B.

Envases y empaques: un año prorrogable por un año mas.

C.

Combustibles, lubricantes, materiales, refacciones y otros bienes que intervengan en el proceso de producción o transformación, será considerados como mermas y no requerirán acreditar su retorno al extranjero.

D.

Maquinaria, equipo, instrumentos, herramental y moldes, podrán permanecer en el país por el tiempo que se establezca en los programas, los cuales tienen una vigencia de 3 años prorrogables indefinidamente, en tanto se cumplan las condiciones establecidas en los mismos.

Este último inciso, es de trascendental importancia para el desarrollo industrial del país, ya que conlleva a las siguientes consideraciones:

1.

Permite a las empresas renovar bienes de capital de acuerdo a las innovaciones tecnológicas, manteniéndose de esta forma la competitividad de sus productos de Exportación.

2.

Como contra partida a lo anterior, al permitir el PITEX la Importación de maquinaria y equipos usados (de segunda y tercera mano), se corre el riesgo de que las empresas continúen traspasando al país bienes que son obsoletos a las industrias de los países desarrollados. Como consecuencia, el seguir edificando nuestro aparato industrial con equipos chatarra, lejos de fortalecer nuestra participación en los mercados internacionales simplemente nos dejará en la actual posición de Exportación "coyuntural".

VENTAJAS DEL PITEX

1.

Se otorga tanto a exportadores directos como a indirectos.

2.

Su autorización exime al beneficiario de la obtención de cualesquier otro permiso (salvo para aquellos bienes relacionados con la seguridad nacional, de sanidad o fitopecuarios).

3.

En cualquier momento se puede solicitar su modificación, de acuerdo a las necesidades del exportador.

4.

Los programas, autorizan de inmediato los porcentajes de mermas y desperdicios. Este beneficio, evita la comprobación y trámites adicionales que se sujetan las importaciones temporales tradicionales.

5.

Las fianzas para garantizar el interés fiscal han sido eliminadas (a partir de febrero de 1988). Independientemente de los costos que las fianzas representaban para los importadores, la eliminación de las mismas obliga al importador a tener un estricto control de sus operaciones de Comercio Exterior.

6.

Las empresas podrán suscribir un PITEK de acuerdo a "X" línea de producción, división o planta, lo cual permite operar con los beneficios del mismo en áreas en que las empresas tengan mayor competitividad en el exterior.

7.

Hasta un 30% del valor de sus exportaciones podrá ser autorizado para su venta en el mercado nacional, previo pago de los impuestos de Importación correspondientes a las mercancías extranjeras incorporadas.

Podríamos decir que este punto es de beneficio para el consumidor local, ya que estaría en posición de adquirir artículos de "calidad de Exportación".

8.

La Industria maquiladora podrá acogerse a operar estos programas, previa renuncia a los beneficios del acuerdo que establece su operación.

9.

Las empresas que cuenten con PITEK, podrán seguir gozando de su derecho a la obtención de estímulos para el fomento del empleo e inversión en actividades prioritarias y de desarrollo regional (en este caso si de acuerdo a su grado de integración de capital).

10.

El PITEK, automáticamente da derecho a la obtención de divisas al tipo de cambio controlado para el pago de las mercancías importadas a su amparo, como consecuencia las exportaciones se sujetarán a las disposiciones del control de cambios.

11.

Al no establecer requisitos en cuanto a la propiedad de las mercancías importadas, se propicia la operación de empresas "maquiladoras", sin exigir los requisitos de formación y operación de aquellas creadas como tal.

12.

La maquinaria y equipo que se importe al amparo de este programa no se contrapone a la depreciación acelerada de la Ley del impuesto sobre la renta.

En caso de que la mercancía se cambie de régimen de Importación temporal a Importación definitiva, se considerará una tasa de depreciación a efecto de bajar la tasa gravable para la aplicación de los impuestos de Importación, los cuales se determinarán a la tasa vigente del cambio de régimen.

**PROGRAMAS DE IMPORTACION TEMPORAL PARA PRODUCIR
ARTICULOS DE EXPORTACION
(ANEXO 1)**

PROGRAMAS AUTORIZADOS	No.	COMPARACION CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR
-----	---	-----
1988	85	- 0 -
1989	149	16.85 %
1990	239	60.40 %
T O T A L	473	

FUENTE: DEPARTAMENTO DE PROGRAMAS DE IMPORTACION TEMPORAL. DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS AL COMERCIO EXTERIOR. SECOFI. 1990.

**PROGRAMAS DE EXPORTACION TEMPORAL PARA PRODUCIR
ARTICULOS DE EXPORTACION
(ANEXO 2)**

PROGRAMAS AUTORIZADOS DE
ENERO A JULIO DE 1990:

73
(MILES DE DOLARES)

VALOR DE LAS EXPORTACIONES 278,450
VALOR DE LAS IMPORTACIONES 76,713

CATEGORIA:		PARTICIPACION EN LAS IMPORTACIONES:
I. MATERIA PRIMAS.	53,383	69.59%
II. ENVASES Y EMPAQUES.	2,607	3.40%
III. COMBUSTIBLES Y LUBRI- CANTES.	3,390	4.42%
IV. MAQUINARIA.	16,349	21.31%
V. EQUIPOS DE INVESTIGA- CION.	984	1.28%

		100.00%
		(76,713 MD)

BALANZA COMERCIAL DE LOS PROGRAMAS PARA EL PERIODO
ENERO/JULIO DE 1990: + 72.45%

FUENTE: DEPARTAMENTO DE PROGRAMAS DE IMPORTACION
TEMPORAL DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS AL
COMERCIO EXTERIOR SECOFI. 1990.

PROGRAMAS DE IMPORTACION TEMPORAL PARA PRODUCIR
ARTICULOS DE EXPORTACION AUTORIZADOS EN ENERO - JULIO
DE 1990
(MILES DE DOLARES)

	ENERO JULIO	JULIO	T O T A L
	-----	-----	-----
PROGRAMAS AUTORIZADOS.	66	7	73
VALOR DE EXPORTACIONES.	237,307	41,143	278,450
VALOR DE IMPORTACIONES.	68,624	8,089	76,713
CATEGORIA I (MATERIAS PRIMAS).	47,466	5,917	53,383
CATEGORIA II (ENVASES Y EMPAQUES).	2,606	1	2,607
CATEGORIA III (COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES).	3,226	164	3,390
CATEGORIA IV (MAQUINARIA).	14,494	1,855	16,349
CATEGORIA V (EQUIPOS DE INVESTIGACION Y SEGURIDAD).	832	152	984
SALDO.	168,683	33,054	201,737

FUENTE: DEPARTAMENTO DE PROGRAMAS DE IMPORTACION TEMPORAL. DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS AL COMERCIO EXTERIOR. SECOFI. 1990.

**PROGRAMAS DE IMPORTACION TEMPORAL PARA PRODUCIR
ARTICULOS DE EXPORTACION AUTORIZADOS EN EL MES DE JULIO
DE 1990
(MILES DE DOLARES)**

PITEX AUT.	E M P R E S A	EXPOR- TACION	IMPOR- TACION	UBICA- CION
067	QUIMICA FLUOR, S.A. DE C.V.	5,395	1,505	QRO.
068	CELULOSA Y DERIVADOS, S.A. DE C.V.	7,443	419	CHIH.
069	BOCAR-MHI, S.A. DE C.V.	14	1,923	CHIH.
070	AUTOMAGNETO, S.A. DE C.V.	470	100	COL.
071	FINACRIL, S.A DE C.V. S.A. DE C.V.	4,308	2,782	GTO.
072	INDUSTRIAS TEGON, S.A. DE C.V.	4,847	454	GTO.
073	LUCAS ACEITES, S.A. DE C.V.	18,666	906	TAMPS.
	T O T A L	41,143	8,089	

FUENTE: DEPARTAMENTO DE PROGRAMAS DE IMPORTACION TEMPORAL. DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS AL COMERCIO EXTERIOR. SECOFI. 1990.

3.5 LAS EXPORTACIONES NO AUTOMOTRICES

ANTECEDENTES:

Como principio a este capítulo, debemos entender como producto no automotriz a aquel que no proviene de una línea de ensamble automotriz.

La idea de exportar estos productos, nace de la necesidad de dar un margen de captación de divisas a las Empresas Automotrices que han tenido déficits en sus balanzas comerciales.

Derivado del Decreto de Racionalización de la Industria Automotriz, de septiembre de 1983, el Gobierno Federal promueve las exportaciones no automotrices, mediante acuerdos confidenciales entre la armadora y la productora del producto no automotriz mediando la Secofi en estas operaciones.

Es fundamental destacar que no todas las armadoras fueron distinguidas con esta ayuda, solo las que recientemente hubiesen hecho inversiones en el país, como instalación de nuevas plantas que repercutieran en creación de empleos, por esta razón solo dos fueron beneficiadas directamente, Nissan Mexicana, .S.A. de C.V. y Volkswagen de México, S.A. de C.V..

Como parte del plan global de desarrollo del Presidente de la Madrid, se busca crear infraestructuras que traigan divisas al país. Recién el boom petrolero de México había pasado y, los resultados de una economía basada en el petróleo, demostró que no debíamos depender solo de este producto.

El marco legal de estas operaciones se basa en lo siguiente:

De acuerdo al oficio No.141-131-86-4132, fechado el 15 de septiembre de 1983, formulado por la Dirección General de la Industria Metalmeccanica y bienes de Capital, Dirección de la Industria Automotriz, y Coordinación Industrial, Subdirección de la Industria Automotriz, Departamento de la Industria Terminal de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, debido a la automotriz se autoriza a la empresa a generar divisas a través de la exportación de los productos No Automotrices, siempre que los productos sean los autorizados por el oficio y que el relacionado convenio de los productos con productores nacionales sea autorizado por dicha dependencia, previo a cualquier operación.

Estas operaciones, a su vez, se dividen en exportaciones de productos automotrices, no automotrices, y exportación de servicios. Dichas operaciones se llevan a cabo entre compañías deficitarias de divisas y compañías superavitarias de divisas, es decir, un vendedor (proveedor) y un comprador (exportador), cabe mencionar que el concepto de vendedor/comprador es debido a que los contratos se celebran domesticamente.

El primer paso sería el detectar por parte del comprador "X", su carencia en divisas para equilibrar su presupuesto, una vez que se conoce, el déficit se establece el contacto con el proveedor, quienes pueden ser agricultores diversos, maquiladores o automanufactureros, establecido el contacto con el proveedor que verifica si el producto está considerado en la lista u oficio que el gobierno a través de la Secofi, autoriza a la automotriz a exportar por medio de promociones a la exportación que la industria efectúe a través de su estructura comercializadora.

Si el producto está considerado, se procede a platicar con el proveedor quien deberá tener como principio un remanente de divisas, las cuales tendrán la función de equilibrar la balanza de divisas del exportador que las requiera.

De no estar considerado el producto, se tendrá que gestionar ante la Secofi un permiso de autorización específica que ampare el producto. Dicha gestión tendrá que ser analizada y seleccionada por un comité técnico-consultivo, el cual determinara la aprobación de la gestión solicitada (Industria Metalmeccanica). Las gestiones o autorizaciones, juegan un papel muy importante en estas operaciones, ya que de no contar con ellas, las divisas generadas por estas exportaciones no tendrán validez para ser acreditadas al presupuesto de divisas del exportador solicitante, creando así un déficit en su balanza comercial, además en caso de que se hubieran efectuado las exportaciones, la pérdida del pago de la comisión será otro agravante que significa una pérdida de dinero.

Cabe mencionar que las autorizaciones siempre tendrán validez de un año, que en los casos de la industria automotriz se consideraran como año automotriz y, que van del 1o. de Noviembre X al 31 de Octubre Y, es decir, que las operaciones que se efectúen deberán quedar comprendidas en el período antes descrito.

Se han presentado casos en que las operaciones rebasan en fecha, el periodo autorizado y por tal, las autoridades se Secofi (Auditoría), no las consideran, sin embargo, en base a experiencias obtenidas se ha

tenido la oportunidad de apelar el recurso técnico de la firma del contrato, es decir, que se plantea la situación de que el convenio se firmo en el periodo autorizado y por razones de producción y/o de fechas de llegada de buque, el embarque se efectuó extemporáneo. Pero es importante conocer que a partir de la fecha en que se contacte al proveedor, se elabore un convenio mercantil, en donde se definan responsabilidades y obligaciones de cada una de las contrapartes que firman el convenio.

Este último deberá ser presentado a las autoridades (Secofi), a efecto de que se le dé toda la formalidad que el caso requiere.

Al nacer la idea de promover los productos no automotrices, como captación de divisas, el Estado busca nivelar las balanzas comerciales de las automotrices y a su vez lograr la promoción de Exportación de productos con calidad.

Las automotrices por su capacidad de instalación y por sus aparatos administrativos, pueden tener un mejor respaldo en este tipo de operaciones, al aprovechar esta instalación de personal y alcance internacional, se logra el objetivo primario.

De acuerdo al plan global de desarrollo, la inclusión de México al GATT, el Decreto de Racionalización de la Industria Automotriz, fueron factores determinantes para que se lograra madurar la necesidad de que la Industria Automotriz fuera independiente en cuanto a divisas se refiere.

"El Decreto para la racionalización de la Industria Automotriz, indica como uno de los objetivos primordiales de esta Industria, el equilibrio en el presupuesto de divisas de las automotrices, con el fin de corregir la situación que se presentó en los años de 1980 y 1981, en que la Industria hizo mas importaciones que exportaciones, como consecuencia de la alta demanda de vehículos que se registró en el mercado interno, en los años 1983 y 1984, se comenzó a corregir este desequilibrio y las automotrices compensaron parte de sus importaciones con exportaciones principalmente de motores y otros componentes".

"La integración nacional alcanzó los niveles dispuestos en el Decreto a pesar de las serias dificultades que enfrentaron las automotrices con motivo del constante

deterioro en el tipo de cambio con respecto al dólar,
las monedas europeas y japonesas". (42)

MECANICA DE LAS EXPORTACIONES NO AUTOMOTRICES

La idea de dar facilidades a las empresas automotrices de equilibrio en su balanza comercial, obedece a que, conforme al Decreto de Racionalización de la Industria Automotriz, emitido en septiembre de 1983, en la que se buscaba que fueran autónomas en cuanto a la generación de divisas correspondiente. Para tales efectos, el Gobierno manifestó en diversas ocasiones la necesidad de que las exportaciones de productos no automotrices a través de la Industria Terminal Automotriz, fueran increméntables en los volúmenes de exportación anuales.

Esta necesidad, se hizo prioritaria como ya se mencionó, desde 1983 se otorgaban autorizaciones en forma general, sin embargo, las autorizaciones otorgadas a partir de 1986, especifican que las exportaciones deberán mantener un flujo estable de divisas y el convenio que la industria terminal en cuestión tenga a bien celebrar con el productor primario, manufactureros o prestadores de servicios, donde manifieste la compensación que la industria otorgue al proveedor y, se especifique por parte de éste la aceptación para que a las autoridades se les acredite las divisas, objetivo de las exportaciones de productos no automotrices.

El principal objeto de las exportaciones de productos no automotrices, es el que las automotrices, tengan un equilibrio en su balanza comercial (balanza de divisas), a través de autosuficiencia, en la generación de divisas; como podrá observarse el hecho de ser industria terminal implica que se tenga la necesidad de complementarlo con insumos de importación, lo cual significa una sangría muy importante para la armadora, al tener esta que desviar parte de sus fondos al pago de dichas importaciones, derivándose una fuga de divisas alta al ser mayores sus importaciones que sus exportaciones.

Esta situación llevo a que se emitieran los llamados listados "A" y "B", en los cuales se diferenciaban los productos que iban a exportarse, pero ambos llegando a un mismo fin, la cesión de divisas.

LISTA "A"

PRODUCTOS AUTOMOTRICES

Fabricados por proveedores nacionales de la armadora (exportador indirecto).

LISTA "B"

PRODUCTOS NO AUTOMOTRICES

Aquellos que no provienen de una línea de ensamble automotriz, y cesión de divisas por prestadores de servicios.

En ambos casos uno de los requisitos establecidos es que exista un superavit en su balanza comercial, para que al momento de vender (ceder) sus divisas no afecten sus respectivas balanzas.

Cabe mencionar que con la adhesión del México al Gatt (Acuerdo General Sobre Aranceles y Comercio), este tipo de operaciones se han proliferado en los siguientes puntos:

AA)

Al no permitirse subsidiar las exportaciones por parte del gobierno para no caer en prácticas comerciales desleales (Dumping), el gobierno mexicano se ha visto en la necesidad de buscar la forma de apoyar a productores y empresarios en su capacidad exportadora, a través de las exportaciones trianguladas, las cuales representan un flujo estable de divisas.

BB)

El mantener la presencia de los exportadores mexicanos en mercados internacionales con precios competitivos sin ser una carga para el gobierno.

Las operaciones trianguladas, a través de la industria terminal tiene un efecto importante dentro de la economía del país, ya que por un lado se ingresan las divisas al país y por otra se mantiene la capacidad productiva (empleos), y se goza de un prestigio exportador.

El principio que siguió la Secofi fue el siguiente:

De la revisión de los estados financieros de las automotrices en 1982, y debido a las importaciones realizadas, la balanza comercial de Nissan y VW estaban muy deterioradas, las inversiones eran altas y algunas empresas productoras (como la Unión Nacional de Productores de Cacao), estaban exportando con éxito sus productos, y se invitó a que las armadoras comprarán divisas obtenidas por exportación a un tipo de cambio preferencial sin tener que recurrir a la compra de ellas en las grandes bolsas de valores y así mismo promover productos mexicanos de calidad en otros mercados.

A algunos proveedores como Automagneto, Bosch, esta fue una puerta que se abrió al tener nuevos mercados sus productos, se incrementó su producción y a partir de 1984, estos han tenido que ampliar sus instalaciones y han logrado penetrar en mercados como Centro y Suramérica, mercados cautivos de la Industria Automotriz Mexicana.

Así mismo, al comprar las divisas a los prestadores de servicios (Navieras Mexicanas), se logra un desarrollo de la actividad marítima mexicana ya que tanto Transportación Marítima Mexicana como Tecomar, han tenido la necesidad de fletar un mayor número de buques con Bandera Mexicana, especializándose cada día mas, ya que no solo manejan cargueros convencionales, sino que actualmente han tenido que traer buques especializados Roll on/Roll off, (para transporte de automóviles) , o de maquinaria y petroleros, etc. ya que los conocimientos de embarque, el flete viene marcado en dolares americanos, la automotriz paga en pesos mexicanos, y posteriormente el saldo a favor de la naviera se lo vende a la automotriz a un tipo de cambio preferencial.

Del mismo modo, las empresas que producen algún producto manufacturado (No Automotriz), se rige bajo el mismo concepto que las anteriores.

Los grandes consorcios comercializadores han hecho su aparición, ya que han intervenido en la conclusión de exportaciones no automotrices, como ejemplo, diremos que gracias a estas operaciones, consorcios como:

SUMITOMO CORPORATION

SYROLEX

VALMI BUFFETTE, S.A. DE C.V.

CONSORCIO MEXICANO DE INDUSTRIA Y COMERCIO, S.A. DE C.V.

han tenido una exitosa aparición como parte importante en la conclusión de las operaciones de cesión de divisas.

Al ser estas comercializadoras enlace con la automotriz, se ha podido lograr en gran medida una fuerte opción para crear empleos y generar divisas.

Algunos de los productos no automotrices que se comercializan son los siguientes:

- Manteca de Cacao
- Acido Fluorhídrico
- Carne de Caballo
- Fibras Acrílicas

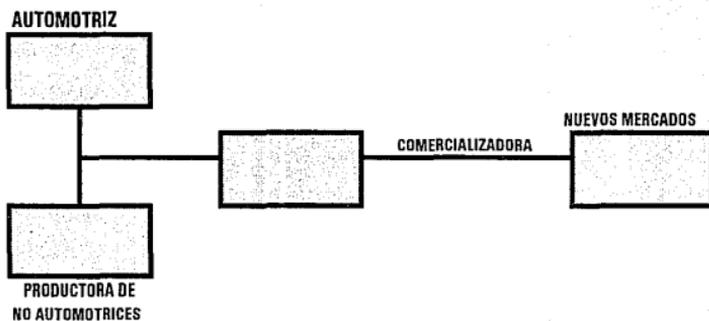
En estas operaciones de promoción de exportación, para generación de divisas en cualquiera de sus modalidades, siempre se deberán adecuar, tanto la planeación de la producción como su presupuesto de divisas al llamado año automotriz de Noviembre X a Octubre Y, esto obedece a que de acuerdo a las disposiciones fiscales, es el tiempo (año), para contabilizar sus operaciones tanto domesticas como de exportación o de importación.

En un principio (1983) solo se autorizó a compensar con un 20% de la balanza comercial de la automotriz con este tipo de operaciones, pero viendo que se lograba un buen perfil para la economía nacional se aumentó a un 40% (1987).

Estas operaciones solo tuvieron una sensible baja en 1985, cuando VW comenzó a vender a un precio por debajo del mercado internacional, la miel de abeja, cayendo en dumping, y afectando directamente el costo de la tonelada a granel de US\$300.00 a US\$90.00 , por esta situación, las autoridades gubernamentales tomaron cartas en el asunto, y procedieron a ser mas estrictos en la emisión de los permisos correspondientes. Esta situación logro superarse y las exportaciones de estos productos volvieron a su cauce normal en la segunda mitad de 1985.

ANEXO: DIAGRAMA DE FLUJO DE EXPORTACION DE NO AUTOMOTRICES.

DIAGRAMA DE FLUJO DE EXPORTACION DE PRODUCTOS NO AUTOMOTRICES



CASO PRACTICO

EXPORTACION PRACTICA DE PRODUCTOS NO AUTOMOTRICES

En todas las modalidades de exportación de productos No Automotrices se maneja una protocolización básica, que a continuación se explica:

Se requiere de una CARTA DE INTENCION.

- La carta de intención deberá tener la finalidad de solicitar al proveedor los excedentes de divisas y obviamente la intención de la automotriz para acreditarse dichas divisas.

- Elaboración de convenio.

Se deberá celebrar un convenio en el cual se definan las responsabilidades y obligaciones de las empresas involucradas, tomando en cuenta los siguientes puntos, que son de suma importancia y los cuales jugarán un papel definitivo en la modalidad de la operación.

a)

Para toda operación deberá celebrarse un convenio local entre automotriz-proveedor, éste será muy independiente de la purchase order (orden de compra), que también deberá recibir la automotriz.

b)

En dicho convenio deberá estipularse, que la automotriz será únicamente Shipper para el proveedor, y exportador para el importador. Por ésta razón también se deberá mencionar en la misma cláusula.

c)

La industria automotriz quedará exenta de cualquier reclamo por concepto de peso, calidad o demora de entrega a cliente, que pudiera presentarse.

d)

La automotriz deberá aclarar que en todas y cada una de las operaciones comprará F.O.B. (Free on Board), sobre cubierta del buque, sin considerar ningún gasto extra por concepto de pago de flete marítimo y gastos aduanales, ya que éstos deberán ser absorbidos por el proveedor.

También considerar que en éstas operaciones será el proveedor quien tendrá la obligación de buscar la locación en el barco, así como la línea naviera.

El agente aduanal también será elegido o seleccionado por el proveedor.

Como dato aclaratorio, se comenta que en todas estas operaciones la automotriz, siempre deberá de pactar sobre los términos de F.O.B. ya que dichas operaciones son consideradas como cesión o transferencias de divisas, por lo tanto deberá entenderse que, si la automotriz pagara los gastos aduanales o el flete, se desvirtuaría el concepto de cesión de divisas.

Ya que esto incrementaría el costo de la divisa, todo esto es contemplado ya que el convenio se elabora localmente.

e)

La automotriz deberá pedir al proveedor que éste último, le envíe el pedido por telex, así como la copia de la orden de compra.

Al recibirla la automotriz deberá entregar al proveedor:

- Factura (copia) en blanco para despacho aduanal.
- C.V.D. (copia) compromiso de venta de divisas.
- Pedimento de Exportación, con sello de la aduana de salida.
- Certificado de origen S.G.P.

Una vez realizado el despacho aduanal, la automotriz deberá tramitar ante la SECOFI, un certificado de origen forma "A" S.G.P. (se deberá anexar copia de factura).

Para la emisión de los certificados de origen S.G.P. (General System Preference), sistema general de preferencias, la SECOFI requiere que el proveedor-exportador, le presente un cuestionario para gestionar certificados de origen para el aprovechamiento del sistema generalizado de preferencias.

En estos casos el proveedor deberá de presentar dichos cuestionarios, donde notifique sus datos generales y sus costos de producción, aunado a este cuestionario, la automotriz deberá presentar el mismo formato con sus datos generales y en el cuadro de costos deberá ir el siguiente concepto:

COMPRA - VENTA

- Carta de notificación a SECOFI.

La automotriz deberá de presentar una carta a la secretaría de Comercio, en donde en forma explícita le informe que las operaciones serán a nombre de la automotriz, de quien deberán salir los certificados de origen.

Así mismo, el proveedor deberá emitir una carta a la secretaría de Comercio, solicitándole su autorización para que los certificados salgan a nombre de la automotriz, y además, deberán de adjuntar original y copia de su cuestionario para gestionar certificados de origen.

La autorización de la secretaría, consistirá en la emisión de los certificados de origen a nombre de la automotriz.

- Certificado de origen de la Cámara Nacional a la que pertenezca el producto.
- El certificado de referencia se emite en el puerto de salida, quién tramita el certificado es el proveedor en forma conjunta con el agente aduanal.

(De acuerdo a donde este afiliada la empresa, como ejemplo, se es fluorita a la Cámara Nacional de la Industria Minera, si es ácido fluorhídrico a la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación).

El objeto del documento es el de analizar el producto para determinar:

- Grado de pureza (constitución del producto).
- Medida comercial, etc.

MECANICA DE LA OPERACION

En lo que se refiere a tráfico/exportación de estos productos debemos de estar enterados que su movimiento de operación mas importante es la contratación del barco.

El proveedor en forma mancomunada con el comprador quiénes realizan la contratación del barco, la contratación puede ser:

- Servicio de línea.
- Chartering Agreement Short Form.

Conociendo los términos de contratación se comentará que lo mas conveniente y usual en estas operaciones, es la contratación de "Chartering Agreement Short Form".

Las razones se deben a que un servicio regular de línea, no se adapta a las necesidades técnicas de la operación, es decir, que en dicho servicio, el barco contratado debe cumplir con una estadía en puerto, sujeta y condicionada a un itinerario así como a cumplir con fechas de llegada/salida, con sus indistintos clientes o embarcadores.

La decisión de contratar un servicio de "Chartering Agreement Short Form", es porque, conforme a las condiciones del manejo del producto, éste deberá ser cargado en bodega a bordo del barco destinado, dos días después de que las bodegas hayan sido supervisadas y checadas por los aseguradores, quiénes determinarán que las bodegas están exentas de humedad y/o agua. (Según sea el caso).

De esta supervisión dependerá la realidad del peso y por ende de su valor comercial, ya que para tales efectos se determinarán dos clases de pesos:

- Peso húmedo (wet weight)
- Peso seco (dry weight)

Si se parte de la base de que un comercio nacional, como internacional, toda aquella mercancía con características de producto primario de cultivo o extracción, son considerados a granel, entenderemos que la determinación del precio será fijado considerando su peso neto, lo cual viene a ser el valor real de la mercancía, así como de la oferta y demanda de los precios del mercado internacional.

Este movimiento trae consigo lo cual se conoce como despatch money earned que significa en forma literal ganancia en tiempo de embarque.

Y en forma operativa significa que el comprador y vendedor tienen la opción de penalizarse mutuamente por una simple regla:

A)

El vendedor tiene que poner la mercancía 48 horas antes de la llegada del barco, de no ser así, el comprador procede a penalizar económicamente de acuerdo al porcentaje acordado, previo al embarque.

B)

El comprador tiene que poner el barco 48 horas antes de la llegada de la mercancía, de no ser así el vendedor procede a penalizar económicamente de acuerdo al porcentaje acordado precio al embarque.

TERMINO DE VENTA

Vendedor-Comprador F.O.B. Puertos Mexicanos

TERMINO DE COMPRA

Vendedor-Comprador C. & F. Puertos Mexicanos

Una vez familiarizados con la mecánica operativa de la exportación:

Es de suma importancia que se conozca que de los productos minerales tales como la fluorita, tendrán que ir facturados a un 95% de su valor real, esto es con el objeto de quedar cubiertos por concepto de mermas, ya que al llegar la mercancía, ésta se vuelve a inspeccionar y entonces cuando se procede primero al pago del 95% y posteriormente un segundo pago por medio de "Final Calculation Sheet".

TERMINOS DE PAGO

El término de pago para estas operaciones, lo determinaremos en dos:

- T/T Remittance
- Carta de Crédito

T/T Remittance:

El comprador deberá depositar en cuenta bancaria, ya sea en México o en U.S.A. (cuenta en dólares), el monto de la operación, la automotriz pagará al proveedor doméstico el monto de la operación más comisión al tipo de cambio acordado vigente a la fecha de pago.

Carta de Crédito:

El comprador deberá abrir la carta de crédito a favor de la automotriz en un banco de primera clase, ya sea en México o en el extranjero, si es del extranjero deberá tener corresponsalía en México.

La automotriz pagará al proveedor, una vez que se haya cobrado la carta de crédito, por lo tanto el pago quedará sujeto al cobro de la carta de crédito.

Deberá ser abierta de la siguiente forma: Carta de Crédito Irrevocable y a la Vista.

Para llevar a cabo el pago/cobro, automotriz/proveedor, deberán presentar los siguientes documentos:

- Factura comercial.
- Certificado de origen.
- Conocimiento de embarque.

Estos podrán ser "to order", de ser así la automotriz deberá de endosar los conocimientos de embarque, y algún otro documento que el comprador requiera.

Para el pago de automotriz a proveedor, éste último deberá de presentar:

- Factura comercial en Dólares.

Con la leyenda "El monto en dólares deberá ser pagado en Moneda Nacional al tipo de cambio vigente a la fecha de pago, acordado previa operación".

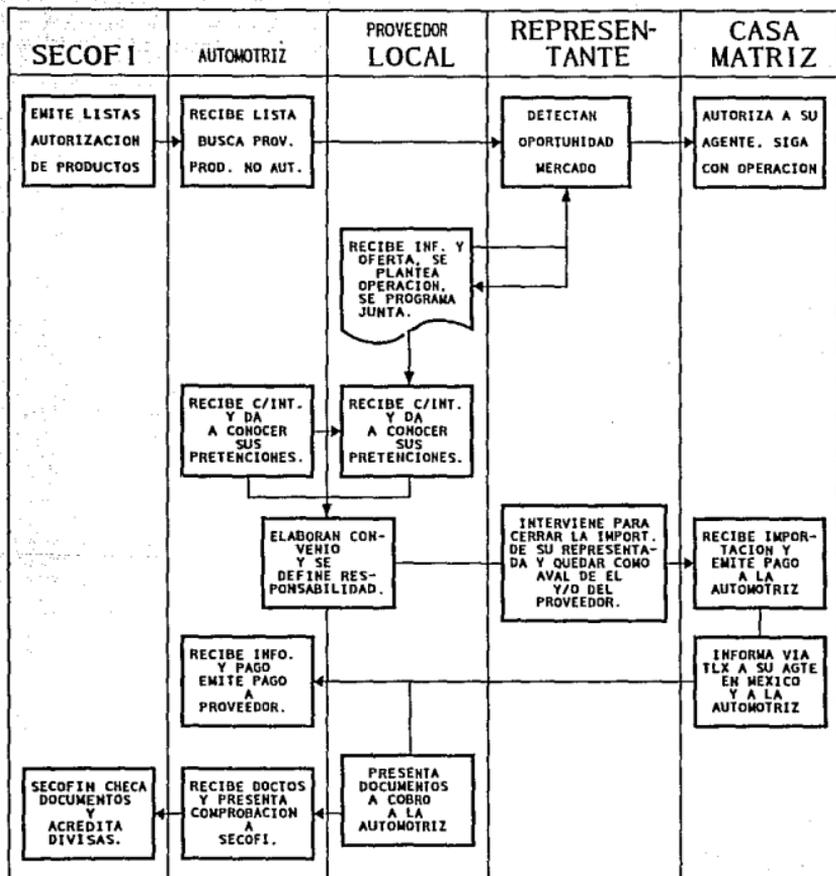
Para efectos de I.V.A. deberá considerarse el tipo de cambio controlado de compra vigente a la fecha de elaboración de la factura.

- Factura por concepto de comisión, considerando la misma leyenda.
- C.V.D. (compromiso de venta de divisas).
- Pedimento de exportación debidamente certificado por la aduana de salida.
- Aviso de pago por telex o fax.

La función de las partes mencionadas, es interrelacionarse de tal forma que la operación quede conceptualizada como una transferencia de divisas.

En forma genérica para llevar a cabo la transferencia se deberán seguir los siguientes pasos:

(ANEXO ORGANIGRAMA DE FLUJO DE EXPORTACION DE PRODUCTOS NO AUTOMOTRICES).



CONCLUSIONES

De acuerdo a la exposición teórico-practico realizada, se enuncian las siguientes conclusiones.

La Industria Automotriz Terminal Mexicana, es después de la Industria Petrolera, la que mayor número de divisas ingresa al país por concepto de exportaciones, mas sin embargo, una paradoja es que las automotrices han sufrido por falta de divisas, para sus requerimientos de vivencia en nuestro país.

Se ha expuesto una alternativa de solución a esta carencia de divisas, ya que actualmente con la contracción en la economía internacional, la exportación de automóviles se ha visto restringida, por lo tanto, al comercializar los productos no automotrices, se da un giro a la actividad de las automotrices, convirtiendolas en comercializadoras.

El sector público, ha canalizado el desarrollo del país en dos industrias específicas, la automotriz y la petrolera, al emitir los decretos de la industria automotriz terminal (enunciados en esta investigación), con el propósito de ser industrias integradoras, de productos finales en los que tiene que intervenir cadenas productivas con efectos multiplicadores en la economía, se ha logrado dar una gran ayuda a otros sectores industriales-productivos de nuestro país, como la minera, textil y hasta percederos, que aunque en la mayoría de los casos, tienen establecida una división de comercio exterior, como el caso de Dupont, se apoyan en las automotrices para penetrar en mercados muy cerrados y competitivos, como los de oriente, siendo los mercados clásicos de nuestras exportaciones, los mercados latinoamericanos y el norteamericano, pero nos hemos encontrado hasta con presiones por parte de los gobiernos en las operaciones efectuadas, ya que nos han llegado a acusar de prácticas desleales (dumping), como es el caso del acero y textiles, y ya es tiempo de explotar los mercados orientales y europeos en mayor escala.

De hecho cada una de las armadoras tiene como prioridad su país de origen, esto es, que antes que intentar vender sus productos a otro país, siempre dará la prioridad al país de origen.

Las matrices no solo se están dedicando a la investigación automotriz, ya también se cuentan con diferentes áreas de desarrollo tanto agrícola,

industria aeroespacial, investigaciones marítimas, etc., así mismo se cuenta con oficinas dedicadas a la comercialización de otros productos con empresas subsidiarias, en el país de origen, que pertenecen al mismo grupo de la automotriz.

Este tipo de investigaciones han dado como resultado que no sea desconocido el manejo de los Productos No Automotrices en la exportación. El campo se ha diversificado y no solo se comercializan automóviles o derivados de alguna línea de producción automotriz. Las operaciones de exportación de Productos No Automotrices han arrojado los siguientes resultados:

- a) Desarrollo de la planta productiva mexicana.
- b) Mayor captación de divisas.
- c) Incremento de calidad en los productos manufacturados en México.
- d) Desarrollo de terminales portuarias y aéreas.
- e) Penetración en nuevos mercados a los productos mexicanos.

Pero ahora bien, no solamente se tiene que estar supeditado a que las automotrices realicen sus ciclos de comercialización solos, también los fabricantes o productores deben de dar la pauta para la realización de estas operaciones. Del mismo modo, se deben de dar las mismas facilidades a los fabricantes o productores, por parte del sector público, y de la banca mexicana, en cuanto a los mecanismos y créditos para la exportación, y en el caso que se requiera, las mismas en lo referente a mercancía de importación temporal.

Así mismo, ya teniendo un parámetro de comportamiento económico estable, y con la ayuda mas directa por parte de Bancomext, la participación en ferias y en exposiciones nos llevara a una mayor penetración de nuestros productos.

Se deberá de tener un mayor control de estas operaciones, en virtud de que como ejemplo, el problema que se dio con Volkswagen de México, cuando afectó en forma internacional, el precio de la miel de abeja, no deberemos de caer en practicas desleales de competencia (dumping).

Los programas de importación temporal para producir artículos de exportación han sido creados para estimular directamente la estructura de la actividad exportadora del país.

En épocas como las que actualmente vive el país, de apertura comercial, su efectividad para crear una industria competitiva en los mercados internacionales

(cualquiera que esta sea), va conjugada con otros factores que afectan directamente la actividad exportadora, tales como:

Modernización y eficiencia del sistema ferroviario, adecuación de servicios portuarios a las exigencias de un cambio de tal magnitud y, sobre todo constancia en el control de calidad de nuestra mercancía.

No obstante lo anterior, los Programas de Importación Temporal (PITEX) no deben ser considerados como la panacea para el desarrollo industrial del país y por ende para el fomento de nuestras exportaciones, pero si, un instrumento que si es adecuadamente utilizado por los empresarios podría generar los beneficios para los cuales han sido establecidos.

A su vez, a la comunidad internacional se le deberá brindar en forma real y eficiente los siguientes conceptos:

- 1.- Control de calidad integral.
- 2.- Uso de tecnología avanzada.
- 3.- Desarrollo de investigaciones para bajar costos y elevar la competitividad.
- 4.- Cumplimiento estricto de tiempo de entrega.
- 5.- Investigación de nuevos productos para exportar.
- 6.- Infraestructura moderna y rápida en telecomunicaciones y transporte.
- 7.- Estímulos del gobierno mexicano a las empresas exportadoras.
- 8.- Cultura empresarial basada en la competitividad.
- 9.- Apertura a la inversión extranjera.
- 10.- Apertura de servicios financieros.

Como todos sabemos, el panorama mundial esta experimentando transformaciones sin precedentes, producto de la interdependencia y globalización de la economía internacional, es un hecho que en los años por venir se acentuará la expansión agrupada de los servicios en el contexto internacional, situación que modificara la posición relativa de naciones y continentes.

La aplicación directa de economías de escala, nos dará un marco de desarrollo mas adecuado a las necesidades que estamos buscando en una economía abierta para todo el mundo.

México no puede ni debe permanecer al margen de este fenómeno que marca el desarrollo de la economía internacional de hoy, de esta década, y del próximo siglo, por ello, se están llevando a cabo acciones necesarias para modernizar la actividad comercial,

consolidar la inserción de nuestros productos en el mercado mundial y fortalecer una nueva cultura empresarial exportadora que permita enfrentar con éxito la competencia creciente en el mercado internacional.

Ya no estamos en posición de decidir si se integra o no a la economía global, los competidores extranjeros ya están dentro del territorio nacional, y ahora, es el desafío de participar competitivamente en un mercado abierto que exige calidad integral, precio justo, productividad y oportunidad.

La integración de bloques económicos es una realidad y es previsible que las relaciones comerciales estarán cada vez más ligadas a los mismos porque responden a la necesidad de los países de incrementar su competitividad por la vía de las economías de escala, lo que le permite obtener los beneficios de la especialización y de la división del trabajo, además del aprovechamiento de las ventajas comparativas.

También es importante la desaparición de las barreras no arancelarias y el acceso estable al mercado estadounidense de manera que permita la certidumbre a largo plazo.

Para ser competitivos en el mercado internacional no basta la eficiencia y la productividad, se requiere una coordinación estrecha entre las diferentes operaciones que involucra la exportación, transporte, puertos, servicios financieros, seguros, aduanas, etc.

La globalización exige dejar atrás la antigua estrategia, para pasar a una nueva que consista en diseñar lineamientos específicos para atender mercados en los que se ha detectado oportunidades interesantes para los productos mexicanos.

Bancomext ha diseñado programas producto-mercado que permitan crear productos idóneos para los mercados destino y concertar los recursos en los mercados y sectores con mayor potencial para incrementar las exportaciones. Se esta enfocando a apoyar la generación de proyectos específicos de comercio exterior de corto, mediano y largo plazo, que garanticen resultados concretos. Se han registrado 58 proyectos que representan una inversión de mil 684 millones de dolares.

Producir mas y mejor no es suficiente, el comercio exterior requiere una vasta y eficiente infraestructura que permita la movilización de las materias primas, los insumos y los productos terminados al lugar y en el tiempo en que se demanden.

Los Productos No Automotrices han dejado de ser simples productos "basicos", ahora se ha dado otro enfoque diferente, ya que se han convertido en una teorica "salvación" de la economía de nuestro país, en virtud de ser, en la mayoría de los casos, productos que no requieren una manufactura previa a su exportación, y son comunes para los demás países y llevan el mismo tratamiento final aplicables en un sinnúmero de actividades. Solo habrá que poner mucho énfasis, para evitar que la explotación de estos productos sea indiscriminada y se llegue a problemas de dumping. Se deberá de apoyar también a los productores y fabricantes directos de estos productos para que ellos también desarrollen la actividad exportadora y no estén supeditados a la acción de las automotrices, y en un corto plazo (previo a la apertura comercial con el T.L.C), se pueda tener ya una estrategia bien establecida y podamos penetrar y triunfar en nuevos mercados.

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

1. CORPORACIONES MULTINACIONALES Y LA REGIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LATINOAMERICA.
BRASIL UN CASO DE ESTUDIO.
MOORE, RUSSELL MARTIN
ARNOPRESS, NEW YORK, 1980
2. CORPORACIONES MULTINACIONALES
FINANZAS Y OPERACIONES
BRUCHEY, STUART
ARNOPRESS, NEW YORK, 1980
3. LA POLITICA SINDICAL EN MEXICO
INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL
AGUILAR, JAVIER
COLECCION PROBLEMAS DE MEXICO
AGUILAR, JAVIER
EDICIONES ERA MEXICO, 1982
4. TRANSNACIONALES EN AMERICA LATINA
EL COMPLEJO AUTOMOTOR EN BRAZIL
OLIVEIRA, FRANCISCO DE
TRAVOLO, MARIA ANGELICA
EDIT. NUEVA IMAGEN, 1980
5. NISSAN/DATSUN
HISTORIA DE NISSAN MOTOR CORPORATION
RAE, JOHN B.
MC GRAW-HILL BOOK COMPANY 1984
6. HISTORIA DE CHRYSLER CORPORATION
1924-1985
LANGWORTH, RICHARD M / NORBIC JAN P.
BEEKMAN HOUSE, U.S.A. 1986
7. EL PROCESO DE ADHESION DE MEXICO AL GATT
GABINETE DE COMERCIO EXTERIOR
MEXICO, 1986
8. ANALISIS 1986
AUTORES VARIOS
NISSAN MEXICANA, S.A. DE C.V. 1986
9. LA INDUSTRIALIZACION TRUNCA DE AMERICA LATINA
FAJNZYLBER, FERNANDO
EDIT. NUEVA IMAGEN 1983
10. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MULTINACIONAL
MAXEY, GEORGE
ST. MARTIN'S PRESS
NEW YORK, 1981

11. TRANSNACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
SEKALI, RAYMOND R.
UNIVERSITY OF OTTAWA PRESS
OTTAWA CANADA 1981
12. EL COMPLEJO AUTOMOTOR EN ARGENTINA
TRANSNACIONALES EN AMERICA LATINA
SOURROUILLE, JUAN V.
EDIT. NUEVA IMAGEN 1980
13. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO I Y II
COLECCION TEMATICA
TEMA 8 " RAMAS INDUSTRIALES "
AUTORES VARIOS
ANALISIS CENTRO DE INFORMACION Y ESTUDIOS
NACIONALES (CIEN)
14. COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOTORES
EN AMERICA LATINA. LOS CASOS DE ARGENTINA, BRAZIL
Y MEXICO
LIFSCHITZ, EDGARDO
REVISTA DE COMERCIO EXTERIOR VOL. 32 No. 7
MEXICO JULIO, 1986
15. III INFORME DE GOBIERNO
MIGUEL DE LA MADRID
GOBIERNO DE MEXICO, 1985
16. VI INFORME DE GOBIERNO
JOSE LOPEZ PORTILLO
GOBIERNO DE MEXICO, 1982
17. DECRETO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1962, DIARIO
OFICIAL
DECRETO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1973, DIARIO
OFICIAL
DECRETO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1977, DIARIO
OFICIAL
DECRETO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1983, DIARIO
OFICIAL
DECRETO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1989, DIARIO
OFICIAL
18. PLAN GLOBAL DE DESARROLLO
GOBIERNO DE LA REPUBLICA
1976 - 1982
19. EL COMPLEJO AUTOMOTOR EN MEXICO
Y AMERICA LATINA
UAM, CENTRO DE ECONOMIA TRANSNACIONAL
MEXICO, 1985.

20. AUTORAMA ENCICLOPEDIA, PININFARINA
AUTOMUNDO TOMOS 2 Y 4, AUTORES VARIOS
BUENOS AIRES, ARGENTINA 1967.

21. BOLETIN AMIA, ENERO 1986, No. 241
BOLETIN AMIA, ENERO 1990, No. 289
BOLETIN AMIA, ENERO 1991, No. 301
BOLETIN AMIA, ENERO 1992, No. 313
BOLETIN AMIA, ENERO 1993, No. 325