



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

21
27

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES



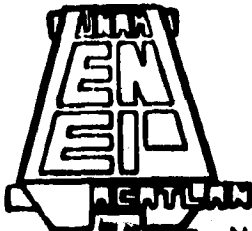
ALCANCES Y PERSPECTIVAS DE LA INVERSION,
PRODUCCION Y COMERCIALIZACION EN LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MEXICO (1980-1990)

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
**LICENCIADO EN CIENCIAS POLITICAS Y
ADMINISTRACION PUBLICA**

P R E S E N T A :
FRANCISCO J. PRADO ARISTA

ASESOR DE TESIS: DR. ENRIQUE GARCIA MOISES



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CALPAN DE JUAREZ, EDO. DE MEXICO

1995

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

**ALCANCES Y PERSPECTIVAS
DE LA INVERSIÓN, PRODUCCIÓN
Y COMERCIALIZACIÓN EN LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
DE MÉXICO (1980-1990)**

**FRANCISCO PRADO ARISTA
UNAM ENEP ACATLÁN
MÉXICO 1995**

DEDICATORIA

Agradezco al doctor Enrique García Moisés, quien dirige la especialidad Estructura Jurídico Económica de la Inversión Extranjera en la ENEP Acatlán, la orientación que recibí para realizar esta tesis, sin sus valiosos comentarios no hubiera sido posible concluir este trabajo.

Dedico la tesis a mi madre y padre por haberme formado con importantes valores humanos, mismos que forman mi personalidad; a ella le debo mi ser, a el mi carácter.

Este trabajo le pertenece a la única compañera y amiga con quien he contado, a ti Eréndira; y a mis hijos Emilio y Odín, ellos tres forman toda mi vida.

Una dedicatoria especial para mis hermanos Elizabeth, Víctor, Héctor y Benjamín, a quienes quiero profundamente, asimismo a los padres de Eréndira, María de la Luz y Héctor de quienes he recibido mucho apoyo.

A todos ellos gracias por formar parte de mi vida y acompañarme en todos mis logros personales y profesionales.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

I.- MÉXICO EN EL CONTEXTO MUNDIAL

PÁGINA

1- Marco de Referencia

- a) Antecedentes históricos 3
- b) Marco teórico 8

2- Aspectos Mundiales

- a) Población y distribución de la riqueza 13
- b) Control mundial y crecimiento económico 14
- c) Comercio e inversión 17

3- Aspectos Nacionales

- a) Coyuntura política 20
- b) Finanzas públicas e inflación 22
- c) Sistema financiero y tasa de interés 26
- d) Comercio exterior 28
- e) Inversión extranjera 29
- f) Acuerdo de libre comercio 38

4- Resumen y Conclusiones del Capítulo

45

II.- COMPOSICIÓN MUNDIAL DEL SECTOR

1.- Tendencias Mundiales del Sector

- a) Protección al medio ambiente y uso de nuevas tecnologías 51
- b) Transformación en los procesos productivos de vehículos 55

2.- Dimensiones del Mercado Mundial

- a) Volúmenes de producción y comercialización 57
- b) Principales empresas fabricantes de vehículos 60
- c) El proceso de integración entre las empresas 62

3.- Los Principales Mercados Mundiales

- a) Estados Unidos 64
- b) Europa 77
- c) Japón 86
- d) América Latina 91

4.- Resumen y Conclusiones del Capítulo

96

ÍNDICE

III.- LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO	PÁGINA
a) Formación de la industria	100
b) Su importancia en la economía	112
3.- La Estructura Productiva en México	
a) Antecedentes	117
a) Chrysler de México	119
b) Ford Motor Company	121
c) General Motors	125
d) Volkswagen de México	127
e) Mercedes Benz	130
f) Nissan de México	132
g) DINA	134
h) Otras empresas	136
i) Tendencias del sistema productivo en el sector	138
3.- La Estructura Comercial en México	
a) Antecedentes históricos	142
b) Factores que influyen en la oferta y demanda de vehículos	145
c) El mercado de exportación y la importación de vehículos	146
d) El desequilibrio en la balanza de pagos del sector automotriz	148
d) El sistema de financiamiento de demanda y la distribución de vehículos	152
4.- La Estructura Laboral del Sector Automotriz	155
5.- Autopartes en México	160
6.- La Administración Pública y la Industria Automotriz	167
7.- Acuerdo de Libre Comercio	178
8.- Conclusiones del Capítulo	187
IV.- CONCLUSIONES GENERALES	191
V.- BIBLIOGRAFÍA	196
VI.- ANEXOS	204

INTRODUCCIÓN

Alcances y perspectivas de la inversión, producción y comercialización en la industria automotriz de México; tal es el título de esta tesis cuyo propósito fundamental está orientado a analizar el ensamble de vehículos automotores que se realizó en la última década en nuestro país, el cual se caracterizó por ajustar su modo de operación al nuevo modelo de desarrollo nacional basado en el liberalismo económico; interesa destacar los procesos productivos globales, determinados por el comercio exterior y la inversión extranjera, siendo estos los principales elementos que dan forma a la integración económica regional de América del Norte.

Al finalizar el trabajo se comprobará que el grado de desarrollo alcanzado por la industria automotriz dependió de la iniciativa de las empresas transnacionales para establecer plataformas de exportación en nuestro territorio y de la adecuación del Estado mexicano; lo que permitió ampliar el campo de acción de la inversión extranjera. Asimismo se revisará la relación que existe entre estos dos agentes con el sistema económico internacional, el cual ha sufrido transformaciones en la forma de intercambiar y manufacturar un bien final, influyendo directamente en el sector industrial del país para que actúe en base a tres directrices: libre comercio, estructura de negocios global y flujo de inversiones extranjeras; factores que determinan la dependencia, dirección, control y dominio que ejerce el sistema mundial sobre la economía nacional.

A partir de los años cuarenta, los diferentes gobiernos vieron en la industria automotriz un elemento indispensable para lograr el crecimiento económico del país, por este motivo se abocaron a la tarea de proporcionar los recursos necesarios para garantizar el desarrollo de esta actividad; tanto el decreto de sustitución de importaciones, como el de racionalización de la rama automotriz o el de libre comercio del sector, pretendieron lograr este fin; este hecho se explica debido a la posición estratégica que juega el sector, así como el efecto multiplicador que genera en el empleo y la inversión.

Por su parte, las empresas transnacionales han venido contando con certidumbre en la elaboración de sus proyectos de expansión debido al apoyo que reciben de los diferentes órganos de gobierno, lo que les permite mantener un alto ritmo de crecimiento en esta actividad. Poseen tanto la tecnología como el capital para garantizar su desarrollo, a pesar de esto, el tipo de competencia con la que se han enfrentado en los últimos años, las obliga a crear zonas de comercio restringidas y discriminatorias, mediante el establecimiento de fronteras en su mercado, fortaleciéndolas con el uso de manufacturas a escala que permiten reducir los costos y elevar la productividad; dado que sus estrategias son de gran

alcance, el modelo de desarrollo utilizado en nuestro país y el modo de operación del capital internacional siempre se han complementado.

El análisis de este sector, utilizando el método deductivo, permitirá formar una serie de conclusiones que podrán ser consideradas como aspectos generales para estudiar otra actividad industrial en donde actúa el capital extranjero; es decir, que partiendo de la investigación de una parte del sector manufacturero, se pueden elaborar generalidades que facilitan la comprensión del proceso de cambio que esta viviendo el país.

La presente tesis no se ubica en el campo del diseño o la tecnología de vehículos automotores, ni en los modelos o marcas que se comercializan en el mercado, no es un estudio de mercadotecnia o ingeniería; su orientación tiende a explicar la manera en que está económicamente constituido el sector, así como su relación con el nuevo modelo de desarrollo del país, caracterizado por la apertura al comercio y la inversión.

Existen varias publicaciones relacionadas con la materia, el Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales (ILET) cuenta con investigaciones sobre el complejo automotor en México, Argentina y Brasil; un interesante estudio de productividad en la planta de Ford Motor en Hermosillo ha sido publicado por la UNAM, de igual manera la Universidad de Puebla lo realizó para Volkswagen, el INEGI edita un anuario estadístico del sector en forma periódica. La bibliografía referente al tema se puede obtener en la red de bibliotecas de la Universidad Nacional Autónoma de México, por su parte la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) ha publicado un boletín mensual desde hace más de treinta años.

La tesis consta de tres partes: en la primera de ellas se analiza el marco de referencia que da el estudio de las condiciones económicas del México actual, así como su relación con el resto del mundo, destacando el comportamiento de las principales variables macroeconómicas en los últimos años; el desarrollo del tema permitirá comprobar que las transformaciones internacionales y nacionales mantienen un vínculo muy estrecho y permanente. El segundo capítulo tiene por objetivo estudiar la estructura y funcionamiento de la industria automotriz en el mundo, en donde nuestro país se encuentra actuando de forma dependiente; la tercera y última parte analiza los aspectos productivos, comerciales, laborales y jurídicos del sector automotriz nacional, así como la integración que viene realizando con los Estados Unidos y Canadá; por último se presenta una conclusión final y varias tablas estadísticas.

I.- MÉXICO EN EL CONTEXTO MUNDIAL

1.- Marco de Referencia

a) Antecedentes históricos

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos se consolidaron como la primer potencia económica, motivados por el crecimiento sostenido que habían experimentado con su economía; tal incremento fue posible gracias al desarrollo tecnológico alcanzado en ese momento y a la base productiva instalada en su territorio. Esta posición les permitió acumular el capital necesario para garantizar la restauración de la devastada Europa e iniciar con esta acción la creación de un nuevo orden económico internacional. La formación de un bloque en donde se pudieran incorporar todas las naciones desarrolladas que participaron en el conflicto bélico facilitó la creación de una red de socios internacionales que permitieron la expansión de su economía. Por su parte la URSS, utilizó su influencia política y militar para vincular, en una economía centralizada, a todos los países de Europa del Este que en ese momento se encontraban bajo su área de influencia, asegurado con esta acción los recursos necesarios para su desarrollo industrial; esta nivelación de fuerzas propició que ambos países rivalizaran por el control mundial por más de cuarenta años.

Una vez formadas las dos potencias, y contando con la participación de la mayoría los países, impulsaron el establecimiento de organismos internacionales con la finalidad de utilizarlos como un medio de control para sus bloques económicos. El sistema surgido de la posguerra generó por varias décadas, en muchas regiones, estabilidad con crecimiento económico; a finales de los años sesenta, conflictos políticos como la guerra de Vietnam y la revolución de Cuba confrontaron a las dos potencias, este hecho demostró que la estructura que prevalecía en ese momento se estaba debilitando. Los años que le siguieron fueron de crisis económica y financiera, el incremento de los precios del petróleo en 1973, como resultado de las acciones de los países árabes ante la postura que mantuvieron las grandes potencias frente al conflicto con Israel, generó el empuje de costos en las manufacturas de los países desarrollados, este efecto rompió con el equilibrio económico mundial, propiciando el incremento de precios e inflación.

El excedente de divisas como resultado del superávit comercial de los países de Medio Oriente productores de petróleo, fue depositado en el sistema financiero internacional; ante la necesidad de crear demanda que pudiera absorber la abundancia de recursos financieros, el sistema se abocó a la tarea de estimular los préstamos externos de las regiones que históricamente habían carecido de recursos económicos para lograr un desarrollo sostenido, una de las zonas que contó con

posibilidad para captar esta oferta monetaria fue América Latina. Ambiciosos proyectos nacionales surgieron en la región dirigidos por el Estado, para los países industrializados; la transferencia de tecnología y la venta de bienes de capital que realizaron, les permitió renovar una parte de su planta productiva y dar un impulso a su industria.

Años después los intentos por concluir los proyectos de desarrollo fracasaron, debido a que la demanda interna fue sostenida mediante el incremento del gasto público y no por conducto de la inversión productiva privada; posteriormente, el pago de intereses de deuda externa absorbió los escasos recursos generados. El periodo de recesión mundial de los años ochenta motivó la reestructuración de la deuda con los acreedores, esta postura favoreció al Fondo Monetario Internacional y al Banco Mundial para impulsar su política de intercambio comercial e inversión extranjera.

El modelo basado en la apertura de mercados nacionales al libre comercio de mercancías, mismo que se consolidó con la producción a escala en los países del Sudeste Asiático; desplazó al deteriorado modelo de sustitución de importaciones, impulsado por el proteccionismo estatal. La venta de empresas públicas como efecto de la reforma del Estado fue el único camino que pudieron tomar para conseguir recursos que cubrieran el déficit público, esta postura se fortaleció con el ingreso de una clase política que vio en la liberación del comercio y la inversión el camino para mantener un crecimiento económico sostenido.

En Europa del Este, la debilidad del sistema totalitario soviético y el abandono de la planificación central motivaron la desintegración del bloque socialista, y por consiguiente la transformación de sus economías. Fuera de las fronteras de los países capitalistas desarrollados de occidente se liberó la demanda de bienes y servicios que había estado por muchos años regulada y protegida. La estructura de acumulación y reproducción de capital bajo esquemas globales de mercados e internacionalización de la división del trabajo, marcó el final del sistema surgido en los años de la posguerra y el inicio de los grandes movimientos de capital internacional.

Por su parte, los países industrializados se estaban adecuando a la nueva posición que jugaban los Estados Unidos en el contexto mundial; caracterizada por su débil postura económica y la reducción de su influencia política ejercida en el sistema mundial, este hecho se reflejó principalmente con la consolidación de la fuerte competencia que mantuvieron sus socios comerciales en los mercados que tradicionalmente había dominado; países como Japón y Alemania desarrollaron tecnología, acumularon capital, fortalecieron su moneda e introdujeron avanzados procesos productivos, esto les permitió distribuir sus productos manufacturados con menores costos a todas las regiones del mundo, ingresando inclusive al

mercado norteamericano, considerado como el mas competido y con mayor demanda.

La tecnología de Estados Unidos no se pudo renovar a igual ritmo como lo hicieron los países europeos y Japón, los intentos de modernización industrial que han venido realizando no les ha permitido alcanzar a sus competidores comerciales, inclusive los vuelve mas dependientes. Una de las estrategias de las empresas transnacionales norteamericanas para revertir esta tendencia, ha sido el trasladar algunos procesos productivos al exterior, al mismo tiempo que sus gobiernos establecen acuerdos comerciales con la finalidad de generar mercados cautivos en donde se pueda asegurar la venta de sus mercancías.

La recomposición de los países industrializados propició la reordenación de las funciones del Estado, por lo que se redujo el grado de control y dirección que ejercía en el mercado, favoreciendo con este hecho a la empresa moderna, considerada actualmente como el principal órgano regulador de la economía. Según el análisis de la situación mundial realizado por Noam Chomsky, "esta tendencia se consolidó debido a que la toma de decisiones que se realiza en los procesos administrativos se da mas rápido y con mayores recursos en las empresas, utilizando la tecnología electrónica para el procesamiento de datos y computadoras, en el campo de la comunicación e informática".

En las empresas modernas, la corporación transnacional es la mas desarrollada, apoyada por la fuerza política que la integración económica regional le otorga, influye casi en la totalidad de oferta y demanda de bienes, al tiempo que perfecciona los sistemas avanzados de producción a bajos costos, innovación tecnológica y competencia por incrementar su productividad; este tipo de organizaciones planificadas por una empresa matriz, se apoderan del mundo, desplegando toda su capacidad de explotación, reproducción y acumulación de capital, mediante el intercambio controlado de mercancías.

Actualmente 40% del comercio internacional que se realiza en todo el mundo se da entre firmas transnacionales mediante la coordinación de actividades centralizadas, utilizando técnicas avanzadas de gestión administrativa, como la planeación estratégica, con la que se controla 50% de la economía internacional. El uso de este tipo de sistemas reduce las crisis de sobreproducción que traen consigo retrocesos y estancamientos en la economía mundial, su dinámica de crecimiento requiere de ella una expansión constante, al tiempo que se da la polarización mundial de la riqueza y población.⁽¹⁾

(1) El TLC amplía un gobierno internacional que excluye a la población, revista Proceso No. 896, Noam Chomsky, 3 Enero 1994, p.42

El intercambio comercial adquiere otras dimensiones, al crear fronteras bajo un esquema proteccionista regional, el sistema mundial se vuelve mas codificado, el arancel es utilizado no como un instrumento de protección frente a las importaciones, sino como un cálculo de contenido regional necesario para el acceso del bien o servicio en una zona comercial resguardada; bajo esta perspectiva, el comercio controlado de bienes es definido por parámetros cuantitativos y no políticos. Los bloques económicos establecidos por acuerdos comerciales, consolidan el sistema de acumulación de capital, crecimiento demográfico y expansión tecnológica.

Esta dinámica de intercambio exige que los recursos de inversión, que los estados venian orientando al desarrollo económico del país, dejen de desempeñar esta función y logren mayor movilidad mediante la utilización del mercado de valores, por tal motivo el capital se vuelve mas especulativo; 90% de los recursos utilizados para inversión en 1970, estuvieron orientados al comercio y producción, 10% restante se canalizó a la bolsa de valores; en la actualidad esta relación ha cambiado. La carencia de recursos, ante una creciente demanda de los mismos, se ha venido reduciendo temporalmente mediante el ofrecimiento de empresas estatales, sin embargo, la tasa de crecimiento de la inversión en un futuro dependerá de la especulación.⁽²⁾

El capital de las grandes corporaciones transnacionales, traducido en inversión extranjera, se mueve sin fronteras reales, logrando influir políticamente sobre el control del factor trabajo, debido a que este, por las tendencias de los países a restringir los flujos migratorios se inmovilizan. El desempleo surge como un elemento adicional de control para el modelo, dado que las ventajas comparativas son utilizadas como arma frente al trabajador local que exige mejores beneficios; el cual dentro del mercado, deja de ser necesario como agente de consumo dada la gran movilidad de las mercancías, por lo que la dinámica de capital y la inmovilidad del factor trabajo se constituyen estructuralmente.⁽³⁾

Los países en vías de desarrollo, una vez que abandonaron el modelo proteccionista que históricamente dio a países como Alemania, Japón y Estados Unidos la posibilidad de lograr su crecimiento industrial, se enfocan a apoyar su capital nacional, fortaleciéndolo mediante la asignación de recursos, para posteriormente enfrentarlo a una competencia desigual de corte internacional; los más fuertes establecen alianzas con socios del exterior, la mayoría se fusiona o vende su propiedad al capital transnacional.

(2) Idem.

(3) Idem.

Los bloques comerciales se consolidan: Japón está estableciendo cadenas productivas con Estados Unidos, su socio principal, para consolidar un esquema que incluya al Sudeste Asiático, América Latina y China, dentro de un sistema económico global; por su parte la Comunidad Económica Europea consolida su proceso de integración hacia el este, mismo que posiblemente considerará a las anteriores repúblicas socialistas.⁽⁴⁾

El nuevo modelo está definido por un centro de control formado por un gobierno internacional, el cual está representado por organismos como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y la Organización Mundial de Comercio. Los gobiernos nacionales, al igual que sus economías, se integran a los sistemas internacionales, anulando con este hecho los poderes locales, y excluyendo a la población de las decisiones de interés nacional. Ante estas transformaciones el liberalismo se constituye como el sistema predominante, motivado por el fracaso del modelo soviético, conocido como socialismo real, y por el triunfo del libre comercio en todo el mundo. El Estado, centro de disputa de estas posturas políticas, se reconstituye mediante la asignación de tareas relacionadas con el orden público y la administración; las tendencias políticas en un futuro, podrían girar alrededor del liberalismo, surgiendo tanto conservadores liberales como socialistas liberales.⁽⁵⁾

El Estado benefactor está siendo abandonado como instrumento de progreso y cambio social, propiciando que los sistemas de partidos entren en crisis al igual que el sufragio universal, desapareciendo por consiguiente la voluntad de las mayorías; según el politólogo Immanuel Wallerstein "la oposición de la derecha a la hegemonía de los Estados Unidos en Europa y Asia, y la vieja izquierda en Europa del Este y América Latina, marcan otro tipo de sistema; las regiones y países que no se integren a esta tendencia afirmarán su aislamiento frente a las normas culturales del centro hegemónico mundial, como es el caso de los países islámicos y Cuba; o se enfrentarán a un desafío con las potencias militares, como lo hicieron Irak, Panamá y Yugoslavia".

Cierto es que la posibilidad de una guerra con alcance mundial se aleja cada día, motivado por la creciente integración de intereses regionales y por el reconocimiento de que los costos de guerra no se pueden financiar por un presupuesto nacional, debido a que políticamente no son viables. Por tal motivo, el problema a solucionar en un futuro será la movilidad natural de la población, traducida en fuerza de trabajo, misma que perderá la fe en el Estado como medio para la resolver los problemas sociales.⁽⁶⁾

(4) Límites de los paradigmas del siglo veinte, Immanuel Wallerstein, Ciencia Social, traducción de Mónica Mansour, La Jornada, 16 de Enero 1994, p.22

(5) Ídem

(6) Ídem

El desarrollo del capital esta fincado actualmente con la optimización de recursos mundiales, los cuales están considerados bajo una perspectiva global, para lograr su buen funcionamiento, tanto los gobiernos nacionales como la empresa transnacional establecieron un nuevo modelo de operación basados en la apertura de las economías a las mercancías e inversiones; la base teórica que explica esta tendencia se encuentra en el comercio exterior.

b) Marco teórico

En mayor o menor medida el Estado capitalista moderno mantiene cierto grado de intervención en los sistemas económicos, ya sea actuando como planificador de toda la economía, o siendo únicamente administrador de los servicios públicos y de salud; bajo estos extremos de regulación se constituyen dos modelos: el primero, considera a este órgano como responsable de asignar recursos para satisfacer las necesidades sociales, estableciendo políticas económicas en las que todos los sectores están sujetos; el segundo, asigna al Estado únicamente la tarea de proporcionar infraestructura necesaria para que se realice el buen funcionamiento de intercambio de bienes y servicios en el mercado, logrando que la acumulación y reproducción de capital permanezcan en una dinámica de crecimiento permanente.

Desde un punto de vista económico, estos modelos están formados por tres variables que determinan los factores productivos con que se cuenta: primero; la división del trabajo, permite diversificar la actividad productiva debido a que ningún integrante del sistema puede producir el total de bienes y servicios que requiere para subsistir; el segundo, el mercado, facilita el intercambio de los bienes, permitiendo que continúe existiendo la especialización; el tercer elemento, el capital, otorga al modelo la flexibilidad de incorporar o eliminar ramas productivas, dada la propiedad con que cuenta de ser un elemento genérico con valor universal. Hoy en día cualquiera de estas tres variables existen a nivel mundial: división del trabajo, mercado y capital, estando este último representado por la inversión extranjera.

El intercambio mundial de bienes y servicios no goza de la misma libertad con que cuenta al interior de las economías nacionales, debido a que los intereses de los grupos dominantes que acumulan el capital no son los mismos en todos los países, aunado a esto la distinta dotación de factores productivos que existen y el control del mercado mundial, propicia que los grupos dominantes mantengan su influencia sobre su territorio mediante el control del sistema político, mismo que asegura su poder económico.

En un mundo con creciente integración, el aislamiento de un país no garantiza su autosuficiencia, puesto que uno solo no cuenta con óptima dotación de recursos; sumado a esto, el sistema internacional de intercambio comercial no permite un alto grado de independencia, debido a que existen organismos internacionales que tienen la función de preservar el modelo económico.

Los dos argumentos antes mencionados y la distinta dotación de factores productivos con que cuenta cada nación, así como los diferentes tipos de organización social y productiva dan vida al comercio internacional. El grado de libertad para el intercambio de bienes entre agentes económicos residentes en cada país esta sujeto a una política que define el Estado. Existen dos posturas al respecto: el libre cambio sostiene que el comercio de bienes y servicios se debe efectuar sin obstáculos de ningún tipo; y el proteccionismo, que mantiene sometido al comercio internacional a una serie de obstáculos administrativos subordinados a determinados intereses nacionales.⁽⁷⁾

La primera tendencia parte del principio de optimización de recursos a nivel mundial, mismo que incrementa la producción logrando estructurar economías de escala; el mantener siempre mercados abiertos permite la reducción de costos fijos de producción, generando mayor grado de especialización sobre ciertos tipos de productos que mejor se acoplan a las ventajas comparativas con que se cuenta, logrando así, que ciertas unidades productivas no generen algunas partes del producto, que se encargaran a otras, para destinar recursos en aquellas que le son mas rentables. Por el lado del consumo, las mercancías con mejor calidad y precio serán las que mejor demanda tendrán, desplazando a los malos productos del mercado, este efecto propiciará que la renta real aumente al igual que la utilidad derivada de los productos adquiridos. Este modelo tiende a lograr un alto grado de competitividad mediante el impulso a las innovaciones tecnológicas, y controlando el nivel general de precios, evita establecer una estructura artificial de los mismos.⁽⁸⁾

La segunda tendencia sostiene que una economía no puede competir a nivel internacional sin contar con protección, debido a que existe una desigualdad natural frente a otras que poseen un grado mas elevado de desarrollo; el mecanismo que articula este sistema gira alrededor del establecimiento de normas de protección temporal destinadas a desarrollar una determinada rama de la industria, evitando que el empleo y la renta se transfieran al exterior. El uso de este modelo permite el control de la balanza de pagos, evitando el desequilibrio y el

⁽⁷⁾ Libre cambio y protección, Joaquín Requeijo, enciclopedia de economía, editorial Orbis, Libro XIV, p. 121

⁽⁸⁾ Ídem, p. 125

estancamiento económico; el proteccionismo permite reducir la dependencia y estimula ciertos sectores estratégicos al interior de cada país.⁽⁹⁾

La primera postura es la que prevalece en nuestros días, dicha premisa considera que para asegurar el crecimiento del bienestar de la población, es necesario lograr una distribución eficiente de los recursos con que se cuenta a nivel mundial, en consecuencia, la optimización será el motor que genere el incremento en la producción total.

El grado de libertad comercial de un país está determinado por el impuesto con el que se gravan las importaciones de bienes, a este instrumento se le denomina arancel; este recurso fiscal desempeña tres funciones principales: la primera se relaciona con la elevación de precios de los productos gravados, beneficiando a su equivalente local, a esta se le denomina protectora; la segunda se basa en el derecho que tiene el Estado para definir los impuestos, a la que se le denomina recaudadora; la tercera se vincula con el horizonte de producción dado que los sectores más protegidos pueden seguir una estrategia distinta a los de menor protección, que necesariamente deben soportar una dosis mayor de competencia internacional.

Al interior de los países se han fomentado lineamientos de política económica que estimulan el libre mercado y alientan las exportaciones, la reforma en las funciones del Estado responde a esta tendencia. Sin embargo, la libre competencia cuenta con grandes restricciones debido a que se ejerce con la formación de bloques económicos discriminatorios, los que definen políticas comunes para beneficio de los productos que generan los países firmantes del convenio, afectando con este hecho al resto del mundo; el carácter cerrado de los acuerdos se traduce en una mejora relativa en la posición competitiva de los miembros, a este mecanismo comercial de exclusión se le denomina integración económica.

La integración se puede dar con unidades productivas y entre países, las primeras se unen ocasionalmente para poder subsistir o aprovechar los beneficios que da la producción a escala; se dice que su integración es vertical, cuando reúne a empresas que fabrican distintos bienes con el denominador común de constituir eslabones de un mismo proceso productivo; abarcando materias primas, bienes intermedios, y productos finales; es horizontal, cuando considera a empresas dedicadas a la fabricación o distribución de un mismo bien, dando lugar a auténticos Oligopolios. Cualquier tipo de integración trae como consecuencia adquisiciones y fusiones, pudiendo extenderse a un periodo de tiempo sin definir previamente.⁽¹⁰⁾

⁽⁹⁾ Ídem. p. 127

⁽¹⁰⁾ Estructura económica internacional, Raúl Tamemes, ed Alianza Universidad, Madrid España, 1982.

Al realizarse la integración entre países, la situación se hace mas compleja y delicada; las naciones se ven obligadas a otorgar parte importante de su soberanía, renunciando a determinados preceptos adquiridos con anterioridad, transfiriendo esa capacidad de decisión a la nueva entidad que nace durante el proceso integrador, existen varios grados de integración vinculados en relación directa con los niveles de soberanía dispuestos a otorgar.

La primera de ellas es la zona de libre comercio, formada por dos o mas países que eliminan entre ellos obstáculos de todo tipo, incluidas las barreras arancelarias, por lo que actúan frente al resto del mundo con su propio arancel; la unión aduanera es el siguiente grado de integración, funciona cuando al imponerse un arancel común frente al exterior es creado un bloque, exigiendo con esto un mayor grado de participación entre sus miembros; el mercado común se logra permitiendo la libre circulación de los factores productivos a todo lo largo del territorio; la unión económica establece una sola política de bloque, abarcando tanto los sistemas fiscales como los monetarios, generando homogeneidad frente al resto del mundo; por último la integración total supone la aparición de una autoridad supranacional cuyas decisiones políticas y económicas vinculan a los países miembros.⁽¹⁾

La integración está limitada por el interés con que cuentan las unidades productivas para realizarla, por definición las empresas con carácter nacional nunca estarán interesadas en un proceso de este tipo, a menos que cuenten con un vínculo que las fortalezca desde el exterior, de tenerlo su posición trasciende a internacional, es decir que la integración de mercados es impulsada por las empresas transnacionales.

Una empresa de este tipo, surge de los países que han alcanzado un alto crecimiento industrial y consolidaron el modelo de libre comercio, al centralizar sus operaciones en una entidad con alcance mundial, logran coordinar su producción en mas de un país. Los modelos de unidad económica nacional se han superado en la actualidad por estas entidades que utilizan la ciencia y tecnología como el medio para mejorar su modelo de operación, este tipo de organización diseña formas para controlar la actividad industrial necesaria para garantizar su expansión, superando los centros de decisión tradicionales del Estado; los sistemas de comunicación e informática ayudan a consolidar esta tendencia, debido a que reducen distancias en cualquier parte del mundo.

La empresa transnacional cuenta con alto grado de acumulación de capital, hecho que le permite determinar la división internacional del trabajo; el desarrollo

(1) Idem

alcanzado en su producción, la orienta a dirigir sus esfuerzos para mejorar la distribución de sus productos y expansión de su mercado; para lograr este objetivo, y dado el carácter de valor universal con que cuenta el dinero, utiliza sus flujos de capital traducidos en inversión extranjera. Otra de sus características se relaciona con la administración de bastos recursos en lejanas extensiones, por lo que necesita establecer centros de decisión que van a determinar la planeación y dirección de todas sus actividades, así como el control de todos los elementos que influyen en el sistema internacional, debido a este propósito, son desarrolladas las bases administrativas utilizando una estructura empresarial de alcance mundial, misma que va asegurar horizontal y verticalmente el buen funcionamiento de la organización.⁽¹²⁾

La asignación de las actividades de la matriz hacia sus sucursales se relaciona con la optimización de recursos que ofrecen todas las regiones en donde actúan, por lo que necesita de gobiernos flexibles que les permitan desarrollar sus proyectos; utilizando estas medidas el centro de atención se desplaza a la empresa y no a la nación. Algunos países que oponen resistencia con el establecimiento de políticas de planificación integral, terminan por fracasar, debido a que carecen de capital para su proyecto económico.⁽¹³⁾ La gran empresa ha venido expandiéndose actualmente en todas las regiones, mediante los sistemas de integración y libre mercado; en la medida en que el Estado elimina los obstáculos, los flujos de bienes son mas dinámicos, debido a que estos no se realizan entre gobiernos, sino entre empresas, ya sea con intercambios de compra - venta o mediante transacciones entre filiales de una misma matriz.

Los gobiernos de América Latina se enfrentan a la empresa transnacional y al poder de su capital extranjero en condiciones desiguales, debido a que se encuentran sujetos al desarrollo y expansión de otro centro de decisión que no controlan; por este motivo, el grado de dependencia que se establece entre ambas partes, está relacionado con el nivel de resistencia que ciertos grupos económicos y políticos pretenden mantener. El análisis y funcionamiento de esta relación que estimula o frena la inversión extranjera, está formado por el tipo de sistema financiero y de mercado que prevalece en ese momento, la posición que guardan los sectores mas dinámicos y tecnológicamente avanzados que se pretende promover, y por el marco jurídico que regula esta actividad en cada país.

México no puede permanecer aislado de las tendencias mundiales, de hecho, ningún país puede sobrevivir en estas circunstancias, dada la presión que ejerce el sistema mundial por sobre todas las partes que lo componen; la recomposición internacional de la producción y el intercambio de bienes, afectó a nuestro país

(12) Tecno estructura, Kenneth Galbraith, El nuevo estado industrial, London Hamish Hamilton, 1967

(13) Edith Penrose, La empresa multinacional, FCE, p 245.

obligándolo a cambiar su modelo de desarrollo basado en el proteccionismo; en la siguiente parte de este capítulo se establecerá el punto de referencia que permite conocer el lugar que ocupa internacionalmente y la forma en que se adecuó al nuevo contexto mundial.

2.- Aspectos Mundiales

a) Población y distribución de la riqueza

Uno de los puntos tratados en la conferencia mundial de población realizada en la ciudad del Cairo en 1994, fue el relacionado con crecimiento económico y nivel de habitantes; los argumentos que prevalecieron en torno a estos dos temas sostenían que la reducción en la tasa de natalidad era la condición necesaria para obtener el desarrollo de una nación, debido a que en el mundo los países que lo habían logrado gozaban en estos momentos de mayores niveles de bienestar.

En los últimos años la tasa de crecimiento mundial se ha mantenido alrededor de 2.4%, en 1991 la población mundial era de 5,328 millones de habitantes, cifra que representó un incremento de 23% en relación con 1980. En la actualidad 41% del total de la población se concentra en tres países: India, Brasil y China; siendo este último el más poblado con 1,150 millones de habitantes, México ocupa el lugar cincuenta con 90 millones de habitantes. A diferencia de los países pobres, la mayoría de los industrializados muestran tasas menores a 1%, contrastando con las naciones árabes quienes mantienen el mayor ritmo de crecimiento equivalente a 4%.⁽¹⁴⁾

- A pesar de contar los veinte países más poblados con 45% de la superficie total de la tierra, la extensión de su territorio no garantiza la generación de riqueza, debido a que el motor del crecimiento económico se da con la acumulación de capital;⁽¹⁵⁾ esto se puede comprobar al relacionar la extensión de cada país con su nivel de producción. El 89% del volumen total de manufacturas elaboradas en todo el mundo se acumuló en veinticinco países en 1991, México estuvo incluido dentro de este grupo ocupando el lugar dieciséis con 254.4 mil mdd; por la posición en la que se encuentra, tanto en crecimiento económico como en población, está considerado como de nivel medio. En relación con el producto interno per capita, en ese mismo año ocupó la posición 58 con 2,490 dólares; destacando en este rubro Suiza con el mayor nivel alcanzando de 32,250 dólares y Japón con 25,840 dólares, el promedio mundial se estima en 4,220 dólares. La polarización de la

⁽¹⁴⁾ Atlas del Banco Mundial 25th Aniversario, Edición 1992, para mayor información ver Anexo I

⁽¹⁵⁾ Ídem. La superficie total de la tierra es de 133,342 km², la densidad demográfica de estos países es de 84 habitantes x km² a diferencia del promedio mundial que es de 40 habitantes x km², México cuenta con 44.84 habitantes por km². Anexo II

riqueza en el mundo está presente en nuestros días debido a que más y más países del ingreso mundial benefician a 10% de la población¹⁰¹.

b) Control mundial y crecimiento económico

Actualmente el crecimiento económico presenta un doble aspecto y afecta las regiones, debido a que los recursos de todo el mundo están cada vez más de forma global y de manera creciente, el aspecto de algunas partes es el desplazamiento del centro de gravedad de la producción económica en algunas partes del mundo. Este aspecto de la concentración de riqueza en esta zona está en la zona de desarrollo. Este aspecto de la producción económica y política, que a su vez afecta el desarrollo de las tecnologías que genera la riqueza económica de cada país, a su vez ha propiciado que los recursos que fluyen en algunas zonas del mundo estén cada vez más en las zonas.

Este es un aspecto que afecta a todos los países del mundo y afecta a todos los recursos económicos para la zona, aunque se refiera a algunas zonas de recursos y los problemas de recursos económicos, aunque se refiera a algunas zonas de recursos económicos en la zona de desarrollo. Este aspecto de la producción económica y política, que a su vez afecta el desarrollo de las tecnologías que genera la riqueza económica de cada país, a su vez ha propiciado que los recursos que fluyen en algunas zonas del mundo estén cada vez más en las zonas. Este aspecto de la producción económica y política, que a su vez afecta el desarrollo de las tecnologías que genera la riqueza económica de cada país, a su vez ha propiciado que los recursos que fluyen en algunas zonas del mundo estén cada vez más en las zonas.

¹⁰¹ Este aspecto de la producción económica y política, que a su vez afecta el desarrollo de las tecnologías que genera la riqueza económica de cada país, a su vez ha propiciado que los recursos que fluyen en algunas zonas del mundo estén cada vez más en las zonas.

riqueza en el mundo está presente en nuestros días debido a que tres cuartas partes del ingreso mundial benefician a 16% de la población.⁽¹⁶⁾

b) Control mundial y crecimiento económico.

Actualmente el crecimiento económico genera un doble efecto en todas las regiones, debido a que los recursos de todo el mundo están considerados de forma global y de manera uniforme, el superávit de algunos países es el equivalente al déficit de otros; la pobreza extrema en alguna parte del mundo es consecuencia de la acumulación de riqueza en otra; por este motivo los países desarrollados han utilizado su poder económico y político con el fin de influir en la distribución de los beneficios que genera la riqueza económica de cada país, este hecho ha propiciado que los acuerdos que tomen en conjunto definan las relaciones entre todas las naciones.⁽¹⁷⁾

Año con año estos países se reúnen con el objetivo de coordinar acciones y encausar esfuerzos, para tal efecto amplían su horizonte al considerar todas las regiones y los problemas de manera global; ejemplo de esta tendencia fueron los acuerdos celebrados en la conferencia cumbre realizada en Tokio Japón en julio de 1993. En relación con el anterior bloque socialista, se creó un fondo para apoyar el programa de privatización que lleva Rusia, mediante la aportación de tres mil millones de dólares (mdd); para mejorar la administración de los recursos mundiales, iniciaron un proyecto para controlar la producción de los artículos básicos. Adicionalmente, reconocieron que el reto principal en los próximos años, será reducir la tasa de desempleo de las regiones industrializadas, debido a que actualmente afecta a 37 millones de personas, lo que equivale a 8.1% de su población económicamente activa. Específicamente se propuso la reducción del excedente comercial de Japón, nivel que se ubicó por arriba de 136,000 mdd en 1991; así como su superávit comercial con Estados Unidos que llegó a la cifra de 50,000 mdd en 1993. Los países que integran la Comunidad Económica Europea (CEE) acordaron reducir su tasa de interés para estimular la inversión. Para apoyar los acuerdos del GATT, se optó por reducir los aranceles de los productos farmacéuticos, equipo médico, construcción, cerveza, bebida destilada, textiles, cerámica y vidrio.⁽¹⁸⁾

(16) Ídem. En lo que se refiere a la productividad relativa medida entre el PIB y la población; Suiza destaca con un índice 8.4, Japón cuenta con 6.7, el Grupo de los siete 5.5 y México con 0.7 Anexo III.

(17) Adolfo Gilly, La cumbre de Tokio, La Jornada, 19 Enero 1992, p.22

(18) Cumbre de Tokio: Compromiso hacia la liberación comercial, La Jornada, 12 Julio 1993, p.35. El grupo de los siete está formado por los países de Italia, Estados Unidos, Japón, Gran Bretaña, Canadá, Alemania y Francia. En esa conferencia también fue tratado el Déficit Norteamericano, La tasa de vejez de los países desarrollados, la ayuda al continente Africano y las nuevas políticas de protección al ambiente.

Al analizar el crecimiento económico mundial, los índices que maneja la Organización Internacional para el Desarrollo Económico (OCDE) sirven como base para determinar la situación actual. Como resultado de la recesión internacional que prevaleció en la década anterior, el ritmo de crecimiento económico se estancó en 1992; ocho años después, el incremento de 3% mostró que la recuperación de la mayoría de las regiones se había puesto en marcha. En 1994 se proyectó 2% de crecimiento debido a que la recuperación de Europa ha sido muy lenta, y países como Japón y Francia ingresaron a un periodo de contracción. (Gráfica 1).⁽¹⁹⁾

PRODUCTO NACIONAL BRUTO EN LA OCDE VARIACIONES PORCENTUALES			
AÑO	%	AÑO	%
(a)	4.0	1986	2.9
1977	3.7	1987	3.2
1978	4.0	1988	4.3
1979	3.5	1989	3.2
1980	1.1	1990	2.5
1981	1.3	1991	0.8
1982	0.0	1992	1.8
1983	2.6	1993	1.1
1984	4.3	1994	2.1
1985	3.2	1995	2.6

Nota: (a) Equivale al promedio de 1967 a 1976
Fuente: Elaborado por Excelsior con datos de la OCDE, 21 de Dic. 1993

Al revisar el nivel de inflación y desempleo en la OCDE por los últimos veinte años, se puede concluir que una de la estrategia utilizada para revertir el bajo crecimiento en la década anterior, fue el uso de la política de control de precios; su éxito permitió alcanzar el nivel de 3% en inflación, después de haber permanecido por arriba de 10% en los años setenta; para el año de 1994 se proyectó un nivel de 2.6%, nivel que representa la consolidación de los esfuerzos por controlar los costos de producción de las manufacturas. El efecto que generó esta medida fue el incremento del desempleo, ubicándose como el principal problema para la mayoría de los países desarrollados, su nivel llegó a alcanzar 8% en el mismo periodo, la excepción fue Japón, contando únicamente con 2.4%.(Gráfica 2) ⁽²⁰⁾

Las perspectivas de crecimiento mundial se ven afectadas por los ciclos económicos de cada uno de los países y regiones; la situación actual se puede resumir de la siguiente manera:

(19) La economía mundial en cifras, Excelsior, 20 de Sept. 1993, p. 18 extraído de Reuter Commodities 2000. Los países miembros de la OCDE (Organización para el crecimiento y desarrollo económico) son: Bélgica, Francia, Italia, Holanda, Suiza, Reino Unido, Alemania y Japón entre otros.

(20) Idem...

Al analizar el crecimiento económico mundial, los índices que maneja la Organización Internacional para el Desarrollo Económico (OCDE) sirven como base para determinar la situación actual. Como resultado de la recesión internacional que prevaleció en la década anterior, el ritmo de crecimiento económico se estancó en 1992; ocho años después, el incremento de 3% mostró que la recuperación de la mayoría de las regiones se había puesto en marcha. En 1994 se proyectó 2% de crecimiento debido a que la recuperación de Europa ha sido muy lenta, y países como Japón y Francia ingresaron a un periodo de contracción. (Gráfica 1).⁽¹⁹⁾

PRODUCTO NACIONAL BRUTO EN LA OCDE VARIACIONES PORCENTUALES			
AÑO	%	AÑO	%
(a)	4.0	1986	2.9
1977	3.7	1987	3.2
1978	4.0	1988	4.3
1979	3.5	1989	3.2
1980	1.1	1990	2.5
1981	1.3	1991	0.8
1982	0.0	1992	1.8
1983	2.6	1993	1.1
1984	4.3	1994	2.1
1985	3.2	1995	2.6

Nota: (a) Equivale al promedio de 1967 a 1976
Fuente: Elaborado por Excelsior con datos de la OCDE, 21 de Dic. 1993

Gráfica 1

Al revisar el nivel de inflación y desempleo en la OCDE por los últimos veinte años, se puede concluir que una de la estrategia utilizada para revertir el bajo crecimiento en la década anterior, fue el uso de la política de control de precios; su éxito permitió alcanzar el nivel de 3% en inflación, después de haber permanecido por arriba de 10% en los años setenta; para el año de 1994 se proyectó un nivel de 2.6%, nivel que representa la consolidación de los esfuerzos por controlar los costos de producción de las manufacturas. El efecto que generó esta medida fue el incremento del desempleo, ubicándose como el principal problema para la mayoría de los países desarrollados, su nivel llegó a alcanzar 8% en el mismo periodo, la excepción fue Japón, contando únicamente con 2.4%. (Gráfica 2)⁽²⁰⁾

Las perspectivas de crecimiento mundial se ven afectadas por los ciclos económicos de cada uno de los países y regiones; la situación actual se puede resumir de la siguiente manera:

⁽¹⁹⁾ La economía mundial en cifras, Excelsior, 20 de Sept. 1993, p. 18 extraído de Reuter Commodities 2000. Los países miembros de la OCDE (Organización para el crecimiento y desarrollo económico) son: Bélgica, Francia, Italia, Holanda, Suiza, Reino Unido, Alemania y Japón entre otros.

⁽²⁰⁾ Idem...

1.- El estancamiento económico esta presente en el continente europeo debido a la reducción en su ritmo de producción industrial y por el mantenimiento de altas tasas de interés, mismas que han desalentado la inversión, repercutiendo directamente en el incremento del desempleo.

INFLACIÓN Y DESEMPLEO EN LA OCDE (1974-1995)					
AÑO	INFLACIÓN	DESEMPLEO	AÑO	INFLACIÓN	DESEMPLEO
1974	13.0	6.0	1985	4.1	7.9
1975	12.0	5.9	1986	3.9	7.8
1976	9.0	5.8	1987	4.0	7.6
1977	9.5	5.6	1988	4.9	6.9
1978	8.0	5.5	1989	5.9	6.2
1979	10.0	5.3	1990	6.0	6.3
1980	13.8	6.0	1991	5.0	7.8
1981	10.0	6.6	1992	4.0	8.0
1982	8.0	8.2	1993	3.6	8.2
1983	6.0	8.4	1994	3.8	8.2
1984	5.0	8.2	1995	3.5	8.3

Nota: Elaborado por Exceliior con datos de OCDE, 21 Dic. 1993

Gráfica 2

2.- La economía japonesa frenará su crecimiento sostenido de 3%, debido a que se está presentando la reducción en su nivel de inversión que había venido manejando, y la contracción en la demanda de bienes duraderos en su mercado local aún continúa.

3.- Los Estados Unidos han venido consolidando su recuperación económica, después de haber estado en un largo periodo de contracción en su demanda, propiciado por el crecimiento en la deuda de empresas y familias; su reactivación beneficiará a Canadá, país que proyecta obtener un crecimiento superior a 4% para los próximos años.

4.- La región de Europa del Este continuará con su política de control inflacionario, utilizando los planes de reforma económica sugeridos por el Banco Mundial.

5.- En América Latina se espera un crecimiento mayor a 2.5%, a pesar de que la recuperación brasileña aún no está presente.

6.- Las repúblicas que formaron antes la Unión Soviética atraviesan una etapa de recesión y continuarán usando políticas económicas de ajuste estructural.

7.- La región con mayor crecimiento seguirá siendo Asia, en donde se logró alcanzar un nivel superior a 6% en 1994, esto fue posible gracias a la consolidación de su industria, caracterizada por el mantenimiento de altos niveles

de inversión y producción, los cuales se encuentran orientados a la expansión de sus exportaciones, un elemento adicional que fortalecerá esta situación, será el incremento esperado de su demanda y ahorro interno; de este grupo de países destacan China con 9% de crecimiento, Tailandia con 8% y Taiwan con 7%.⁽²¹⁾(Gráfica 3)

PROYECCIÓN DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO TASA ANUAL DE CRECIMIENTO		
	1993	1994
PAÍSES EN DESARROLLO	5.1	5.1
ÁFRICA	2.7	3.9
ASIA	6.7	6.6
MEDIO ORIENTE	5.0	3.5
AMÉRICA LATINA	2.3	2.6
PAÍSES EN TRANSICIÓN	(8.8)	(1.6)
EUROPA DEL ESTE	(1.5)	2.6
EX URSS	(11.8)	(3.5)
Fuente : FMI, World economic outlook 1993		Gráfica 3

8.- En resumen el Fondo Monetario Internacional reportó un crecimiento mundial de 2.2% en 1994.⁽²²⁾

c) Comercio e inversión

La mayoría de los países están realizando políticas económicas orientadas a impulsar su comercio exterior, como ejemplo, Europa Occidental realiza 70% de su intercambio comercial en su misma región, clara muestra de su actual integración; en contraste, África y Medio Oriente dependen 45% de sus relaciones comerciales con esta región; por su parte Japón realiza 27% de sus negociaciones comerciales con Estados Unidos, país que a su vez controla 41% del mercado de América Latina.

El comercio mundial conserva una tendencia ascendente desde hace ya más de veinte años, en la década de los setenta representó 5% del total de las transacciones de bienes y servicios, el volumen creció en los países desarrollados 12% y en general 8.5% en 1984; los países en vías de desarrollo mostraron 3% de déficit en su balanza comercial durante el periodo 1982-1986, sin embargo en los cuatro años siguientes obtuvieron un superávit de 6%. Los países miembros de la

⁽²¹⁾ Rosalba Carrasco Liscu. El grupo de los siete y las perspectivas mundiales. La Jornada, 5 de Julio 1993, p.43.

⁽²²⁾ Ídem ver gráfica 4.

OCDE tuvieron un déficit en su cuenta corriente de 17 billones de dólares en 1993, proyectando una reducción de dos billones de dólares en 1994; los únicos países que contaron con superávit, fueron Japón con 135 mil mdd y Canadá con cinco mil mdd.⁽²³⁾

El volumen de transacciones comerciales mas importante lo han realizado países como Hong Kong, Corea del Sur, Singapur y Taiwan; mismos que desplazaron 220,000 mdd en 1988, cifra equivalente a 8% de las exportaciones mundiales; un año después, Taiwan tuvo el tercer lugar de volumen comercial en todo el mundo, colocándose después de Japón y Alemania; en los últimos años la región que mejor ha venido aprovechando el comercio exterior ha sido el Sudeste Asiático.⁽²⁴⁾

PROYECCIÓN DE LOS PAÍSES INDUSTRIALIZADOS TASA ANUAL DE CRECIMIENTO		
	1993	1994
PRODUCCIÓN MUNDIAL	1.8	2.2
PAÍSES INDUSTRIALES	1.7	2.9
ESTADOS UNIDOS	3.2	3.2
JAPÓN	1.3	3.5
ALEMANIA	(1.3)	1.7
FRANCIA	1.8	2.3
ITALIA	0.3	1.9
REINO UNIDO	1.4	3.1
CANADÁ	3.2	4.4
TOTAL G-7	1.9	3.0
Fuente: FMI, World economic outlook 1993		Gráfica 4

En relación con las ramas productivas, el sector manufacturero ocupa actualmente 3/4 de los flujos comerciales mundiales, de los cuales Estados Unidos controla 26%, Japón 16%, Alemania 7 %, Francia 6%, Italia 5%, Reino Unido 4.5% y Canadá 2.7%⁽²⁵⁾. México, Argentina y Brasil realizan 80% de las ventas manufactureras al interior de América Latina, sin embargo este volumen representa a nivel mundial únicamente 2%, la mitad de las exportaciones de esta región se destinan a los Estados Unidos y 24% se intercambia entre los mismos países, México destina 76% de sus ventas a este país y 9% al resto de la región; América

(23) PNB, desempleo e inflación en la OCDE, Excelsior 21 de Diciembre de 1993, p.1

(24) Jesús Oliver Rodríguez, El fin de la guerra fría, Excelsior, 21 Junio de 1993, p. 1-14

(25) Jesús Oliver Rodríguez, Demografía, ingreso y productividad, Excelsior, 2 Agosto 1993, p.10. Todos estos países presentan similitudes: Se ubican dentro de un clima templado y frío, cuentan con abundancia de recursos forestales e hidráulicas, eficiencia en sectores claves como el de la construcción y el agropecuario, poseen una alta calidad de vida y un amplio sector de servicios, Apertura Comercial e Integración Económica.

Central exporta a los Estados Unidos 24% de sus productos y 67% lo comercializa entre países colindantes.⁽²⁶⁾

En el caso de la inversión que se realiza internacionalmente, esta se ha mantenido con la misma tendencia de los últimos años, dirigiendo sus flujos de capital a la bolsa de valores de los mercados emergentes, esto se explica debido a que la mayoría de los inversionistas prefieren mantener sus activos dentro de instrumentos que les garanticen utilidades a corto plazo con un mínimo de riesgo; este hecho propició que en 1993 los países en vías de desarrollo captaran únicamente 10% de la inversión directa que circuló a nivel mundial, cifra que equivalió a 40,000 mdd. Las operaciones bursátiles ejecutadas dentro de estos países se elevaron diez veces en tan solo una década, contrastando con los países industrializados que únicamente incrementaron su inversión 3.5% en el mismo periodo.⁽²⁷⁾

La mayoría de la inversión extranjera que se destina al mercado accionario está dirigida a los países con poco control fiscal, bajas barreras arancelarias, altas tasas de interés, crecimiento de su ahorro interno y disposición de una fuerza laboral bien preparada; las bolsas de valores que contaron con mayor impulso fueron: Brasil, Hong Kong, Indonesia y Filipinas, en conjunto generaron ganancias por arriba de 100% en 1993, un caso especial fue Polonia que dio 900% de rendimiento anual.⁽²⁸⁾

Un elemento adicional que estimula la inversión en el mundo es la privatización de empresas públicas, actividad que captó 50 mil mdd en 1991, de los cuales 15 mil mdd se originaron en América Latina, destacando México al ocupar 64% del total; cifras conservadoras estiman que esta región requerirá en los siguientes cinco años 250 mil mdd para apoyar su crecimiento.⁽²⁹⁾ En respuesta a esta tendencia, el presidente norteamericano George Bush creó un fondo especial por 1,300 mdd para impulsar las privatizaciones en esta región, este fondo esta controlado por el Banco Interamericano de Desarrollo.⁽³⁰⁾

Debido a la escasez de capitales que priva en el mundo, muchos países que aún conservan empresas públicas, se han abocado a la tarea de privatizarlas; Asia y América Latina fueron las principales regiones que resultaron beneficiadas por este tipo de inversión en 1994. Italia, España y Francia utilizaron la misma estrategia, este último país integró a 21 compañías en su programa de privatización. Europa

(26) María de Jesús Espinosa, Sube El rendimiento en manufactura, *Excélsior*, 30 Agosto 1993, p. 16

(27) Seguirá fluyendo el capital a los mercados emergentes, *Excélsior*, 31 Enero 1994, P. 21-22.

(28) Ídem.

(29) Lecciones de privatizaciones. *Excélsior*, 1 Julio 1992, p.1-7.

(30) Ídem. El apoyo está enmarcado en la iniciativa de las Américas lanzada como proyecto en 1990 y que busca eliminar barreras comerciales y el libre comercio en toda América Latina, mediante la reducción de deuda pública y el incremento de la inversión.

del Este es la región mas importante en donde se espera una gran inversión para los próximos años equivalente a 150,000 mdd. Los principales sectores beneficiados serán los servicios bancarios y ferrocarriles, destacando Japón y Gran Bretaña; sin embargo, las ventas mas esperadas serán las compañías telefónicas. ⁽³¹⁾

Como se ha visto, el desequilibrio que genera la injusta distribución de la riqueza propicia que existan regiones con mayores ingresos y perspectivas de bienestar, nuestro país no es una excepción, al igual que en todas las regiones, se da la polarización social entre grupos de población que son mas ricos o pobres cada día. Para poder garantizar un crecimiento económico sostenido, muchos países se apoyaron en la inversión extranjera, ya sea privatizando empresas o estimulando el mercado de valores; al mismo tiempo, se actualizo su marco jurídico y se abrieron sus mercados, dando paso a la importación de bienes y servicios.

El abandono del modelo de sustitución de importaciones en la década anterior en el país, no fue un hecho aislado, por el contrario, respondió a una tendencia mundial que se había gestado en años anteriores; la incursión de nuestro país al nuevo contexto internacional generó muchos cambios al interior de su sistema económico y político, los que serán analizados en la siguiente parte de este capítulo.

3.- Aspectos Nacionales

a) Coyuntura política

En la actualidad, el Estado mexicano esta concluyendo un proceso de transferencia de unidades productivas al capital privado, inclusive las que en décadas pasadas dieron base a su política de rectoría económica; el objetivo que persigue con esta acción es definir su responsabilidad frente al mercado y capital. Esta reforma afecta a las instituciones que dan soporte al régimen político surgido de la revolución mexicana; debido a que la estrategia utilizada se relaciona con la reestructuración del marco jurídico, mediante la modernización de las leyes que establecen los límites y alcances de la función pública; incluyendo al régimen de partido dominante, el cual tiende a debilitarse estableciendo otro tipo de relación de poder, la flexibilidad del sistema económico que se ha formado choca con la rigidez del sistema político que se resiste a cambiar.

Las causas que motivan esta situación son; la reducción de las funciones del Estado y la reestructuración de la economía, enmarcada esta última, bajo una nueva división internacional de trabajo; asimismo, la dependencia creciente en los

⁽³¹⁾ Se mantendrán las privatizaciones a nivel mundial, Excelsior, 17 Enero 1994, p. 1-3

procesos productivos realizados dentro de cada país, la introducción de tecnologías y modos de organización de trabajo, dan forma al modelo capitalista actual.

El estado benefactor es desmantelado utilizando la distribución del gasto público, afectando las partidas de beneficios sociales que vienen reduciéndose constantemente en relación con el monto global de ingreso público; este modelo se desintegró, mientras que avanzó el programa de privatización, se redujo la cobertura estatal en los servicios de salud, vivienda y educación; este hecho fortaleció la estructura social dual, polarizando las clases sociales.⁽³²⁾

Por su parte, la integración regional, internacionalizó la división del trabajo, el mercado y capital; fortaleciendo el impulso del sistema global. Migraciones sin precedentes tienen lugar en la frontera con Estados Unidos, las que son determinadas por los cambios en las economías respectivas de los dos países, la turbulencia y el cambio se instalan como situación normal.

En materia de política, la crisis del régimen revolucionario de partido único, mostró las presiones que la reestructuración mundial de la economía y el mercado ejercían sobre este sistema; cuyo último sustento, mas allá de la coerción y la fuerza estatal, se ubica en la existencia de un proyecto nacional de corte liberal; en consecuencia, estos cambios ejercieron presión objetiva hacia el tránsito de normas políticas democráticas. Según Adolfo Gilly "A diferencia de los países Latinoamericanos industrializados comparables al nuestro, que encontraron en las dictaduras militares el medio para lograr la descomposición del Estado benefactor; México pudo retrasar este proceso, debido a la estabilidad histórica y constitucional con que cuenta, y a la expansión del petróleo, el que otorgó recursos para preservar el régimen".

Sin embargo, la caída en los precios de los hidrocarburos en 1981 y su consecuente crisis afectaron al sistema mexicano, el ingreso a la corriente internacional de apertura comercial tuvo que realizarse al negociar la deuda externa; el plan nacional de desarrollo de 1983-1988 y 1988-1994 marcaron el modelo liberal a seguir, basándose en el ofrecimiento de sectores productivos al capital extranjero. La austeridad del gasto público, el control inflacionario y la contracción de los salarios, facilitaron la inserción de la economía nacional al sistema mundial; una brecha entre gobierno y sociedad surgió durante las elecciones de 1988 formada por el Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional, dicho movimiento recordó con su plataforma política, los proyectos nacionalistas de los años treinta, periodo en el cual se inició la construcción del Estado benefactor.⁽³³⁾

⁽³²⁾ Adolfo Gilly, El régimen mexicano en su dilema. Nexos Núm. 146, Febrero 1990, p.35.

⁽³³⁾ Ídem., p. 36

El futuro inmediato de México estará caracterizado por los efectos que traerá consigo la integración económica, en donde nuevos actores y factores, tanto financieros como económicos, nacionales y transnacionales; se entrelazarán entorno a las ramas más dinámicas de la economía. Un desplazamiento en la composición de las exportaciones, un crecimiento de la economía informal, y la consolidación de una dirección política que estimularán estos cambios, dando viabilidad a este proceso, el que se dará por lo menos a tres niveles: La integración del capital ya sea financiero o vía inversión directa, siendo el elemento regulador y acelerador de esta tendencia; el incremento en la inversión de los sectores que faciliten el proceso de fusión entre mercados, como es el caso de la industria maquiladora; y por último, la creciente circulación de fuerza de trabajo mexicana entre ambos países.

La reestructuración del Estado y el marco constitucional fijan reglas y actores; nuevas alianzas y sectores emergen, mientras que otros quedan sumergidos o excluidos; en este proceso de adecuación reside la crisis del régimen político mexicano, impidiendo la supervivencia del partido dominante y su relación corporativa con las organizaciones sociales; de no darse un cambio en la estructura del régimen actual, surgirá una fractura entre reforma económica e inmovilidad política, conduciendo a la crisis. La democracia se presenta como el elemento que evitará la ruptura entre política y economía; la pluralidad, el respeto a las organizaciones sociales y la autonomía, son compatibles con la libre circulación de mercancías, personas e ideas.⁽³⁴⁾

El costo político que generó la reforma económica realizada durante la administración de Carlos Salinas, se refleja en la crisis de credibilidad y ausencia de dirección que prevalecieron en el país a principios de 1995, la fuga de capitales y la devaluación de la moneda fueron efectos de la desconfianza que existió en los inversionistas frente al plan de recuperación que el gobierno propuso a toda la población.

b) Finanzas públicas e inflación

El cambio estructural en el sexenio anterior estuvo fincado con el control del déficit presupuestal de las finanzas públicas; principalmente se realizaron recortes generalizados con la finalidad de absorber en estos, distintas pérdidas de capital generados por las empresas públicas.

⁽³⁴⁾ Idem. . p.38

Después de haber participado el déficit público con 10% del PIB en 1981, en 1984 descendió a 2%, logrando obtener un superávit de 7.2% en 1987⁽³⁵⁾; sin embargo un año después, el balance financiero de las finanzas públicas nuevamente fue deficitario con 48.6 mil millones de nuevos pesos (mmnp), en los siguientes años la tendencia se dirigió a lograr un punto de equilibrio, obteniendo un superávit financiero en 1991 de 15.5 mmnp y un déficit de 38.5 mmnp en 1992.⁽³⁶⁾

En el gasto público dos elementos aligeraron su control: la reducción en transferencias de recursos por el pago de intereses de deuda externa e interna, y la notable disminución del aparato económico gubernamental; ambos le quitaron una fuerte carga al sector público vía subsidios, precios y tarifas.

El proceso de privatización en las empresas públicas tuvo otros objetivos adicionales, tales como incrementar el ingreso público y hacer más eficientes las unidades económicas mediante la asimilación de recursos para su funcionamiento.

Desde sus orígenes la empresa pública fue creada para instrumentar la rectoría económica del Estado, invirtiendo en áreas consideradas como estratégicas o en las que no resultaban atractivas para las empresas privadas, en algunos casos operaban para garantizar el empleo o para asegurar el abasto de ciertos insumos o productos; muchas de estas se constituyeron como fideicomisos con fines específicos.

El plan nacional de desarrollo 1989-1994 utilizó la modernización y eliminación de entidades estatales con la finalidad de racionalizar al Estado, la privatización fue considerada como la piedra angular de la reforma estructural del sector público.

En 1970 existieron 391 empresas estatales, cifra que se incrementó hasta llegar doce años después a 1,155; posteriormente se inició la política de privatización en la mayoría de las empresas, entre las que se encontraban bancos, siderúrgicas, hoteles, azucareras, empresas de comunicación y aviación, pesqueras y la compañía Teléfonos de México; en la actualidad están en proceso de privatización empresas mineras, distribuidoras de gas y fertilizantes mexicanos, otras como PIPSA no cuentan con inversionistas interesados en adquirirlas.⁽³⁷⁾ El saldo registrado en febrero de 1992 indicó que se habían vendido 914 empresas estatales de participación mayoritaria, minoritaria y fideicomisos públicos; adicionalmente otras 85 se encontraban en proceso de desincorporación,

(35) José Córdoba . Diez lecciones de la reforma económica mexicana , Nexos 158 , Feb. 1991 , p.31

(36) La recesión de 1993 por carencia monetaria para abatir la inflación, Excelsior, 20 Dic. 1993 .p.1

(37) El proceso de enajenación de las entidades estatales. SHCP, Boletín de la unidad de entidades estatales de la SHCP. Mayo 1992, p. 8

conservándose 232 empresas; esta cifra contrasta con países como Polonia y Alemania Oriental que cuentan con 8,000 empresas aproximadamente.⁽³⁸⁾

En relación con el ingreso público, más de 82% provino de los impuestos, los que ascendieron a 46,406 mdd en 1994; el de la renta, contribuyó con 50% del total; el otro rubro importante fue el generado por los derechos en la explotación de hidrocarburos representando 17%, sin embargo estos no exceden a los recursos captados por el impuesto al valor agregado.⁽³⁹⁾

El ingreso por tributación equivalió a 32% del total captado en el sexenio de Miguel de la Madrid y más de 100% del sexenio de Luis Echeverría en 1992; el comportamiento entre los ingresos de 1992 y 1993 muestra una gran semejanza,⁽⁴⁰⁾ únicamente en la década de los ochenta, destacan los no tributarios, debido a la venta de las empresas públicas y bancos, los que fueron colocados por arriba del billón de antiguos pesos. La carga fiscal, que mide los ingresos tributarios en relación con el PIB ha venido descendiendo en los últimos cuatro años, siendo menor al promedio de los últimos veinte años.⁽⁴¹⁾

En el caso de la deuda externa, esta fue reestructurada a partir de 1982, en ese año, su composición estuvo distribuida de la siguiente manera: 20% pertenecía a empresas privadas, 30% era del gobierno federal, resultado de los créditos obtenidos con los organismos financieros internacionales, y el 50% restante, se obtuvo con la banca comercial mundial. En 1983 se instituyó el fideicomiso de cobertura contra riesgos en el tipo de cambio conocido como FICORCA, con la finalidad de transferir mediante subsidios la deuda externa privada al Estado, y así poder controlar el total de la deuda nacional. Una vez consolidada, se procedió a negociar con los acreedores buscando la posibilidad de reducir la transferencia de recursos al exterior y así impulsar la economía; con el Banco Mundial se acordó que en el periodo 1991-1995 se eliminarían las transferencias al exterior, sustituyéndolas por el financiamiento de los programas de ajuste estructural. La negociación con la banca comercial se realizó mediante el Plan Brady, reestructurando 47% de la base que se regiría bajo una tasa de interés anual de 6.25%, la revisión del 41% propició la cancelación de 35% del capital y el 12% restante se formó con dinero fresco.⁽⁴²⁾

Con estas medidas de política monetaria, la deuda pública ha venido descendiendo como porcentaje en la participación del PIB, llegando en 1994 a 34%, siendo una gran diferencia con 1988 cuando representó 70% (Anexo IV); sin

⁽³⁸⁾ Se venden en los próximos cinco meses sesenta empresas estatales, Jornada, 5 Agosto 1992, p.27

⁽³⁹⁾ Jesús Oliver Rodríguez, Lejos de la aldea medieval, Excélsior, 19 de Abril de 1993, p. 1-14

⁽⁴⁰⁾ Ídem, ver Anexo IV

⁽⁴¹⁾ De la recesión nace un nuevo modelo de desarrollo social, Excélsior, 1 de Noviembre de 1991, p.1

⁽⁴²⁾ Op. cit. José Córdoba, Diez lecciones...p.33

embargo, el motivo fundamental por el cual se resolvió la deuda mexicana se debió al cumplimiento en el pago de intereses en la década pasada, evitando recurrir al mecanismo de moratoria. La negociación de la deuda tuvo dos variables: primero, se utilizó el cabildeo de la política exterior para captar garantías oficiales, y segundo, el efecto que dio la estabilización interna al generar seguridad y confianza; adicionalmente en este periodo, se instrumentaron mecanismos para sustituir deuda por inversión, los que alentaron la introducción de capital extranjero, sirviendo de modelo para la negociación de otros países en América Latina.

Otro elemento que contribuyó a estabilizar la económica fue el control inflacionario realizado con la inmovilidad de los precios claves y los salarios nominales; el gobierno estableció un sistema de acuerdos con los empresarios y obreros para lograr el control de la demanda agregada en términos nominales. El pacto de estabilidad y crecimiento económico permitió que todos los sectores contribuyeran al ajuste de costos; al concluir 1993 la inflación se logró controlar por debajo de la barrera psicológica de 10% después de haberse iniciado el programa en diciembre de 1987. La inflación durante 1988 fue de 52%, conservando una tendencia descendente hasta 1993, año en que alcanzó 8.7%.⁽⁴³⁾ La relación que guardaron los precios entre consumidor y productor, indicaron que estos últimos dejaron de tener presiones vía costos de producción, lo que significó un cambio estructural real.

La política salarial fue claro ejemplo de que el programa de recuperación económica repercutió principalmente en el sector asalariado, inclusive incluyendo el volumen total de remuneraciones y prestaciones; con excepción de la industria manufacturera, los ingresos por pago de sueldos y salarios tendieron al estancamiento, generando un deterioro en el nivel de vida de los mexicanos. Los sueldos internacionales ubican a México, sin contar prestaciones, 560 % por debajo de Estados Unidos y por arriba de países como Polonia, Filipinas y China, en donde el salario por hora es cinco veces menor que el de nuestro país;⁽⁴⁴⁾ el desempleo, tradicionalmente ocultado, alcanzó 23% en 1993, después de haber descendido a partir de 1987.⁽⁴⁵⁾

La caída en el costo de la mano de obra no generó un aumento en la ocupación, la que después de una reducción importante tiende a recuperarse con lentitud, ya que aún no alcanza los niveles del periodo anterior al de la crisis, una parte importante de la recuperación en el empleo vino de la industria maquiladora.⁽⁴⁶⁾

(43) Economía y finanzas al cierre de 1993. Excélsior 20 de Dic. 1993, p. 1

(44) Sergio Sarmiento. Comparación de salarios, Excélsior, 2 de Octubre 1993, p. 1

(45) Op. Cita. De la Recesión a un modelo de desarrollo.

(46) Ahogado el motor económico. Excélsior, 20 Febrero 1994, p. 12.

En 1993 la actividad productiva cayo afectando a las empresas que se encontraban relacionadas directamente con el mercado interno, el denominador común fue el cierre de empresas y comercios, despidos, descenso en ventas y utilidades. Las grandes compañías vinculadas con el sector externo transitaron sin dificultades, sin embargo los trabajadores enfrentaron una política salarial rígida traducida en ingresos de subsistencia. El PIB reflejó una parábola entre 1988 y 1993, iniciando con 1.3%, pasando a 4.5% en 1990 y llegando en 1993 a 0.4%, el crecimiento promedio en los últimos seis años se ubicó en 2.7%, ligeramente arriba del 2% demográfico.⁽⁴⁷⁾ El estancamiento del país continuó durante 1994, por lo que el control inflacionario, el superávit financiero del gasto público y el creciente déficit de la balanza comercial, fueron las estrategias utilizadas durante ese año.

c) Sistema financiero y tasa de interés

Para modernizar el sistema financiero, inicialmente fue eliminado el tipo de cambio dual, independizándolo de cualquier variación en las actividades económicas del país; por otro lado, la sobre regulación de los mercados financieros que limitaban la flexibilidad de la tasa de interés, fue cancelada. Se liberó el mercado y un conjunto de reformas institucionales crearon otro sistema; durante el primer semestre de 1989 se permitieron las tasas para préstamos y depósitos sin regulación de la banca central, sujetándose a la determinación de la oferta y la demanda. El encaje legal fue sustituido por el coeficiente de liquidez, y los créditos a través de tasas preferenciales para actividades primordiales fueron cancelados; se desarrolló un mercado para títulos y valores del gobierno, se redujo el control para las aseguradoras y en 1989 fue aprobada la privatización de la banca, instituyéndose como universal. Por último se permitió la apertura del sector financiero a la inversión extranjera, apoyando la formación de grupos, y a mediados de 1994 fue autorizada la instalación de la banca privada internacional en territorio nacional.

En la bolsa mexicana de valores (BMV), se institucionalizaron los inversionistas independientes evitando las variaciones de precios que generaban inestabilidad económica y frustración social. La creación del fondo México y los fondos de inversión neutra, facilitaron el flujo de recursos provenientes del exterior hacia el mercado de valores mexicano, sin afectar la administración de las empresas nacionales. La última vez que la BMV acumuló un rendimiento activo fue durante el cuarto trimestre de 1993, hecho que ocurrió con la aprobación del Acuerdo de Libre Comercio (ALC) para el siguiente año. La variación del índice de precios y cotizaciones al término de septiembre, y hasta la segunda semana de

⁽⁴⁷⁾ De la crisis a la consolidación del cambio, Excélsior 2 de Nov. 1993, pl.

diciembre propició una ganancia nominal de más de 30% en ese mismo periodo;⁽⁴⁸⁾ posteriormente, la BMV continuó siendo un importante promotor del financiamiento para las grandes empresas locales, a la par de ser un termómetro que midió los principales acontecimientos económicos y políticos. En un futuro, se tiene previsto cotizar empresas de otros países, así como incrementar operaciones en mercados líderes internacionales, lo que favorecerá la posición de México como receptor de capitales foráneos en su calidad de mercado emergente.

La creación del mercado de capital se realizó vía Nacional Financiera, siendo esta la institución encargada de regular el manejo de liquidez requerida para la bolsa de valores, adicionalmente contribuyó con la privatización de empresas y atomización del capital. Al término de 1993, la variación semanal de los certificados de la tesorería de la federación a 28 días había acumulado un rendimiento en términos reales de 8.5%; en contraste el promedio del mercado accionario se encontraba con una ganancia mayor a tres veces que este mecanismo de inversión. La tasa de interés del CETE había venido descendiendo desde 1988 y hasta 1994, año en que llegó a representar 69% de interés anual.⁽⁴⁹⁾

Ante la evidencia de que en los últimos años se favoreció el interés real a fin de estimular el ahorro interno y externo, se esperaba que a corto plazo se realizaría la reducción en los márgenes de ganancia, procurando que fueran más homogéneos con respecto a los mercados internacionales, sin embargo con la crisis del tipo de cambio a finales de 1994, esta proyección desapareció; las tasas nominales de interés líderes en el mercado doméstico registraron descenso en relación directa con los bajos índices de inflación, reaccionando a los menores requerimientos financieros del sector público. Desde el punto de vista de las tasas pasivas, los réditos ofrecidos en las diferentes opciones de inversión reportaron ganancias reales, las tasas activas continuaron manteniendo niveles elevados afectando a todos aquellos que necesitaron financiamiento. En gran medida el alto costo del crédito fue el mecanismo por medio del cual se inhibió directamente el crecimiento de la economía; debido a que este afectó la demanda agregada. El margen financiero, en el caso de México se ubicó en 100%, lo que se tradujo en elevadas cargas para las empresas y los particulares; el pagaré a 28 días desde 1988, año en que se ubicó en 38%, había venido descendiendo hasta llegar a 10% en 1993, sin embargo a finales de 1994 volvió a niveles de seis años atrás.⁽⁵⁰⁾

El descenso de las tasas de interés se presentó a nivel mundial a partir de 1990, la tasa prime de Estados Unidos y la libor de Inglaterra lo hicieron hasta 1993; el interés real en los últimos cuatro años, medido al restar el costo

⁽⁴⁸⁾ Competitiva la BMV durante 1993, Excelsior, 20 Dic. 1993, p.1

⁽⁴⁹⁾ Op. Cita. Economía y Finanzas.

⁽⁵⁰⁾ Ídem

porcentual promedio, se había encontrado en nuestro país por arriba de estos indicadores internacionales, sin embargo a principios de 1995 esta tendencia cambió, proyectándose a la alza, lo que repercutió en el descenso de la inversión extranjera.⁽⁵¹⁾

d) Comercio exterior

En la década de los ochenta la economía mexicana pasó de ser una de las más protegidas a una con mayor apertura; este cambio en el modelo de intercambio comercial estuvo orientado a incrementar la productividad y calidad en las empresas privadas, debido a que se introdujeron estándares mundiales y consolidó la estabilidad económica. En 1982 todas las importaciones estuvieron sujetas a restricciones cuantitativas, ubicando el arancel promedio en 50% y alcanzando en algunos casos hasta 100%. Al ingresar México al GATT, la estructura proteccionista se desmoronó; actualmente 3% de la tarifa de importación está sujeta a restricciones cuantitativas y el arancel promedio se redujo a menos de 10%, fijando su nivel máximo en 20% hasta antes de la firma del ALC.⁽⁵²⁾

La dinámica del comercio internacional que inició en el país en la década pasada, se refleja en el hecho de que durante el periodo 1983-1989 las exportaciones no petroleras se incrementaron más de 100%, pasando de 6,600 mdd a 14,900 mdd. Asimismo, el intercambio total en 1980 representó una tercera parte que el logrado trece años después; en 1993, la suma del total de las importaciones y exportaciones llegó a 115,000 mdd, cifra equivalente a 33% del PIB nacional.⁽⁵³⁾

El incremento en las exportaciones se vio favorecido por el apoyo a las empresas privadas mediante programas institucionales como ALTEX, el cual pretendió reducir los gastos directos e indirectos que afectaban esta actividad; sin embargo, la apertura comercial y el arribo de recursos vía inversión extranjera no permitieron reducir el déficit de la balanza, calculado en 25,000 mdd para el año de 1993.⁽⁵⁴⁾ El desequilibrio en la cuenta corriente, iniciado en 1988 con 2,920 mdd, fue característico de la administración del presidente Carlos Salinas.

La mayoría de las compras del exterior se originaron de la demanda privada, por lo que las transferencias de capital había representando el problema fundamental del déficit comercial. Las reservas internacionales del Banco de

(51) ANEXO V

(52) Op. cit. José Córdoba, p.36

(53) Sergio Sarmiento, Los términos de intercambio, Excélsior, 22 Nov. 1993, p.1-17. Término de intercambio es una relación matemática entre los precios de los productos de exportación de un país con los bienes que importa del exterior. Un aumento en los precios de las exportaciones o una disminución en las importaciones implica una mejora en el índice de los términos de intercambio.

(54) La recesión de 1993, Excélsior, 20 Dic. 1993, p1.

México proporcionaron estabilidad y confianza ante el desequilibrio creado en el año de 1994, periodo en que llegó a niveles históricos por arriba de 23,000 mdd; el balance negativo de la cuenta corriente, combinado con la fuga de capitales que inició a mediados de ese año, afectó a la economía, propiciando una crisis de liquidez, debido a que la falta de divisas para pagar los intereses de los bonos de la tesorería generaron la compra de nuevos créditos, incrementando con esta acción la deuda pública externa. ⁽⁵⁵⁾

e) Inversión extranjera

La Inversión Extranjera (IE) ha sido el elemento más dinámico de la economía mundial en los últimos años, su ritmo de crecimiento supera diez veces a la producción y tres veces al comercio, en términos generales representó 30% de incremento en la década pasada. Esto se explica debido a que las empresas transnacionales transformaron sus esquemas de comercialización y producción orientándolos a manufacturar para el mercado global, lo que trajo como consecuencia la adecuación de la división internacional del trabajo, la creación de producción a escala y la reducción de los costos de fabricación; este proceso de reestructuración ha motivó fusiones, adquisiciones y formación de cadenas regionales de abastecimiento. ⁽⁵⁶⁾

A lo largo de la historia el mayor flujo de capital extranjero se ha concentrado en los países desarrollados, los cuales captaron 67% del total de inversión en 1983, esta proporción creció hasta llegar a 83% en 1990; los principales flujos de capital se ubicaron en Estados Unidos y la CEE, las regiones en vías de desarrollo recibieron únicamente 10%. ⁽⁵⁷⁾ Sin embargo, si se considera el saldo de la balanza de capital en cada región, los desarrollados han mostrado desde 1980 resultados negativos, debido a que la mayoría de la inversión en el mundo proviene de este grupo de países. (Gráfica 5)

La CEE desplazó a los Estados Unidos como la fuente más importante de IE en el mundo, en 1980 el país norteamericano participó con 46%, lo que equivalió a 220,000 mdd, y la CEE lo hizo con 33% al acumular 152,000 mdd; en la actualidad el grupo de naciones europeas participa con 547,000 mdd y Estados Unidos con 28%, al concentrar 380,000 mdd. ⁽⁵⁸⁾

⁽⁵⁵⁾ Op cita. De la crisis a la consolidación del cambio.

⁽⁵⁶⁾ El creciente dinamismo de la Inversión Extranjera Directa, La Jornada, 4 Mayo 1992, p.29

⁽⁵⁷⁾ Ídem. De estos países los más beneficiados fueron China con 18%, Singapur con 22%, México con 10% y Malasia con 9%.

⁽⁵⁸⁾ Domina el capital de Estados Unidos en la región, Excelsior, 13 Julio 1992, p.1-14 En contraste con los Estados Unidos, en Canadá la CEE incrementó su inversión al llegar al 235% y el Japón 431%. Por su parte México recibió de la CEE inversiones que representaron un incremento del 238% y de el Japón 160%.

**SALDO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA
FLUJOS ANUALES EN MILLONES DE DÓLARES**

	1980	1985	1989	1990	1991
TOTAL	1,225	7,295	(26,281)	(37,037)	(35,144)
PAÍSES DESARROLLADOS	(8,793)	(18,511)	(1,261)	(58,053)	(69,929)
PAÍSES EN DESARROLLO	10,018	11,196	16,330	21,016	35,055
ÁFRICA	(43)	946	2,747	921	2,477
ASIA	3,494	3,907	5,458	9,888	14,494
EUROPA	94	190	1,484	1,138	3,328
MEDIO ORIENTE	(181)	2,204	1,164	2,309	2,917
AMÉRICA LATINA	5,800	3,949	5,987	6,760	11,839

Fuente: DGIE de SECOFI
Expansión 2 de Marzo, 1994

Gráfica 5

La mayoría de todos estos flujos de capital se realizaron al interior de los países desarrollados, la CEE dirigió 230,000 mdd a Estados Unidos en 1990, creciendo 350% con respecto a 1980, Japón invirtió en ese mismo periodo 83,498 mdd incrementando 1000% su participación en relación con el mismo año base; en lo relativo a los países en desarrollo, 60% del capital destinado en 1991 fue acumulado por la región del Sudeste Asiático, porcentaje equivalente a 15,000 mdd.⁽⁵⁹⁾

Los países en vías de desarrollo captaron 42,000 mdd en 1990, su participación en ese año superó ligeramente 17% del año anterior, representando un porcentaje menor al de 1980. En mas de noventa países, 74% de la inversión a largo plazo proviene de recursos del exterior, concentrándose 70% de los ingresos y 89% de los egresos en los países industrializados.⁽⁶⁰⁾

En general todas las naciones demandan recursos para inversión, el presidente de España, Felipe González, consideró recientemente que en los próximos cuatro años el volumen de inversión para asegurar el crecimiento mundial requerirá de 800,000 mdd; los países del tercer mundo serán los menos beneficiados, como lo mostró en 1991 el continente Africano, región que recibió únicamente 2,000 mdd de capital extranjero.⁽⁶¹⁾ En el caso de Europa del Este las inversiones no han sido lo suficientemente elevadas para acelerar el proceso de privatización; tan solo Hungría captó 2,300 mdd en 1991, cifra que representó 40% del total en esta región.⁽⁶²⁾

⁽⁵⁹⁾ Se desplomó la inversión extranjera en Taiwan, Excélsior 17 Marzo 1992, p.1-5

⁽⁶⁰⁾ Ídem p.5

⁽⁶¹⁾ Mínima inversión en Europa Oriental, Excélsior, 9 de Marzo de 1992, p.3

⁽⁶²⁾ Ídem.

En todo el mundo actúan alrededor de 35,000 empresas transnacionales, representadas por 150,000 filiales; algunas gastan más que el presupuesto asignado para investigación en ciencia y tecnología que destinan algunos países desarrollados. Las diez principales empresas, invierten en conjunto el gasto público de los gobiernos de Inglaterra y Francia; en 1991 existían 1.7 billones de dólares en IE, 75% de este monto provino de las regiones desarrolladas. ⁽⁶³⁾

América del Norte alcanzó la cifra de 522,800 mdd en 1990, siendo los Estados Unidos el principal receptor con 77% del total; por su parte, Canadá participó con 17% y México con 13%; los Estados Unidos en ese mismo año, invirtieron en Canadá 68,400 mdd y en México 19,000 mdd; por lo tanto 85% de los flujos regionales están fuera de nuestro país; Canadá invirtió en los Estados Unidos 27,700 mdd y México únicamente 554 mdd, ⁽⁶⁴⁾ sin embargo, en 1993 se dio un crecimiento de inversión mexicana en este país. ⁽⁶⁵⁾

México y Canadá mantienen un alto grado de dependencia con Estados Unidos, esto se concluye debido a que 62% de su IE proviene de este país, sin embargo la canadiense refleja madurez en los sectores industrial y de servicios, representado por empresas potencialmente fuertes como son: Norterm Telecom, Norda, Acan, Bombardier y Seagram; 35% de flujos de capital en la región son transferidos entre Canadá y Estados Unidos, México invirtió en los dos países únicamente 1,254 mdd en 1993. ⁽⁶⁶⁾

La IE ha experimentado tres cambios fundamentales: en un inicio, la inversión directa se realizó con la finalidad de explotar los mercados locales de las naciones con crecimiento económico, debido al escaso desarrollo del comercio marítimo traducido en altos costos de transportación, producción a baja escala y nivel tecnológico aplicado a las comunicaciones, aunado a esto los países en proceso de industrialización adoptaron políticas proteccionistas que estimularon la inversión directa; posteriormente, el desarrollo tecnológico en las comunicaciones y procesamiento de datos, así como la apertura de mercados en todas las regiones del mundo, propiciaron que la inversión directa se beneficiara de ventajas

⁽⁶³⁾ Controlan las transnacionales casi un tercio del comercio entre México y Estados Unidos. Jornada, 3 Agosto 1992, p.36

⁽⁶⁴⁾ De la inversión de utilidades la inversión extranjera, El Economista, 25 Febrero 1992, p.30

⁽⁶⁵⁾ Invaden empresas mexicanas ha Estados Unidos, Excelsior, 23 Feb. 1994, p.1-11 Bancos, acero, neumáticos, camiones, transmisoras, alimentos y vestidos son las ramas en que la inversión mexicana pretende incursionar en los Estados Unidos. Elásticos Selectos S.A. será la primera maquiladora en ese país. Dina compró Motor Coach Industries International con 337 millones de dólares. Internacional Cerámica ingresó con 76 millones de dólares; los Hoteles Westin y Resort son comprados por el empresario Bernardo Domínguez, incluyen 39 hoteles, la operación se cerró por 708 millones de dólares. Otras empresas que están invirtiendo son CEMEX, Conservas la Laguna, Chicles Canels y el Grupo Industrial Bimbo. ANEXO VI.

⁽⁶⁶⁾ Op cita Dominan los Estados Unidos la región.

comparativas que se generaron en ciertas ramas productivas de algunos países; dada la competencia mundial, la estrategia tuvo por objetivo establecer plataformas de exportación destinadas al mercado global, esta actividad es la que prevalece en nuestros días. Una tercera transformación de los flujos de capital se gestó en los últimos años, esta se relaciona con el manejo accionario en los mercados de valores, este mecanismo permite que el capital financiero pueda desplazarse con mayor rapidez, beneficiando a las economías que ofrecen mas rentabilidad y fortaleciendo la tendencia de utilizar la IE con carácter especulativo. México ha venido estimulando la inversión mediante la creación de instrumentos en el mercado de dinero y capitales. (Gráfica 6)

INVERSIÓN EXTRANJERA 1993		
	MIL/ U.S.	
MERCADO DE DINERO		
CETES	140,538	64%
BONDES	22,020	10%
TESOBONOS	4,358	2%
AJUSTABONOS	51,326	24%
TOTAL	218,243	100%
MERCADO DE CAPITALES		
ADRs	272,507	68%
FONDO MEXICO	9,332	2%
LIBRE SUSCRIPCIÓN	82,214	20%
FONDO NEUTRO	38,110	9%
TOTAL	402,163	100%
Fuente: BMV Expansión 2 Marzo 1994		

Gráfica 6

Uno de cada tres pesos invertidos en nuestro país proviene del exterior, esta es una realidad histórica de la que no se puede separar este trabajo de investigación, pues considera que el proceso de acumulación de capital nacional nunca ha garantizado su reproducción, inclusive ciertos ciclos económicos están relacionados con la constante fuga de capital,⁽⁶⁷⁾ el incremento en la participación de la IE en el PIB y en la formación bruta de capital fijo del país confirman esta hecho. (Gráfica 7)

La carencia de recursos origina un problema que se traduce en dependencia extranjera; en 1993 la inversión extranjera acumulada en la economía fue de 43,966 mdd, 63% provino de Estados Unidos, el saldo de capital captado refleja un crecimiento de 60% con respecto a 1990, (Gráfica 8) en 1994 se estimó que la

(67) El flujo de capital se frenó en 1993, Excélsior, 28 Ene 1994, p. 1-12. La repatriación por timbre fiscal entre 1990-1993 fue por 11,015 mdd 65.53% vía casa de bolsa y 34.7% por medio del sistema bancario. En 1993 reingresaron 1,332.5 mdd vía este beneficio estructurado conforme al decreto de Agosto 1990; representa una disminución del 45% respecto a 1992. Los capitales en 1977-1987 que salieron equivalen al 200% del captado vía timbre fiscal, el cual establece un impuesto de 1% sobre la repatriación de capitales por utilidad generada en el exterior, este mecanismo es el único medio de repatriación no delictivo.

inversión total en el país podría ubicarse en 48,480 mdd, de los cuales 60%, es decir 29,000 mdd serían de inversión nacional y 19,000 mdd extranjera.⁽⁶⁸⁾

En los años de inestabilidad económica, poca IE se desplazó hacia el país, con excepción de la industria automotriz y maquiladora, actividades vinculadas estrechamente con el mercado estadounidense;⁽⁶⁹⁾ los sectores más dinámicos tradicionalmente han sido el manufacturero, comunicaciones y servicios. (Gráfica 9) Los flujos de IE comenzaron a incrementarse después de la negociación de la deuda externa en 1989, año en que se consolidaron las perspectivas de lograr estabilidad económica mediante un cambio enfocado no al abastecimiento del mercado local; sino al de Estados Unidos, Japón y Canadá.⁽⁷⁰⁾ La reforma jurídica de la IE fue generada por la transformación del Estado, liberando recursos y otorgando trato nacional a las empresas extranjeras.⁽⁷¹⁾

Las 33 principales empresas que operan en el país son en la mayoría de los casos de capital norteamericano, las que reportaron en 1991 ventas de 35 billones de antiguos pesos, activos por 22.5 billones, pasivos por 10 billones y un nivel de deuda de 6.3 billones proveniente del exterior, en los últimos veinte años el flujo de divisas realizado por las empresas con IE tiende a consolidar saldos positivos, como fue el caso del año 1993 con 8,704 mdd. (Gráfica 10) El 77% de las operaciones se concentra en siete empresas: Chrysler, Volkswagen, IBM, Nestlé, General Motors, American Express y Grupo Ericsson.⁽⁷²⁾

Al considerar la totalidad de la distribución del personal ocupado en las empresas con IE, este ascendió, de acuerdo a los registros del IMSS, a 1.9 millones en 1992, representando 16% del total (gráfica 11). El 70% de las ventas totales de las empresas transnacionales fueron generadas por firmas norteamericanas en 1990, de este volumen, 25% de su producción fue dirigida a Estados Unidos.⁽⁷³⁾ (Anexo VII)

(68) Crecerá la Inversión privada 2.8%, Jornada, 22 Nov. 1993, p.1-44

(69) La inversión extranjera en México: pilar del cambio estructural, Excélsior, 12 Marzo 1992, p.1 En 1965 México contaba con doce maquiladoras, para 1990 el número creció a 1,950 siendo el 50% de estas propiedad de estadounidenses., en ese mismo año se exportaron 10,000 mdd de los cuales el 90% se manufacturaron con insumos importados. Emplea 446,000 trabajadores. El auge de las maquiladoras fue estimulado en la década pasada por los gobiernos de los dos países dada la creciente necesidad de crear empleos que frenaran los flujos migratorios y el aprovechamiento de la mano de obra barata como ventaja comparativa. Los males que ha traído consigo las maquiladoras se concentran en problemas de la balanza de pagos y ecológicos.

(70) Op. cita. José Córdoba Montoya, Diez lecciones...

(71) Se está negociado la IE en el TLC, Excélsior, 7 Julio 1991, p.1

(72) Dominan siete empresas las exportaciones, Jornada, 14 Oct. 1991, p.1. En Octubre de 1991 había más de siete mil empresas con inversión extranjera, 62% con participación mayoritaria. De el total de este volumen el 50% ingresó en la administración de Carlos Salinas de Gortari.

(73) Inexacia la migración masiva de IE a México, Excélsior, 16 Junio 1992, p.1-9. General Electric, vendió 870 mdd y exportó 575 mdd.

**PARTICIPACIÓN DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL PIB
Y EN LA FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL FIJO EN EL PAÍS**

AÑO	INVERSIÓN	PIB
1,980	3.4	0.8
1,981	2.6	0.7
1,982	1.6	0.4
1,983	2.6	0.5
1,984	4.6	0.8
1,985	5.3	1.0
1,986	9.6	1.9
1,987	14.9	2.7
1,988	9.4	1.8
1,989	7.7	1.4
1,990	10.8	2.1
1,991	17.7	3.5
1,992	12.3	2.5

Fuente: DGIE, SECOFI
Expansión Marzo 2 de 1994

Gráfica 7

La IE se autorizó en la BMV a partir de 1989, periodo en que se captaron 808 mdd, un año después, el nivel ascendió a 4,510 mdd; ya en 1991 había alcanzado 10,500 mdd, contenido en un volumen accionario calculado en 129,000 mdd.⁽⁷⁴⁾ El monto de la IE sobrepasó 24,000 mdd en 1992, de los cuales, 73% fueron colocaciones bursátiles en ADR's (American Depositary Receipts), 13% en fondo neutro, 3.2% en fondo México y 10.8% en libre suscripción;⁽⁷⁵⁾ en ese mismo periodo 17 empresas utilizaron ADR's, incrementándose un año después a 25 firmas.

El fondo México y neutro son paquetes accionarios predeterminados, siendo la mejor opción de inversión en Estados Unidos durante 1991; el 30%, a partir del momento de su creación y hasta ese año, otorgó 475% de ganancias.⁽⁷⁶⁾ En 1992 estuvieron inscritas más de 2,850 cuentas en la BMV, de las cuales 3% fueron de capital extranjero, participando en el mercado bursátil con 21%; su distribución sectorial comprendió 12,802 mdd en comunicaciones, 1,670 mdd en cementos, 1,492 mdd en transformación y 909 mdd en comercio. En relación con el origen de su capital, 36% provino de Estados Unidos y 32% de Europa; por lo que uno de cada diez inversionistas en la BMV fueron extranjeros.⁽⁷⁷⁾

(74) El capital financiero en la BMV, Excélsior, 16 Julio 1992, p.1-9. Los ADR's los constituyen empresas como Cemex, Telmex, Bancomer e ICA entre otros; el fondo neutro lo representan Cifra, VITRO, CARSO y FEMSA entre otros.

(75) La apertura de PEMEX al capital foráneo después de 1992, Jornada, 18 Julio 1992, p.21

(76) Ascende a 56 billones el capital en la BMV, Jornada, 10 Marzo 1992, p.24

(77) El fondo México es una buena opción, Jornada, 23 marzo 1992, p.27

La IE mostró altibajos en el transcurso del año siguiente, debido a la actitud de cautela que tuvieron los inversionistas ante el desempeño de la economía y los eventos que pudieran incidir sobre el sistema bursátil. El atractivo, sin embargo después de la firma del ALC fueron los elevados rendimientos reales positivos, que comparativamente con otras regiones del mundo resultaron muy rentables. En 1993 se captaron 10,716.3 mdd en instrumentos de renta variable, al cierre de ese año el volumen acumulado en la BMV llegó a 56,802 mdd. (Gráfica 12)

IED POR PAÍS DE ORIGEN ACUMULADA				
PAÍS	1990	%	1993	%
E.U.A.	16,994.2	0.63	26,621.1	0.63
REINO UNIDO	1,839.1	0.07	2,603.9	0.06
ALEMANIA	1,770.5	0.07	2,236.8	0.05
JAPÓN	1,337.8	0.05	1,689.6	0.04
SUIZA	1,203.7	0.04	1,831.8	0.04
FRANCIA	891.1	0.03	1,610.8	0.04
ESPAÑA	681.9	0.03	847.8	0.02
CANADA	365.9	0.01	635.8	0.01
OTROS (*)	2,071.7	0.08	4,312.6	0.10
	27,157.9	1.00	42,390.2	1.00

(*) INCLUYE: HOLANDA, ITALIA, IRLANDA, GRECIA, BAHAMAS, COLOMBIA, COREA DEL SUR, LIECHTENSTEIN, LUXEMBURGO, PANAMA, ISLAS VIRGENES, LIBERIA, PERU, VENEZUELA, AUSTRALIA, BELGICA E ISLAS CAYMAN.

Fuente: SECOFI Dir. Gral. de IE Gráfica 8

En ese mismo año se recibieron 15,700 mdd en IE de los cuales 10,700 mdd se destinaron al mercado de dinero, 300% más que el año anterior; la cifra acumulada en el último sexenio fue de 41,700 mdd, alcanzando un nivel histórico de 65,828 mdd. Si consideramos a la IE directa únicamente, el volumen se ubica en 42,390 mdd, la mayoría de este se captó en el sexenio de Carlos Salinas de Gortari. (Gráfica 13)

El monto total recibido en forma directa fue de 4,900 mdd, realizando por tramitación libre 2,900 mdd y el resto mediante autorización de la Comisión Nacional de Inversión Extranjera (CNIIE); el 29% se destinó a la rama manufacturera. (78) (Gráfica 14)

El Fondo Monetario Internacional estima que 3.5% de la IE a nivel mundial es captada por México, esta cifra equivale a 11.6% de lo que reciben los países en vías de desarrollo, su destino se dirige principalmente a los sectores más rentables y dinámicos de la economía; adicionalmente contribuye a sanear el déficit comercial y consolida su posición como motor de crecimiento. La IE se relaciona con las empresas nacionales mediante fusión, venta, convenio o absorción; en la

(78) Apuesta el capital externo a la continuidad política, *Excelsior*, 22 Feb. 1994, p.2

(79) Se agudiza la competencia por atraer inversión extranjera: SECOFI. *La Jornada*, 17 de Feb. 1994.

mayoría de los casos es concluida mediante integración con compañías transnacionales. ⁽⁸⁰⁾

El papel actual que juega la IE afecta a la soberanía nacional, debido a que el Estado ha dejado de ejercerla con el fin de proteger a la empresa local; según el periodista Rodolfo de la Torre "hoy en día soberanía ya no es sinónimo de autonomía de decisión por sobre una autoridad exterior; sino que es considerada como el fortalecimiento de la capacidad productiva y eficiente del país orientándola a satisfacer la demanda de bienes y servicios que la sociedad demanda." ⁽⁸¹⁾

IED POR SECTOR 1989-1993		
SECTOR	(000'S) U.S.	%
MANUFACTURA	11,478.74	28%
COMUNICACIONES	8,264.69	20%
SERVICIOS COMUNALES	9,391.70	23%
SERVICIOS FINANCIEROS	3,547.97	8%
COMERCIO	6,469.83	15%
CONSTRUCCIÓN	1,127.00	3%
AGROPECUARIO Y EXTRACTIVO	1,460.93	3%
ELECTRICIDAD Y AGUA		
TOTAL	41,740.86	100%

Revista Expansión Marzo 2 de 1994 Gráfica 9

Esta tendencia se refleja en la ley que modificó la regulación de la inversión extranjera promulgada en 1993, misma que eleva de rango normativo al reglamento de 1989, por lo que se eliminó la incompatibilidad que se tenía con la de 1973; el objetivo principal fue el de orientar al país a las tendencias mundiales encaminadas a beneficiar el capital foráneo. Al cambiar, persigue el mismo fin que el de las demás legislaciones del mundo, el cual pretende ganar la competencia que existe internacionalmente entre los mercados emergentes para captar capital; la posición oficial del gobierno la considera con menores restricciones que las aportadas por otros países.

La competencia por el capital provocó que entre 1990 y 1991 los gobiernos de 35 naciones efectuaran cambios en su marco jurídico, haciéndolo mas flexible, setenta países instrumentaron programas de privatización tomando como base los cambios en sus legislaciones relativas a la materia. ⁽⁸²⁾

La nueva ley elimina el carácter discrecional mediante el uso de reglas claras, liberando ciertas actividades reservadas para el Estado, como son: la

⁽⁸⁰⁾ Ídem

⁽⁸¹⁾ Rodolfo de la Torre. Se rompen monopolios y se crean oportunidades, Excélsior, 11 Feb. 1994, p.1-2

⁽⁸²⁾ Op. cit. Pedro Noyola. México de los principales.

**FLUJO DE DIVISAS DE EMPRESAS CON INVERSION EXTRANJERA
MILLONES DE DOLARES**

AÑO	INGRESOS							EGRESOS							SALDO NETO
	TOTAL	NUEVAS INVERSIONES	REINV.	CUENTAS INTERCO.	PASIVOS		REGALIAS Y OTROS COBROS	TOTAL	CUENTAS INTERCO.	COMPRAS DE EMP. EXT.	UTILIDADES RETENIDAS			REGALIAS Y OTROS PAGOS	
					A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO					REINV.	NO REINV.	INTERES		
1976	1,248	299	295	0	268	323	63	1,122	14	12	295	347	268	186	126
1977	330	327	214	10	(413)	126	66	858	1	1	214	189	273	180	(528)
1978	866	383	463	50	95	(191)	66	1,202	21	21	463	214	283	200	(336)
1979	2,395	810	590	262	396	233	104	1,684	0	39	590	357	370	328	711
1980	4,960	1,623	938	340	1,098	819	142	2,411	0	10	938	428	712	323	2,549
1981	5,314	1,701	1,356	205	845	1,023	184	3,476	0	0	1,356	567	1,087	466	1,838
1982	2,995	627	641	11	603	992	121	3,286	0	0	641	744	1,271	630	(291)
1983	307	684	225	156	(1,144)	295	91	2,010	0	0	225	300	1,149	336	(1,703)
1984	1,682	1,430	429	0	(564)	293	94	2,459	161	0	429	268	1,255	346	(777)
1985	1,399	1,729	524	0	(761)	(242)	149	2,317	76	0	524	430	975	312	(918)
1986	2,228	2,424	595	0	(713)	(290)	212	2,226	64	0	595	339	778	450	2
1987	2,728	3,877	412	0	(323)	(1,662)	424	2,139	96	0	412	382	664	585	589
1988	1,988	3,157	692	0	(135)	(1,991)	265	2,336	17	0	692	716	371	540	(348)
1989	4,184	2,914	958	557	(117)	(578)	450	2,404	0	0	958	608	293	545	1,780
1990	7,150	4,978	654	0	147	928	443	2,657	38	0	654	661	440	864	4,493
1991	13,313	9,897	757	0	420	1,760	479	3,526	601	0	757	750	461	957	9,787
1992	12,647	8,335	874	0	472	2,437	529	4,262	901	0	874	863	551	1,073	8,385
1993	11,919	7,932	758	0	515	2,276	438	3,215	241	0	758	735	600	881	8,704
TOTAL	77,653	53,127	11,375	1,591	689	6,551	4,320	43,590	2,231	83	11,375	8,898	11,801	9,202	34,063

FUENTE: SECOFI
EXPANSION MARZO 2 1994

Gráfica 10

construcción de tuberías, minería, transporte, perforación de pozos, educación y adquisición de inmuebles en zonas restringidas; sumando a esto se permite la asociación de capital mexicano con extranjero en áreas como el transporte aéreo, sector financiero, periódicos, tierras forestales, pesca y generación de lubricantes.⁽⁸³⁾

DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL OCUPADO EN LAS EMPRESAS CON INVERSIÓN EXTRANJERA 1992			
SECTOR	REGISTRADO EN EL IMSS	EMPRESAS CON IE	%
TOTAL	11,988,152	1,939,723	16%
AGROPECUARIO	220,977	3,281	1%
EXTRACTIVO	74,998	11,610	15%
IND. MANUFACTURERA	3,268,167	773,069	24%
ALIMENTOS, BEBIDAS Y TABACO	586,649	51,676	9%
QUÍMICOS	399,560	121,752	30%
MAQUINARIA Y EQUIPO	1,044,081	423,879	41%
OTROS	1,238,377	175,762	14%
CONSTRUCCIÓN	338,463	6,562	2%
COMERCIO	1,862,711	143,095	8%
TRANSPORTE Y COMUNICACIONES	88,610	57,149	64%
SERVICIOS FINANCIEROS	305,323	6,838	2%
SERVICIOS COMUNALES	1,280,118	82,525	6%
SERVICIOS PROFESIONALES	524,737	36,022	7%
OTROS	755,381	46,503	6%

Nota: Excluye ramas de actividad no abiertas a la Inv. Extranjera
Fuente: SECOFI
Expansión Marzo 2 de 1994

Gráfica 11

Adicionalmente se elimina el requisito de desempeño para las exportaciones y la transferencia de recursos; otorgando un nuevo trato a la inversión neutra, misma que permite el goce de bienes pecuniarios de sociedades mexicanas separadas de cualquier relación corporativa, y sin que estas se encuentren cotizando en la BMV.

Asimismo se programa la apertura de sectores negociados con el ALC, se establece un límite de inversión para la compra de empresas mexicanas sin autorización de la CNIE por 85 millones de pesos, permitiendo la inversión vía fideicomisos para la construcción de inmuebles con fines residenciales hasta por cincuenta años; asimismo se otorga igual periodo para el capital extranjero que se constituya como empresa mexicana para la explotación de minas y zonas marítimas, por último, la CNIE adquiere parámetros de decisión relacionados con el empleo y contribución tecnológica.⁽⁸⁴⁾

⁽⁸³⁾ José Saxe Fernández, La LIE al servicio de los Estados Unidos, Excélsfor, 11 Feb. 1994, p.3

⁽⁸⁴⁾ Ídem. El capítulo XI del ALC contiene seis regulaciones para la IED: Apertura Sectorial, Eliminación de los requisitos de desempeño, Trato Nacional, Transferencias, Expropiación y Resolución de Controversias.

g) Acuerdo de libre comercio

La integración económica en la cual actúa México es el ALC, su objetivo principal es reducir las barreras arancelarias y no arancelarias, estableciendo reglas claras para el comercio regional y formando mecanismos que permitan resolver controversias con los Estados Unidos y Canadá. ⁽⁸³⁾

Posterior a la firma del ALC, existen dos posturas en nuestro país entorno a esta decisión; la primera, considera que el sistema de intercambio comercial propiciará una reducción en la autonomía del Estado, debido a que será limitada por la dependencia de la política económica nacional, generando problemas sociales como la pérdida de identidad; la segunda, reconoce que el proceso de integración será el único camino que permitirá mantener el crecimiento económico del país a mediano y largo plazo.

Los antecedentes del acuerdo se remontan a 1978, año en que surgió una corriente de opinión, en algunos sectores de los Estados Unidos, que consideraban la necesidad de iniciar un proceso de integración con nuestro país con la finalidad de garantizar el suministro de petróleo en América del Norte, y así poder reducir el grado de dependencia que tenían con la OPEP.

La campaña presidencial del candidato republicano, Ronald Reagan, apoyó esta postura; sin embargo no se le dio importancia en México dadas las condiciones económicas y políticas que prevalecían en ese momento. En 1985 las dos naciones firmaron un acuerdo marco de entendimiento en materia de subsidios y derechos compensatorios mismo que fue el antecedente del acuerdo para comercio e inversión; posteriormente México ingresó al GATT abandonando la sustitución de importaciones fundada en el proteccionismo estatal, y adoptando el sistema de libre comercio.

En 1987 Canadá y Estados Unidos firmaron su ALC, fortaleciendo con este hecho la corriente de integración, en ese mismo año se volvió a insistir en la necesidad de formar un mercado único en la región. Una vez instalada la ronda de negociaciones sobre comercio y aranceles en Uruguay, el proceso tendió a revisar las condiciones arancelarias y no arancelarias existentes entre los tres países. En 1990, bajo la iniciativa del senado en México, se inauguró el foro nacional para la revisión de las relaciones comerciales entre los dos países, a mediados de ese mismo año se dio el primer acercamiento entre los dos gobiernos; en septiembre, Canadá decidió incorporarse, en ese mismo mes el presidente de los Estados

(83) Contrapeso del TLC, Excelsior, 31 Dic. 1993, p.3 El proceso de Integración en América del Norte es mas importante que el de Europa lugar en donde se acumula el 40% del comercio mundial. Con una población de 366 millones de habitantes y un PIB de 6.7 billones de U.S. dls. superará a los 37 millones de habitantes y 6.5 billones de U.S. dls. en comercio del viejo continente.

Unidos, George Bush, solicitó al congreso norteamericano el uso del sistema fast track para la evaluación del ALC.⁽⁸⁶⁾

SALDO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN RENTA VARIABLE U.S. DLLS	
INSTRUMENTOS	MONTO
LIBRE SUSCRIPCIÓN	15,077.0
FONDO NEUTRO	6,380.6
ADR	33,939.6
FONDO MÉXICO	1,361.7
OTROS	22.2
TOTAL	56,803.0
Fuente: Mundo Ejecutivo, Feb. 1994, No. 178, p.54	
Gráfica 12	

Al año siguiente las negociaciones se formaron con 18 mesas de trabajo, posterior a varios meses de acuerdos el proceso concluyó en agosto de 1992.⁽⁸⁷⁾ Un año después, en Estados Unidos, George Bush fue derrotado en las elecciones presidenciales por el demócrata William Clinton, una de las primeras declaraciones del presidente electo se relacionó con el apoyo al ALC, mismo que respaldaría bajo la condición de incorporar cambios en materia ecológica y laboral, en febrero de 1993 se iniciaron los acuerdos paralelos con el fin de cubrir esta petición.

Un cambio en Canadá afectó la negociación, el laborista Jean Chretien es elegido primer ministro, su primer declaración entorno al acuerdo considera la necesidad de abrir las negociaciones en materia de subsidios, comercio desleal y energéticos. El presidente Carlos Salinas se niega a reabrir el debate comprometiéndose a realizar convenios con este país fuera del texto mismo; en noviembre de 1993 el congreso de Estados Unidos ratifica el ALC, en enero de 1994, ante la expectación de la población de las tres naciones inicia su vigencia.

La desproporción en la capacidad productiva entre las economías de los países firmantes garantizará la absorción y dominio de Estados Unidos; México, con el PIB diez veces menor que la primer potencia mundial, con una población de 90 millones de habitantes, 40% de estos menores de 15 años, representa un atractivo para lograr incrementar el consumo de productos provenientes de

⁽⁸⁶⁾ José María Ramos. Integración Económica entre Estados Unidos y México. limitaciones y alcances. Investigación Económica No. 193, Julio Sept. 1990, p.11-27.

⁽⁸⁷⁾ Las principales mesas consideraban temas como aranceles, reglas de origen, compras gubernamentales, agricultura, automotriz, otras industrias, salvaguardas, antidumping, normas y servicios, transportes, telecomunicaciones, propiedad intelectual y solución de controversias.

Norteamérica.⁽⁸⁸⁾ Los bajos salarios utilizados en la producción de maquila, y la creación de economías a escala, fortalecerán los lazos de dependencia. Se estima que por cada 1,000 mdd de mercancías exportadas hacia México, se crearán 19,600 empleos en Estados Unidos, en nuestro país se considera que el nivel de exportaciones crecerá 1,600 mdd cada año. ⁽⁹⁰⁾ El beneficio inicial lo tendrán las empresas corporativas nacionales y extranjeras vinculadas al comercio exterior, debido a que 80% de las exportaciones y 70% de las importaciones se realizan con este país. ⁽⁸⁹⁾

INVERSIÓN EXTRANJERA POR PERIODOS PRESIDENCIALES SIN MERCADO DE VALORES		
PRESIDENTE		(000'S) DLLS
L.E.A.		1,601.4
J.L.P.		5,470.6
M.M.H.		13,455.4
C.S.O.		41,740.2
Fuente: Excélsior 22 de Feb. 1994 p.1		Gráfica 13

El tamaño de la fuerza laboral en México es muy reducida en relación con los otros dos países, representa únicamente 38% de la población, a diferencia de nuestra nación, Estados Unidos cuenta con 123.8 millones de habitantes, equivalente a 50%, Canadá mantiene 13.5 millones, formado por 52% de su población.⁽⁹¹⁾

El ALC concluye el proceso de liberación económica iniciado en 1985 al eliminar las restricciones cuantitativas o controles de tarifa, y reduciendo la dispersión de tasas arancelarias, por lo que se disminuye el impuesto de importación. En 1993, de 11,632 fracciones que existían, 79% estuvieron liberadas, únicamente 10% del total se sujetó a permisos de importación; el arancel promedio ponderado se redujo mas de cinco puntos llegando a 11% en 1994, la dispersión arancelaria pasó de 24% en 1982 a 5% en 1993.⁽⁹²⁾

⁽⁸⁸⁾ Rosalba Carrasco Licea, La disputa por el TLC, Jornada, 17 Agosto 1992, p.35. La propensión de consumir productos en México provenientes de ese país es mayor que la CEE a razón de 350 dls. en promedio por 266 dls. .

⁽⁹⁰⁾ Ídem. En los primeros 10 años de vigencia del Acuerdo ganará 242 mil empleos y perderá 112 mil empleos.

⁽⁸⁹⁾ Ídem . Un obrero mexicano gana de 4 a 4.5 dólares norteamericanos siendo el equivalente a 17% del salario de un trabajador en ese país.

⁽⁹¹⁾ La gente que produce en el TLC, Excélsior, 29 Sept. 1992, p.1

⁽⁹²⁾ Se corona la apertura Comercial, Jaime Hernández Arias. Excélsior, 18 Nov. 1993, p.1-10

Norteamérica.⁽⁸⁸⁾ Los bajos salarios utilizados en la producción de maquila, y la creación de economías a escala, fortalecerán los lazos de dependencia. Se estima que por cada 1,000 mdd de mercancías exportadas hacia México, se crearán 19,600 empleos en Estados Unidos, en nuestro país se considera que el nivel de exportaciones crecerá 1,600 mdd cada año.⁽⁹⁰⁾ El beneficio inicial lo tendrán las empresas corporativas nacionales y extranjeras vinculadas al comercio exterior, debido a que 80% de las exportaciones y 70% de las importaciones se realizan con este país.⁽⁸⁹⁾

INVERSIÓN EXTRANJERA POR PERIODOS PRESIDENCIALES SIN MERCADO DE VALORES		
PRESIDENTE		(000'S) DLS
L.E.A.		1,601.4
J.L.P.		5,470.6
M.M.II.		13,455.4
C.S.O.		41,740.9
Fuente: Excélsior 22 de Feb. 1994 p.1		Gráfica 13

El tamaño de la fuerza laboral en México es muy reducida en relación con los otros dos países, representa únicamente 38% de la población, a diferencia de nuestra nación, Estados Unidos cuenta con 123.8 millones de habitantes, equivalente a 50%, Canadá mantiene 13.5 millones, formado por 52% de su población.⁽⁹¹⁾

El ALC concluye el proceso de liberación económica iniciado en 1985 al eliminar las restricciones cuantitativas o controles de tarifa, y reduciendo la dispersión de tasas arancelarias, por lo que se disminuye el impuesto de importación. En 1993, de 11,632 fracciones que existían, 79% estuvieron liberadas, únicamente 10% del total se sujetó a permisos de importación; el arancel promedio ponderado se redujo mas de cinco puntos llegando a 11% en 1994, la dispersión arancelaria pasó de 24% en 1982 a 5% en 1993.⁽⁹²⁾

⁽⁸⁸⁾ Rosalba Carrasco Licea, La disputa por el TLC, Jornada, 17 Agosto 1992, p.35. La propensión de consumir productos en México provenientes de ese país es mayor que la CEE a razón de 350 dls. en promedio por 266 dls. .

⁽⁹⁰⁾ Ídem. En los primeros 10 años de vigencia del Acuerdo ganará 242 mil empleos y perderá 112 mil empleos.

⁽⁸⁹⁾ Ídem . Un obrero mexicano gana de 4 a 4.5 dólares norteamericanos siendo el equivalente a 17% del salario de un trabajador en ese país.

⁽⁹¹⁾ La gente que produce en el TLC, Excélsior, 29 Sept. 1992, p.1

⁽⁹²⁾ Se corona la apertura Comercial, Jaime Hernández Arias, Excélsior, 18 Nov. 1993, p.1-10

El centro de las negociaciones del ALC fueron las reglas de origen, estas se orientan a controlar el flujo de mercancías en la región, evitando desviaciones al comercio, mediante el uso de instrumentos que permitirán distinguir los productos provenientes de los países miembros con los del resto del mundo. El certificación de origen para cada mercancía definirá el trato arancelario, teniendo como objetivo evitar que las provenientes de terceros países afecten a un país miembro. Un acuerdo con preferencias exige normas bien definidas y reconocidas internacionalmente, evitando los criterios asimétricos del sistema general de preferencias.⁽⁹³⁾ La definición de reglas de origen no se relaciona únicamente con factores de porcentaje, sino con el valor agregado y otros costos indirectos; por lo que se establecen tres criterios generales:

- 1.- Aquellos productos generados totalmente en alguno de los países miembros, pudiendo ser bienes del subsuelo, cosechas, cría y comercio de ganado.
- 2.- Los productos sujetos a una transformación significativa realizada por alguno de los países miembros que afecta al sistema armonizado de tarifas, por lo que tendrá que cambiar la clasificación arancelaria para su exportación.
- 3.- Todos los bienes que contengan por lo menos 50% del valor agregado del producto en una o varias partes firmantes del acuerdo, determinado a través de la suma de los bienes utilizados o consumidos en la producción y el costo directo de fabricación.⁽⁹⁴⁾

El ALC ha considerado la eliminación de todos los aranceles que afectan a los bienes producidos en la región, mismos que se clasifican en una fracción arancelaria distinta a los insumos provenientes de otras partes del mundo, y a los bienes que cumplen con un requisito de contenido regional; el control en las aduanas se realizará vía certificación de origen, considerando que en julio de 1999 desaparecerán los derechos de trámite aduanal.⁽⁹⁵⁾

En relación con el acceso a mercados, el ALC previó la eliminación de aranceles; Estados Unidos y Canadá desgravaron 84% y 79% de las exportaciones mexicanas no petroleras, México lo hizo con 43% del promedio de las importaciones provenientes de estos dos países. Al quinto año liberarán 8% de las exportaciones mexicanas restantes, a su vez nuestro país desgravará 19% adicional a las importaciones provenientes de la región; a los diez años se desgravarán las restantes fracciones, excluyendo alimentos como el maíz, frijol y leche en polvo, los cuales continuarán protegidos durante un lapso mayor a quince años. Las

⁽⁹³⁾ SGP es un programa de los países desarrollados mediante el cual reducen o eliminan aranceles a países en desarrollo. Estados Unidos exige un contenido de 35%. Japón de 40%, etc.

⁽⁹⁴⁾ Reglas de origen. CANAME, Julio-Septiembre 1991, p.43.

⁽⁹⁵⁾ Puntos relevantes del TLC, Jornada. 18 Nov. 1993, p.11

barreras no arancelarias se eliminarán al anular permisos, cuotas y otras restricciones cuantitativas a las importaciones y exportaciones en la zona; las exportaciones mexicanas no podrán ser discriminadas por disposiciones locales de los estados y provincias de los demás países firmantes.⁽⁹⁶⁾

DISTRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS CON INVERSIÓN EXTRANJERA POR SECTOR ECONÓMICO 1993		
SECTOR	EMPRESAS	%
TOTAL	10,919	100%
AGROPECUARIO	70	0%
EXTRACTIVO	209	2%
IND. MANUFACTURERA	3,212	29%
ALIMENTOS, BEBIDAS Y TABACO	218	2%
QUÍMICOS	642	6%
MAQUINARIA Y EQUIPO	1,473	13%
OTROS	879	8%
CONSTRUCCIÓN	159	1%
COMERCIO	1,425	13%
TRANSPORTE Y COMUNICACIONES	49	1%
SERVICIOS FINANCIEROS	611	6%
SERVICIOS COMUNALES	1,972	18%

Fuente: DGIE, SECOFI
Expansión 2 de Marzo 1994

Gráfica 14

Los sectores textil y automotriz cuentan con un trato diferente, por lo que se eliminarán de inmediato las cuotas para los artículos textiles y de confección mexicanos que cumplan con las normas de origen; 45% de las exportaciones de México a los Estados Unidos quedará libres de arancel en forma inmediata, nuestro país desgravará solo 20% de las exportaciones estadounidenses, manteniendo las restricciones a la ropa usada. En el sector automotriz, Canadá y Estados Unidos cancelarán de inmediato sus aranceles en automóviles, cinco años después para camiones ligeros y diez para pesados; México reducirá 10% de los aranceles en las importaciones de vehículos y el total de los impuestos durante un periodo de diez años.⁽⁹⁷⁾

La integración con los Estados Unidos se ha venido gestando desde hace varios años; al comenzar el siglo, el tendido ferroviario creó la infraestructura necesaria para facilitar el intercambio comercial hacia el norte, y el flujo migratorio de trabajadores propició la mezcla de culturas, mismas que tienen su repercusión social en la franja fronteriza; lugar donde se da culturalmente un punto de fusión y repulsión. La zona de libre comercio entorno a Tijuana y San Diego,

⁽⁹⁶⁾ Idem.

⁽⁹⁷⁾ Idem.

sus conflictos sociales como el daño ecológico y la pobreza, así como la industria maquiladora, demuestra la poca asociación natural e histórica de las dos culturas; sin embargo, este hecho social, fue el que permitió acumular recursos para el desarrollo de la zona fronteriza.⁽⁹⁸⁾

El ALC muestra un regionalismo interno ya latente, caracterizado por la modernización en las redes de transporte para los nuevos corredores comerciales, por los centros urbanos que se encuentran en estos y por las especializaciones industriales; ejemplo de este fenómeno ha sido la revisión de los enlaces ferroviarios entre ciudades industriales como Dallas y Monterrey, o como Montreal y New York; impulsando así los intereses regionales comunes. Esta interacción se muestra más en la frontera canadiense, debido a que su franja fronteriza es de 5,000 km. de largo y 500 de ancho, desarrollándose de este a oeste, no como en el caso de nuestro país que es de norte a sur.⁽⁹⁹⁾

Una de las regiones más dinámicas es la que se extiende por los estados de la costa de California; los valles centrales del estado más próspero de la unión americana han dependido de la mano de obra mexicana, la ciudad de Los Ángeles es la segunda ciudad poblada por hispanos en América del Norte, diferenciada por la mezcla de culturas.⁽¹⁰⁰⁾ Su economía es tres veces mayor que la de México y el intercambio comercial que realiza con nuestro país es únicamente 8% de su PIB, nivel que se estima no crecerá con el acuerdo comercial debido a que predomina la relación migratoria por sobre la comercial; exceptuando las ciudades de Tijuana y Ensenada donde existe una saturación de maquilas, hacia el sur de la península el territorio es desierto. La zona está considerada como la puerta para la cuenca del pacífico, el crecimiento más esperado se podría dar vía IE, agrícola conjuntando capital y mano de obra contratada con bajos salarios. ⁽¹⁰¹⁾

⁽⁹⁸⁾ Se construirá en la frontera la ciudad industrial más grande de América Latina, Jornada, 25 Oct. 1993, p.36 Con una inversión de 2,075 millones de dólares en San Luis Río Colorado se construirá la ciudad industrial más grande de AL siendo el resultado de una inversión de capital Canadiense, Español y Norteamericano. Se construirá sobre una superficie de 3,217 hectáreas para poblarse con 600 mil habitantes. Su ubicación será en el Km. 15 de la carretera a San Luis Río Colorado, se creará un puerto comercial México Estados Unidos similar al de Tijuana. El 35% será para uso industrial, 11% para comercios, 5% para parques y 49% para áreas residenciales. Se estima que en el año 2008 se terminará de construir generando 86 mil empleos directos y 225 mil indirectos. Su ubicación estratégica vinculará a la ciudad de California, Arizona, Nuevo México y Texas ha solamente 8 hrs., donde existen 38 millones de consumidores. La zona está considerada como la única región con topografía regular y cuenta con 75 mantos acuíferos.

⁽⁹⁹⁾ La fuente de comercio entre Estados Unidos y México fue históricamente de Sur a Norte explotando la abundancia de recursos del centro, este mismo flujo comercial se está dando pero en dirección inversa para el abastecimiento de mercancías.

⁽¹⁰⁰⁾ Inclusive dentro del sistema educativo de nivel universitario abundan los hispanos.

⁽¹⁰¹⁾ William A Orme Jr. Book: Continental Shift, Excelsior, 18 Nov. 1993. Long Beach es el principal puerto del pacífico más grande para México, Tijuana creará una planta procesadora de sal que producirá energía eléctrica para la Cd. de San Diego.

sus conflictos sociales como el daño ecológico y la pobreza, así como la industria maquiladora, demuestra la poca asociación natural e histórica de las dos culturas; sin embargo, este hecho social, fue el que permitió acumular recursos para el desarrollo de la zona fronteriza.⁽⁹⁸⁾

El ALC muestra un regionalismo interno ya latente, caracterizado por la modernización en las redes de transporte para los nuevos corredores comerciales, por los centros urbanos que se encuentran en estos y por las especializaciones industriales; ejemplo de este fenómeno ha sido la revisión de los enlaces ferroviarios entre ciudades industriales como Dallas y Monterrey, o como Montreal y New York; impulsando así los intereses regionales comunes. Esta interacción se muestra mas en la frontera canadiense, debido a que su franja fronteriza es de 5,000 km. de largo y 500 de ancho, desarrollándose de este a oeste, no como en el caso de nuestro país que es de norte a sur.⁽⁹⁹⁾

Una de las regiones mas dinámicas es la que se extiende por los estado de la costa de California; los valles centrales del estado mas prospero de la unión americana han dependido de la mano de obra mexicana, la ciudad de Los Ángeles es la segunda ciudad poblada por hispanos en América del Norte, diferenciada por la mezcla de culturas.⁽¹⁰⁰⁾ Su economía es tres veces mayor que la de México y el intercambio comercial que realiza con nuestro país es únicamente 8% de su PIB, nivel que se estima no crecerá con el acuerdo comercial debido a que predomina la relación migratoria por sobre la comercial; exceptuando las ciudades de Tijuana y Ensenada donde existe una saturación de maquilas, hacia el sur de la península el territorio es desierto. La zona esta considerada como la puerta para la cuenca del pacifico, el crecimiento mas esperado se podría dar vía IE, agrícola conjuntando capital y mano de obra contratada con bajos salarios. ⁽¹⁰¹⁾

⁽⁹⁸⁾ Se construirá en la frontera la ciudad industrial más grande de América Latina, Jornada, 25 Oct. 1993, p.36 Con una inversión de 2,075 millones de dólares en San Luis Río Colorado se construirá la ciudad industrial más grande de AL siendo el resultado de una inversión de capital Canadiense, Español y Norteamericano. Se construirá sobre una superficie de 3,217 hectáreas para poblarse con 600 mil habitantes. Su ubicación será en el Km. 15 de la carretera a San Luis Río Colorado, se creará un puerto comercial México Estados Unidos similar al de Tijuana. El 35% será para uso industrial, 11% para comercios, 5% para parques y 49% para áreas residenciales. Se estima que en el año 2008 se terminará de construir generando 86 mil empleos directos y 225 mil indirectos. Su ubicación estratégica vinculará a la ciudad de California, Arizona, Nuevo México y Texas ha solamente 8 hrs., donde existen 38 millones de consumidores. La zona esta considerada como la única región con topografía regular y cuenta con 75 mantos acuíferos.

⁽⁹⁹⁾ La fuente de comercio entre Estados Unidos y México fue históricamente de Sur a Norte explotando la abundancia de recursos del centro, este mismo flujo comercial se esta dando pero en dirección inversa para el abastecimiento de mercancías.

⁽¹⁰⁰⁾ Inclusive dentro del sistema educativo de nivel universitario abundan los hispanos.

⁽¹⁰¹⁾ William A Orme Jr., Book: Continental Shift, Excélsior, 18 Nov. 1993. Long Beach es el principal puerto del pacifico mas grande para México. Tijuana creará una planta procesadora de sal que producirá energía eléctrica para la Cd. de San Diego.

La zona mas beneficiada con el ALC será la de los grandes valles ganaderos y mineros, formados con las cadenas montañosas de las rocallosas y las sierras madres, extendiéndose desde Alberta hasta el Bajío; esta región tiene un escaso desarrollo industrial y poco intercambio agrícola, actualmente esta mostrando un elevado crecimiento económico con el desarrollo reciente de las ciudades de Sonora, Sinaloa, Arizona y Nevada; Guaymas estará a cuatro horas de Arizona, este puerto industrial vinculará el intercambio marítimo, pudiendo ser un centro turístico para Tucson y Phoenix. Topolobampo, reciente puerto del Mar de Cortés se encuentra a tres horas de Texas y Denver, por su parte la zona de Hermosillo estará integrándose con Arizona; empresarios californianos están invirtiendo en propiedades en Sinaloa con el fin de coordinar los ciclos agrícolas de cosechas en Culiacán, con las siembras de los valles Imperiales. Las ciudades pivotes serán Denver y Juárez, donde se rearmará el corredor industrial y comercial mas antiguo, formado por: Torreón, El Paso, Albuquerque y Santa Fe; la ciudad de Chicago es el claro ejemplo de la industrialización y urbanización que se dará en toda esta región.⁽¹⁰²⁾

Se estima que la ciudad con mayor proyección de crecimiento será Monterrey, debido a que está vinculada con Houston, San Antonio y Dallas Fort Worth; ciudades en donde se realiza una tercera parte del comercio entre Estados Unidos y México. Posee el control de la industria del cemento, vidrio, cerveza, petroquímicos, plásticos y acero, así como tres de los cinco principales bancos, dos de las cinco empresas comerciales mas grandes del país, y dos cadenas de franquicias de negocios; es el puente natural entre Washington y Guadalajara. La nueva clase de liderazgo empresarial entre los dos países esta surgiendo en Texas bajo vínculos personales y económicos; entre estos grupos se administrará la futura IE en petróleo y gas.⁽¹⁰³⁾

La costa del Golfo de México será la región mas protegida del ALC, debido a que cuenta con la misma producción agrícola tropical en todos los estados; los procesos productivos anclados en la región están en las ciudades de Tampico, Tabasco, Tampa y Galveston, donde se ha visto un creciente comercio marítimo. El círculo se complementará con Mérida y Florida, la península de Yucatán actualmente compite con el turismo caribeño y el comercio de manufacturas; el petróleo de la zona de Tabasco será la fuente abastecedora para la región, debido a

(102) Ídem. Los mayores proveedores de refacciones automovilísticas en el Norte de América ubicados en el sur de los grandes lagos son atraídas por Cd. Juárez. El flujo de mercancías de automóviles terminados se dará de Hermosillo a Arizona y de autopartes de Cd Juárez a Denver y Chicago.

(103) Ídem. Texas posee, helicópteros, computadoras, gasolina, ropa, herramientas y maquinaria necesarios para esta región.

que con un mercado común, el hidrocarburo pasará a ser un recurso universal, independientemente de quien posee la propiedad originaria.⁽¹⁰⁴⁾

El beneficio global del ALC para México será la IE, debido a que se utilizará a nuestro país para construir una plataforma de exportación hacia otras regiones, primeramente a Sudamérica. El nivel de vida de la población mexicana tenderá a nivelarse con la norteamericana por medio de los salarios; siempre y cuando no se desvíen recursos a regiones mas pobres del planeta. Los Estados Unidos asegurarán el mercado para sus exportaciones, considerando el creciente proteccionismo de las regiones mundiales como Europa y Japón, este proceso generará dependencia con los otros dos países firmantes. Canadá se beneficiará en menor medida con el mercado mexicano, no por su lejanía, sino por el tamaño de su potencial económico, sin embargo los recursos acuíferos y forestales que posee serán una garantía para la región.

El mundo se esta dividiendo por acuerdos regionales, estos grupos evitarán el libre comercio y el intercambio, propiciando que el crecimiento económico natural no se lleve acabo, debido a que tiende ser proteccionista; el ALC deja a un lado fronteras regionales y aprovecha los recursos naturales para desarrollar industrias manufactureras avanzadas; por lo que la inversión regional favorecerá el intercambio comercial y no desviará fondos al exterior.

4.- Resumen y Conclusiones del Capítulo

Una vez consolidada la apertura comercial, el saldo que arrojan las medidas de política económica utilizadas, muestra que los problemas estructurales que afectan al país no se han podido resolver. La escasez de capital necesario para garantizar la introducción de este proyecto motivó al gobierno a utilizar recursos provenientes del exterior, los cuales dejaron de fluir en 1994, a pesar de que México cuenta con una de las mas importantes economías emergentes del mundo.

El bajo volumen de inversión directa nacional constituye un problema histórico y estructural en el país, el programa FICORCA del Banco de México en 1983 ayudó a reorganizar al capital mediante la absorción de sus compromisos financieros contratados en los años setenta, el éxito de esta medida redujo la deuda

(104) Ídem. El camarón, la navegación comercial, las plantas fertilizantes y los petroquímicos son parte integral de la economía del Golfo. También en esa región se cultiva de igual manera algodón, cítricos, azúcar y vegetales. El impulso final para la región será la integración con la Habana de Cancún y Miami, creando uno de los triángulos turísticos más importantes del mundo, es por este motivo que se presiona por eliminar el bloqueo económico con Cuba.

privada a seis mil mdd.⁽¹⁰⁵⁾ A partir de ese año, nuevos proyectos fueron esperados con el fin de impulsar el crecimiento económico, desafortunadamente los empresarios mexicanos vieron en el sistema financiero la posibilidad de incrementar sus ingresos mediante la especulación y no con inversión a largo plazo, algunos de estos, con mas visión, se abocaron a la tarea de forjar vínculos con empresas del exterior, permitiéndoles tener acceso a otros mercados; ejemplo de este caso fueron las industrias del vidrio, cerveza, cemento y autopartes.

Adicionalmente el gobierno estimuló la demanda de acciones para el mercado de valores, reestructurando el capital con que contaba el país, el Estado buscó eliminar la acumulación que se había formado durante la época proteccionista, mediante el impulso de las sociedades de inversión; este hecho motivó que el control de empresas como Telmex se pudiera realizar con tan solo poseer pocas acciones. Por otro lado, la revalidación de la moneda estimuló la IE logrando que la formación bruta de capital via esta fuente de ingreso pasara de 1.63% en el periodo 1984-1990 a 7.47% al finalizar 1994.⁽¹⁰⁶⁾

Sin embargo, el beneficio surgido con este plan no surtió el mismo efecto en todas las ramas productivas, muchas de estas fueron afectadas por la apertura comercial, actividades industriales como la textil, madera, papel, imprenta y editores; vieron reducido su nivel de operaciones en forma sostenida durante 36 meses. Las medidas en general repercutieron en el sector manufacturero, su producto interno, representado con 25% del total nacional, creció anualmente 3% durante el sexenio anterior, nivel por debajo del logrado entre 1964 y 1988.⁽¹⁰⁷⁾

La política económica incrementó las importaciones afectando la planta productiva y el empleo, su volumen total para el periodo 1988-1994 fue de 230,472 mdd, en contraste las exportaciones representaron 46% de las compras al exterior, por lo que se generó un déficit acumulado de 123,135 mdd.⁽¹⁰⁸⁾

El costo social fue muy elevado, la sociedad se polarizó aún mas que como lo venía estando en la década anterior, tan solo la riqueza personal del empresario Carlos Slim equivale en la actualidad al ingreso de 17 millones de habitantes. El valor de la canasta básica de bienes y servicios creció 61% y el crédito agrícola se redujo 30%, en contraste, la población con mayores recursos incrementó sus ingresos 5.8% y el nivel de vida de los habitantes con menos ingresos, estimado en 42 millones, se vio afectado drásticamente; el gasto público fue reducido dos puntos porcentuales en relación con el PIB afectando 21% el presupuesto para

⁽¹⁰⁵⁾ Carlos Moreno Camacho, La devaluación: Contradicciones del gran capital, La Jornada, 3 Enero 1995, p.27

⁽¹⁰⁶⁾ Idem.

⁽¹⁰⁷⁾ Amenaza la recesión a varias ramas industriales, La Jornada p.26, 8 Enero 1995.

⁽¹⁰⁸⁾ Repunte de las exportaciones manufactureras, Excelsior 9 Enero 1995, p.1

educación. Actualmente más de setenta países muestran los mismos rasgos que las del nuestro, todos ellos con el denominador común de haber aplicado el modelo económico a los lineamientos del Banco Mundial (1990).

Después de cinco años de próspero transitar por el programa liberal, desmoronó, la moneda se devaluó 80% como resultado del déficit en cuenta corriente, debido a que esta ya no se podía reducir. El modelo principal es el hecho que la mayoría del capital extranjero volvió los ojos hacia otros países de incertidumbre que creaba en el país a través de 1994 los obstáculos que se presentaban en el momento de comprar y vender en el mercado. La falta de liquidez surge nuevamente a raíz de la política de desregulación, como resultado directo de la liberalización financiera, el libre flujo de capitales e inversión de 1994.

Las provisiones políticas, económicas y financieras del modelo liberal, históricamente, han demostrado ser insostenibles y han generado un deterioro de las finanzas de los países que se han sometido a ellas. El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994. El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994. El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994.

El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994. El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994. El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994.

El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994. El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994. El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994.

El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994. El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994. El modelo liberal ha demostrado ser responsable de la crisis económica mundial que comenzó en 1994.

educación. Actualmente mas de setenta países muestran las mismas características que las del nuestro, todos ellos con el denominador común de haber ajustado su modelo económico a los lineamientos del Banco Mundial.⁽¹⁰⁹⁾

Después de cinco años de grandes transformaciones, el proyecto liberal se desmoronó, la moneda se devaluó 80% como resultado del déficit en cuenta corriente, debido a que esta ya no se pudo sostener. El motivo principal se debió a que la mayoría del capital disponible salió del sistema financiero ante la incertidumbre que existía en el país a finales de 1994, las utilidades que se generaron en el mercado de dinero y capitales no fueron reinvertidas; la crisis de liquidez surgió afectando a toda la población en su conjunto, el salario mínimo, como resultado directo de la devaluación descendió a 1.63 dólares, lo que significó regresar a niveles de 1974.⁽¹¹⁰⁾

Los problemas políticos nacionales, y el incremento del interés en los mercados internacionales acentuaron la crisis, asimismo los vencimientos a corto plazo de los instrumentos utilizados para captar recursos, como fueron los tesobonos, aumentaron la presión. El problema de liquidez en el país captó la atención mundial en 1995, tan solo el monto total de los compromisos en el mercado de dinero asegurados en dólares que vencieron en ese año, ascendieron a 28 mil mdd, 35% se ubicó en el primer trimestre del año.⁽¹¹¹⁾

La poca credibilidad con que cuenta el gobierno del presidente Ernesto Zedillo debilitó la imagen del país con el exterior; los repentinos cambios en los criterios de política económica para determinar el PIB, inflación, tasa de interés y el aumento en las tarifas de los servicios públicos propiciaron el descontento general.⁽¹¹²⁾

La explicación oficial a la crisis financiera se apoyó en la revalidación de los mercados internacionales, propiciando que el capital se dirigiera a países como Brasil, Indonesia y Chile, por lo que el gobierno tuvo que recurrir a la emisión de tesobonos, los cuales aumentaron 30% en 1994. El motivo principal de su crecimiento se debió a que muchos inversionistas consideraron el riesgo en el tipo de cambio que se podía presentar, por lo que recurrieron a este instrumento; 40% de los bonos en circulación estuvieron en poder de empresas nacionales. Un último intento para frenar la fuga de capital, estimada en 33 mil mdd, se dio con el incremento en las tasas de interés, a pesar de esto, los flujos financieros no pudieron ser retenidos en el país.⁽¹¹³⁾ Las reservas internacionales bajaron a seis

⁽¹⁰⁹⁾ Carlos Heredia, México Recoge lo que cosechó en doce años, proceso 9 de Enero 1995, p-67

⁽¹¹⁰⁾ Alberto Oliver Rodríguez, Cambio con ruptura y devaluación, Excélsior, 2 Enero 1995.

⁽¹¹¹⁾ Vencimiento de Tesobonos, La Jornada, 6 de Enero 1995, p. 43.

⁽¹¹²⁾ Nuevas Metas macroeconómicas para 1995, Excélsior, 6 Enero 1995, p.1

⁽¹¹³⁾ A toda prisa la elaboración de cartuchos, La Jornada, 9 Enero 1995, p.38

mil mdd, por lo que se recurrió a captar ingresos vía deuda pública, lo que implicó crecer el saldo de 164 mil mdd que se venía manejando a principios de 1995.⁽¹¹⁴⁾

Un nuevo plan de privatizaciones fue anunciado con el fin de atraer cincuenta mil mdd en inversiones, en este proyecto destacan Ferrocarriles Nacionales, una parte de Comisión Federal de Electricidad, empresas de petroquímica básica y puertos marítimos. Asimismo se solicitaron garantías al gobierno de Estados Unidos para captar recursos, la línea de crédito apoyada por la reserva federal de este país ascendió a 40 mil mdd, cifra que representa 12% del PIB presupuestado para 1995.⁽¹¹⁵⁾

La apertura comercial y la cercanía con la primer potencia económica mundial han generado dependencia, misma que se fortalece cada día con la liberalización de los sectores negociados en el ALC. La única salida para el capital nacional dependerá del control de algunas actividades productivas que le permitan incursionar en los mercados internacionales; el beneficio para el resto de la población se reduce a la posibilidad de contar con fuentes de empleo que aseguren un mejor nivel de bienestar, esta última posibilidad a corto plazo es poco probable.

Las acciones de política económica utilizadas por las dos últimas administraciones de gobierno no han sido un hecho aislado, por el contrario, responden a un tipo de relación internacional que esta prevaleciendo con la finalidad de preservar el actual sistema de acumulación y reproducción de capital en las empresas transnacionales. Los acuerdos de integración regional son establecidos por estas corporaciones, debido a que cuentan con mayor participación en el crecimiento económico mundial, definiendo las directrices para el comercio e inversión; el resto de las demás actividades, tanto de la población como de los gobiernos, depende en su totalidad de su toma de decisiones. Un ejemplo se da en la industria automotriz de México; la modernización de su planta implicó la transformación de todos sus procesos productivos, su apertura comercial surgió en forma paralela con las medidas de política económica que fueron introducidas. Los siguientes puntos resumen lo expuesto en este capítulo:

1.- El sistema de producción y comercialización de mercancías sufrió grandes cambios motivados por la débil economía de Estados Unidos y la consolidación de Alemania y Japón como sus principales competidores. Su rivalidad en el libre mercado transformó el modo de manufacturar los bienes dirigiéndolo a la optimización del mercado, capital y trabajo disponible en todo el mundo, por lo que se crearon economías de escala. La adecuación de la producción a este entorno empujó a todos los países, por lo que cambiaron sus modelos de desarrollo

⁽¹¹⁴⁾ La deuda externa en México, La Jornada 6 Enero 1994, p.42

⁽¹¹⁵⁾ Ni PEMEX, ni CFE están en venta, La Jornada p.40, 9 Enero 1995.

económico. La estructura global de las empresas transnacionales presionó a los Estados para que regularizaran su modo de intercambio y vendieran sus propiedades, de igual manera definieron fronteras mediante acuerdos comerciales regionales.

2.- La base teórica que explica esta tendencia se ubica en el comercio internacional, al mantener los Estados una política económica de libre intercambio, la reducción de aranceles permite mayor movilidad de mercancías y por consiguiente aprovecha todos los recursos disponibles, fortaleciendo la capacidad instalada para producir. El incremento en el volumen de producción permite crear economías de escala y lograr la especialización, por lo que competencia, renta, calidad y avances tecnológicos se desarrollarán; en consecuencia se garantizará el crecimiento económico mundial. La empresa transnacional se constituye como la unidad económica que da impulso a este sistema, para lograr la reproducción de su capital, el flujo de recursos financieros con que cuenta no debe sujetarse a ninguna clase de obstáculos, debido a esto, la IE se convierte en el medio posible para lograr su objetivo. El tipo de planeación con que realiza sus actividades la obligan a mantener controlados todos los factores que afectan su operación, por lo que gobierno y población se ven atrapados por las corporaciones.

Este tipo de sistema polariza la población, creando regiones y países con desigual distribución de riqueza, misma que se consolida como un problema estructural que el modelo no puede cambiar. Por este motivo comercio e inversión internacional tienden también a acumularse en los países que mantienen positiva su tasa anual de crecimiento.

3.- Al igual que muchos países, México tuvo que adecuar su esquema de desarrollo a las actuales tendencias mundiales, el Estado abandonó su posición benefactora adquirida con la revolución político social de principios de siglo, transformando su economía. Para globalizar la producción y abrir el mercado, tuvo que modernizar su marco jurídico, creando fisuras en la base de su modelo político, ante la negativa de la clase política y económicamente dominante para democratizar el país, el sistema de partido entro en crisis.

El modelo de desarrollo impulsado por una nueva clase política fue surgiendo una vez que se reestructuró la deuda pública y privada; la negociación con los organismos financieros internacionales propició que los lineamientos de política económica se sujetaran a un programa que consideraba: saneamiento de las finanzas públicas, privatización de empresas propiedad del Estado, control inflacionario mediante la contención salarial, modernización de la estructura financiera, y desarrollo de un mercado de valores que permitiera captar recursos externos; por último la consolidación de un sistema que pudiera garantizar la libre

circulación de mercancías y capitales provenientes de Estados Unidos se logró con la introducción del ALC.

4.- Una vez transformado el modelo económico, la inserción de México al contexto mundial desencadenó en su interior problemas económicos y políticos. En primer término, la contención del movimiento democrático que la sociedad había reclamado creó crisis de credibilidad y legitimidad; aunado a esto los sectores y grupos de presión que no resultaron beneficiados con el modelo de operación actual, promovieron el descontento general. En segundo término, el haber mantenido una balanza de cuenta corriente deficitaria, generó la dependencia de su financiamiento con el capital especulativo; ante la poca seguridad que encontró el inversionista internacional y los atractivos intereses que ofrecieron otras regiones con mayor estabilidad, surgió el problema de liquidez en el país, creando continuas devaluaciones en la moneda y en consecuencia la estabilización del sistema financiero resultó afectada.

En el siguiente capítulo se revisará el desarrollo de la industria automotriz internacional; si tomamos en cuenta que existe una desigual distribución de recursos económicos en el mundo, la producción y comercialización de vehículos debería contar con las mismas características que el sistema general de intercambio mantiene, es decir que existe la concentración de estos bienes en las regiones con mayores ingresos y con alto crecimiento industrial.

Asimismo las compañías transnacionales norteamericanas de este sector se han debilitado, al mismo tiempo que las japonesas y europeas se fortalecen; esta condición está presente en todas las actividades económicas internacionales. La empresa transnacional de este sector se consolida como la unidad base del sistema, por lo que el mercado de autopartes y automóviles tiende a ser liberado utilizando la apertura comercial, asimismo la oferta y demanda regional son protegidas por medio de acuerdos internacionales tendientes a crear integración económica.

La producción mundial tiende a especializar actividades en cada país y el sistema de manufactura a escala es utilizado como un medio para reducir costos e incrementar la productividad.

II - ESTRUCTURA MUNDIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

1.- Tendencias Mundiales del Sector

a) Protección al medio ambiente y uso de nuevas tecnologías

Actualmente, la industria automotriz sufre cambios relacionados con el modo de producción de sus productos, debido a que las nuevas tecnologías están siendo aplicadas al mejoramiento de los vehículos, este hecho se fortalece con el ajuste en rendimiento y productividad del motor de combustión interna. Adicionalmente un factor importante que está influyendo en todos los fabricantes son las políticas de protección al medio ambiente; el movimiento ecologista está ejerciendo mucha presión en la industria con el fin de mejorar la calidad del aire que se respira en las grandes ciudades, afectada por la emisión de gases que expulsan los vehículos automotores. Las grandes urbes se enfrentan a la problemática de ver incrementado su parque automotor en relación directa con el crecimiento demográfico y el nivel de contaminación.

El deterioro de la capa de ozono generado por los clorofluorocarbonos utilizados en procesos productivos y en una gran variedad de artículos de consumo final, originan una reacción social en contra de estos. En algunos países, como los Estados Unidos, en donde los grupos ecologistas tienen mayor tiempo actuando, surgieron leyes para combatir el problema de emisión de gases; sin embargo, en la práctica se ha logrado únicamente el uso de gasolina con bajo nivel de plomo; las tendencias actuales apoyan el desarrollo de vehículos impulsados con energía eléctrica.⁽¹⁾

Las empresas automotrices norteamericanas enfrentan un problema con las leyes que apoyan el uso de vehículos con cero emisión de contaminantes; el estado de California y diez más, apoyados por su sector eléctrico están revisando sus disposiciones ambientales con la finalidad de formar un bloque para combatir a los poderosos fabricantes de la ciudad de Detroit, los que introdujeron los convertidores catalíticos en sus modelos recientes.

El problema real se centra en el uso de automóviles eléctricos, debido a que estudios de mercado han comprobado que existen consumidores propietarios de dos o más vehículos que podrían comprar uno de estos, siempre y cuando soporten

(1) Ahorro de combustible y emisión de contaminantes. Excelsior, 19 Nov. 1991, p.10. Los nueve estados norteamericanos en donde se fabrican automóviles promulgaron leyes encaminadas al ahorro de combustibles y baja emisión de gases, expresado por el rendimiento de kilometraje por litro de gasolina. En 1990 surgió la enmienda a la ley del aire limpio que establece 40 medidas de control de contaminación ambiental.

un recorrido mayor a sesenta km. por cada carga de energía.⁽²⁾ Hoy en día existen mas de tres mil vehículos circulando en Estados Unidos, algunos sobrepasan velocidades de 145 km. por hora.⁽³⁾

A pesar de que los logros por introducir este tipo de tecnología han sido mínimos, los fabricantes de vehículos en el mundo reconocen la necesidad de realizar cambios de fondo en la industria, debido a que en algún momento el petróleo como fuente generadora de energía se agotará. Prueba de ello es el apoyo otorgado a proyectos de investigación que desarrollan tecnología para crear motores con cero emisión de contaminantes, manteniendo igual nivel de eficiencia que el mas avanzado de combustión interna. Algunos estudios realizados estiman que para el año dos mil se exigirá en América del Norte, un rendimiento de cuarenta millas por galón; para dimensionar la magnitud de esta medida debemos tener en cuenta que actualmente el rendimiento promedio de los automóviles es de veintisiete millas; fabricantes como Honda y Volkswagen dieron a conocer prototipos que dan un rendimiento de setenta millas, sin embargo en este momento es imposible producirlos a escala.⁽⁴⁾

Adicionalmente existen investigaciones para desarrollar un automóvil impulsado por energía solar, la industria japonesa es lider en este proyecto;⁽⁵⁾ el trabajo en los laboratorios de prueba pretende encontrar una pila capaz de concentrar energía para que un automóvil se desplace en un tiempo mayor a 24 hrs sin necesidad de recargar su batería.

El gobierno de Estados Unidos ha apoyado estos planes, en 1991 creó un centro de investigaciones con el fin de coordinar todas las actividades, asignando fondos que ascendieron a 260 mdd en ese mismo año, estos fueron aportados por los principales fabricantes de vehículos de este país.⁽⁶⁾ Existen dos baterías prototipo que han alcanzado alto rendimiento, la primera funciona con un compuesto de sodio sulfúrico inventado por Ford Motor Company, la segunda es

(2) Polémica sobre autos eléctricos en Estados Unidos, Excelsior, 31 Ene 1994, p.2 En una encuesta realizada en el Estado de California, de 1,000 personas, el 70% estaba interesado en adquirir un auto eléctrico. Para 1998 el requisito será de 2% sobre ventas; es decir 20,000 autos, cifra que equivale a la participación de mercado de algunas marcas extranjeras en Estados Unidos; para el año 2000 el porcentaje se elevará a 10% .

(3) Ídem. La división Power Control System de Hughes Aircraft Corp., empresa propiedad de General Motors fabrica los sistemas de dirección para los autos eléctricos.

(4) Op. Cita. Ahorro de combustible....

(5) Avanza la investigación sobre el desarrollo de autos impulsados con energía solar, Excelsior, 30 Julio, 1993, p.5. Científicos que trabajan para la corporación Kiocera de Japón, cuentan con un prototipo de automóvil impulsado por energía solar llamado el hijo del sol; este vehículo alcanza velocidades de hasta 110 km. x hora auxiliado con baterías de níquel de plomo y celdas solares de silicón tipo cristal, el nuevo automóvil tiene un peso de 136 kg.

(6) Rápido desarrollo de baterías eléctricas en autos, Excelsior, 18 Mayo 1992, p1.-31

de níquel de hidruro metálico creada por Energy Conversion Devices Inc.⁽⁷⁾ Los fabricantes europeos también están desarrollando el motor impulsado con pilas que acepten varias cargas, inclusive se cuenta con planes para establecer algunas redes de servicio para este tipo de automóviles, la primera considerará ciudades alemanas, francesas e inglesas; se estima que iniciará sus operaciones en 1995.⁽⁸⁾

Las investigaciones realizadas hasta el momento no garantizan la producción en serie de estos vehículos, debido a que los gastos que se generan al cambiar los procesos de producción son muy elevados para todo el sector automotriz. Al manufacturar un automóvil eléctrico se tiene que considerar la reducción de su tamaño e introducir componentes mas ligeros, debido a que es necesario ahorrar energía para cubrir el excesivo peso de las baterías.⁽⁹⁾

Otra forma para reducir los problemas actuales de los vehículos, se da con la introducción del automóvil compacto; se tienen estimaciones que este tipo producto dominará el mercado a finales de siglo, debido a sus dimensión y peso tan reducido, y por ser una solución real para los habitantes de las grandes ciudades. En Japón se ha desarrollado desde hace varios años, y en Europa está a punto de surgir; con el fin de combatir el congestionamiento vial y la contaminación, todos los fabricantes proyectan ingresar a este mercado en un futuro muy cercano.⁽¹⁰⁾ De los ya existentes, destaca el vehículo monoespacio de Peugeot Citroen y Fiat, lanzado al mercado a mediados de 1994, el modelo se venía desarrollando desde hace seis años. En toda Europa las ventas de automóviles compactos han crecido, en 1989 se vendieron 60 mil unidades y en 1992 se desplazaron 120 mil, por lo que se proyecta producir 400 mil unidades en 1998.⁽¹¹⁾

El aluminio es el material utilizado para estos automóviles, a pesar de que su manejo es mas costoso que el acero, cuenta con mayores ventajas, siendo ligero,

(7) Ídem.

(8) Cultura Automovilística, El Financiero, 8 Mayo 1993, p.9. La empresa francesa Peugeot Citroen va a construir una red de estaciones de recarga para baterías eléctricas. La idea es que se pueda rentar un auto eléctrico y circular por las carreteras francesas. La primera red de autos eléctricos incluirá 200 vehículos y 50 estaciones de servicio.

(9) Op cita Rápido desarrollo de baterías... Ford señala que invertirá 2,600 mdd para cumplir con este requisito y así fabricar 80 vans eléctricas en los próximos dos años. General Motors utiliza un auto con material de ácido de plomo de 10 voltios con 32 celdas para recorrer una distancia de 80 millas en solo una carga; la batería pesa 870 libras necesitando 8 hrs para su recargo, debiendo ser sustituida cada 25,000 millas con un costo aproximado de 2,000 dólares. Chrysler planea fabricar una minivan eléctrica con batería de níquel y hierro.

(10) Mercedes Benz al mercado de autos compactos, Excelsior, 13 Sept. 1993, p.1-18. Ford esta desarrollando el modelo Fiesta, Renault el Twingo, Fiat el Cinquecento, Mercedes Benz y BMW el Z13. VW proyecta lanzar en 1995 el Chico.

(11) Al mercado el vehículo monoespacio, Excelsior, 13 Enero 1994, p.3-7. Estos dos fabricantes cuentan con redes de distribución comunes.

barato y fácil de manipular. Después de once años de estudio, Audi lanzó al mercado un automóvil formado por un chasis de aluminio en 1993, su esqueleto cuenta con 100 módulos para enbutido, adicionalmente el ensamble se realiza por medio de robots, ocupando un tercio de área operativa asignada al manejo de carrocerías de acero; este proyecto es un ejemplo de como la industria automotriz esta utilizando tecnología avanzada para superar sus altos costos de operación. Siguiendo esta tendencia, Toyota y Honda están desarrollando un vehículo elaborado con un chasis compuesto por la mezcla de plástico y rejillas de aluminio, el peso promedio de cada modelo será mas reducido que los de la actualidad. Este último proyecto considera el uso de materiales fáciles de reciclar que puedan vincular la industria de ensamble de automóviles con la de desperdicio, logrando reducir costos y tiempo de vida en los vehículos; Dupont, en apoyo a esta iniciativa, investiga el uso de compuestos plásticos no corrosivos que faciliten su reciclaje.⁽¹²⁾

Una fuente mas de innovación para los vehículos está integrada con tecnología utilizada en la industria militar, adoptando sistemas que controlan la velocidad en forma automática y que funcionan de acuerdo al nivel de tráfico circundante, incluyendo el manejo de sensores para detectar obstáculos en la carretera y suministrar información detallada sobre la navegación. Adicionalmente el mecanismo de visión nocturna con rayos infrarrojos esta siendo utilizado para ayudar a conductores en la oscuridad, como son los de edad avanzada con problemas de visión; aunado a esto, la tecnología de ubicación por radar, el teléfono móvil, fax y conducción vía satélite, harán de cada automóvil un verdadero sistema de comunicación.⁽¹³⁾

En México, los motores de combustión interna utilizan la gasolina sin plomo desde 1991, se estima que para 1998 ya estarán circulando vehículos eléctricos en el Distrito Federal, lo que repercutirá en la calidad del aire. Otro hecho que fortalece la reducción de contaminantes es el promedio de vida del parque automotor, pasando de un nivel de quince años en 1973, a 8.6 años en 1993; los 500 centros de verificación que existen en la capital de la república han calculado que un automóvil nuevo contamina veinte veces menos que uno viejo.⁽¹⁴⁾

A diferencian de la década anterior, cuando la tendencia a innovar se orientó a incrementar la velocidad y desempeño de los automóviles, en la actualidad se

⁽¹²⁾ Reducen consumo de gasolina en autos, Excelsior, 28 Enero 1994, p.3 . El modelo fabricado por Audi es más caro en su proceso de manufactura pero genera ahorro en el consumo de gasolina con reducciones de 90% a 100 km. x hrs, contra autos fabricados dentro del mismo segmento con materiales habituales. El prototipo A8 de VW pesa 200 kg. menos.

⁽¹³⁾ Beneficiaria a la industria automotriz la conversión de la tecnología militar al uso comercial, Excelsior, 7 Octubre 1993, p-1-5

⁽¹⁴⁾ A la baja el promedio de la flota vehicular, La Jornada, 1 Junio 1993, p.23

dirige a reducir los costos de producción que propicien un impacto ecológico. La decisión de la industria japonesa para racionar el uso de los clorofluorocarbonos en sus procesos, después de anunciar en 1992 que cumplirían con el protocolo de Montreal en lo relativo a la eliminación de compuestos químicos para el año dos mil, es un claro ejemplo de esta tendencia; en ese mismo año dejaron de utilizar 68 mil toneladas, nivel muy reducido si se considera que en 1986 se consumieron 120 mil toneladas. ⁽¹⁵⁾

b) Transformación en los procesos de producción de vehículos

Los principales fabricantes del mundo han establecido estrategias de diversificación, asociación y globalización, con el fin de enfrentar con mayor fuerza el futuro incierto de los mercados. La producción a escala de un solo modelo por turno, está siendo cambiada gracias a los avances tecnológicos en los procesos de manufactura, incorporando materiales y aplicando la robótica; su objetivo pretende flexibilizar el proceso de ensamble y cambiar el tipo de vehículo programado en la línea de producción, cubriendo así todas las preferencias del mercado detectadas en cualquier momento, sin que esta actividad afecte el costo del producto elaborado.

La industria japonesa, siendo la propietaria de la tecnología más avanzada y respondiendo a las políticas proteccionistas estadounidense, activo sus planes de expansión en cada planta instalada en Norteamérica, elevando su capacidad a 1.5 millones de unidades por año; adicionalmente reestructurará su sistema de abastecimiento de materiales con la finalidad de equilibrar los costos derivados de la revalidación de su moneda. Toyota y Nissan proyectan incrementar su producción hasta llegar a más de tres millones de unidades por año, volumen que incluirá 40% de componentes fabricados en la región. La introducción de tecnología de punta y la reducción de costos de producción se constituyen en este momento como los principales elementos que dan competitividad internacional. ⁽¹⁶⁾

Para las tres compañías norteamericanas más grandes, la recomposición mundial del sector se presenta en el momento en que enfrentan la pérdida de una parte de su mercado; General Motors, Ford Motor y Chrysler captaron 69% del total de las ventas en 1990, después de controlar 73% en 1985; se estima que la

⁽¹⁵⁾ Eliminará el sector automotriz de Japón el uso de los CFC, Excelsior, 29 Abril 1992, p. 1-9. Dentro del proceso productivo de un automóvil el 51% de clorofluorocarbonos CFC es utilizado para limpieza, el 25% como agente espumante y el 15% como refrigerante, también se utiliza en menor proporción en la introducción de los acondicionadores de aire. Para 1996 Mazda, Toyota, Honda y Nissan dejarán de usar el CFC 11, 12 y 13 en sus procesos.

⁽¹⁶⁾ Boletín de la AMIA no. 156, Abril de 1987, p1-2: Nissan planea producir el 25% de su volumen anual fuera de Japón debido a la caída del yen sobre el dólar, después de que en 1986 destinara únicamente el 12.5%

reducción continuará hasta llegar a 57% en 1996, año en que se recuperarán ligeramente. Para revertir esta tendencia, pretenden reducir el precio de sus productos mediante el abastecimiento global de sus componentes, utilizando la estrategia de descomposición vertical en su sector de autopartes. General Motors esperaba que en 1995, las compras de sus componentes provenientes del exterior alcanzarían 25% del total de los insumos que anualmente consume, esta proporción contrastó con el 14% obtenido ocho años antes.⁽¹⁷⁾

Otra medida utilizada se relaciona con la producción de subensambles de partes manufacturadas en pequeños módulos, con esto se pretende reducir el control de materiales en cada etapa que compone una ruta de producción, para poder lograrlo, fue necesario seleccionar a los proveedores que cuentan con mejores estándares de calidad; en 1980 Ford Motor trabajó con 3,200 proveedores registrados corporativamente en todo el mundo, actualmente los ha reducido a 2,100. El éxito de esta actividad se debe al uso de contratos de proveedores a largo plazo, lo que propicia que en algunos casos haya sido necesario cerrar algunas plantas y abrirlas en otra localidad, adoptando los innovadores modelos de operación japoneses; en 1988 iniciaron sus operaciones 300 empresas de autopartes en Estados Unidos, muchas de estas bajo esta mecánica.⁽¹⁸⁾

La tendencia a racionalizar proveedores cobra fuerza alrededor del mundo, los estándares consideran que en vez de mantener cinco mil proveedores, como tradicionalmente se venía realizando, será necesario utilizar 400 fabricantes de primer categoría, que entreguen sistemas básicos para los automóviles. La reducción vertical de la producción se logrará al introducir sistemas modulares que formen los proveedores de primer nivel, que utilizaran a su vez los insumos de los de segundo nivel y así sucesivamente; para mantener este modelo, es necesario utilizar un sistema de comunicación avanzado.⁽¹⁹⁾

Medidas similares a las ya antes mencionadas están siendo utilizadas por la mayoría de los fabricantes en el mundo, la renovación industrial llevada a cabo en la década anterior, implicó diseñar nuevos procesos de manufactura; como son: el abastecimiento vía "Justo a Tiempo", los sistemas flexibles de producción, los sistemas computarizados de autodiagnóstico de calidad, y el enlace de satélite con proveedores mundiales; todas estas acciones hacen de este sector actualmente uno de los más dinámicos en la industria manufacturera internacional.

2.- Dimensiones del Mercado Mundial

(17) Ídem.

(18) Boletín de AMIA no. 261, Septiembre de 1987, p.1

(19) Ídem. Los sistemas modulares de ventanas, puertas y luces, tipo subensambles serán de primer línea.

a) Volúmenes de producción y comercialización

En 1965 la población mundial estaba estimada en 3,180 millones de hab., en ese mismo año el parque automotor alcanzó 177 millones de unidades, es decir que existían 18 hab. x vehículo; veinte años después, el crecimiento de la población llegó a 4,700 millones de hab. y el parque automotor lo hizo con 487 millones de unidades; hecho que propició la reducción del nivel de hab. por vehículo a diez unidades. Es decir, que en veinte años, se incrementaron los vehículos en circulación 175% y la población lo hizo con 48%; del total de estos, 80% se concentró en los continentes de Europa y América, 3% en África, 2% en Oceanía y 15% en el resto del mundo.⁽²⁰⁾

En la actualidad, 63% del parque automotor que existe en el mundo, se concentra en los seis principales países industrializados, de los cuales destaca Estados Unidos con 35% del total; la característica común de estas naciones se relaciona con el predominio del medio urbano sobre el rural y por poseer un avanzado desarrollo industrial.⁽²¹⁾

En relación con la producción, en 1950 se fabricaron once millones de vehículos en todo el mundo, 80% de estos fueron manufacturados en Estados Unidos y 2.1 millones en Europa, en el resto de las regiones este tipo de industria fue casi nula.⁽²²⁾ El gran desarrollo del sector permitió alcanzar un nivel de cuarenta millones en 1973, lo que representó un crecimiento de 400% en relación con el año base; en Estados Unidos y Japón se concentró 50% del volumen manufacturado.⁽²³⁾ En ese mismo año el principal fabricante del mundo fue General Motors, que junto con Toyota, Nissan y Volkswagen acumularon 45% del volumen mundial.⁽²⁴⁾ la producción de vehículos volvió a superar la marca de cuarenta millones de unidades en 1980, conservando la misma distribución presentada siete años antes.⁽²⁵⁾

El crecimiento sostenido en el nivel de producción de vehículos se ha mantenido a la par con el de las grandes ciudades y las economías desarrolladas, no así la tasa de población, la que acompaña a las regiones más pobres. La distribución de la industria automotriz, es una característica de la polarización mundial de la riqueza, las regiones que cuenta con crecimiento económico sostenido, mantienen su parque automotor en continua expansión y presentan un

(20) Nouvel Observateur, Automóviles, París Francia, Junio 1982. p.31,

(21) Newsweek, World population automobile, 8 Marzo 1993.

(22) La industria automotriz en México 1982-1988, Publicación de AMIA 1989, p.120

(23) Ídem

(24) Ídem

(25) Op. Cita Newsweek, World Population.

bajo crecimiento demográfico; lo que permite concluir que estos dos elementos son características del desarrollo de un país.

En relación con el tamaño del mercado, el continente Europeo ocupa el primer lugar, en el se venden anualmente once millones de vehículos, su máximo nivel fue logrado en 1989 con catorce millones de unidades; el segundo mercado y principal país, es el norteamericano, en donde se venden diez millones de unidades, representa 36% del total mundial, su máximo nivel de ventas fue alcanzado en 1989 cuando logró desplazar doce millones de vehículos. El tercer mercado es el japonés, considerado como el más protegido, sus ventas anuales alcanzan 4 millones de vehículos; en conjunto estas tres regiones generan 75% de la demanda mundial. Otro mercado que se diferencia internacionalmente está integrado por los países con economías emergentes, su dinámica de crecimiento afecta el patrón tradicional de ventas, debido a que los países desarrollados se encuentran en recesión. El caso más reciente fue el de Estados Unidos en 1991, cuando su nivel descendió al venderse ocho millones de unidades, su recuperación se inició en 1994, año en que se estimaron once millones de vehículos, sin embargo a corto plazo no se espera un crecimiento importante, por lo que este volumen será superado hasta finales de la década.⁽²⁶⁾

Japón experimentó una contracción en su nivel de producción en 1992, generada por la productividad de sus plantas de Europa y América, situación que se reflejó en la reducción del volumen de sus exportaciones, adicionalmente la revalidación del yen encareció su producto; su recuperación se dio en 1995. El mercado europeo se colapso en 1993 una vez que había superado en la década anterior la crisis petrolera de los setenta, en ese año vendió once millones de vehículos, cifra que representó dos millones de unidades por debajo del anterior. La mayoría de los países experimentaron una contracción en su demanda, el mercado alemán cayó 22%, el italiano 21%, España perdió 26% y Francia 16%; el único que creció fue el inglés, al incrementar sus ventas de 1.59 a 1.77 millones de unidades.⁽²⁷⁾

Una vez que en los últimos años las principales regiones han sufrido los efectos generados por la abundancia de oferta de vehículos; mercados como el de Europa del Este, se han consolidado, y esperan un crecimiento sostenido en toda la década, proyectando vender dos millones de vehículos en 1999, esta cifra representa un incremento de 100% si se toma como base el año de 1993. América Latina mantendrá su mismo nivel por varios años, duplicando el tamaño de su demanda que mantuvo en 1985. Sin embargo la región con mayor dinamismo será

(26) Reporte de Pronóstico Automotriz Mundial, DRI, Mc Graw-Hill, Wimbledon Bridge House, Londres 1993.

(27) Contracción Mundial de la Venta de Autos, Excelsior, 18 Sept. 1993, p.1-6.

el Sudeste Asiático, debido a que se considera que el bajo nivel de su parque automotor y el crecimiento sostenido de su ingreso nacional, mantenido durante los últimos años, propiciarán este cambio.⁽²⁸⁾ A pesar de las buenas perspectivas mostradas en estas regiones, el volumen no compensará la baja demanda de los mercados maduros; por este motivo se estima que la venta mundial de vehículos se estancará en 41 millones de unidades hasta 1998; es decir que se generará un incremento de 20% si se toma como base el año de 1992, periodo en que las ventas alcanzaron 34.5 millones de unidades.⁽²⁹⁾

Anualmente se fabrican alrededor de cuarenta millones de vehículos en el mundo; el principal país productor ha sido desde principios de la década de los ochenta Japón; le siguen Estados Unidos, Alemania Federal y Francia, en conjunto representan 67% del volumen mundial. México ocupa el lugar número doce, sin embargo la proporción que guarda con el primero es de 5%. Si consideramos que el nivel de producción mantiene una relación directa con el volumen de comercialización; la región con mayor crecimiento de producción en la década de los noventa será también el Sudeste Asiático, en 1992 se consolidó como el mercado más dinámico al fabricar 2.25 millones de unidades; este nivel llegará a duplicarse en 1998, cuando alcance 4.8 millones de unidades. Por su parte Europa del Este produjo 1.40 millones de unidades en 1995, manteniendo su nivel en forma ascendente hasta llegar a 2.65 millones en 1999.

Como se puede observar en el anexo VIII, el renglón de otros países, en donde se excluyen los trece principales fabricantes, mostró una tendencia descendente en el periodo comprendido entre 1986 y 1991, sin embargo el crecimiento de 1992 incrementó su volumen hasta llegar a 3.5 millones, esto se explica por la recomposición de la producción mundial; efectuada con el desplazamiento de plantas de ensamble hacia los mercados emergentes, por la desaparición de marcas como Alfa Romeo y American Motors, al cierre de algunas plantas como son Ford Motor en Australia y Renault en México, y por la consolidación de otras; como son Skoda en Checoslovaquia, Volkswagen en Polonia y Peugeot en Argentina.⁽³⁰⁾

Otro efecto que se dio con la recomposición mundial del sector, fue la visión global de operaciones determinada por los planes estratégicos de las principales empresas, su finalidad es la de incrementar su expansión económica. Como ejemplo, los fabricantes japoneses han contribuido a reactivar el mercado de Reino Unido, en donde se localiza una planta por cada uno de los productores japoneses más importantes. El mercado inglés desplazará 2.2 millones de unidades en 1998,

⁽²⁸⁾ Op. cita. Reporte de Pronóstico Automotriz Mundial. Tailandia duplicó sus ventas al pasar de 66 mil unidades en 1991 a 121 mil en 1992, proyectando vender en 1998 540 mil unidades. China pasó de 145 mil en 1991 a 321 mil en 1992, proyectando llegar a un millón en 1998.

⁽²⁹⁾ Op. cita Reporte del Pronóstico Mundial.

⁽³⁰⁾ La Industria Automotriz en México 1992, INEGI, p.152

37% de este volumen, es decir 800 mil unidades, serán fabricados por Toyota, Nissan y Honda. En contraste, el resto de la producción europea se ha estancado debido a su drástica caída de 1993, propiciada por la baja de ventas en dos millones de vehículos. A pesar de la presente caída mundial de la demanda y frente a una perspectiva a largo plazo, se espera que la producción se incremente en los próximos setenta años en 50%, alcanzando para el 2050 la cifra de 74.7 millones de vehículos. ⁽³¹⁾

b) Principales empresas fabricantes de vehículos

El principal fabricante del mundo es General Motors, al producir 15% del volumen mundial y al aportar cinco millones de vehículos por año, además de encontrarse instalado en Estados Unidos y Canadá, sus operaciones se extienden a otros países como son Brasil, España y México, sin embargo la contribución en cada uno de estos no es representativa. En la actualidad la empresa norteamericana esta definiendo su capacidad productiva a escala internacional, dicha actividad se inició al anunciar el cierre paulatino de 21 plantas en América del Norte a partir de 1992. ⁽³²⁾

La segunda empresa en importancia es Ford Motor, al participar con 13% del total, proporción equivalente a 4.5 millones de vehículos; al igual que General Motors y Chrysler, el nivel de su producción a venido descendiendo desde 1986, su recuperación fue iniciada en 1994; además de invertir en América del Norte, cuenta con operaciones industriales y comerciales en Alemania, Brasil, Canadá, España, México e Inglaterra, es la empresa norteamericana que tiene mas diversificada su IE. ⁽³³⁾

El tercer fabricante es Toyota, es una de las principales empresas de Japón, cuenta con operaciones en América del Norte y Europa, lugar en donde actúa como socio con otros fabricantes; es la compañía que mas contribuye al superávit comercial de su país, aporta 10% de la producción mundial desde que se consolidó a principios de esta década. ⁽³⁴⁾

Nissan, es el cuarto fabricante con 2.7 millones de vehículos anuales, sus operaciones se ubican en Estados Unidos, Gran Bretaña y México; al igual que Toyota, contribuye en gran medida con el comercio internacional de su país, su IE se caracteriza por ser muy selectiva. El quinto fabricante es Volkswagen, su actividad productiva se centra en Alemania, lugar en donde controla 32% del

⁽³¹⁾ Op. cita. La Industria Automotriz en México, AMIA

⁽³²⁾ Op. cita. La Industria Automotriz en México 1992, p.153

⁽³³⁾ Op. cita. La Industria Automotriz en México 1992, p.154

⁽³⁴⁾ Ídem p.155

mercado local, se encuentra también en menor medida, en Brasil y México, así como en Checoslovaquia con la marca Skoda y en España con la marca Audi; dejó de operar en Estados Unidos a partir de 1986. El sexto fabricante, es la compañía Peugeot Citroen, controla en Francia 50% del mercado, produce dos millones de automóviles al año, cuenta únicamente con IE en Argentina. El séptimo fabricante en importancia mundial es Fiat, ubicada en Italia, país donde controla la totalidad del mercado local, desplazando 1.7 millones de vehículos anuales, representa 4.6% de la producción mundial, en 1987 absorbió la operación de los automóviles deportivos Alfa Romeo.⁽³⁵⁾

Las siete principales marcas representan 59% de la producción mundial, en algunos casos su área de influencia se limita al país en donde se originó la matriz, como es en el caso de los fabricantes europeos; otros, como los japoneses, han desarrollado su producción orientándola al mercado de exportación; para los fabricantes norteamericanos la IE ha servido como instrumento para consolidar nuevos mercados. Un gran porcentaje de la producción mundial está concentrada en una diversidad de marcas como son Roll Royce y Jaguar, mismas que se encuentran en franca decadencia. Aunado a esto, existe la tendencia de crear marcas nacionales en los países que no cuentan con una matriz, mediante la transferencia de tecnología y con el manejo de contratos para patentes y marcas.⁽³⁶⁾(Anexo IX)

Por país, Japón aporta 31% de la producción mundial con 13 millones de unidades y nueve marcas nacionales, Estados Unidos mantiene 25% de la producción con 8.5 millones y siete marcas, cuatro de las cuales son japonesas. Se puede observar en el mercado mundial, una gran cantidad de producción en pocas marcas, lo que comprueba el carácter Oligopólico del mercado. La actual tendencia se caracteriza por la fusión o venta de las pequeñas marcas, y la disminución de operaciones de las más grandes.^(Anexo X) Otra de las características de la industria automotriz es la creciente integración de forma horizontal que llevan acabo las empresas del ramo, predominando los acuerdos de producción conjunta y cooperación internacional en materia de investigación y desarrollo; dado que estas actividades necesitan mucho financiamiento que soporte los resultados que se dan a largo plazo. El hecho de compartir riesgos para la introducción de productos en el mercado, propicia que las necesidades y estrategias sean comunes en todos los competidores.⁽³⁷⁾

c) El proceso de integración entre las empresas

⁽³⁶⁾ Idem p.156.

⁽³⁷⁾ Kenneth Hermele, Empresas Automovilísticas en América Latina, Revista de Comercio Exterior vol. 34, NUM 1, Ene 1984, Banco Nacional de Comercio Exterior. Un ejemplo de esta tendencia es que la tasa de contratación de técnicos se ha incrementado a un ritmo superior que la de los obreros.

En los años ochenta las relaciones entre las empresas de la industria automotriz se orientaron a diversificar las ventas y compartir actividades en las diferentes etapas de los procesos productivos; es decir que las empresas japonesas, europeas y americanas se integraron.

General Motors estableció conexiones con Mitsubishi, Isuzu y Dae Woo asegurando el suministro de componentes y transmisiones, así como con Volvo para distribuir camiones en América del Norte.⁽³⁸⁾ Ford Motor desarrolló vínculos con Honda para introducir sus modelos en el mercado de oriente, asimismo con Mazda para instalar plantas en México, Japón, Corea y Taiwan.⁽³⁹⁾ A su vez esta empresa japonesa, se asoció con la norteamericana para obtener el beneficio de sus canales de distribución. Otro vínculo importante de Ford Motor, fue con la empresa TK para distribuir vehículos en Japón y camiones ligeros en la región de Asia; con Toyota produce automóviles conjuntamente en Estados Unidos, y en Europa compra los motores diesel a Peugeot Citroen, BMW y Fiat.⁽⁴⁰⁾

Nissan realizó a principios de los ochenta una inversión conjunta con Alfa Romeo para fabricar automóviles en el sur de Italia, utilizando carrocerías importadas de Japón; con Volkswagen produce algunos modelos con motores, transmisiones y chasis provenientes de Europa. Por su parte, esta última empresa alemana estableció una compañía en conjunto con Mercedes Benz para realizar actividades de investigación y desarrollo, adicionalmente fabrica con Renault transmisiones; junto con British Leyland, Fiat, Peugeot y Volvo mantiene un convenio en materia de investigación y desarrollo, con Ford Motor creó la empresa Auto Latina, la que opera actualmente en Brasil y Argentina.

Peugeot Citroen vende a Chrysler motores de cuatro cilindros, además de realizar el intercambio de subensambles armados con la finalidad de venderlos en el mercado norteamericano. Chrysler posee 15% de las acciones de Peugeot y estableció vínculos en años recientes con Renault para fabricar motores de seis cilindros, asimismo ensambla en Finlandia algunos modelos utilizando la planta de Saab-Scania; Volvo también fabrica motores de seis cilindros para todo el mundo.⁽⁴¹⁾

(38) Ídem p.12 Isuzu controla el 34% de la producción de transmisiones para camiones pesados a nivel mundial, fabrica una diversidad de camionetas abiertas junto con la empresa Inglesa Bedford para los mercados japoneses, europeos y norteamericanos.

(39) Ídem p.12 Ford incursionó al mercado al asociarse con la Hisco, subsidiaria de Honda, posee 25% de la empresa Toyo Kogyo a la que compra partes de motores, motores diesel y ejes para su modelo mundial Escort.

(40) Ídem p.12

(41) Ídem p.12

Chrysler intercambia con Fiat componentes de motores y ensambla sus camiones en Brasil, en la década pasada mantuvo 15 % de las acciones de la marca Mitsubishi, adicionalmente compra a este mismo fabricante japonés motores a diesel; a su vez esta empresa compró su planta de Australia y comercializa en Estados Unidos sus modelos fabricados en Filipinas, Nueva Zelanda y América del Sur. Actualmente existen algunos proyectos entre estos dos fabricantes para utilizar partes y componentes comunes. Asimismo Chrysler compra a Volkswagen transmisiones para cubrir su demanda de Europa.

En este mismo sentido Fiat, Peugeot, Renault, Saab Scania y Mercedes Benz cuentan con producción conjunta y cooperación en investigación y desarrollo; Volvo tiene vínculos con Renault y Volkswagen, con quienes coordina infinidad de relaciones con compañías mas pequeñas en toda Europa. Ejemplo de integración económica entre las empresas automotrices es la organización que desarrolla mas tecnología en el viejo continente; IVECO (Industrial Vehicle Corp.) se ubica en Holanda y es controlada por Fiat, asimismo coordina actividades con empresas generadoras de tecnología como Lanciatom de Italia, Margirus Deutz de Alemania y Unic de Francia; otra de sus funciones se relaciona con el desarrollo de componentes comunes y proceso productivos uniformes.⁽⁴²⁾

Al igual que la producción de automóviles, los principales fabricantes de autobuses y camiones mantienen muchas relaciones, esta actividad es mas lucrativa que los vehículos deportivos y familiares, se encuentra en constante expansión debido al precio y volumen de los productos que se manejan; en algunas ocasiones, como es el caso de Volvo, subsidia las operaciones de la división de automóviles; las que trabajan con bajos márgenes de ganancia. La producción mundial de autobuses integrales, es la mas diversificada y menos demandada por las principales potencias, su volumen anual es de 600 mil unidades, 50% se fabrica en Sudáfrica, Corea del Sur e India.⁽⁴³⁾

A diferencia de estos modelos, los camiones de pasajeros están controlados por las principales potencias; Japón y los Estados Unidos dominan 60% de los doce millones que se fabrican anualmente.⁽⁴⁴⁾ En el caso de la producción de tractores y tractor remolques, su control lo ejerce el conjunto de repúblicas que formaban la Unión Soviética, este grupo representa 33% de la producción mundial con 100 mil unidades anuales. La producción de remolques se encuentra controlada por Alemania y los Estados Unidos, países que venden un millón de

⁽⁴²⁾ Idem p. 13

⁽⁴³⁾ Op. cita INEGI, p 158.

⁽⁴⁴⁾ Op. cita INEGI, p 158.

unidades anualmente; México en todos los segmentos antes mencionados participa con 1% del volumen total.⁽⁴⁵⁾

La industria automotriz a nivel mundial está formada mediante vínculos con todos los fabricantes, esta estructura se ha fortalecido en los últimos años por la abundancia de proyectos de desarrollo tecnológico orientados a incrementar el volumen y reducir los gastos de producción; se puede concluir que el control de toda la rama manufacturera se encuentra en manos de países desarrollados.

Por su parte, los países en vías de desarrollo que lograron introducir esta industria en su economía, consideraron la posibilidad de alcanzar los niveles de bienestar de los países de Europa, Japón y Estados Unidos; debido a que utilizaron la producción de vehículos como plataforma para lograr el crecimiento de su rama manufacturera. América Latina consolidó su estructura productiva con la política de sustitución de importaciones, pretendiendo igualar sus proyectos a los realizados por los países industrializados en épocas anteriores. Con dicha acción, se esperaba que la expansión de la clase media estimularía el consumo de automóviles y generaría un efecto positivo en toda la economía; incrementando la demanda y por consiguiente la producción industrial en otros sectores.

Pocos países lo lograron, en América Latina, México, Argentina y Brasil; en Asia, Corea del Sur, India, Malasia y Filipinas; adicionalmente crecieron otros veinte países mediante el armado de vehículos y con la importación de componentes. El establecimiento de proyectos con el fin de igualar a las industrias de los países desarrollados, fue impulsado por la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), organismo que considera que el crecimiento económico, medido por el producto nacional bruto per capita, guarda una estrecha relación con la cantidad de vehículos por habitante; debido a que su producción es causa y efecto del desarrollo; por tal motivo el crecimiento económico, exige que cada año entren en circulación más vehículos, incrementando el parque automotor existente.⁽⁴⁶⁾

3.- Los Principales Mercados Mundiales.

a) Estados Unidos

En los últimos años la posición internacional de los Estados Unidos se ha deteriorado debido a su bajo crecimiento económico. Después de controlar 20% del comercio mundial, actualmente representa 12%; asimismo la participación de

⁽⁴⁵⁾ Op. cita INEGI, p 158.

⁽⁴⁶⁾ M Bhagaun, Relaciones entre los cambios tecnológicos y la industria estratégica en los países del tercer mundo, Instituto Escandinavo de Estudios Africanos, UPPSALA, 1979.

su producción se redujo al llegar a 10%.⁽⁴⁷⁾ Adicionalmente su sector externo tomó mayor importancia, 9% de su PNB fue generado por su intercambio con el exterior en 1960, esta proporción se incrementó a 24% en 1990, motivado por el mayor crecimiento de su comercio respecto al nivel de su producción. Sin embargo, el intercambio comercial resulta desfavorable para su economía creando déficit en su balanza comercial, en 1990 sus importaciones representaron 446 mil mdd y sus exportaciones 387 mil mdd.⁽⁴⁸⁾ Los principales socios beneficiados fueron: Canadá, Japón, México, Alemania, Reino Unido, los países del Sudeste Asiático y Europa Occidental; únicamente mantuvo un superávit con las repúblicas Soviéticas, Gran Bretaña y Europa Oriental.⁽⁴⁹⁾

Los Estados Unidos también mantienen desequilibrada su balanza de capitales, a partir de 1989 se consolidaron como un país dependiente al incrementar su deuda externa a 600 mil mdd; cifra equivalente a 11% de su PNB.⁽⁵⁰⁾

Como resultado de la mala gestión del gobierno norteamericano en la década pasada, el presupuesto del presidente William Clinton pretende reducir los egresos afectando los programas sociales de salud y educación para 1995. Las medidas de política económica reducirán el déficit público al nivel mas bajo de los últimos seis años, orientando el gasto a prioridades del gobierno. Las variables macroeconómicas consideran: crecimiento promedio de 3% para los siguientes dos años, inflación de 3%, nivel de desocupación de 6% para 1996; e ingresos fiscales por 170 mil mdd, representando este último una reducción de 30%.⁽⁵¹⁾

La industria automotriz juega un papel importante en estas variables económicas, de las diez principales empresas en 1992, General Motors obtuvo la mayor facturación, 132,800 mdd, y el mejor rendimiento global entre facturación, valor de mercado, patrimonio y utilidad; el tercer lugar fue ocupado por Ford Motor con 100,700 mdd. En general las empresas norteamericanas mostraron buenos resultados en ese año, asegurando nuevamente un lugar importante en la economía internacional. Las primeras cincuenta empresas alcanzaron 14% de incremento en sus utilidades con respecto al año anterior, porcentaje equivalente a 74 mil mdd, prueba de que la recuperación se encuentra en camino, es la reducción en el nivel de desempleo pasando de dieciséis a doce millones.⁽⁵²⁾

⁽⁴⁷⁾ Elaine Leville, *La Integración Económica de México, Estados Unidos y Canadá*, UNAM, 1991, p. 28

⁽⁴⁸⁾ *Balanza comercial de Estados Unidos con el Mundo*, Excelsior, 9 Julio 1992, p. 1

⁽⁴⁹⁾ Op. Cita. Elaine Leville, p. 31.

⁽⁵⁰⁾ Op. Cita. Elaine Leville, p. 34

⁽⁵¹⁾ Op. Cita. Elaine Leville, p. 37.

⁽⁵²⁾ La General Motors ocupó el lugar No. 1 entre las empresas de Estados Unidos según las revistas *Fortune* y *Forbes*. *Jornada*, 1 Abril 1993, p. 35

El poder económico que mantienen las empresas automotrices en Estados Unidos se remonta a principios de siglo, época en que se producían automóviles mediante el ensamble de vehículos a baja escala; fue hasta 1910 cuando la empresa Ford Motor fabricó el modelo "T" en serie, desplazando la diversidad de modelos por la manufactura en serie, dos años antes General Motors había surgido diversificando sus modelos con la fusión de marcas como Buick, Oldsmobile, Oakland y Cadillac.⁽⁵³⁾

La primer Guerra Mundial dio un gran impulso a la naciente industria, entre 1910 y 1927 Ford Motor produjo 16 millones de unidades; en 1924 surgió el tercer fabricante de vehículos por iniciativa de Walter Chrysler. A partir de ese momento y hasta nuestros días, "las tres grandes", como se les conoce a estas empresas, han sido ejemplo del crecimiento industrial de los Estados Unidos.⁽⁵⁴⁾

Durante muchos años la totalidad del mercado norteamericano estuvo controlado por fabricantes nacionales; fue a mediados de los setenta, cuando el volumen de producción llegó a nueve millones de unidades, que la pérdida de mercado ocasionada por marcas extranjeras se hizo presente, participando estas empresas con 1.5 millones de unidades vendidas.⁽⁵⁵⁾ Actualmente, cuando el mercado mundial se divide en fabricantes locales y globales, "las tres grandes" continúan expandiendo sus operaciones por todo el mundo. En años recientes Ford Motor adquirió la marca Jaguar, y General Motors compró la mitad de las acciones de la empresa Saab Scania. Sin embargo sus negocios internacionales, no han subsanado la pérdida de su mercado interno; la primer planta japonesa instalada en territorio norteamericano fue con inversión de Honda en 1982, posteriormente Toyota, Nissan, Nummi, Mazda y Mitsubishi lograron establecerse.⁽⁵⁶⁾

La operación mas importante de las empresas norteamericanas en el exterior se encuentra en Europa; General Motors, mantiene tres plantas con capacidad para producir 1.6 millones de unidades, en los últimos ocho años logró su mayor crecimiento, su inversión en esta región le proporcionó buenos dividendos en 1992, en ese año, cuando la corporación había acumulado una pérdida por tercer año consecutivo equivalente a 23,500 mdd, obtuvo 1,230 mdd en utilidades. Las marcas que utiliza para comercializar su producto son: Opel en Alemania y

⁽⁵³⁾ Ruben Fuentes Delgado, Economía del transporte automotor, IPN, 1970, p. 87

⁽⁵⁴⁾ Idem

⁽⁵⁵⁾ AMIA, Boletín informativo No.175, 1976, p.2 y 3. En ese mismo año American Motors controlaba 4.9%, Chrysler 13.4%, Ford 26.9%, General Motors el 54.8%, para producción local. En importaciones Toyota, Volkswagen y Datsun controlaban 51.6% y el resto estaba conformado por una infinidad de marcas como Fiat, Volvo, Honda, Leyland, Renault y Mercedes Benz.

⁽⁵⁶⁾ Será un año crítico para el sector automotriz, Excelsior, 18 Enero 1994, p. 1-4. La marca Land Rover es vendida en Japón fabricada por Honda, Ford vende vehículos en Europa fabricados en Barcelona por Nissan y en Portugal con apoyo de Volkswagen produce camionetas.

Vauxhall en Reino Unido. Por su parte Chrysler se ha consolidado como la principal empresa comercializada de camionetas tipo Van, y Ford Motor compite con fabricantes en el mercado de automóviles compactos, una vez que redujo sus gastos motivado por la pérdida de 8,700 mdd de utilidades en 1990.⁽⁵⁷⁾

El principal fabricante del mundo es General Motors, produce 45% del volumen total de vehículos en Estados Unidos, ocupa una importante posición en la producción de camiones con 6.5 millones de unidades, cifra que representa 18% a nivel mundial; fabrica 25% de vehículos de carga con 3.7 millones, ubicándose en segundo lugar en remolques con 150 mil unidades anuales, es líder en la fabricación de llantas para vehículos con 210 millones de unidades anuales, volumen equivalente a 19% del total mundial. La industria automotriz nació en este país al mismo tiempo que los sistemas de manufactura que sirvieron de base para los demás fabricantes.⁽⁵⁸⁾

A principios de la década, "las tres grandes" habían perdido 40% de su mercado local; la producción se vio afectada debido a la recesión económica que generó la guerra del golfo Pérsico de 1990, en ese mismo año el total de las pérdidas del sector fueron de 6 mil mdd, cifra superior al récord histórico de 4,200 mdd.⁽⁵⁹⁾ Un año después se redujeron, Chrysler lo hizo con 82 millones, General Motors con 1,100 mdd y Ford Motor con 512 mdd; sin embargo, el déficit comercial del sector se incrementó hasta llegar a 49,500 mdd.⁽⁶⁰⁾

El desequilibrio comercial del sector esta presente desde 1981, año en que 28% de los automóviles comprados en Estados Unidos provinieron de importaciones japonesas; el problema es mayor, si se considera que las exportaciones de vehículos hacia el país oriental, son casi nulas. La política industrial del sector comprometió a las empresas automotrices de Japón para que realizaran inversiones directas en el país con la finalidad de reducir las importaciones. Como resultado de esta medidas, actualmente ocho plantas están funcionando en territorio norteamericano, destacan Nissan, Mitsubishi y Toyota; estas inversiones crearon vínculos entre los fabricantes de los dos países, debido a esto es posible la transferencia de tecnología y la introducción de procesos productivos avanzados.⁽⁶¹⁾

⁽⁵⁷⁾ *Diferentes Estrategias de Firmas Automotrices en Estados Unidos*, Excélsior, 4 Mayo 1993, p.3-12. Ford motors Co. despidió a 2,300 empleados en la planta que fabrica los modelos Jaguar debido al incremento en sus gastos de 400 mdd.

⁽⁵⁸⁾ *La Industria Automotriz en México*, edición 1993, INEGI, p.124

⁽⁵⁹⁾ *Estados Unidos reduce su producción de autos*, Excélsior, 31 Enero 1991, p.24

⁽⁶¹⁾ *General Motors and Toyota cut a Deal*, Newsweek, 28 Feb. 1983, p.35. En ese año Mitsubishi construyó dos modelos compactos para Chrysler.

La estrategia utilizada cambió a corto plazo el desequilibrio de la balanza comercial, sin embargo en 1990 el déficit repuntó nuevamente, debido a que las plantas ya instaladas encontraron en la importación de autopartes provenientes de su matriz, una forma de reducir la transferencia de su capital.⁽⁶²⁾ El descontento de algunos sectores de la sociedad norteamericana, en contra de los vehículos de origen japonés, se hizo presente; extremistas irritados en la ciudad de Detroit disparaban a vehículos en movimiento, en algunos casos hubo linchamientos de turistas asiáticos y martilleo de automóviles. Actualmente los llamados públicos nacionalistas continúan sin afectar las ventas japonesas, pues recurren a un falso patriotismo y no a la mejora en la calidad de los productos; por ejemplo, en la ciudad de Los Ángeles, el descontento popular propició que la comisión del transporte cancelara algunos contratos con la empresa Sumitomo Corp., relacionados con la construcción de vagones del tren rápido; este proyecto fue valuado en 121.8 mdd, sin embargo, esta medida no afectó la comercialización de vehículos japoneses.⁽⁶³⁾

Una ventaja que permite a los automóviles japoneses estar por encima de sus competidores surge con la racionalización de gastos indirectos, ubicados en los renglones de salud, capital y pensiones; el financiamiento norteamericano es dos o tres veces mayor que el japonés, las firmas automotrices pagan mas de cincuenta dólares por unidad en costos relacionados con el cuidado de la salud; todos estos factores, sumados a la productividad, hace que en promedio se fabrique en Japón, un vehículo utilizando 1,481 dólares menos que sus competidores, lo que equivale a 84 horas hombre contra 145 horas que se utilizan en las plantas de Norteamérica.⁽⁶⁴⁾

En 1992 el déficit de 70,000 mdd de la balanza de pagos norteamericana fue generado principalmente por la demanda creciente de productos japoneses, su balanza comercial fue deficitaria con 42,000 mdd, de los cuales 30,000 mdd representaron la compra de automóviles japoneses, cifra equivalente a 30% del mercado local.⁽⁶⁵⁾ Aunado a este problema, la débil posición de las empresas creció en 1991, las acciones de General Motors bajaron 12% ubicándose en 35 dólares, las de Chrysler lo hicieron de igual manera con cincuenta centavos, llegando a dieciséis dólares; en ese mismo año las ventas de automóviles Honda se elevaron 15% y las de Toyota 63%.⁽⁶⁶⁾

⁽⁶²⁾ La región de Detroit, Excelsior, 6 Feb. 1992, p.27.

⁽⁶⁴⁾ Proponen salvar de la quiebra a la rama automotriz, Excelsior, 8 Ene 1992, p. 1-7

⁽⁶⁵⁾ Pide Bush reducir compra de autos, Excelsior, 31 Dic. 1992, p.1-8 Honda vende 746 mil unidades, Toyota 696 mil, Nissan 383 mil, Mazda 206 mil y Mitsubishi 150 mil.

⁽⁶⁶⁾ Persiste la crisis de la Industria Automotriz en Estados Unidos, 26 Feb. 1992, p.26. Honda vendió su Accord fabricado en Ohio y Toyota su auto Camry.

El año de 1993 fue un periodo de ajuste para las operaciones japonesas, motivado por la revalidación del yen y la puesta en marcha del acuerdo de intercambio comercial de autopartes entre los dos países. Este último factor surgió con las negociaciones de 1992, cuando los fabricantes de Estados Unidos presionaron al presidente George Bush con el fin de resolver el desequilibrio comercial del sector; en esos momentos el congreso también presionaba para imponer cuotas compensatorias que limitaran las importaciones.⁽⁶⁷⁾

El acuerdo comprendía inicialmente, la adquisición de autopartes con un valor de diez mil mdd para el año 1994, sin embargo, ciertos sectores industriales de Japón no aceptaron la propuesta, argumentando que existe mala calidad en los productos provenientes de Norteamérica; los cuales se diferencian de los europeos. Los fabricantes japoneses incrementaron la compra de autopartes a través de sus filiales por un monto de 4,000 mdd en 1992, ⁽⁶⁸⁾ un año después la recuperación del mercado culminó con la reducción en precios de "las tres grandes", por lo que el segmento de camiones fue afectado. ⁽⁶⁹⁾

El promedio del parque automotor en Estados Unidos es de nueve años, su nivel tiende a subir conforme existe confianza en la economía y se reducen la tasas de interés; estudios de mercado han mostrado que un automóvil desechado cuenta en promedio con 100 mil millas de recorrido. El gran tamaño de su oferta se refleja en la existencia de treinta marcas de automóviles y camiones, "las tres grandes" controlan 70% de la demanda, este nivel se eleva 83% si se consideran los 4.5 millones de camiones vendidos anualmente. A principios de la década de los noventa, 25% del total de la demanda de automóviles fue controlada por marcas japonesas; General Motors mantenía 35% del mercado, Ford Motor 23%, Chrysler 12% y Toyota 8%. En 1989 se vendieron 14.5 millones de unidades, un año después este nivel descendió 4%, en 1991 las empresas japonesas controlaron 31% del mercado de automóviles sobre un nivel de ventas de 9.5 millones de unidades, este mismo año, marcó la caída del mercado de automóviles de lujo sufrida por el incremento en los impuestos de vehículos cotizados por arriba de treinta mil dólares.⁽⁷⁰⁾

⁽⁶⁷⁾Op cita. Proponen salvar la quiebra de la Industria Automotriz. La cuota para las importaciones con Japón es de 800 mil unidades; sin embargo en ese año el nivel ascendió a 1.8 millones generando descontento. La propuesta para equilibrar ese intercambio comercial considera tres opciones: la primera es crear un impuesto en las compras de 15% para producir 10,000 mdd en un año, la segunda es la de recaudar 24,00 mdd cada año en un periodo de cinco años por las ventas de auto partes, y la tercera es definir la cuota en base al incremento de exportaciones de automóviles para el mercado japonés.

⁽⁶⁸⁾ Las firmas automotrices elevan sus importaciones de Estados Unidos, 11 de Julio de 1992, p.1-9. De 94 fabricantes a los que Toyota compró componentes, 21 fueron japoneses con 100% de participación, los que ayudarán a cumplir con el acuerdo para 1994, entre un 50% a 70%.

⁽⁶⁹⁾ Japón y Estados Unidos traban una guerra comercial, Excelsior, 2 Feb. 1992, p.4

En 1992 las ventas de vehículos descendieron 1.15 millones de unidades, contrastando la de camiones ligeros que conservó su nivel anual de 4.6 millones de unidades; (71) en 1993 las ventas retomaron su crecimiento incrementándose 9% con respecto al año anterior, por lo que se desplazaron 14.3 millones de unidades; del volumen total destaca el segmento de camiones con 5.6 millones.(72) El máximo nivel histórico de ventas se ha registrado en 1986 con 11.79 millones de automóviles, el de camiones fue en 1983 con 6.7 millones; se proyecta un incremento en el volumen de vehículos a 9.89 millones de automóviles y 6.7 millones de camiones para 1998.(73)

En este periodo Chrysler recuperó 1% de participación de mercado al llegar a 15%, este hecho fue generado por las ventas de mini vans, pickups y jeep; modelos que controlan 40% del mercado norteamericano, (74) también Ford Motor incrementó su participación a 26%, caso contrario fue General Motors, quien descendió a 33.2%; Toyota, Nissan, Honda y las marcas europeas, también redujeron su nivel de participación; destacando la pérdida de camiones japoneses, en 13%, contrastando con el año de 1986 cuando controlaron 24% de este mercado. (74)

De "las tres grandes", Chrysler es la de menor dimensión, representa 1/6 parte de General Motors y 1/3 parte de Ford Motor, en 1946 controlaba 26% del mercado, veinte años después se había reducido a 12%; la situación de la empresa se debilitó aun mas, como resultado de los últimos cuatro años de pérdidas al acumular 3,500 mdd en 1981, a finales de ese año estuvo a punto de declararse en quiebra, de no ser por una iniciativa del congreso tendiente a salvar el empleo de 157 mil plazas. Lee Iacocca, un ejecutivo prominente símbolo en la industria automotriz, llegó a ocupar la dirección de la compañía después de haber renunciado con Ford Motor en 1982; en ese mismo año se obtuvieron utilidades por 170 mdd.(75) Una vez integrado su equipo de trabajo, inició un periodo de ajuste en gastos y realizó cambios en los procesos productivos, hubo despidos masivos hasta llegar a 74,700 empleos, por lo que generó un ahorro de 2,100 mdd en su primer año.(76) El volumen de producción se redujo al venderse únicamente 1.2 millones de unidades, sin embargo la diferencia fue determinante por las

(70) Reporte del Pronóstico Automotriz Mundial DRI McGraw Hill, Wimbeldon Bridges, Londres 1993 Extraído de Excelsior, 18 sept 1993, p.1-6

(71) Op. Cita. Importante alza.

(72) Op. Cita. Contracción de autos.

(73) Mejoran las armadoras estadounidenses, Excelsior, 13 sept. 1993, p.23

(74) Revierte Detroit su tendencia a la baja, Excelsior, 7 Octubre 1993, p.1-6

(75) Iacocca cobrará 3 y no 4.5 millones en ganancias, La Jornada, 20 Abril 1992, p.29. Lee Iacocca es hijo de inmigrantes italianos, actualmente es el ejecutivo mejor pagado en Estados Unidos, en 1990 cobró 4.5 millones de dólares.

(76) Iacocca's tightrope act, Time, 21 Marzo 1993, p.28

En 1992 las ventas de vehículos descendieron 1.15 millones de unidades, contrastando la de camiones ligeros que conservó su nivel anual de 4.6 millones de unidades; (71) en 1993 las ventas retomaron su crecimiento incrementándose 9% con respecto al año anterior, por lo que se desplazaron 14.3 millones de unidades; del volumen total destaca el segmento de camiones con 5.6 millones.(75) El máximo nivel histórico de ventas se ha registrado en 1986 con 11.79 millones de automóviles, el de camiones fue en 1983 con 6.7 millones; se proyecta un incremento en el volumen de vehículos a 9.89 millones de automóviles y 6.7 millones de camiones para 1998.(72)

En este periodo Chrysler recuperó 1% de participación de mercado al llegar a 15%, este hecho fue generado por las ventas de mini vans, pickups y jeep; modelos que controlan 40% del mercado norteamericano, (73) también Ford Motor incrementó su participación a 26%, caso contrario fue General Motors, quien descendió a 33.2%; Toyota, Nissan, Honda y las marcas europeas, también redujeron su nivel de participación; destacando la pérdida de camiones japoneses, en 13%, contrastando con el año de 1986 cuando controlaron 24% de este mercado. (74)

De "las tres grandes", Chrysler es la de menor dimensión, representa 1/6 parte de General Motors y 1/3 parte de Ford Motor, en 1946 controlaba 26% del mercado, veinte años después se había reducido a 12%; la situación de la empresa se debilitó aun mas, como resultado de los últimos cuatro años de pérdidas al acumular 3,500 mdd en 1981, a finales de ese año estuvo a punto de declararse en quiebra, de no ser por una iniciativa del congreso tendiente a salvar el empleo de 157 mil plazas. Lee Iacocca, un ejecutivo prominente símbolo en la industria automotriz, llegó a ocupar la dirección de la compañía después de haber renunciado con Ford Motor en 1982; en ese mismo año se obtuvieron utilidades por 170 mdd.(75) Una vez integrado su equipo de trabajo, inició un periodo de ajuste en gastos y realizó cambios en los procesos productivos, hubo despidos masivos hasta llegar a 74,700 empleos, por lo que generó un ahorro de 2,100 mdd en su primer año.(76) El volumen de producción se redujo al venderse únicamente 1.2 millones de unidades, sin embargo la diferencia fue determinante por las

(70) Reporte del Pronostico Automotriz Mundial DRI McGraw Hill, Wimbledon Bridges, Londres 1993. Extraído de Excélsior, 18 sept. 1993, p.1-6

(71) Op. Cita, Importante alza.

(72) Op. Cita. Contracción de autos.

(73) Mejoran las armadoras estadounidenses, Excélsior, 13 sept. 1993, p.23

(74) Revierte Detroit su tendencia a la baja, Excélsior, 7 Octubre 1993, p.1-6

(75) Iacocca cobrará 3 y no 4.5 millones en ganancias, La Jornada, 20 Abril 1992, p.29. Lee Iacocca es hijo de inmigrantes italianos, actualmente es el ejecutivo mejor pagado en Estados Unidos, en 1990 cobró 4.5 millones de dólares.

(76) Iacocca's tightrope act, Time, 21 Marzo 1993, p.28

utilidades generadas, en 1983 la producción tocó fondo al manufacturar únicamente 794 mil unidades, cifra que significó la mas baja desde 1962.⁽⁷⁷⁾

La reestructuración de la empresa se basó en la introducción de nuevos procesos de manufactura que incluían robotización e introducción de modelos con motores de cuatro cilindros utilizando la plataforma "K", al mismo tiempo se estableció el proyecto de motor global, creando vínculos comerciales con otras empresas mediante coinversiones en los campos de transferencia de tecnología, formación de economías de escala y bajos costos en la mano de obra. En 1981 adquirió 15% de las operaciones de Mitsubishi en Norteamérica y creó la compañía Diamond Star, permitiéndole incursionar en el mercado de autos deportivos, en 1988 fabricó 150 mil unidades para este segmento, facturando 1,680 mdd. ⁽⁷⁸⁾ Al introducir el modelo de manufactura japonés, fueron generados ahorros en inversión para inventarios de casi 450 mdd, reduciendo los tiempos de entrega al conectar las plantas de producción de autopartes con las de vehículos. A principios de los años ochenta hubo una reducción de 30 mil componentes en las estructuras de productos, hecho que permitió contar con un mayor control de producción.⁽⁷⁹⁾

Lee Iacocca transformó la estructura comercial atacando la especulación del producto que existía en la red de distribuidores, sustituyendo algunos miembros e incrementando el margen de sus utilidades. En 1983 se opuso al aumento en los precios de la gasolina considerando que afectaba las ventas de Chrysler, debido a que sus modelos contaban con menor rendimiento en relación con los de sus competidores.⁽⁸⁰⁾ La empresa tuvo que soportar una crisis financiera motivada por la pérdida de 759 mdd en sus operaciones comerciales y por el inicio de la negociación de su deuda con los bancos en 1991; posteriormente, ante la presión por obtener liquidez, vendió su participación de Mitsubishi Corp.⁽⁸¹⁾

El problema de su deuda y la búsqueda de créditos debilitó mas su posición financiera, sus compromisos ascendieron a 2,900 mdd en 1992, proyectando un año después la reestructuración de 7,800 mdd; adicionalmente se cubrieron los intereses de la emisión de bonos Auburn Hills, creados para financiar un centro tecnológico en Detroit con valor de mil mdd. La banca alemana negó el crédito por 6,800 mdd en 1992, al considerar que la reserva federal de su país no apoyó dicha operación; el déficit en su cuenta de capital y las bajas calificaciones para obtener créditos con tasas preferenciales motivaron su reducción de gastos.⁽⁸²⁾ En ese

⁽⁷⁷⁾ Ídem p.29.

⁽⁷⁸⁾ Ídem p.30.

⁽⁷⁹⁾ Ídem p.31.

⁽⁸⁰⁾ Ídem p.31.

⁽⁸¹⁾ Vende Chrysler su participación en Mitsubishi, Excélsior, 27 Marzo 1992, p.1-12

⁽⁸²⁾ Niega el Bundes Bank apoyar el crédito a Chrysler, Excélsior, 17 Agosto 1992, p. 1-32

mismo año se eliminaron once mil empleos, se cancelaron proyectos tecnológicos y se introdujo el análisis de procesos según el modelo de Honda, caracterizado por el trabajo interdisciplinario para solucionar problemas mediante la reducción de costos; estas actividades permitieron ahorrar 3,750 mdd en gastos.⁽⁸³⁾

Al igual que los demás fabricantes norteamericanos, Ford Motor estableció vínculos con empresas japonesas en los años ochenta, en la actualidad posee 25% de las acciones de Mazda; inclusive sus relaciones se extendieron a Europa cuando ambas empresas iniciaron la producción de 120 mil automóviles compactos para el mercado local.⁽⁸⁴⁾ Participa con 22% del mercado, los modelos que comercializa son muy variados, debido a que posee de alto volumen con pocas ganancias y de bajo volumen con altas ganancias, fabrica el modelo "Taurus", considerado como el segundo mas vendido en el mercado local, con 375 mil unidades; lo que representa 100 mil unidades menos que el "Accord" de Honda.⁽⁸⁵⁾ En los últimos años ha reducido su margen de ganancia, principalmente en el segmento de automóviles de lujo, registrando una pérdida de 2,800 mdd en 1992, en ese año amplió sus operaciones de América Latina; ejemplo de esto fue la operación mas rentable que ha realizado en esta región exportando 105 mil taxis a Argentina,⁽⁸⁶⁾ en 1993 redujo el nivel de empleo en Europa con el despido de ocho mil trabajadores.⁽⁸⁷⁾

En la década pasada, Ford Motor perdió participación de mercado debido a que no introdujo nuevos modelos en su línea de productos, para cambiar esta tendencia, proyecta invertir en investigación y desarrollo 6,000 mdd con el fin de crear una plataforma de ensamble renovada. Adicionalmente a esta inversión, introdujo productos utilizando la inversión de 4,500 mdd, en el periodo 1991-1995 invirtió 16 mil mdd en innovaciones para diseño e ingeniería de producto.⁽⁸⁸⁾

General Motors es la empresa automotriz mas grande de Estados Unidos, cuenta con un millón de accionistas y su nómina se integra con 400 mil empleados, además de producir automóviles, sus operaciones se extienden a otras actividades manufactureras.⁽⁸⁹⁾ Dada la magnitud de sus negocios, fue la empresa que mas se vio afectada por la crisis industrial a principios de la década, este hecho se reflejó en la descomposición de su estructura laboral que venía

⁽⁸³⁾ Bajo control las pérdidas de Chrysler, Excelsior, 9 Marzo 1992, p.19. El control estadístico de procesos ayudó a resolver fallas dentro de la actividad de manufactura; por ejemplo mejoró el diseño en las molduras de puertas y se cambiaron los pallets de madera por cartón.

⁽⁸⁴⁾ Repunte del sector automotriz en Estados Unidos, Excelsior, 29 Julio 1993, p.1-12

⁽⁸⁵⁾ Gran aceptación de los modelos Ford en Estados Unidos, Excelsior, 10 Marzo 1992, p. 1-12

⁽⁸⁶⁾ Ford Producirá Taxis para el Cono Sur, Excelsior, 9 de Marzo 1993, p1-2.

⁽⁸⁷⁾ Será 1994 un año crítico para el sector automotriz, Excelsior, 18 de Enero 1994, p.1-4.

⁽⁸⁸⁾ Ford Motor Co Primera en ser emplazada a huelga, Excelsior, 31 Agosto 1993, p.1-7.

⁽⁸⁹⁾ General Motors actualmente fabrica motores de aviación, tractores y electrodomésticos, como son los refrigeradores.

manejando. Cuenta con una avanzada integración vertical, misma que le permite producir 70 % de los componentes que utiliza en la elaboración de vehículos, su problema actual se relaciona con los altos costos de sus procesos, reflejándose en el bajo nivel de productividad que reportan sus plantas más modernas; en ellas se produce un automóvil en cuarenta hrs., mientras que Toyota lo realiza utilizando veinte hrs.⁽⁹⁰⁾ El programa de expansión de su planta en la década pasada permitió captar nuevas tecnologías para modernizar sus procesos, sin embargo, las que existen no están trabajando a su máxima capacidad; por tal motivo se creó un proyecto para analizar las operaciones con el fin de optimizar 70 mil mdd de inversiones realizadas para ampliar su infraestructura en 1993.⁽⁹¹⁾

Su principal socio en la etapa terminal es Toyota, con quien firmó un convenio para manufacturar automóviles compactos mediante la creación de una planta en 1983, permitiendo a ambas empresas cumplir con la política de inversiones impulsada por el gobierno japonés, e incursionar en un segmento del mercado que no se había explotando hasta ese momento. El monto estimado de inversión fue de 300 mdd, Toyota aportó la tecnología en componentes y transmisiones, y General Motors la estructura de acero y vestiduras, en 1984 se fabricaron en sus instalaciones, con marca japonesa, 200 mil unidades, generando doce mil empleos directos y cincuenta mil en forma indirecta.⁽⁹²⁾

El gigante automotriz inició en estos últimos años la reducción en sus gastos de operación, asimismo negoció la deuda con el sindicato generada por adeudos en el pago de servicios médicos, dicho monto asciende a 25 mil mdd. Adicionalmente se enfrenta a problemas de calidad en los nuevos modelos, así como en el diseño de sus productos, los cuales cuentan con doce años de antigüedad, por lo que permanece tres años atrás de su competencia.⁽⁹³⁾

Su actual estrategia se relaciona con la reducción de costos y empleos; en el primer caso está negociando con la mayoría de sus proveedores los contratos de compra con el fin de reducir 20% el precio de sus insumos. Al mismo tiempo está introduciendo en sus estructuras veinte mil piezas de sus actuales modelos y ordena los requerimientos de materiales, por lo que ha generado problemas de abastecimiento.⁽⁹⁴⁾ En el segundo caso, elaboró un proyecto para reducir 85,000

⁽⁹⁰⁾ En problemas la reconstrucción de General Motors, Excelsior, 10 Sept. 1992, p.9.

⁽⁹¹⁾ Cierran más armadoras en Estados Unidos, Excelsior, 13 Dic. 1992, p.1.

⁽⁹²⁾ General Motors and Toyota cut a deal, Newsweek, 28 Feb. 1983, p.35

⁽⁹³⁾ Atrapado General Motors en el pasado, Excelsior, 3 Nov. 1993, p.1-4. El modelo Cadillac contó con 8,700 unidades con problemas en el cambio de velocidad, aprox. 70,000 autos tienen problemas de calidad.

⁽⁹⁴⁾ Por falta de suministros General Motors reduce su producción, 29 Sept. 1993, p.3. Redujo General Motors en el tercer trimestre del año 1993 su producción en un 13%; aprox. 845 mil autos por problemas de abastecimiento.

empleos ubicados en la producción de autopartes, debido a que sus proveedores las pueden fabricar a mitad de precio, sin apartarse de los mismos niveles de calidad; sin embargo el sindicato no aceptó la propuesta de liquidaciones, considerando que estas no guardaron la misma proporción que la tabulación de prestaciones otorgadas a los obreros en las plantas de ensamble. Con esta estrategia, los proveedores se encuentran en problema, debido a que no pueden ceder margen para apoyar las estrategia de costos. Una vez que fracasó el modelo de proveedor mundial, la mayoría de ellos diversificaron sus ventas; tan solo en la década pasada, 95% de su distribución se dirigía a esta compañía, en la actualidad alcanza únicamente 50%.⁽⁹⁵⁾

El cierre de algunas plantas en América del Norte fue anunciado en 1991, cuatro divisiones no automotrices fueron vendidas y 22 plantas permanecen en evaluación, con estas medidas se espera reducir 50,000 empleados administrativos y 24,000 obreros, el anuncio de los ajustes propició una rivalidad entre las plantas motivado por los sindicatos.⁽⁹⁶⁾

Las relaciones laborales del sector, en gran medida están definidas por el estado que guarda el sindicato de General Motors, su administración está controlada por una de las centrales obreras mas importantes en Estados Unidos. La UWA (United Workers Automobile) mantiene cada año su postura de proteger el empleo, cuando la empresa anunció la transferencia de una línea de motores de exportación a México; surgió la oposición al proyecto, motivando la reducción en el volumen asignado originalmente, esta decisión se tomo sin considerar los altos niveles de productividad reportados en la planta de Ramos Arizpe, alcanzando en años recientes la excelencia en la fabricación de cierto tipo de motores y modelos de automóviles.⁽⁹⁷⁾

Las plantas norteamericanas de esta compañía están buscando obtener el apoyo de gobiernos estatales, sindicatos, empresas y familias, con el fin de lograr su permanencia en la industria.⁽⁹⁸⁾ Una idea surgida por este motivo fue adoptada

⁽⁹⁵⁾ OP. cita. Atrapado General Motors en el pasado.

⁽⁹⁶⁾ En problemas la reconstrucción de General Motors, Excélsior, 10 Sept. 1992, p.9.

⁽⁹⁷⁾ Ampliará General Motors empleos en Estados Unidos sin afectar la planta mexicana, Excélsior, 22 Un 1993, p.37. El acuerdo entre General Motors y el sindicato norteamericano fue la creación de 100 plazas en la planta de Lansing en Michigan, en 1992 la planta de Ramos Arizpe incrementó 25% su producción de ensamble y motores, se espera un incremento del 10% este año, en esta planta se mantiene el primer lugar a nivel mundial.

⁽⁹⁸⁾ Competencia a muerte entre las plantas de General Motors, Excélsior, 9 Marzo 1992, p.1-4. Inicialmente la planta de Willow Run en Michigan permanecería abierta sobre la de Arlington en Texas. En 1993 se cambió la decisión dadas la reacciones del sindicato y la comunidad, lo que significó la reducción de 325 dólares por auto debido a las nuevas ventajas competitivas. Se redujo la cuota del sindicato por acuerdo con la UWA, se crearon tres turnos para cubrir la producción sin el pago de horas extras y la asignación libre de impuestos, Unión Pacifico ofreció reducir sus gastos en pagos de flete. Por

por todo el sector, esta se relaciona con la reducción de costos trabajando un tercer turno en vez de pagar horas extras, con lo cual se obtiene plena capacidad, este cambio en la actividad laboral diaria incrementó 18% la productividad sin necesidad de inversión adicional, mejorando los gastos fijos y conmutando los variables. El tercer turno significó más empleos y fortaleció la planta, sin embargo la flexibilidad en el cambio de línea se redujo considerablemente⁽⁹⁹⁾ En promedio fabrica en sus plantas 29 unidades por hora, abarcando un rango muy desigual relacionado con productividad y rendimiento en cada una de ellas, el cierre de 25 plantas pretende nivelar este problema de capacidad, reduciendo sus costos fijos.⁽¹⁰⁰⁾

Su transformación también atiende la renovación de pluriellas de obreros, debido a que a mediados de los noventa llegará a tener una gran cantidad de jubilados. Para atacar el problema, estableció un acuerdo con la UAW desistiendo 3,500 mdd con el fin de asegurar las indemnizaciones por despido, sin embargo el descontento entre los obreros aun continua debido a que el sindicato no da solución a las desigualdades que existen al interior de los centros de trabajo; los agremiados de la central obrera ganan 34 dólares por hora, mientras que los no afiliados obtienen 50% de estas retribuciones; adicionalmente el personal que permanezca no contará en un futuro con beneficios de incremento salarial o automóviles para los niveles ejecutivos. Los más perjudicados serán los 290 mil empleados que trabajan a destajo, debido a que perderán su seguro médico, estimado actualmente en 3,400 mdd.⁽¹⁰¹⁾

Otras estrategias en la reducción de costos se relacionan con la venta de empresas no rentables, como Allison Transmission, fabricante de transmisiones para vehículos pesados, o con la ruptura de asociaciones no estratégicas, como la que existe con Dae Woo de Corea del Sur. Adicionalmente se está definiendo la estructura de precios a distribuidores y reduciendo los gastos destinados a las áreas de servicio al cliente, así como la unificación de operaciones a nivel mundial.⁽¹⁰²⁾

su parte la gobernadora Richards ofreció la disminución de impuestos y la creación de una zona comercial entorno a la planta. por último estas acciones generaron un efecto colateral al disminuir las fallas por auto de 5 a 3.5.

⁽⁹⁹⁾ Laborará la General Motors de Ontario 24 horas al día. *Excelsior*, 7 Oct. 1993, p. 1-8. Hoy en día el cubrir el trabajo en tres turnos por día es una tendencia en la industria, la que está siendo adoptada por General Motors, Ford, Chrysler y Fiat.

⁽¹⁰⁰⁾ Provoca General Motors conflictos políticos. *Excelsior*, 3 Enero 1992, p. 1-7. General Motors tiene una planta en Tennessee con procesos de carrocería de plásticos muy sofisticados, esta planta de nombre Saturn presentó pérdidas por 700 mil dólares reflejados en sus Estados Financieros, existen procesos más desarrollados trabajando a la par con otros obsoletos.

⁽¹⁰¹⁾ En problemas la reconstrucción de General Motors. *Excelsior*, 10 Sept. 1992, p. 9.

⁽¹⁰²⁾ Inesperada sustitución del presidente de General Motors. *Jornada*, 8 Abril 1992, p. 29.

En 1990 General Motors obtuvo pérdidas por 1,990 mdd, un año después lo hizo con 7,000 mdd en Estados Unidos y 4,450 mdd en el resto del mundo; en 1992 facturó 132,800 mdd obteniendo 20,900 mdd de pérdidas, en ese año su volumen accionario perdía cincuenta millones diariamente. A pesar de esta tendencia, logró colocar una serie de bonos con valor a 1,000 mdd en 1993, después de mantenerse tres años con problemas financieros obtuvo utilidades por 4,000 mdd, proyectando más del doble de estas en 1995. ⁽¹⁰³⁾

El año de 1994 para la industria automotriz de Estados Unidos fue de transición, debido a la recomposición de su mercado orientado a los camiones ligeros. Los tres últimos años fueron de subsistencia para las empresas que ensamblan automóviles, debido al periodo de recesión por el que atravesaron, caracterizado por las bajas ventas en su ciclo natural de mercado. A corto plazo se proyecta la recuperación del sector, dado los buenos resultados de 1993 y la revalidación de las acciones de "las tres grandes" ubicadas en 75 dólares. De igual manera los resultados generales de las compañías se tradujeron en utilidades, estas se apoyaron en gran medida con las ventas reportadas en América Latina; sin embargo, a pesar del creciente dinamismo de la demanda en esta región, la clave del crecimiento esperado dependerá mucho de lo que se logre en América del Norte, centro neurálgico de las operaciones de las empresas norteamericanas. ⁽¹⁰⁴⁾

Tres son los problemas a los que se enfrentará la industria de este país; el primero será las negociaciones con la UWA, organismo que cuenta con 400 mil trabajadores agremiados; este sindicato mantiene constantes logros en materia laboral desde 1984; en ese año obtuvo acuerdos que aseguraron 70% del empleo de sus agremiados, independientemente de las variaciones del mercado, en esa época resultaron beneficiados 350 mil empleados; ⁽¹⁰⁵⁾ el segundo se relaciona con la competencia que existe con las empresas japonesas, perjudicadas por los bajos costos de producción que mantienen; ⁽¹⁰⁶⁾ el tercero, serán las presiones de los grupos ecologistas por modificar, mediante innovaciones tecnológicas, el

⁽¹⁰³⁾ Tuvo General Motors utilidades en 1993, Excélsior, 1 Feb. 1994, p.3-9.

⁽¹⁰⁴⁾ En ascenso la Industria Automotriz de USA, Excélsior, 11 Feb. 1994, p.3.

⁽¹⁰⁵⁾ Detroit Breaks New Ground, Newsweek, 24 Sept. 1984, p.48. Hasta el presente año ese ha sido el logro más importante del sindicato. En 1948 ancló el salario junto con la canasta básica de subsistencia, en 1949 negoció un plan de pensión y retiro, en 1955 otorgó un seguro de desempleo, en 1961 logró que un porcentaje de utilidades se destinara a los empleados, en 1970 estableció un tope a la pensión después de los 30 años de servicio, en 1980 logró incluir el primer representante obrero en la junta de accionistas, en 1982 la UWA reembolsó 3,500 mdd a las tres grandes en apoyo a la crisis de liquidez por la que se atravesaba en ese momento.

⁽¹⁰⁶⁾ Se Dispara el Superávit Japonés, Excélsior 22 Ene 1992, p.1 La penetración de las empresas japonesas en el mercado norteamericano se da tanto por el capital como por el mercado; Toshiba compró a la Warner Brothers, Sony está estableciendo fábricas en territorio norteamericano con miras a la explotación de la televisión de alta definición HDTV.

rendimiento de los automóviles logrando cero emisión de contaminantes, problema negociado políticamente en los últimos años.

b) Europa

Los países que integran el continente Europeo actualmente actúan entorno a dos proyectos económicos y políticos que a mediano plazo se complementarán formando una amplia unión europea. El primero de estos es el que llevan a cabo los miembros de la CEE, orientado a estructurar en el interior de la organización la libre circulación de los factores productivos, mediante la eliminación de las fronteras nacionales y la definición de los límites de las actividades comerciales de los países ajenos a este territorio; el segundo proyecto, es el formado por los países que hasta hace poco tiempo eran miembros del bloque socialista, en la actualidad se encuentran en reestructuración económica para incorporarse al sistema de comercio internacional, por lo que reforman el control de la IE y facilitan el intercambio de mercancías con el exterior.

El motor económico del viejo continente, impulsado por la dirección franco alemana, siguen siendo los doce países que integran la CEE, los que cuentan con 350 millones de habitantes. La integración surgió por una iniciativa de los Estados Unidos con la finalidad de que un grupo de países pudieran actuar como bloque frente al movimiento expansionista de la Unión Soviética en 1948. A pesar de su gran desarrollo, el proyecto comunitario en nuestros días está enfrentando problemas, debido a que los intereses particulares de cada país chocan con los comunes, estos toman fuerza en las corrientes nacionalistas que reclaman la descomposición del bloque económico.

En lo relativo a la industria automotriz, Europa concentra 30% de la producción mundial de vehículos con 14.5 millones de unidades, el mercado alemán mantiene 33% de este volumen, le siguen Francia y España con 3.7 y 2.3 millones respectivamente; estos tres países representan 75% de la producción total. Peugeot-Citroen, participa con 15% del volumen total, es el sexto fabricante a nivel mundial y controla 50% del mercado francés; Fiat, es el único fabricante importante en Italia, con 1.7 millones de unidades supera a Volkswagen quien ocupa el quinto lugar a nivel mundial al fabricar 1.5 millones de unidades; con el mismo volumen se encuentra Renault; los cuatro principales fabricantes aportan 46% de la producción europea.

La producción de camiones alcanza la cifra de 1.8 millones de unidades anuales, lo que equivale a 15% del volumen mundial, en este segmento, los fabricantes europeos se han caracterizado por su alta calidad y tecnología; un

grupo de vehículos automotores que controla en su totalidad son los tractores remolque.⁽¹⁰⁷⁾

Al igual que otras partes del mundo, Europa pierde mercado por la calidad de los productos japoneses; debido a esto, la comercialización de automóviles elaborados en el país oriental está sujeta a cuotas de importación definidas por la CEE, dicho control liberará totalmente el mercado en 1999. La pérdida de ventas en los últimos años, y la entrada en vigor del acuerdo arancelario para el periodo 1994-1998, obligaron a revisar dichas cuotas. La productividad de Japón se puede explicar por las ventajas competitivas de su industria y a los mayores beneficios que recibe en los costos de energía, transporte, tarifas al medio ambiente, subsidios estatales, protección arancelaria y normas ecológicas.⁽¹⁰⁸⁾

En relación con el pago de salarios, Alemania es claro ejemplo del problema europeo, al otorgar 47 marcos por hora laborada, ubican al país 66% por arriba del promedio que existe en la región. Países altamente industrializados, como es el caso de Estados Unidos y Japón, se encuentran 30% por debajo de este nivel. Adicionalmente el tiempo laboral de 1,480 horas al año que trabaja un obrero alemán, se ubica por debajo de 2,180 de un japonés, o de 2,020 horas de un norteamericano. Los altos costos de operación han propiciado que la industria alemana sea una de la mas golpeadas por la crisis, Volkswagen fabrica 20% por arriba de los costos franceses y 30% de los japoneses; por este motivo, la empresa decidió invertir en el exterior la mitad de sus 52 mil millones de marcos programados entre 1993 y 1996, dicho monto se dirigirá a Checoslovaquia, España, Portugal y Polonia, en este último realizará proyectos compartidos con Fiat y General Motors.⁽¹⁰⁹⁾

La problemática de los altos costos de producción se encuentra esparcida en toda la economía de este país, una encuesta realizada por la cámara de industria y comercio a diez mil compañías, mostró que 30% de los fabricantes nacionales están considerando en sus planes trasladar una parte de sus operaciones al este europeo; estas empresas crearán 250 mil empleos anuales en el extranjero durante los siguientes tres años, Mercedes Benz estudia la posibilidad de establecer una planta en Checoslovaquia aprovechando que el sueldo mensual de un obrero en este país, equivale a nueve horas de trabajo de un alemán.⁽¹¹⁰⁾

⁽¹⁰⁷⁾ La Industria Automotriz en México, Edición 1993, INEGI, p.125

⁽¹⁰⁸⁾ A la defensiva la industria automotriz Europea, Excelsior, 16 Mayo 1992, p.1-26. Las cuotas de importación se fijan por el volumen de ventas no mayor a 33% en relación con su participación de mercado.

⁽¹⁰⁹⁾ Planes de inversión de Volkswagen, Excelsior, 8 Febrero 1992, p.7

⁽¹¹⁰⁾ La recuperación de Europa no reducirá su desempleo, Excelsior, 13 Dic. 1993, p.26-27

Sin embargo, al igual que en los Estados Unidos, el verdadero problema para la industria está representado por la competencia extranjera, se estima que el final de las cuotas de importación, propiciará que la industria pierda 100 mil empleos en la actividad de ensamble de vehículos y 400 mil en la de autopartes, en esta última se trabaja 33% por debajo de la productividad japonesa. La competitividad como norma esta presionando a toda la industria, la estrategia adoptada tiende a optimizar recursos en la base instalada, creando fusiones y reduciendo proveedores hasta llegar a 500 únicamente.⁽¹¹¹⁾

Japón fabricó 512 mil vehículos en Europa en 1995, en cinco años se estima que el volumen se incrementará a un millón, siendo elaborados principalmente en Inglaterra, lugar en donde producen Nissan, Honda y Toyota modelos compactos para ser vendidos en toda la CEE. En comparación con las compañías europeas, el modelo de producción japonés fabrica 30% por debajo de los costos de adquisición de componentes y procesos de ensamble; en los últimos años la participación de este tipo de automóviles se ha incrementado.⁽¹¹²⁾ (Gráfica 15)

Ante esta realidad, los países de la comunidad, impulsados por los programas de expansión industrial, motivaron a las compañías locales para incrementar su base instalada, sin embargo esta medida fue contra producente, debido a que generó mas oferta en el momento de ingresar a un periodo de contracción, este se agudizó con la creciente competencia mundial, dicha sobre capacidad está estimada en 15%; consecuentemente los altos costos de los insumos y la presión por mantener el empleo propiciaron la crisis económica.⁽¹¹³⁾

Aún reduciendo el personal ocupado, el problema no se podrá resolver, un ejemplo lo muestra la situación del grupo Rover, en Inglaterra, a pesar de contar con una de las mejores líneas de ensamble a nivel mundial y haber reducido a la mitad su fuerza laboral en la década pasada, en la actualidad continua fabricando la misma cantidad de automóviles por año.⁽¹¹⁴⁾

La mayoría de las empresas automotrices que actúan en Europa se encontraron en recesión a principios de la presente década, después de haber mantenido en forma sostenida su demanda, el nivel de 13.4 millones logrado en 1989 fue disminuido 15% en 1993, las últimas estimaciones proyectan ventas no mayores a diez millones de unidades hasta finales de siglo. De los 17 mercados que existen, quince han descendido; la muestra mas clara del problema ha sido la demanda alemana, misma que pasó de 4.2 millones en 1991 a 3.9 en 1992. A pesar

(111) Reestructuración de la Industria de autos Europea, Excélsior, 21 Octubre 1993, p.1-10

(112) La Industria automotriz europea se prepara a competir, Excélsior, 11 Marzo 1992, p.1

(113) La recuperación europea no reducirá su elevado desempleo, Excélsior, 13 Dic. 1993, p 26-27

(114) Reducen personal las armaduras europeas, Excélsior, 18 Feb. 1992, p.3

del auge de los mercados de Europa del Este, la contracción general continuará afectando a los fabricantes de altos volúmenes, como es el caso de Volkswagen y Fiat, este último ha mostrado una débil posición cada año; entre 1991 y 1992 sus pérdidas ascendieron a 16 mil millones de liras, de igual manera, el fabricante alemán perdió 563 millones de marcos en el primer trimestre de 1993, Ford Motor perdió en ese mismo año dos mil mdd por la crisis económica de Reino Unido.⁽¹¹⁵⁾

**PORCENTAJE DE AUTOMÓVILES JAPONESES
EN LOS MERCADOS EUROPEOS**

FRANCIA	5.3%
ITALIA	5.3%
ESPAÑA	5.4%
GRAN BRETAÑA	7.1%
PORTUGAL	8.6%

El acuerdo firmado por la CEE y Japón en 1991 considera una apertura total en 1999, antes de esta fecha la cuota de importación será de 1.2 millones de unidades por año.

Fuente: Excelsior 17 Enero 1992,p.6

Gráfica 15

El 75% de la oferta de vehículos es controlada por Volkswagen, Fiat, Peugeot, Renault, Ford Motor y General Motors; se estima que para el año 2008 el mercado se distribuirá únicamente con tres empresas, las restantes desaparecerán o se fusionarán. En relación con las exportaciones que recibe la región, las provenientes de Japón son las de mayor crecimiento, a pesar de haber sufrido en 1994 la caída de 9% en los 2.4 millones de vehículos que vende anualmente, en el año 2000 estima comercializar mas del doble de estos, este crecimiento será posible debido a que introducirá 15 modelos de automóviles.⁽¹¹⁶⁾ En los primeros siete meses de 1993 las ventas alemanas habían caído 21%, lo mismo en Francia 17%, en España 28% y en Italia 21%; el único mercado que creció fue Reino Unido con 9%; las empresas: Mercedes Benz, Peugeot, Fiat, General Motors y Volkswagen fueron las mas afectadas.⁽¹¹⁷⁾

En la década pasada, los altos costos de operación y la pérdida de ventas generaron desempleo, reduciendo 11% de la fuerza laboral, de 1,500 empresas entrevistadas a principios de 1993, 43% esperaba realizar despidos. Una

⁽¹¹⁵⁾ Europa: campo de batalla del sector automotriz, 24 Junio 1993, p.1-16

⁽¹¹⁶⁾ Proponen la disminución de autos en Europa, Excelsior 29 Junio 1993, p.3

⁽¹¹⁷⁾ Liberará Japón sus exportaciones de autos, Excelsior, 11 Enero 1994, p.8-3. Italia sufrió la caída del 20.4% de sus ventas con 500 mil unidades, en 1992 alcanzó 2.3 millones, lo que significó un retroceso de 7 años, el mercado italiano es el segundo en Europa y sufrió 12 caídas mensuales en forma consecutiva. Las ventas en Francia bajaron 18% al pasar de 2.1 millones a 1.7 millones, en estos dos mercados todas las marcas mostraron descensos en su participación.

comparación que permite conocer el difícil problema al que se están enfrentando las industrias de este continente se da con el nivel de empleo, en los últimos veinte años el desempleo creció en Estados Unidos 52%, mientras que los costos de su mano de obra se elevaron 10%; en Europa, en ese mismo periodo, los costos crecieron 60% y el personal ocupado únicamente 10%.⁽¹¹⁸⁾

La CEE contaba con 1.8 millones de empleados en la industria automotriz en 1991, sin embargo esta cifra se redujo drásticamente; Volkswagen disminuyó 7,300 plazas en sus seis plantas un año después, en 1993 incluyó 12,500 mas, y en 1994 redujo 23 mil empleos a nivel mundial, colocando su nivel en 100 mil a finales de ese año; por su parte Mercedes Benz despidió a 13 mil empleados en 1992 y redujo diez mil mas en 1994, manteniendo 200 mil fuentes de empleo. Siguiendo esta estrategia, Ford Motor eliminó 14 mil empleos al recortar 15% de sus operaciones en 1992, pasando de 97 mil trabajadores a 83 mil, Fíat despidió a 9 mil en 1991, quedando con 124 mil al inicio de 1994; empresas como Renault, BMW y Peugeot, así como Vauxhall en Inglaterra, proyectan eliminar empleos como resultado de su plan de ajuste.⁽¹¹⁹⁾

Alemania es el país que refleja con mas claridad el problema, debido al tamaño de su mercado, en 1993 sus ventas descendieron 17% con respecto a un año anterior, tan solo en el primer semestre se dejaron de vender 1.3 millones de unidades. Su problema de capacidad se ubica en las horas laboradas, entre 1986 y 1990 estas se redujeron 3% y el empleo creció 4%; este hecho elevó los salarios 19%. La actual estrategia se orienta a reducir las horas laboradas y no incrementar el sueldo, esto es con el fin de elevar la productividad 12%; Daimler Benz y Opel están reduciendo sus prestaciones no negociadas contractualmente para minimizar la tasa de despido, existen otras ramas en la industria que no están aceptando estas propuestas; por ejemplo el sindicato de trabajadores metalúrgicos exigió un incremento salarial de 5% en 1994, lo que contrasta con 0% proyectado en la industria de ensamble; sin embargo, la única solución a corto plazo será el ajuste del costo laboral frente al capital. De igual manera los costos indirectos, como son el impuesto sobre el trabajo, las compensaciones salariales y prestaciones deberán hacerlo. En lo relativo a la producción, esta podrá incrementarse mediante una mayor flexibilidad de horarios, sin modificar el número de horas totales trabajadas; al mismo tiempo la tasa de rendimiento sobre el capital deberá ser impulsada mediante la reducción de impuestos, inversión, ahorros y gastos de capital.⁽¹²⁰⁾

Alemania mantuvo una tasa de desempleo de 14% en 1994, lo que equivalió al doble de la que se tenía cinco años antes, este porcentaje continuará elevándose

(118) La recuperación de Europa no reducirá el número de desempleo, 13 Dic. 1993, p. 26-27.

(119) Reducen personal las automotores, Excelsior, 18 Marzo 1992, p.3.

(120) Piden reducir la jornada de trabajo alemana, Excelsior, 6 Dic. 1993, p.1-24.

debido a que existe una gran diferencia en el valor de la fuerza de trabajo con sus principales competidores, lo que propiciará transferir actividades al exterior; tan solo en 1993 el salario en la región occidental del país se elevó 8%, mientras que en oriente fue de 28%; sus costos unitarios reflejan un valor agregado en cada etapa del proceso productivo de la rama, este hecho los ubica 23% por arriba de los principales países europeos, 20% de Estados Unidos, 28% de Japón y 90% de Alemania región Oriental.⁽¹²¹⁾

Sin embargo este tipo de ajustes al factor trabajo deberán ser complementados con otras medidas que transformen mas al producto final, Daimler Benz enfrenta el problema de sobre equipamiento en sus automóviles de lujo, esta situación pretende transformarla; adicionalmente considera trasladar procesos de ensamble a países como México, Corea del Sur, España, y Estados Unidos, en 1994 redujo sus costos en 1,800 mdd, 60% en producción, 450 mdd en administración central y 300 mdd en compras; para 1997 reducirá gastos por 4,700 mdd. Mercedes Benz perdió 1,875 mdd en el primer trimestre de 1993, hecho que motivo la emisión de bonos en la bolsa de New York realizado por conducto de su socio Deutche Bank.⁽¹²²⁾

Por su parte, Volkswagen, considerado como el fabricante con mas altos costos en Europa, pretende reducir una parte de estos mediante la negociación en los precios de sus componentes, otra estrategia será la disminución en 30% de los 26,500 mdd asignados a su programa de inversiones en tecnología para el periodo 1994-1998. En relación con el costo de la mano de obra, a finales de 1993 el sindicato y la empresa acordaron recortar la semana laboral a cuatro días, con el fin de reducir 20% el pago de sueldos y salarios, evitando con esta medida los despidos masivos, este acuerdo redujo 1,100 mdd los costos de manufactura. A principios de 1994 anunció que el plan de ajuste permitirá ahorrar 3,530 mdd, sin embargo para el primer trimestres de ese año se proyectaron pérdidas; la recuperación total de la empresa esta estimada hasta 1998.⁽¹²³⁾

El fabricante alemán Audi, después de mantener un crecimiento sostenido, tuvo una caída de 30% en sus ventas en el primer semestre de 1993, dicha compañía siguió el ejemplo de Volkswagen y recortó tanto la semana laboral como los salarios en beneficio del empleo, aunado a estas medidas, acordó con el sindicato reducir 10% los pagos extraordinarios en ingresos por vacaciones y días festivos, por su parte, el sindicato logró que en los próximos tres años, el nivel de

(121) Ídem p.26-32. El costo unitario es el salario ajustado a la productividad.

(122) La firma Mercedes Benz reducirá sus costos, Excélsior 30 de Agosto 1993, p.1-24. El consorcio alemán tiene una empresa dedicada a desarrollar tecnología de automatización par procesos de manufactura y sistemas de ferrocarriles; con el grupo francés Schneider desarrolla instalaciones eléctricas, con Electrolux, electrodomésticos y con Mitsubishi, microelectrónica para tecnología médica.

(123) Con base en el ahorro Volkswagen evitará pérdidas. Excélsior, 26 Enero 1994, p.3.

empleo actual sea garantizado con la semana laboral de 32.4 horas, al finalizar el año de 1993 anunció una pérdida operativa de 110 mdd; por su parte, BMW redujo sus ventas en 9% durante el mismo año, alcanzando 534 mil unidades vendidas, viéndose afectada principalmente la operación de su mercado local.⁽¹²⁴⁾ El logro mas importante para esta empresa fue la compra de 80% de acciones del grupo inglés Rover por 1,800 mdd; la venta de esta empresa aseguró los puestos laborales en Inglaterra, Honda años antes, siendo su socio mas importante, había propuesto su compra sin obtener resultados positivos.⁽¹²⁵⁾

En Francia, Renault enfrenta problemas sindicales y administrativos, así como la obsolescencia de sus procesos productivos; para modernizar sus líneas necesitará invertir en tecnología 2,000 mdd, esto le permitirá reducir su tiempo de ensamble; en 1992 obtuvo utilidades por 1,200 mdd, proviniendo principalmente de las exportaciones realizadas en Alemania, país en donde ocupa el primer lugar por este concepto. El otro fabricante nacional, Peugeot, está involucrado fuertemente en la fabricación de vehículos eléctricos; en 1996 proyecta establecer una red de estaciones de carga para las baterías eléctricas de estos automóviles; la idea es poder rentar una unidad y circular por las carreteras francesas con la misma confianza que si se tratara de un automóvil de gasolina.⁽¹²⁶⁾

La empresa europea que mas se ha adecuado a la actual situación de mercado es Fiat, eliminando de sus operaciones corporativas todas las actividades no estratégicas para el ensamble de automóviles, como fueron los almacenes de ropa y las aseguradoras; su cambio se apoya con nuevas inversiones, reorganizando actividades y consolidando sus exportaciones a otros mercados. En 1992 obtuvo utilidades por 366 mdd, cifra menor que los 742 mdd obtenidos un año anterior, sin embargo su inversión creció 3,950 mdd en ese mismo año, después de haber vendido dos millones de unidades, su nivel descendió 20% en 1993, significando una pérdida operativa de 1,000 mdd.⁽¹²⁷⁾ Uno de sus proyectos tiene la finalidad de producir el vehículo mas compacto del mundo, dicha unidad tiene pensado fabricarla en Polonia, iniciando con un nivel de 160 mil automóviles destinará 30% para mercado local y el resto para todo el continente.⁽¹²⁸⁾

La compra de algunas empresas españolas fabricantes de camiones y tractores, propiedad de Ford New Holland, permitieron diversificar su capital; adicionalmente adquirió la planta del fabricante polaco de vehículos pesados FSM en Varsovia, esta operación representó el desembolso de un billón de liras; dicha planta cuenta con procesos de automatización controlados por 16 mil empleados,

(124) Plan de Audi para asegurar puestos de trabajo, Excélsior, 28 Enero 1994, p.3-9.

(125) La crisis del sistema automotriz ha provocado fusiones de empresas, La Jornada, 1 Febrero 1994, p.40

(126) Cultura automovilística, El Financiero, 28 Mayo 1993, p.9.

(127) Fiat tuvo pérdidas en 1993, La Jornada, 1 Feb. 1994, p.40.

(128) Nuevo auto compacto de Fiat, Excélsior 12 Dic. 1992, p.3.

en este proyecto también participan Volkswagen y Suzuki. En 1993 Fiat enfrentó la carencia de recursos propiciado por la caída de sus ventas en Europa, a pesar de estos malos resultados ha fincado compromisos de inversión por 6,600 mdd para los siguientes años.⁽¹²⁹⁾

La empresa sueca Volvo, fabricante de camiones, cuenta con 60 mil empleados que laboran en tres plantas en donde ensamblan automóviles y camiones, debido a los problemas financieros que enfrentó en 1993 anunció el cierre de dos de sus plantas, despidiendo inicialmente a 1,600 empleados. Asimismo decidió cancelar su proceso de fusión con Renault, dadas las presiones políticas que sufrió el consejo administrativo por la sociedad, esta opción fue considerada en los últimos tres años, como la única vía para salvar la quiebra de la empresa, actualmente se reestructura con el apoyo de su gobierno, en 1992 obtuvo pérdidas por 243 mdd, motivo por el cual una de sus plantas en el extranjero ubicada en Holanda fue vendida a Mitsubishi Motors.⁽¹³⁰⁾

Las compañías que tienen proyectado mayor crecimiento en los próximos años serán las de Europa del Este, es el caso de Skoda; fabricante ubicado en Checoslovaquia quien se asoció con Volkswagen en 1991 para obtener transferencia de tecnología, en ese mismo año contaba con 19 mil empleados que mantenían la producción de 190 mil vehículos anuales. A raíz de la fusión, su socio estableció un proyecto de inversión a largo plazo, mismo que estima concluir en el año 2000, fecha en la cual habrá invertido nueve mil mdd, dicha acción le permitirá controlar 70% de las acciones en la compañía. En 1992 Skoda exportó 130 mil unidades, volumen equivalente a 120% del año anterior, para 1999 tiene proyectado producir 450 mil vehículos anuales y 500 mil motores, los que serán utilizados en las plantas de Audi y Volkswagen, en Alemania. Una de las ventajas inmediatas será el pago de salarios; mientras que Volkswagen paga 2,700 dólares mensuales a sus obreros, Skoda lo hace con 200 dólares, la importancia que representa para la economía del país se refleja en el nivel de ocupación que otorga al 3% de la población económicamente activa, compuesta por 186 empresas que proveen de materiales a esta compañía.⁽¹³¹⁾

Opel apoyó su estrategia de expansión con la producción de automóviles compactos, su proyecto mas importante ha sido el modelo Plateau II; las mejoras en calidad, costo y tecnología que se han realizado para este vehículo, permitirán reducir el tiempo de ensamble de automóviles a doce horas, a pesar de los

(129) Realiza Fiat alianzas para suavizar el impacto de la crisis, Excélsior, 30 Sept. 1993, p.3.

(130) Rechazan accionistas la proyectada fusión con Renault, Excélsior, 3 Nov. 1993, p 3-5.

(131) A salvo de la crisis la firma automotriz Checa, Excélsior, 27 Oct. 1993, p. 16.

problemas de espionaje industrial en los que se vio involucrada con Volkswagen, podrá culminar sus planes.⁽¹²⁾

En el caso de los automóviles de lujo, la tendencia en los últimos años es la fusión de empresas, Rolls Royce ha venido negociando su venta con Mercedes Benz y BMW, debido a la reducción en su demanda de los últimos años, en 1990 vendió 1500 unidades y en 1991 únicamente 900, Jaguar fue comprada por Ford Motor en 1989 resolviendo su crisis financiera, otro fabricante con problemas es Porsche, quien obtuvo pérdidas por 41 mdd en 1992.⁽¹³⁾

El país más golpeado por la crisis ha sido España, Seat, su principal fabricante, enfrentó problemas laborales al despedir a 15 mil obreros, debido a la reducción de su producción equivalente a 20% de su capacidad, este decremento afectó a diversos sectores en 1992. Por esta razón, el Estado dejó de cubrir 800 mdd de sus ingresos presupuestados y su red de distribuidores programó despido a 50 mil empleados de los 200 mil con que contaba. Adicionalmente esta decisión propició la descomposición de toda su estructura comercial, cerrando 17% de los 2,700 distribuidores instalados. La industria aeronáutica de este país, da empleo a dos millones de personas, 25% de su producción está destinada al mercado de exportación y 5% del PIB es generado en esta rama. En 1991 el sector tuvo pérdidas por 600 mdd, con hechos similares que el gobierno volvió al fabricante alemán Volkswagen nueva inversión, la propiedad fue restaurada al fabricante, después de haber realizado una auditoría que le hizo la una por ciento reportar menores pérdidas con lo que se va reorganizando.⁽¹⁴⁾

Los problemas a los que se enfrenta la industria automotriz de Europa se pueden resumir en lo siguiente: varios puntos:

1 - La baja productividad está relacionada con los costos de producción y los procesos de ensamble, un fabricante de vehículos europeos toma 25 horas para producir una unidad, mientras que los japoneses solo necesitan 15 horas.⁽¹⁵⁾

2 - Los fabricantes se encuentran en las lutas de producción los desahucios que provienen de los sindicatos de trabajadores y corporación de empuje, destino de nuestros recursos financieros que los japoneses y norteamericanos.⁽¹⁶⁾

(12) Véase nuevo mesaje de los señores de la industria, p. 100 y 101.

(13) España se firmó unido con los señores de la industria, p. 100 y 101.

(14) España se firmó unido con los señores de la industria, p. 100 y 101.

(15) España se firmó unido con los señores de la industria, p. 100 y 101.

problemas de espionaje industrial en los que se vio involucrada con Volkswagen, podrá culminar sus planes.⁽¹³²⁾

En el caso de los automóviles de lujo, la tendencia en los últimos años es la fusión de empresas, Rolls Royce ha venido negociando su venta con Mercedes Benz y BMW, debido a la reducción en su demanda de los últimos años, en 1990 vendió 1500 unidades y en 1991 únicamente 900; Jaguar fue comprada por Ford Motor en 1989 resolviendo su crisis financiera, otro fabricante con problemas es Porsche, quien obtuvo pérdidas por 41 mdd en 1992.⁽¹³³⁾

El país mas golpeado por la crisis ha sido España, Seat, su principal fabricante, enfrentó problemas laborales al despedir a 15 mil obreros, debido a la reducción de su producción equivalente a 20% de su capacidad, este decremento afectó a diversos sectores en 1992. Por esta acción, el Estado dejó de captar 830 mdd de sus ingresos presupuestados y su red de distribuidores programó despedir a 50 mil empleados de los 200 mil con que contaba. Adicionalmente esta decisión propició la descomposición de toda su estructura comercial, cerrando 150 de las 2,700 distribuidoras instaladas. La industria automovilística de este país, da empleo a dos millones de personas, 25% de su producción está destinada al mercado de exportación y 5% del PIB es generado por este sector. En 1993 el sector tuvo pérdidas por 880 mdd, este hecho motivó que el gobierno pidiera al fabricante alemán Volkswagen nuevas inversiones; la propuesta fue rechazada al demostrar, después de haber realizado una auditoría, que la filial de ese país reportaba menores pérdidas con las que venía trabajando.⁽¹³⁴⁾

Los problemas a los que se enfrenta la industria automotriz de Europa se pueden resumir en lo siguientes cuatro puntos:

1.- La baja productividad está relacionada con los costos de producción y los procesos de ensamble; un fabricante de vehículos europeo toma 35 horas para producir una unidad, mientras que los japoneses solo necesitan veinte horas.

2.- Los fabricantes no introducen en las líneas de producción los descubrimientos que provienen de las actividades de investigación y desarrollo, sin embargo, destinan los mismos recursos financieros que los japoneses y norteamericanos.⁽¹³⁵⁾

(132) Método nuevo y barato de Opel para fabricar autos, Excélsior, 13 Julio, p.2-7.

(133) Orgullo del Reino Unido en venta, Excélsior, 11 Dic. 1992, p.3.

(134) Engaño sobre las pérdidas de la filial, Excélsior, 24 Ene 1994, p. 2-9.

(135) Baja productividad: Escollo de Europa en autos, Excélsior, 2 Mayo 1992, p.1

3.- Los proyectos que surgen de la experiencia y conocimiento de los obreros, están menos desarrollados que los japoneses; adicionalmente el nivel de vejez de su fuerza laboral es mayor que la de estos, la edad promedio de un trabajador japonés oscila entre 28 y 35 años, mientras que la de un europeo es de 45 años.⁽¹³⁶⁾

4.- La relación entre sociedad y automóvil esta siendo cuestionada, en Europa, el costo de mantener un vehículo es equiparable al de una vivienda, 10% del total de las compras que realiza una familias en un supermercado anualmente es equivalente al valor de un automóvil, 50% del bióxido de carbono que existe en las grandes ciudades europeas es generado por el parque automotor, 25% de una ciudad de mediano tamaño está construida por calles en donde 60% de los ciudadanos utilizan 13% de los vehículos automotores. Se calcula que el costo de mantener una ciudad sin automóviles se reduce entre dos y cinco veces; por tal motivo existe la tendencia, en los países que integran la CEE, de investigar una alternativa para proteger el medio ambiente y reducir el uso del motor de combustión interna.⁽¹³⁷⁾

Las estrategia de las empresas para recuperar su mercado, esta relacionada con la optimización de su base instalada, mediante la racionalización de la industria por fusión de plantas y operaciones, y la reducción de los insumos para su producción; otra actividad se orienta al diseño y desarrollo del automóvil compacto, sin embargo, a corto plazo, la solución deberá girar entorno a la negociación de cuotas de importación con Japón.

c) Japón

El nivel de desarrollo económico alcanzado por Japón lo ubican como la segunda potencia económica después de Estados Unidos, el continuo superávit comercial ha sido un rasgo característico de su productividad internacional. La transferencia de su capital excedente a diferentes regiones de Norteamérica es un claro ejemplo, en 1973 la IE proveniente de este país alcanzó 50 mil mdd, este volumen se triplicó en 1990; corporaciones como Sony, Sanyo, Matsushita, Sharp, Mitsubishi, JVC, NEC, Fujitsu, Toshiba, Hitachi, Honda, Toyota y Nissan; después de haber expandido su mercado local, se volcaron hacia el exterior, manteniendo buena calidad y precio frente a sus competidores.⁽¹³⁸⁾ Los bajos costos de producción y la continua innovación de productos le permitieron obtener mas participación en los mercados de América y Europa, la industria automotriz fue una de las principales actividades relacionadas con esta actividad.

⁽¹³⁶⁾ *Idem.*

⁽¹³⁷⁾ *Idem.*

⁽¹³⁸⁾ Japan Inc's Global Reach, Newsweek, 28 Febrero 1983, p.36.

La manufactura japonesa automotriz, tuvo éxito al considerar el diseño y ensamble como los puntos críticos en el ciclo de vida de un automóvil; aunado a esto, la calidad y eficiencia hicieron de los vehículos automotores orientales, los más demandados en todo el mundo. El análisis de procesos productivos por métodos estadísticos para controlar variaciones, y la mejora continua de actividades, transformaron los métodos de trabajo surgidos a principios de siglo en Estados Unidos; las técnicas orientadas a innovar mediante la participación de toda la organización y el uso del obrero polifuncional consolidaron el nuevo modelo de operación.⁽¹³⁹⁾

La introducción de la robótica en las actividades industriales propició la reducción en las variaciones de los procesos y en el tiempo de producción. Actualmente, la automatización genera cambios significativos en las técnicas de manufactura, debido a que la línea tradicional de ensamble es sustituida por plataformas o módulos rodantes, que en forma independiente son controladas bajo computadoras centrales, las que toman una pausa para ajustarse al momento de surgir un problema en el proceso, manteniendo el ritmo normal de ensamble. Esto es posible gracias a la existencia de sensores que identifican el retraso en cualquier etapa, otra ventaja de este sistema es el ajuste simultáneo de partes, método que elimina la inspección y control de calidad, disminuyendo el margen de error del producto terminado; todas estas actividades las ejecuta el robót al contar con programas computarizados de especificación de partes.⁽¹⁴⁰⁾

Nissan es una de las empresas que se caracteriza por destinar grandes inversiones en robótica, cuenta con cinco plantas dedicadas al ensamble de vehículos y tres de autopartes en Japón; una de ellas, utiliza 300 robóts en una superficie de 852 mil metros cuadrados, donde realiza 90% de sus procesos en forma automatizada, hasta 1991 había fabricado 11 millones de automóviles. Las líneas de producción pueden ensamblar hasta ocho modelos diferentes por turno, logrando introducir el método de manufactura flexible. En promedio un robót realiza 80% de la actividad de un obrero tradicional, la computadora central libera ordenes de producción y controla los requerimientos de materiales de 180 proveedores bajo la filosofía de "Justo a Tiempo".⁽¹⁴¹⁾

Para poder obtener el liderazgo mundial en la producción de vehículos, Japón tuvo que pasar por un largo camino, a finales de los años setenta se consolidó como el segundo productor mundial, en 1970 manufacturó 5.2 millones de vehículos exportando 20% de estos, seis años después su nivel creció 48%

⁽¹³⁹⁾ Impone Nissan manufactura flexible, Excélsior, 9 Diciembre 1991, p. 1-10.

⁽¹⁴⁰⁾ Abatir costos planea el sector automotriz japonés, Excélsior, 6 Agosto 1992, p.1-19. Nissan y Toyota al usar este sistema están pasando de 5% a 30% de automatización en ensamble final.

⁽¹⁴¹⁾ Op. Cita. Impone Nissan Manufactura Flexible.

logrando un volumen de 7.8 millones de unidades, del total, 64% fueron automóviles y 35% camiones de carga; destinando 47% de unidades al mercado exterior, siendo el norteamericano el principal cliente con 1.37 millones de unidades.⁽¹⁴²⁾ Como se puede observar en la gráfica 16, el crecimiento sostenido en la producción y la participación de los fabricantes en la venta de automóviles japoneses ha sido constante desde 1976.

En 1990 el tamaño del mercado local japonés alcanzó 7.7 millones de unidades, 70% del volumen total fueron automóviles y el resto camiones.⁽¹⁴³⁾ Actualmente produce catorce millones de unidades al año, destinando 50% al comercio exterior, con el resto de volumen controla 97% de su demanda interna; tradicionalmente el nivel de sus importaciones es muy reducido, compra 130 mil unidades de Alemania y 16 mil de Estados Unidos.⁽¹⁴⁴⁾

VENTA DE AUTOS JAPONESES EN MERCADO LOCAL PRINCIPALES FABRICANTES				
	1976	1989	1990	1991
TOYOTA	840,920	1,760,907	1,893,422	2,355,292
NISSAN	779,907	996,988	1,056,920	1,344,852
MAZDA	241,400	296,145	398,951	474,690
HONDA	188,343	457,559	514,704	436,326
MITSUBISHI	217,525	232,978	314,917	479,799
TOTAL	2,268,096	3,744,577	4,178,914	5,090,959

AMIA, Boletín Informativo Enero 1993 Gráfica 16

A nivel internacional controla 30% del mercado norteamericano y 12% del europeo; en el primero de estos, fueron vendidos 3.8 millones de automóviles en 1991, correspondiendo 1.8 millones por exportación. En 1993, la economía de Japón ingresó a un periodo de contracción propiciando que sus ventas disminuyeran 11%, el volumen de sus exportaciones se vio afectado por la revalidación del yen, hecho que provocó la pérdida de 82,200 mdd en ventas; en Estados Unidos se redujeron 8% y en Europa 17%.⁽¹⁴⁵⁾ La producción se redujo a once millones de unidades, siendo este el volumen mas bajo de los últimos diecinueve años; los fabricantes afectados fueron Toyota, Nissan y Mitsubishi.⁽¹⁴⁶⁾

(142) Boletín Informativo de AMIA Julio 1978, p.2

(143) Idem.

(144) La industria automotriz norteamericana apoyará el proteccionismo si Japón no abre sus fronteras, La Jornada, 18 Mayo, 1992, p.35

(145) Bajaron las exportaciones de autos japoneses. Excelsior, 28 Enero 1994, p.3-6. El yen se valuó subiendo 2.9%. Las exportaciones a América Latina disminuyeron 3.6% con 364 millones de dólares y en Oriente con 26.4% con 379 millones.

(146) Idem.

En el caso del mercado local, Toyota y Nissan ejercen un amplio control, el primero de estos cuenta con 28 plantas instaladas en 19 países, y el segundo con 25 plantas; adicionalmente existen otras marcas como Mazda, Honda, Susuki, Daihatsu, Fuji, Isuzu y los camiones Hino, quienes complementan el consumo interno. (Gráfica 17) La gran expansión de estas empresas ha propiciado el establecimiento de cuotas de producción en los mercados de Norteamérica y Europa; con Estados Unidos enfrenta actualmente problemas debido a que 3/4 del desequilibrio en su balanza comercial, equivalente a 41 mil mdd, es generado por sus importaciones de automóviles. (147)

EMPRESAS	1989			1990			VA. %
	AUTOS	CAMIONES	TOTAL	AUTOS	CAMIONES	TOTAL	
DAIHATSU	157	352	510	255	238	493	-3%
FUJI	138	175	313	165	173	337	8%
HINO	0	60	60	0	62	62	5%
HONDA	458	206	663	515	164	679	2%
ISUZU	43	160	203	35	160	195	-4%
MAZDA	296	188	484	399	193	592	22%
MITSUBISHI	233	432	665	315	396	711	7%
NISSAN	997	322	1,319	1,057	347	1,404	6%
NISSAN DIESEL	0	38	38	0	40	40	5%
SUZUKI	140	371	511	248	289	537	5%
TOYOTA	1,761	548	2,309	1,893	611	2,504	8%
IMPORTADOS	180	2	182	222	2	224	23%
TOTAL	4,404	2,853	7,257	5,103	2,675	7,777	7%

ANIA, Boletín Informativo Enero 1992 Gráfica 17

En 1991 la industria automotriz norteamericana se vio sumergida en la peor crisis desde 1983, debido a esto, "las tres grandes" solicitaron al presidente George Bush su ayuda para reducir el superávit comercial japonés, los acuerdos de enero de 1992 giraron entorno al intercambio comercial de componentes y a la posible imposición de cuotas de importación para proteger al mercado norteamericano. Los fabricantes japoneses vieron con desagrado todas las medidas propuestas, argumentando que su mercado no demandaba el tipo de vehículos que se fabrican en Estados Unidos, sin embargo existen otros productos que si son aceptados por su población, como es la ropa deportiva y computadoras. (148)

(147) Japón debe comprar autos de USA, Excelsior 18 Mayo 1992, p.1-6.

(148) Preocupa a Japón el pesimismo americano, Excelsior 17 Enero 1992, p.1-6. El éxito de algunas empresas norteamericanas se refleja en las alianzas entre capitales de estos dos países, Bridgestone, empresa matriz de Firestone está asociada con Yokohama Tire Mohawk, y Sumitomo con Dunlop, empresas como Texas Instrument, IBM y Procter and Gambel han triunfado en Japón en las mismas condiciones que la industria automotriz.

El grado de dependencia que existente en la industria automotriz de estas dos economías, impidió el uso de políticas proteccionistas, debido a que podrían afectar el comercio bilateral; Japón cuenta con 120 plantas de autopartes instaladas en territorio norteamericano, exporta componentes e importa productos terminados. En la rama automotriz, dos de cada cinco empleos son creados por esta base instalada, en 1990 importó 48 mil mdd en componentes y exportó 55 mil mdd, la mayoría por conducto de empresas establecidas en los dos países con IE proveniente de Japón.⁽¹⁴⁹⁾

A finales de 1992 el ministerio de industria y comercio anunció que se había creado una estrategia para reducir el superávit comercial de esta rama productiva, dichas acciones se utilizarán durante un periodo de cinco años, teniendo como objetivo la inversión directa en 23 compañías que se dedicarán a desarrollar proveedores de partes. Sin embargo, a principios de 1994, la postura del gobierno japonés tomo otro giro al considerar que el sistema de cuotas establecido en 1981 debía desaparecer, mostrando con este hecho su intención de ingresar a una competencia directa con los fabricantes locales norteamericanos.⁽¹⁵⁰⁾

Toyota diversificará su inversión dirigiéndola a otras regiones con el objetivo de desarrollar mercados, Honda disminuirá su volumen de inversión en Estados Unidos, y Nissan piensa hacerlo en su nivel de contratación, tiempo laborable y desarrollo tecnológico en este país.⁽¹⁵¹⁾

En 1993 el sector automotriz Japonés se vio afectado por la contracción del mercado mundial, los tres principales fabricantes reportaron pérdidas en sus operaciones y otros cuatro captaron menos utilidades, las mas afectadas fueron Nissan y Mazda; aunado a esto, la política monetaria destinada a revalidar el yen propició un incremento en los costos de producción, sin que existiera una transferencia directa de estos a los precios de venta, debido a que estos se cotizan en dólares.⁽¹⁵²⁾

(149) Ídem.

(150) Liberará Japón sus exportaciones de autos, Excélsior, 11 Enero 1994, p.8-3. Al expirar la cuota de exportación de autos por parte del Japón hacia Estados Unidos el 31 de Marzo, existe la posibilidad de abandonar el sistema de cuotas dado que los topes establecidos no se han cumplido desde 1987, el sistema de cuotas se inició en 1981 y su limite se encuentra alrededor de 1.7 millones.

(151) Las firmas japonesas se consolidan, Nissan ya no se expandirá, Excélsior, 8 Enero 1992, p.1-14. Desde que Honda se estableció en Estados Unidos en 1979 con una planta de motocicletas su ritmo de contratación de profesionistas técnicos se había mantenido en aumento, en 1992 pasó de 436 contrataciones anuales a 180. Por otro lado Toyota piensa reducir sus horas laborales anuales de 2,300 a 2,050 como son las que tienen en promedio las norteamericanas. Nissan redujo de sus 2,550 contrataciones anuales 33%, aunado a esto reducirá su gasto en investigación y desarrollo que actualmente representa 5.5 % del total de sus gastos. Fuji Heavy quien fabrica el modelo de camioneta Subaru a Nissan disminuyó sus gastos en asesoría al apoyarse en socios para los cambios administrativos internos.

(152) Empresas Japonesas tiene los peores resultados de la década, Excélsior 11 Junio 1993, p.27.

En el mes de octubre de 1993, las empresas japonesas que habían invertido en los últimos cuatro años para modernizar su planta productiva, ingresaron a una auténtica crisis, la contracción redujo la capacidad instalada y los gastos en las manufacturas afectaron las utilidades; en 1994 el panorama fue visto con pesimismo, Nissan proyectó una pérdida equivalente a 120 millones de dólares y Toyota una caída de ventas de 35%, estos hechos propiciaron ajustes en gastos que afectaron directamente al empleo e indirectamente a las empresas proveedoras.⁽¹⁵³⁾

d) América Latina

De las veinte principales empresas en América Latina cuatro son automotrices, tres de ellas se encuentran ubicadas en México y otra en Brasil, las ventas de vehículos automotores en esta región ascendieron en 1992 a 18,500 mdd.⁽¹⁵⁴⁾ Además de la manufactura de vehículos, las principales actividades de las grandes empresas giran entorno a la extracción de petróleo, electricidad, tabaco, minería y vidrio. (Gráfica 18) La industria automotriz juega un papel muy importante en la región, el total de las empresas que controlan el mercado de automóviles y camiones son extranjeras, no ha existido desarrollo de tecnología, salvo el proyecto de sustitución de gasolina por alcohol de caña de azúcar en Brasil; asimismo el pago por transferencia de tecnología juega un papel muy importante, por medio de este las empresas transnacionales controlan esta actividad.⁽¹⁵⁵⁾

A partir de los años sesenta, América Latina resultó ser un importante negocio para los fabricantes de vehículos, debido a que el proceso de industrialización apoyado en la política de sustitución de importaciones garantizaba la expansión de nuevos mercados. A pesar de que esta tendencia se extendió por toda la región, Brasil fue el único país que pudo integrar su estructura productiva al mercado internacional; por su parte Argentina mostró tener autosuficiencia productiva al incorporarse al grupo de países que desarrollaron un mercado de autopartes; en el caso de México, su industria siempre se vio favorecida por la cercanía con el mercado de Estados Unidos. Estos tres países fueron los únicos que desarrollaron su industria automotriz; en ellos radica la importancia del sector en la región, del total de su manufactura nacional, 15% está

⁽¹⁵³⁾ Auténtica crisis de la industria japonesa, Excelsior 9 Octubre 1993, p 5-19.

⁽¹⁵⁴⁾ Las 20 compañías más grandes en América Latina, Excelsior, 21 Enero 1994, p.12.

⁽¹⁵⁵⁾ Op. cita Kenneth Hermelc, p.40. La producción de vehículos en América Latina. El programa de investigación proalcohol en los años ochenta en Brasil fue desarrollado sin transferencia de tecnología o apoyo alguno; en este país la producción de autos y camioneros representa entre 10% y 15 % de la producción manufacturera, ocupando entre 500 y 600 mil personas directa e indirectamente, México cuenta con las mismas características.

representada por el ensamble de vehículos, dando empleo a casi 500 mil personas en cada país.⁽¹⁵⁶⁾

LAS 20 COMPAÑÍAS MAS GRANDES EN AMÉRICA LATINA

EMPRESAS	PAÍS	SECTOR	VENTAS 1992 MILL. DE DLLS.	%
PVDSA	VENEZUELA	PETRÓLEO	21,463.0	17.0%
PEMEX	MÉXICO	PETRÓLEO	21,137.4	16.7%
PETROBRAS	BRASIL	PETRÓLEO	14,233.9	11.3%
TELMEX	MÉXICO	TELECOMUNICACIONES	6,630.8	5.2%
GM	MÉXICO	AUTOMOTRIZ	6,629.7	5.2%
CFE	MÉXICO	ELECTRICIDAD	5,946.6	4.7%
PETROBRAS DIST.	BRASIL	PETRÓLEO	5,695.7	4.5%
AUTOLATINA	BRASIL	AUTOMOTRIZ	5,192.4	4.1%
YPF	ARGENTINA	PETRÓLEO	3,867.0	3.1%
CIFRA	MÉXICO	COMERCIO	3,681.3	2.9%
SOUZA CRUZ (IAT)	BRASIL	TABACO	3,590.8	2.8%
SHELL	BRASIL	PETRÓLEO	3,520.9	2.8%
CHRYSLER	MÉXICO	AUTOMOTRIZ	3,479.1	2.8%
VITRO	MÉXICO	VIDRIO	3,303.3	2.6%
FORD	MÉXICO	AUTOMOTRIZ	3,300.0	2.6%
McDERMONTT INT.	PANAMÁ	METALURGIA	3,212.9	2.5%
ELECTROPAULO	BRASIL	ELECTRICIDAD	3,093.2	2.4%
CODELCO	CHILE	MINERÍA	3,016.7	2.4%
FURNAS	BRASIL	ELECTRICIDAD	2,885.6	2.3%
CARSO	MÉXICO	TABACO	2,550.5	2.0%
TOTAL.			126,434.8	100.0%

Fuente: Exceñior 21 Enero 1994, Sec. Fin. p.12

Gráfica 18

La historia de la industria se remonta a los años veinte, sin embargo su formación se dio hasta finales de los años cincuenta cuando se utilizó el ensamble de partes importadas, en este periodo destacó la industria de México. A mediados de los sesenta Argentina y Brasil lograron un proceso mas acelerado de integración llegando a niveles de 85%, esto se debió a que su industria de autopartes se consolidó en menor tiempo que la de nuestro país. En los años setenta Brasil tuvo su despegue al ingresar a la etapa de exportación; de 1.5 millones de unidades que se fabricaron en la región, 49% fueron elaborados en este país en 1973, logrando alcanzar por primera vez un millones de vehículos en 1978, en ese mismo año Argentina había producido 179 mil unidades y México 384 mil. ⁽¹⁵⁷⁾ (Anexo XI)

Los requisitos de integración nacional motivaron el establecimiento de empresas manufactureras en los principales mercados, debido a que ninguna de estas estaba dispuesta a perder la demanda local de cada país. En Colombia, Chile,

⁽¹⁵⁶⁾ Op. cita. Kenneth Hemle p.41.

⁽¹⁵⁷⁾ La Industria Automotriz en México 1982-1988, AMIA, p.193.

Perú, Uruguay y Venezuela las inversiones se destinaron a la compra de bienes, maquinaria y equipo provenientes de los países industrializados que tenía saturadas algunas plantas. El resultado de este sistema trajo como consecuencia la creación de una excesiva oferta frente a una demanda reducida; aunado a esto, el dominio transnacional del sector, surgido desde el inicio de la producción, propició el fortalecimiento de la influencia extranjera para la definición de los requisitos de integración nacional.

La fase de sustitución de importaciones mostró que en América Latina se podía desarrollar una planta industrial en pocos años, también se comprobó que el excesivo control de los planes de integración de componentes nacionales generaba dependencia del exterior, dada la nula existencia de tecnología.⁽¹⁵⁸⁾

Una nueva etapa de industrialización surgió cuando el porcentaje de contenido se redujo y la producción se orientó al mercado exterior; el éxito de esta adecuación se presentó en Brasil, considerando que en 1960 fabricó 133 mil unidades con 38 mil empleados y cero exportaciones, para 1980 había superado un millón de unidades, destinando 15% de su producción a la exportación y generando 133 mil empleos; en ese año se integró a los 11 principales fabricantes de vehículos en el mundo. El gobierno de este país jugó un papel importante apoyando el crecimiento de este sector, empresas como Mercedes, Benz, Saab Scania, Volvo, Ford Motor, Volkswagen, Chrysler, Fiat y General Motors aprovecharon estas ventajas; en 1990 fabricó nuevamente más de un millón de unidades, 30% de su producción se dirigió al comercio exterior.⁽¹⁵⁹⁾

Su principal empresa es Auto Latina, consorcio constituido con capital de Volkswagen y Ford Motor, estas dos empresas controlan 51% del mercado local, en 1992 estableció un acuerdo con todos los sectores productivos para reducir el valor de sus automóviles en 20%, con el gobierno negoció la reducción de 40% de sus aranceles aplicados a sus importaciones de autopartes; este hecho motivó el fin de la recesión de la rama productiva, las últimas estimaciones para el año 2000 ubican su nivel de producción en dos millones de vehículos anuales.⁽¹⁶⁰⁾

En el caso de Argentina, su ritmo de crecimiento se redujo en relación con el de Brasil desde 1965, la gran cantidad de marcas existentes en su mercado

⁽¹⁵⁸⁾ Op. Cita. Kenneth Hemele p.42.

⁽¹⁵⁹⁾ Op. Cita. Kenneth Hemele p.43. El gobierno brasileño en 1960 apoyaba con 89 centavos por cada dólar invertido, en 1974 se modificó este subsidio con el argumento de que se había llegado a una capacidad suficiente para el mercado local, únicamente se apoyaron los proyectos de inversión que pretendían establecer plataformas de exportación. En la década de los setenta se exigieron niveles de contenido nacional muy altos, oscilando entre 70% y 85%. El porcentaje de subsidio para ese periodo fue de 65%.

⁽¹⁶⁰⁾ En América Latina se registra el mayor crecimiento automotriz, Excelsior 29 Abril 1993, p.2.

estructuradas en pequeños establecimientos, impidieron generar economías de escala y favorecer a su industria de autopartes, aunado a esto, su clase obrera tradicionalmente fuerte, motivó que los gobiernos y las empresas no pudieran formar un proyecto de crecimiento sectorial. En 1980 su producción alcanzó 280 mil unidades, doce años después, en 1992, el volumen se había incrementado únicamente 20%, estableciendo un récord histórico en su mercado al llegar a 330 mil unidades. En ese mismo año Renault se asoció con el grupo argentino Cofal para impulsar una línea exclusiva de sus modelos europeos, este fabricante controla 25% del mercado local; el primer lugar lo ocupa Sevel, empresa creada como resultado de una asociación entre Fiat y Peugeot, el tercer lugar es para Autolandia, creada por Volkswagen y Ford Motor.⁽¹⁶¹⁾

Otra región esta formada por los países del grupo Andino, a diferencia de las antes mencionadas, la estrategia de sustitución de importaciones no le permitió captar grandes inversiones debido a los bajos niveles de demanda registrados en su mercado. En 1969 el capital extranjero controló 94% del total de la rama, en 1974 la participación había descendido a 69%, motivado por el auge de las empresas de autopartes nacionales, dicho porcentaje fue controlado por 16 de las 200 empresas existentes. Este hecho propició que en Perú se instalara Volvo, produciendo camiones y autobuses pesados, además de la empresa Sueca; Toyota, Volkswagen, Chrysler y Nissan establecieron sus actividades de ensamble final.⁽¹⁶²⁾

En 1977 el grupo Andino creó un programa de participación conjunta en la región con la finalidad de regular la IE, mediante el acuerdo de actividades sectoriales de desarrollo industrial, estableciendo una cuota arancelaria común 70% para los productos no fabricados localmente. En la actualidad este programa ya no se lleva a cabo debido a las constantes disputas por la asignación y distribución de producción, el tamaño actual del mercado asciende a 250 mil vehículos anuales, la oferta está integrada por veinte empresas.⁽¹⁶³⁾

Colombia y Venezuela cuentan en conjunto con una producción anual de 170 mil unidades, en 1992 acordaron integrar un mercado automotriz definido por barreras arancelarias comunes de 35% a las importaciones; esta acción fue un primer paso para reintegrar los mercados de Bolivia, Perú y Ecuador como había ocurrido en los años setenta. Para iniciar este proceso, Colombia tuvo que cambiar su estructura de precios, misma que estaba considerada como una de las más elevadas de todo el mundo, al mezclar los impuestos excesivos y la poca productividad de las plantas de armado de vehículos.⁽¹⁶⁴⁾ A consecuencia de esta

⁽¹⁶¹⁾ Renault se asocia con un grupo Sudamericano, Excelsior, 17 Julio 1992, p. 4-13.

⁽¹⁶²⁾ Op. Cita. Kenneth Hemele p.50.

⁽¹⁶³⁾ Op. Cita. Kenneth Hemele p.50.

⁽¹⁶⁴⁾ Bogotá y Caracas integran un mercado Automotriz, Excelsior, 23 Enero 1993, p-1-11.

medidas Venezuela vendió 120 mil unidades al abrir su mercado en 1993, las importaciones crecieron 266% y la producción se redujo 6%.⁽¹⁶⁵⁾

Ante la crisis mundial que vive la industria automotriz, América Latina muestra una tendencia de expandir su mercado como resultado de su reciente repunte económico; el control inflacionario y el cambio en la regulación de la IE, han posibilitado este crecimiento. En 1993 se vendieron en toda la región, sin incluir a México, 2.2 millones de unidades, en 1994 se incrementó el volumen con 300 mil unidades más, proyectando obtener tres millones para el año 2000.⁽¹⁶⁶⁾

En estos países existe también un proceso de adecuación de la oferta similar al que se está realizando en Europa, caracterizado por la expansión de algunas empresas y el cierre de operaciones de otras. Renault decidió retirar sus operaciones en la región, utilizando la misma estrategia que realizó en México, transfiriendo actividades a empresas constituidas con socios nacionales.⁽¹⁶⁷⁾ Adicionalmente, la expansión del comercio asiático se refleja en el hecho de que Corea del Sur incrementó sus exportaciones a 63 mil unidades en 1993, cifra que representó 15% de las que realizó en el mundo, en 1992 vendió 4,962 mdd en mercancías incluyendo los vehículos, creando un superávit con la región de 2,400 mdd.⁽¹⁶⁸⁾

Otros mercados como en Chile, país en donde se venía comercializando anualmente veinte mil unidades, crecieron en 1992, creando las condiciones para la expansión del sector en los próximos años; en el caso de Ecuador, se redujeron los aranceles para la rama automotriz 40%, abriendo su mercado de autopartes en el mismo año.⁽¹⁶⁹⁾

General Motors vendió 400 mil unidades en 1993, cifra que representó un crecimiento de 28% en relación al año anterior; al incluir el mercado mexicano, su volumen se eleva a 500 mil unidades, consolidando 18% de su participación en

⁽¹⁶⁵⁾ Rápido aumento de autos importados en Venezuela, *Excélsior*, 25 Junio 1993, p.2.

⁽¹⁶⁶⁾ Crece fuertemente la demanda de automóviles en América Latina, *La Jornada*, 1 Agosto 1993, p.39. General Motors incrementó 33% sus ventas con respecto al año anterior al llegar a mil mdd, 21% en Argentina, 48% en Brasil y 175% en Colombia; representando 30% de sus utilidades a nivel mundial.

⁽¹⁶⁷⁾ Prosigue Renault su retiro de América Latina; redujo su presencia en Argentina, Chile y Venezuela, *Excélsior*, 17 Nov. 1993, p.3-8. En México fabrica 250 mil motores con su filial Rimex, en Argentina decidió retirarse del mercado en el presente año delegando sus actividades a la compañía interamericana de automóviles COFAL. En Chile repitió la operación en favor de la compañía CIADEA, en Venezuela a Inversiones Cremerca y en Colombia pretende ceder 75% de sus acciones a la compañía SOFASA que es controlada por Toyota.

⁽¹⁶⁸⁾ Ganan Mercado los autos de Corea del Sur en América Latina, *Excélsior*, 26 Octubre 1993, p.1-7. Hyundai vendió 24,592 autos, un incremento del 96% con respecto a 1992 y Daewoo Motor Co. 29,932 unidades con un incremento de 453% y Kia Motor 28% más que el año anterior.

⁽¹⁶⁹⁾ Mantiene Ecuador su apertura automotriz, *Excélsior*, 17 Julio 1992, p. 4-11.

esta región. El gigante automotriz proyecta invertir para los próximos años dos mil mdd, su objetivo será modernizar las plantas de Argentina y Brasil. Los fabricantes como Honda, Nissan y Toyota también incrementarán sus inversiones con la finalidad de explotar los mercados locales, utilizando estrategias de empresas europeas y norteamericanas.⁽¹⁷⁰⁾

4.- Resumen y Conclusiones del Capítulo

El desarrollo industrial automotriz en cada región del mundo está acompañado por factores que se constituyen como causa y efecto de su crecimiento, destacan entre estos: Oligopolio de su mercado, concentración de demanda en unas cuantas empresas transnacionales, nivel de ingresos de la población con posibilidades de adquirir un vehículo, grado de industrialización, parque automotor en expansión y predominio del ámbito urbano sobre el rural.

Asimismo la integración entre empresas, ya sea por asociación, fusión o absorción, también esta presente en países que cuentan con este tipo de industria; innovación tecnológica, control de costos de producción y creación de economías de escala, son características que diferencian la rama productiva de las demás. El sector automotriz en México no se aparta de esta tendencia, por el contrario, las continuas inversiones que se realizan en el país la fortalecen.

El fabricante alemán BMW recientemente se instaló en el parque industrial Lerma, sin importarle que ciertas ventajas comerciales originadas por el ALC no le serán favorables; caso contrario para Mercedes Benz, quien al haberse instalado en el país antes de 1992, y cubriendo 75% de valor agregado en la región, se beneficiará con su producción al ser considerada por Estados Unidos como un bien nacional, permitiéndole comercializar sus vehículos con menor carga arancelaria. Los modelos de automóviles que fabrican estas dos empresas alemanas están ubicados en el mercado de lujo, por lo que la demanda local del país difícilmente podrá cubrir el volumen que justifica una línea de ensamble dedicada a este tipo de vehículos.

Sin embargo, la cercanía con el mercado mas grande del mundo, los bajos costos de la mano de obra altamente calificada y la existencia de una industria de autopartes desarrollada, hacen de México un país atractivo para este tipo de inversiones. De igual manera, Jaguar, Honda y Toyota están considerando realizar algunos proyectos para aprovechar las mismas ventajas que sus competidores europeos.

⁽¹⁷⁰⁾Con inversión General Motors pretende consolidar su liderazgo en América Latina. Excélsior, 8 Enero 1994, p.1.

Considerando que el proceso de integración que se viene realizando a nivel mundial en el sector, propicia que todos los eventos que se generan en su interior afectan a la mayoría de las regiones y países; la revalidación del yen que lleva acabo Japón motivada por el superávit comercial de varios años, podrá beneficiar a México, debido a lo atractivo que resulta crear plataformas de exportación en su territorio. A pesar del crecimiento económico surgido en el Sudeste Asiático, Nissan utiliza este medio para exportar vehículos y motores desde su planta en Aguascalientes. El problema que esta enfrentado la industria automotriz en este país se relaciona con el incremento en sus costos de producción y por las crecientes presiones del gobierno norteamericano para que reduzca la protección de su mercado local.

La participación que podría tener la industria europea en México, salvo el caso del capital alemán, es muy reducida; Fiat, Renault, Volvo y Peugeot Citroen no piensan realizar inversiones directas en el país, debido a que sus planes están orientados a explotar los mercados emergentes de Europa del Este, fortaleciendo su integración económica; el proyecto que en algún momento DINA había iniciado con Fiat para producir automóviles, fue desechado. El vínculo con estos fabricantes se podrá dar con la transferencia de tecnología, o por el uso de patentes y marcas; a diferencia de estos, BMW, Mercedes Benz y Volkswagen están realizando continuamente inversiones para ampliar su capacidad instalada en el país.

Las empresas europeas están enfrentando problemas relacionados con su bajo nivel de productividad, debido al alto índice de vejez que mantiene en su fuerza laboral y por el largo periodo que existe al introducir cada una de sus innovaciones tecnológicas. Aunado a esto, el carácter discriminatorio de su mercado y las restricciones a la IE, ejemplificadas con la venta de la compañía inglesa New Holland a BMW en vez de Honda, pone en duda la viabilidad del acuerdo firmado con Japón para liberar su mercado y eliminar su sistema de cuotas en 1999.

Las industrias de México y Estados Unidos cuentan con un alto grado de integración, de tal manera que la débil posición de alguna de estas, como puede ser por el creciente déficit de su balanza comercial y los pocos recursos para cubrirlo, podrá afectara a la otra planta productiva. El ALC surgió como un medio para crear un mercado protegido excluyendo a los fabricantes europeos y asiáticos, DaeWoo no pudo realizar un proyecto de inversión en nuestro país debido a que las condiciones del ALC son incompatibles con su sistema de abastecimiento y operación comercial. Los problemas que afectan a la industria automotriz norteamericana repercuten en toda la región, por ejemplo, el poder de la central obrera UAW condiciona las inversiones de empresas como Ford Motor y General

Motors; asimismo su movimiento ecologista está influyendo en la sociedad mexicana, la cual adoptó una postura política activa frente al problema.

La producción de vehículos en México es muy reducida comparada con el volumen de las demás regiones, a pesar de formar parte del grupo de los principales países productores, el tamaño de su mercado la alejan de las naciones altamente industrializadas. Si consideramos que el sector automotriz en nuestro país participa de forma importante en la formación del PIB manufacturero, únicamente superado por la extracción de petróleo, y que el tamaño de su demanda a nivel mundial es muy reducida, se puede concluir que la economía mexicana no es tan grande, ni cuenta con amplia capacidad como se menciona en los discursos políticos. El capítulo puede resumirse en los siguientes puntos importantes:

1.- Posterior a la transmisión automática y a ideas innovadoras, como el uso del alcohol en sustitución de la gasolina para el motor de combustión interna, las aportaciones tecnológicas giraron entorno a incrementar la comodidad en los vehículos, introduciendo accesorios electrónicos promovidos por la mercadotecnia de cada compañía. Los proyectos de investigación y desarrollo que están valeciendo en la industria se centran en la elaboración de materiales que permiten reducir peso, costos de producción y creación de un vehículo impulsado por batería eléctrica; su finalidad ha sido minimizar al máximo la emisión de contaminantes y considerar la posibilidad de que el petróleo como fuente generadora de energía para los automóviles en algún momento se tendrá que agotar.

2.- La parte altamente desarrollada en el sector automotriz mundial se ubica en los sistemas de manufactura, predominando el modelo de producción japonés. Con la finalidad de mantener su nivel de competitividad en el mercado, las empresas se han visto forzadas a ofrecer al consumidor vehículos más atractivos, enfocándolos a la calidad, bajos precios, e innovaciones en diseño. Ocho son los puntos con los cuales podríamos definir los actuales procesos productivos, adoptados recientemente por la industria automotriz de México, estos son:

- a) Manufactura flexible que responda rápidamente a los cambios en la demanda.
- b) Producción a escala que permita reducir los costos de componentes.
- c) Especialización en tipos y modelos de vehículos.
- d) Patrón de abastecimiento por subensambles.
- e) Racionalización vertical de la producción mediante reducción de proveedores.
- f) Globalización de la producción vía introducción de multicomponentes.
- g) Robótica, sistemas computarizados que faciliten la información y comunicación.
- h) Técnicas avanzadas de manufactura como es "Justo a Tiempo".
- i) Reducción de estructuras de producto y rutas de producción.

3.- Existe una estrecha relación entre el desarrollo de los mercados emergentes en la industria y la reducción en el volumen de comercialización local en cada uno de los principales países consumidores, de tal manera que las políticas impulsadas por el Banco Mundial y la ONUDI apoyan a las empresas transnacionales del ramo para que mantengan su estructura global, permitiendo una alta rentabilidad en sus operaciones internacionales.

4.- La producción y comercialización mundial se concentran en las economías más desarrolladas y avanzadas, Corea del Sur, Checoslovaquia, Polonia, Brasil y México están integrándose a este grupo de países, debido al cambio internacional del sector y no a las políticas integracionistas que promueven los gobiernos nacionales.

5.- La mayoría de las empresas transnacionales están ajustando sus modelos de operación; Nissan tiende a introducir avanzados sistemas de robótica, Toyota tiene como objetivo ser la más grande y mejor empresa productora de vehículos, los fabricantes europeos presionan por el mantenimiento de cuotas de importación a la vez que continúan su integración, y por último, las empresas norteamericanas están enfocadas a recuperar su mercado.

En el siguiente capítulo, se analizará como todos estos factores repercutieron en la industria automotriz nacional afectando su estructura productiva, comercial y laboral; permitiendo con este hecho crear un horizonte de crecimiento hacia el comercio exterior, beneficiando a la empresa transnacional que actúa en el marco del ALC.

III - LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

a) Formación de la industria

El ciudadano común ha visto en el desarrollo del automóvil la aportación tecnológica destinada a resolver sus problemas cotidianos, permitiéndole cubrir su necesidad social de transporte, con sus características de comodidad, seguridad y rapidez. La industria manufacturera considera al vehículo automotriz como un poderoso instrumento, debido a que su producción y comercialización crean un efecto multiplicador en el consumo y la inversión, beneficiando a toda la economía.

Por este motivo, el nivel de producción de esta rama es utilizado frecuentemente como un termómetro que mide el crecimiento del país; iniciado al mismo tiempo que la base industrial de México, surgida por la sustitución de importaciones en los años cincuenta, al igual que en la mayoría de los países de América Latina.

Las empresas transnacionales manufactureras de vehículos se establecieron para garantizar su participación en el mercado local de cada país, y con esto reducir el impacto del sistema arancelario restrictivo que afectaba sus importaciones. Una vez operando, enfrentaron una serie de problemas para importar autopartes del exterior, uno de estos fue denominado grado de integración nacional, su cálculo consideraba todos los componentes necesarios para la elaboración del bien final; este mecanismo fue determinante en la formación del sector, permitiendo definir la línea de acción del capital extranjero.

Al existir un mercado muy reducido, la industria de ensamble no pudo cubrir su demanda de autopartes en forma local, por lo que fue necesario recurrir a proveedores extranjeros; si consideramos que el manejo de altos volúmenes de producción constituye la pieza fundamental de la manufactura de vehículos, los altos costos de los insumos y del bien final surgieron desde el comienzo de esta rama productiva.

En un principio, el crecimiento del sector dependió en su totalidad de la IE, misma que ejerció grandes presiones al sistema económico, demandando siempre condiciones favorables para instalarse, siendo estas: ampliación permanente de la red carretera y vías de comunicación, control sindical, apoyos y estímulos fiscales, existencia de materias primas y en general, creación de infraestructura. Posteriormente, el capital nacional surgió como proveedor local, al asociarse en la mayoría de los casos con las empresas transnacionales, sin embargo, esta relación

también implicó dependencia y control mediante transferencia de tecnología, patentes y marcas.

Actualmente, el volumen de operación del sector automotriz y su crecimiento, lo ubican por arriba del promedio industrial, asimismo se le considerada como la segunda actividad en importancia después de la extracción y procesamiento de petróleo, contribuyendo con 2% del PIB nacional y 9% manufacturero.⁽¹⁾

Su lógica de comportamiento siempre refleja las condiciones de mercado que prevalecen en Estados Unidos, motivado por la cercanía que se tiene con este país y por el tipo de integración que mantienen las empresas transnacionales, tres ejemplos confirman esta característica:

1.- Cuando Estados Unidos internacionalizó su capital industrial, las empresas automotrices norteamericanas se instalaron en México aprovechando la nula existencia de esta actividad.

2.- Años después, la planta productiva necesitó reducir los costos de producción derivados de sus importaciones, por lo que surgió el desarrollo de las autopartes, apoyándose en el decreto presidencial de 1962; los proveedores fueron estimulados con el fin de garantizar el abastecimiento de componentes de forma local.

3.- Actualmente, cuando la competencia de las empresas alemanas y japonesas ingresa al país, la estrategia de estas empresas tiende a cambiar, dirigiéndose a optimizar el sector con el uso de producción a escala y acuerdos comerciales.

Cuando Ford Motor Company decidió invertir por primera vez en México en 1925, tomó en cuenta dos problemas: el primero de estos se relacionó con la sobre capacidad derivada de su alta productividad, el segundo surgió por la fuerte competencia que existía en el mercado norteamericano; asimismo el proteccionismo que imperaba en esa época aceleró su proyecto de expansión. Inicialmente controló el mercado local, estimulado por la política que apoyó el uso del automóvil mediante la creación de la comisión nacional de caminos; en ese mismo periodo las tarifas de importación de partes fueron reducidas.

El monopolio del mercado que ejerció este fabricante abarcó diez años, a finales de 1936, General Motors y Chrysler se instalaron; esta última, mediante un convenio de patente y marca con la empresa mexicana Automex. A principios de la década de los años cincuenta, otra sociedad nacional fue constituida con la

⁽¹⁾ Bajó 2.2% la venta local, las importaciones crecieron 353%, La Jornada, 21 Junio 1994, p.52

razón social Automotriz O'farril, incursionando con transferencia de tecnología alemana.⁽²⁾

EMPRESAS DEL COMPLEJO SECTORIAL AUTOMOTOR	
Iniciación de actividades de las empresas correspondientes a la etapa terminal	
NOMBRE	FECHA
1 Ford Motor Company S.A.	Julio 1925
2 Automotriz O'farril S.A.	Mayo 1935
3 General Motors de México S.A. C.V.	Octubre 1935
4 Fábricas Automex S.A.	Enero 1939
5 Automotriz de México S.A.	Septiembre 1941
6 Automotriz Lozano S.A.	Diciembre 1944
7 International Co of México S.A. C.V.	Diciembre 1944
8 Equipos Automotrices S.A.	Enero 1945
9 Armadora Mexicana S.A.	Junio 1945
10 Willis Mexicana S.A.	Mayo 1946
11 Automóviles Ingleses S.A.	Noviembre 1946
12 Diesel Nacional	Febrero 1951
13 Autos Packard S.A.	Mayo 1951
14 Studebaker Packard de México S.A.	Marzo 1953
15 Representaciones Delta S.A. C.V.	Junio 1953
16 Volkswagen Mexicana S.A.	Enero 1954
17 Planta Reo de México S.A.	Marzo 1955
18 Industria Automotriz S.A.	Noviembre 1958

Fuente: Jorge Orvañanos "Aspectos de la Demanda y Oferta Automotriz"
Tesis, ITAM, México, D.F., 1967. Gráfica 19

El efecto multiplicador en la economía fue generado inmediatamente, surgiendo empresas productoras de aceites y lubricantes, estas se sumaron a las de comercialización y servicio de automóviles ya existentes; en esos años 1% del empleo y 3% del valor de la producción industrial provinieron del sector. Al comenzar la segunda guerra mundial, International Harvester se instaló produciendo camiones, en 1945 cuatro empresas más con participación nacional se formaron. En los años cincuenta, 90% de la demanda local estuvo cubierta con producción nacional, diez años después el complejo automotor se formó con doce empresas y treinta marcas. (Gráfica 19)

La oferta de una gran diversidad de modelos impidió generar economías de escala, la proliferación de empresas en el periodo 1925-1960 resultó claramente desmedida en relación con el tamaño del mercado; la ayuda fiscal por parte del Estado y el bajo costo de la mano de obra fueron los principales factores que motivaron esta situación.⁽³⁾

⁽²⁾ El complejo automotor en México, Edgardo Lifschitz, ILET, 1979, p. 15. A pesar de que Ford inició la venta de sus modelos en 1920, su planta de ensamble la inauguró en 1932.

⁽³⁾ Idem p. 36.

El origen de la industria automotriz en México no se puede explicar bajo la misma lógica que se dio en los países desarrollados, en ellos existió un alto grado de competencia y hubo un proceso combinado de concentración de producción y centralización de capitales; en cambio el desarrollo del mercado de vehículos en nuestro país, registró un desarrollo prácticamente inverso, debido a que nació en condiciones de monopolio, evolucionando, con el ingreso de otras marcas, hacia formas de Oligopolio.

VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN EN MÉXICO (1950-1976)			
AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONES	TOTAL
1950	173,080	129,718	302,798
1960	483,101	319,549	802,650
1965	771,118	419,386	1,190,504
1970	1,233,824	558,044	1,791,868
1971	1,338,404	588,977	1,927,381
1972	1,520,144	628,495	2,148,639
1973	1,766,504	682,366	2,448,870
1974	2,053,241	770,018	2,823,259
1975	2,400,930	938,674	3,339,604
1976	2,580,426	1,040,688	3,621,114

FUENTE: AMIA, Boletín No. 144, Diciembre 1977. Gráfica 20

La última medida que dio forma a la rama productiva fue la sustitución de importaciones, motivando la creación de empleos mediante el efecto multiplicador en la inversión; sin embargo, a pesar del uso intensivo de la mano de obra en los procesos productivos, su participación en el total de la industria no fue significativa en los años sesenta. ⁽⁴⁾

Antes del decreto de integración nacional, existía escasa producción de componentes, alta diversificación y bajo porcentaje de contenido, esta condición afectó la productividad del sector; asimismo la política que dirigía el gobierno acentuaban su dependencia con el exterior. Esta posición estimuló ventajas en favor de las empresas transnacionales, ejemplo de esto fue la fijación de precios que facilitaba la obtención de ganancias extraordinarias, debido a que siempre permanecían por arriba de los internacionales, la política económica en ese tiempo, estimulaba la oferta y no el consumo.

La sustitución de importaciones se consolidó en 1970, año en que la integración nacional creció 42% con respecto a 1962, en los cinco años siguientes

⁽⁴⁾ Ídem p. 38, La industria automotriz ocupaba 5,700 obreros, en tanto que el conjunto del complejo ocupó 20,000 obreros.

el promedio de crecimiento fue de 12% anual, la producción de vehículos se mantuvo gracias al crecimiento sostenido que experimentó toda la economía, en consecuencia el volumen del parque automotor se incrementó llegando a 3.6 millones en 1976. (Gráfica 20) ⁽⁵⁾

A mediados de la década la oferta de vehículos se caracterizó por la diversidad de modelos y el diseño reducido de su tamaño, motivado porque el motor de ocho cilindros fue sustituido por el de seis y cuatro cilindros. Innovaciones como los controles eléctricos surgieron, y los componentes tendieron a reducirse, influido por el alza internacional de los precios del petróleo. La producción de vehículos se estancó con la crisis de 1976, el programa de "Alianza para el Progreso", creado por el gobierno, estimuló nuevamente el crecimiento; años después la industria había crecido 72% con respecto a este año, apoyadas con la inversión de cincuenta mil millones de pesos.

El nivel de empleo creció a 105 mil plazas en 1982, las exportaciones en este periodo superaron 100 mil millones de pesos, 20% fueron realizadas con autopartes. El efecto multiplicador se extendió hasta el sector de servicios, abarcando talleres mecánicos, distribuidoras de autopartes y agencias de automóviles; a nivel regional, surgieron polos de desarrollo en los estados de Puebla, Chihuahua, Coahuila, Guanajuato y Aguascalientes. ⁽⁶⁾

A finales de la década de los setenta se producía una diversidad de vehículos logrando 400 mil unidades vendidas; un nuevo impulso a la industria se dio con la producción de vehículos de carga, en esa época 80% de la mercancía distribuida en territorio nacional fue transportada por carretera y 20% utilizó el ferrocarril, debido a esto, la demanda de tractocamiones creció a cinco mil unidades anuales y el subsidio para la producción de este tipo de vehículos fue realizado con la devolución de 70% de los impuestos de fabricación. ⁽⁷⁾

La política económica de José López Portillo estimuló el mercado protegido, fortaleciendo a productores como Vehículos Automotores Mexicanos, Renault y Chrysler. El programa de gobierno permitió la ampliación de la capacidad instalada, las inversiones ascendieron a dos mil millones de pesos en 1978 y el empleo creció en más de 4.000 puestos de trabajo. ⁽⁸⁾

El programa de inversiones para el periodo 1979-1982 superó el monto de 37 mil millones de pesos, los proyectos fueron orientados al desarrollo de

⁽⁵⁾ AMIA, Boletín Informativo No. 136, Febrero de 1977, p.2.

⁽⁶⁾ AMIA, Boletín Informativo No. 169, Enero de 1980, p.1.

⁽⁷⁾ La Industria Automotriz, Revista Actualidad, Vol. 2 No. 6, Abril 1981, p.14.

⁽⁸⁾ Nuevas Inversiones de la Industria Terminal, AMIA, Boletín Informativo, No 144, Dic. 1977, p.1.

componentes, con la finalidad de ampliar las actividades dirigidas al comercio exterior mediante coinversiones entre empresas de autopartes y ensamble.⁽⁹⁾

El proyecto de Volkswagen destacó de los planes de expansión del sector, creando un complejo industrial en el estado de Puebla sobre una superficie de 52 mil metros cuadrados de superficie; la inversión inicial para maquinaria y equipo superó 6,100 millones de pesos, la primer etapa permitió fabricar 1,200 motores por día para abastecer la planta de Westmorland en Estados Unidos, adicionalmente se cubrió la demanda local de 400 motores diarios; la ampliación de su capacidad instalada permitió crear 1,600 puestos de trabajo en forma directa.⁽¹⁰⁾

Iniciando la década de los ochenta el sector participaba en la formación bruta de la producción en 6.6% a nivel nacional,⁽¹¹⁾ en esta época, el déficit de su balanza comercial se constituyó como un problema estructural al acumular 2,000 mdd en un año.⁽¹²⁾

La instalación de plantas en toda la república modificó la estructura productiva y laboral del sector, debido a que las ya existentes en la ciudad de México mostraban con el centralismo excesivo y el volumen de transacciones que realizaban, menor grado de eficiencia; adicionalmente la dimensión de los proyectos y la orientación su producción hacia el mercado norteamericano imposibilitaban su expansión en la capital. Las relaciones laborales se vieron afectadas surgiendo algunos conflictos, dado que los sindicatos instalados en la capital pretendieron controlar la organización sindical. En abril de 1980 los obreros de General Motors se declararon en huelga debido a que la empresa no cedió los contratos de la planta ubicada en Ramos Arizpe Coahuila.⁽¹³⁾

El decreto automotriz de Miguel de la Madrid Hurtado, introdujo el control de divisas con el presupuesto anual por empresa, asimismo la transformación de la planta productiva fue impulsada con la cancelación de los motores de ocho cilindros y la reducción de líneas de ensamble, gracias a estas acciones la producción anual de motores sobrepasó dos millones de unidades en 1982, 75% de este volumen fue exportado. Utilizando estas medidas, la industria pudo ingresar al sistema internacional de producción global, dando paso a la manufactura de múltiples componentes; en ese año el empleo se había incrementado 60% con 81 mil puestos de trabajo adicionales a los ya existentes.⁽¹⁴⁾ La inversión total pasó de

(9) Op. cita, AMIA, Boletín Informativo. No. 169.

(10) AMIA, Boletín informativo No. 171, Marzo 1980, p. 1.

(11) La Industria Automotriz, Revista Tiempo, 19 Octubre 1989, p 4-5.

(12) Bussiness Week, 30 Enero 1984, p 36.

(13) AMIA, Boletín Informativo No. 172, Abril 1980, p. 1.

(14) Op. Cita, Boletín AMIA No. 169, p. 1.

34 mil millones en 1977 a 158 mil millones en 1982, de este volumen, 63% correspondió a la industria terminal y el resto fueron autopartes; por lo que el empleo llegó a 130 mil puestos de trabajo en 1983.⁽¹⁵⁾

El sector recibió otro impulso ampliando el programa de sustitución de importaciones a las autopartes, su objetivo fue reducir el desequilibrio en la balanza de pagos del sector, debido a que representaba 58% del déficit comercial del país en 1981; la uniformidad de componentes y la expansión del mercado interno permitieron estimular el programa, por lo que se logró un porcentaje mayor de integración.⁽¹⁶⁾

El problema en la producción continuaba siendo la diversidad de modelos que se fabricaban en 1982, dado que el volumen que representaba cada uno de ellos era muy reducido; en 1977 las siete empresas productoras contaban con 15 líneas de ensamble que producían 36 modelos diferentes, en 1981 esta proporción se incrementó a 19 líneas y 47 modelos. La magnitud del problema se puede medir si se considera que las mismas empresas en países como Japón, Estados Unidos o Alemania, fabricaban de 100 mil a 150 mil unidades por línea, mientras que en México se producía de 13 mil a 7 mil unidades, países con tamaño similar a nuestra industria, como Brasil y Corea del Sur, fabricaban de 100 mil a 45 mil unidades por línea. Por este motivo la racionalización restringió las líneas y modelos, comenzando en 1984 con tres líneas y siete modelos, y terminando en 1987 con una línea y cinco modelos. El cambio permitió crear nuevas líneas que actuarían en un futuro con 50% de su volumen para el mercado de exportación.⁽¹⁷⁾

La adecuación de los volúmenes de producción en relación con las líneas de ensamble, permitió estructurar economías de escala, asimismo el financiamiento para esta industria continuó mediante el incremento de precios, por este motivo se mantuvieron entre 30% y 100% por arriba de los internacionales. Otra de las estrategias utilizadas se encaminó a mejorar el diseño de los productos, con la finalidad de comercializar modelos acordes con el rendimiento de combustible necesario para el mercado nacional.⁽¹⁸⁾

Podemos resumir en los siguientes puntos las medidas tomadas para introducir el nuevo modelo de operación del sector:

- 1.- Autosuficiencia de divisas.
- 2.- Eliminación de subsidios.

⁽¹⁵⁾ Programa de Racionalización de la Industria Automotriz, SECOFI, Dirección General de Comunicación Social, 1984, p. 4.

⁽¹⁶⁾ Idem, p. 5.

⁽¹⁷⁾ Idem, p. 10.

⁽¹⁸⁾ Idem, p. 12.

- 3.- Racionalización de líneas de producción.
- 4.- Incremento en el grado mínimo de integración.
- 5.- Control de precios.
- 6.- Eliminación de motores de ocho cilindros.
- 7.- Fabricación de motores diesel exclusivamente para empresas nacionales.

La medida que mas afectó a las empresas fue el control de divisas, por tal motivo el gobierno permitió incluir, la exportación de bienes no automotrices, Volkswagen aprovechó su terreno existente alrededor de su planta y cultivó aguacate para venderlo al exterior, adicionalmente exportó café a los mercados europeos; Nissan realizó algo similar al enviar a Japón 30 mdd en diversas mercancías, destacando la carne de caballo, garbanzo y miel.⁽¹⁹⁾

En relación con las autopartes para los vehículos ensamblados en el país, el gobierno exigió la integración de 60% en automóviles y 80% para camiones; a partir de 1984, 20% de la producción debería orientarse a elaborar modelos austeros, incrementándose 5% para el año siguiente. El periodo de crisis afectó el poder adquisitivo de la población, repercutiendo directamente en la industria automotriz, las ventas se redujeron 42%, y las exportaciones de motores no fueron suficientes para soportar el déficit del sector, algunas líneas como los tractores agrícolas se desplomaron 59%, caso contrario a la industria de ensamble fue la de autopartes, la cual incrementó 40% sus exportaciones.⁽²⁰⁾

La transformación del sector ocasionó fusiones y ventas de algunas empresas, Vehículos Automotores de México (VAM) fue comprada por Renault de México y Mexicana de Autobuses (MASA) se fusionó con DINA; por su parte Nissan inauguró su planta de motores y estampado en Aguascalientes, y Ford Motor hizo lo mismo en Chihuahua creando su planta de motores para exportación. La industria de autopartes creció al integrarse 270 empresas mas en este periodo, la economía dio muestras de recuperación repercutiendo directamente en la demanda de vehículos en 1984.

En ese año, la plataforma de exportación diseñada a principios de la década comenzó a dar frutos, International Harvester vendió su planta ubicada en Saltillo Coahuila al fabricante de tractores Jhon Deere, al comprar estas instalaciones, esta última, se vio posibilitada para exportar sus modelos al mercado estadounidense; de igual manera Chrysler y General Motors exportaron vehículos armados, por su parte Renault desplazó el "jeep CJ10" a Australia, DINA transfirió autobuses

⁽¹⁹⁾ De como las compañías automotrices en México consiguen divisas, Bussiness Week, 30 Enero 1984, p.36.

⁽²⁰⁾ AMIA, Boletín Informativo No.229, Enero de 1984, p.1-2. Volkswagen exportó a Nigeria 1,520 vehículos, Chrysler exportó su línea K a Puerto Rico con 1,893 vehículos.

integrales a Republica Dominicana y Nissan tuvo éxito con su modelo "Vanu" en América central y el Caribe. (20)

El programa de "Aliento y Crecimiento", y el ingreso de México al acuerdo general de aranceles (GATT), incrementaron la participación del sector en la industria nacional, representando 4.0% de total de la producción. Las exportaciones de motores alcanzaron 1.5 millones de unidades, volumen que permitió generar por primera vez un superávit de 960 mdd en la balanza comercial del sector. (21) Sin embargo, los beneficios surgidos de los mercados internacionales no fueron aprovechados por todas las empresas, Renault después de sufrir dos paros prolongados en su producción, decidió cerrar sus operaciones.

A diferencia del fabricante francés, Volkswagen decidió trasladar las operaciones que mantenía en Estados Unidos a Brasil y México. Este hecho permitió 264 mdd en inversiones en su planta de Puebla en 1988, la línea de montajes fue ampliada elevando su producción a 250 mil unidades anuales. Asimismo, el grupo anunció planes de expansión por 250 mdd en inversiones para el período 1989-1993 y General Motors inició un proyecto con un monto superior a 50 mdd para ampliar la capacidad de su planta en Kansas City, logrando incrementar sus exportaciones a 120 mil motores anuales. (22)

SEMA estableció una alianza con la empresa estadounidense Ford para vender 25% de sus acciones corporativas. Esta operación se complementó con 20% de las acciones en poder de Chrysler. A cambio, General Motors también tuvo que pagar un monto que ascendió a más de 100 mdd. Estas operaciones corporativas surgen como resultado de la inversión de la empresa japonesa, ya que en 1988 volvió de estar fuera de México en su planta de origen, Ford, después de Volkswagen. (23)

Una de las ventajas económicas que se puede observar desde la perspectiva externa de México y la industria automotriz es la reducción de aranceles. Asimismo, la industria automotriz mexicana en la actualidad ha logrado la más rápida reducción arancelaria desde la guerra mundial. Cabe señalar que la medida en la actualidad de cada país, que muestra un nivel de desarrollo de la industria de exportación, es el resultado de un proceso de apertura de mercados, especialmente en el caso de México.

(20) Véase el informe "Industria Automotriz Mexicana en 1988" publicado por el Centro de Estudios Económicos de la Secretaría de Economía.
(21) Véase el informe "Industria Automotriz Mexicana en 1988" publicado por el Centro de Estudios Económicos de la Secretaría de Economía.
(22) Véase el informe "Industria Automotriz Mexicana en 1988" publicado por el Centro de Estudios Económicos de la Secretaría de Economía.
(23) Véase el informe "Industria Automotriz Mexicana en 1988" publicado por el Centro de Estudios Económicos de la Secretaría de Economía.

integrales a República Dominicana y Nissan tuvo éxito con su modelo "Tsuru" en América central y el Caribe. (21)

El programa de "Aliento y Crecimiento", y el ingreso de México al acuerdo general de aranceles (GATT), incrementaron la participación del sector en la industria nacional, representando 4.3% de total de la producción. Las exportaciones de motores alcanzaron 1.5 millones de unidades, volumen que permitió generar por primera vez un superávit de 900 mdd en la balanza comercial del sector.(22) Sin embargo, los beneficios surgidos de los mercados internacionales no fueron aprovechados por todas las empresas, Renault después de sufrir dos paros prolongados en su producción, decidió cerrar sus operaciones.

A diferencia del fabricante francés, Volkswagen decidió trasladar las operaciones que mantenía en Estados Unidos a Brasil y México, este hecho generó 264 mdd en inversiones en su planta de Puebla en 1988; la línea de motores fue ampliada elevando su producción a 500 mil motores anuales. Asimismo, Chrysler anunció planes de expansión por 500 mdd en inversión para el periodo 1987-1991 y General Motors inició un proyecto con un monto superior a 50 mdd, para ampliar la capacidad de su planta en Ramos Arizpe, logrando incrementar sus exportaciones a 120 mil motores anuales.(23)

DINA estableció una alianza con la empresa norteamericana Navy Star al vender 5% de sus acciones corporativas, esta operación se complementó con 8% de las acciones en poder de Chrysler, la medida permitió recaudar fondos para pagar su deuda que ascendía a más de 400 mdd. Varios conflictos laborales surgieron como resultado de la introducción de nuevos procesos productivos en 1988, reflejo de estos fueron las huelgas en las plantas de Nissan, Ford Motors Co. y Volkswagen.(24)

Uno de los cambios realizados durante ese periodo, se realizó entre la Dirección General de Aduanas y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, consistente en la introducción del sistema de auto control aduanal, conocido como depósito industrial, mismo que se realiza en la actualidad en cada planta, este acuerdo eliminó la participación de la Secretaría de Comercio en los trámites de importación y exportación de productos comercializados en el país.(25)

(21) La Industria Automotriz Terminal en 1984, AMIA, Boletín Informativo No. 229, p. 1-2.

(22) Automóviles, Revista Tiempo, 19 Octubre 1989, p.4-5.

(23) AMIA, Boletín Informativo No. 253, Enero 1987, p. 1.

(24) AMIA, Boletín Informativo No. 265, Enero 1988, p. 1.

(25) AMIA, Boletín Informativo No. 268, Abril 1988, p.1 Este proyecto consideraba simplificar procesos administrativos únicamente para las empresas altamente exportadoras.

La producción de automóviles registró un decremento de 31% en relación con su participación en el PNB, la contracción que sufrió el sector se debió a la recesión que se presentó en la década de los ochenta, por lo que las treinta plantas productoras de vehículos y los 44 mil empleos que generaba el sector, se vieron afectados.⁽²⁶⁾

El decreto del auto popular creado por el gobierno y la empresa alemana Volkswagen en 1989, redujo 20% el valor del modelo sedan y estimuló la demanda de estos vehículos. El acuerdo generó desequilibrios en el mercado, los precios de los vehículos usados cayeron 20% y el resto de los fabricantes mostraron su desacuerdo con este proyecto, argumentando la pérdida de ventas, para reducir este conflicto se permitió por primera vez la importación de vehículos armados provenientes del exterior. Los altos precios existentes en el mercado interno y las tarifas aduaneras asignadas a los automóviles importados, propiciaron el alza de precios, por este motivo no resultó atractivo la compra de automóviles provenientes del exterior; a pesar de esto, la importación de autobuses de carga, tractocamiones y camiones pesados tuvo éxito en 1993.⁽²⁷⁾

Una vez concluido el proyecto de expansión, la dinámica de producción no pudo limitarse a satisfacer el mercado interno, por lo que fueron impulsadas las exportaciones y se liberaron las importaciones, estas últimas, con el fin de incrementar la poca diversidad de modelos fabricados en México; un conjunto de proyectos surgió en todo el sector, con la finalidad de ampliar la capacidad instalada y sostener el crecimiento anual de 12%.⁽²⁸⁾

La renovación del parque vehicular público y la reducción de precios, estimularon la producción en 1991, logrando 989 mil unidades, lo que significó un volumen 21% mayor al realizado un año antes, ocupando 95 % de la capacidad instalada.⁽²⁹⁾ En ese mismo año se alcanzó un superávit en la balanza comercial del sector, al exportar 4,218 mdd e importar 3,600 mdd; 51% de las ventas internas fueron equivalentes al volumen desplazado en el comercio exterior, adicionalmente se enviaron un millón de motores y una gran diversidad de autopartes y accesorios; el mercado creció 23% logrando por tercer año consecutivo un margen superior al promedio industrial.⁽³⁰⁾

En este mismo año, Nissan anunció una inversión por 1,000 mdd para desarrollar proveedores y ⁽³¹⁾ por su parte Mercedes Benz, empresa alemana que

(26) La Industria Automotriz en México, Revista Tiempo, 19 Octubre 1989, p. 4-5.

(27) Ídem.

(28) Balance de la Industria Automotriz en 1990, AMIA, Boletín Informativo No. 301, Enero de 1991, p. 1.

(29) Fuerte Recuperación Automotriz, Excélsior, 25 Mayo 1992, p. 1-5.

(30) Un ojo al espejo retrovisor, Expansión, Octubre 1991, p. 54-55.

(31) Ídem, TLC La próxima salida, p.49.

incorporó en sus operaciones internacionales a México en la década de los ochenta, invirtió 116 mdd, ampliando su capacidad productiva en la línea de vehículos que comercializan, fabricando un tipo de camión ligero, instalando un tren de pintura, y construyendo un centro de capacitación, en un futuro espera realizar la venta y producción de automóviles deportivos y de lujo.⁽³²⁾ En 1992 se anunciaron inversiones en el sector por 830 mdd con el objetivo de ampliar la planta productiva y fortalecer la cadena de abastecimiento con la industria de autopartes.⁽³³⁾

El sector automotriz invirtió durante el periodo 1989-1994 mas de 10,500 mdd, monto que generó directa e indirectamente 210 mil empleos, en ese mismo año se presentaron proyectos por 2,400 mdd, estimando crear 18 mil empleos directos adicionales. Por empresa, Chrysler invirtió 1,280 mdd, General Motors 850 mdd, Nissan 1,250 mdd, Volkswagen 900 mdd y Ford Motor 1,270 mdd; por su parte al industria de autopartes invirtió en el mismo periodo 4,500 mdd, consolidando 110,000 empleos ya existentes; asimismo la industria maquiladora de componentes y accesorios incrementó 50% su nivel de empleo, consolidando sus crecimiento iniciado en la década anterior.⁽³⁴⁾

Honda Motors destaca en los nuevos proyectos de inversión, pretende incursionar en el segmento de vehículos compactos, su decisión estuvo influenciada por la firma del ALC, por lo que espera producir a bajos costos y aprovechar los mercados de Canadá y Estados Unidos. La compañía japonesa se estableció en Guadalajara en 1988, lugar donde fabrica anualmente 20 mil motocicletas, recientemente incursionó en la industria de autopartes al producir componentes para el mercado local.⁽³⁵⁾

A pesar de que los gastos financieros, costos de logística e infraestructura de comunicación son mas elevados en nuestro país que en los demás de la región, resulta atractivo invertir en México, debido a que existe la posibilidad de utilizar la base instalada de autopartes y desarrollar una fuerza laboral de bajos salarios, estos factores propician mayores beneficios económicos para la IE.

Las tres empresas norteamericanas que operan en el país tienden a diversificar su inversión con el fin de mejorar su sistema de distribución, al ver la posibilidad de utilizar capital privado en ferrocarriles nacionales, han comenzado a crear infraestructura, con el objetivo de adecuar sus instalaciones al uso de este tipo de transporte, lo que generará beneficios en sus exportaciones de vehículos

(32) Fuerte recuperación automotriz, Excélsior, 21 mayo 1992, p.1-5.

(33) La Industria Automotriz Terminal en 1993, AMIA, Boletín Informativo No. 325, Enero 1993, p.1.

(34) Invertirá este año 2,400 mdd la Industria Automotriz, La Jornada, 4 de Abril de 1994, p. 1-22.

(35) Honda fabricará vehículos en México, Excélsior, 24 de Febrero 1994, p.3.

armados en las ciudades de Cuautitlán, Ramos Arizpe y Silao; la empresa estatal proyecta crear 18 terminales de carga con rampas automotrices, las que comenzarán a funcionar a finales de 1994.⁽³⁶⁾

TASA DE CRECIMIENTO DE LAS PRINCIPALES RAMAS DE LA INDUSTRIA CON INVERSIÓN EXTRANJERA				
RAMA	1989	1990	1991	PROM.
TOTAL DE LA INDUSTRIA	7.2	5.8	4.3	5.8
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	18.7	18.5	22.7	20.0
PRODUCTOS LÁCTEOS	8.5	11.3	12.5	10.8
INDUSTRIA DE BEBIDAS	15.8	7.0	3.8	9.5
EQUIPO Y ACCESORIOS ELÉCTRICOS	9.3	8.1	10.5	9.3
CONSERVAS ALIMENTICIAS	14.6	7.5	3.5	8.5
PRODUCTOS QUÍMICOS	13.4	6.5	5.1	8.3
RADIO, T.V. Y USO MEDICO	12.8	11.4	0.8	8.3
TOTAL DE SERVICIOS	2.4	3.3	4.1	3.3
COMUNICACIÓN	19.9	15.1	15.8	14.9
RESTAURANTES Y BARES	12.1	9.9	8.4	10.1
TRANSPORTE DE AGUA	11.3	(12.4)	20.6	6.5
HOTELES	3.9	6.9	6.4	5.7
SERVICIOS PROFESIONALES	2.6	3.7	7.5	4.6
BANCA Y CRÉDITO	1.7	5.1	6.4	3.3

Fuente: Elaborado por la DGIE con datos del INEGI
Expansión Marzo 2 1994

Gráfico 21

En la década de los setenta el patrón de crecimiento del sector se dirigió a satisfacer la demanda local, representada por un mercado cautivo y una economía proteccionista. Si se considera que la rentabilidad de la producción de vehículos se relaciona con la producción a escala, el desempeño de las empresas en ese periodo fue deficiente, debido a que las cadenas productivas y la oferta no podían soportar ese nivel de operación.

En la década de los ochenta surgió el cambio estructural mediante la corrección del sistema de producción utilizando nuevas inversiones, lo que permitió crear un crecimiento sostenido en el sector y regular los volúmenes manufacturados, utilizando el incremento o decremento de las exportaciones, creando así las condiciones para que la producción de alto volumen surgiera. El financiamiento generado por las ventas del comercio exterior y el modelo de desarrollo liberal, permitieron que se expandiera el sector; la década de los noventa se inició con un periodo de inversiones en proyectos destinados a ampliar

⁽³⁶⁾ Ford, Chrysler y GM invertirán en Ferrocarriles adecuando las redes para sus exportaciones. La Jornada, 4 Marzo 1994, p.50.

la planta productiva, por lo que el modelo de apertura comercial se consolidará en un futuro cercano.

b) Su importancia en la economía.

Al igual que el actual patrón productivo internacional, la industria automotriz nacional a tenido que ajustar su operación utilizando los beneficios de la producción regional y los sistemas avanzados de manufactura. El ALC creó grandes perspectivas de crecimiento, la cercanía de México con el mercado mas grande del mundo, su ubicación geográfica, la industria de autopartes y la fuerza laboral; han hecho del sector una actividad estratégica para la economía mundial. Las plantas productivas instaladas en el territorio consolidaron los polos de desarrollo surgidos en la década anterior, ciudades ubicadas en los estados de Aguascalientes, Puebla, Sonora, Chihuahua, Guanajuato y Coahuila se beneficiaron.

La industria automotriz ha sido la rama más dinámica de los últimos años, en la década pasada creció a un ritmo promedio de 10% anual, fue el sector de IE con mayor desarrollo en 1991, logrando un crecimiento de 20%.⁽³⁷⁾ (Gráfica 21) Participa con 2.3% del PIB nacional y 13% manufacturero, es la actividad que genera mas divisas, de las diez principales empresas del país, cinco son automotrices; debido a esto, después del sector comunicaciones y extractivo, se consolida actualmente como la actividad mas importante en la industria. Por este motivo, es utilizado en muchas ocasiones como el termómetro que mide la situación económica del país.⁽³⁸⁾ (Gráfica 22)

VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN POR SEGMENTO 1980-1987 (MILLONES)								
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
AUTOMÓVILES	4.2	4.7	4.9	4.8	5.0	5.2	5.2	5.4
CAMIONES	1.4	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3
AUTOBUSES (miles)	83.8	79.0	97.0	79.1	69.4	78.2	83.3	84.5
HAB X VEHÍCULOS	12	11	10	11	10	10	11	10

Fuente: La Industria Automotriz en Cifras 1980-1987, p.7-38 Gráfica 23

En la actualidad la industria de ensamble de automóviles, esta formada por 31 plantas con capacidad para fabricar un millón de unidades anuales y 2.1 millones de motores; por su parte, las empresas de tractocamiones y autobuses cuentan con doce plantas.⁽³⁹⁾

⁽³⁷⁾ Ver Gráfica: "Tasa de Crecimiento de las principales ramas de la industria con inversión extranjera".

⁽³⁸⁾ Estructura del PIB de la industria manufacturera en 1991, Excélsior, 29 Junio 1992, p.1-17.

⁽³⁹⁾ La Industria automotriz en México, Mundo Ejecutivo p. 30.

En lo relativo al parque vehicular, este se estimó en nueve millones de unidades en 1991, de los cuales 4.3 millones fueron automóviles, cifra que representó un crecimiento de 100% con relación a 1981 (Gráfica 23); adicionalmente se tenían registrados 52 mil tractocamiones y 25 mil autobuses integrales.

El crecimiento de esta actividad en los últimos diez años ha sido de 55%, por este motivo, el nivel de empleo a crecido hasta abarcar 400 mil puestos de trabajo, 60 mil en la etapa terminal, 140 mil en autopartes, 120 mil en maquiladoras y 80 mil en distribución y comercialización.⁽⁴⁰⁾ (Gráfica 24)

Asimismo, el sector juega un papel muy importante en los ingresos tributarios del gobierno, aportando 7% del total de los impuestos recaudados por concepto de producción y servicios en 1992.⁽⁴¹⁾ El descenso en la demanda de 1993, implicó una reducción en los ingresos del gobierno por 250 mdd, afectado por el pago de IVA y por concepto de vehículos nuevos.⁽⁴²⁾

En la formación del consumo, genera un efecto multiplicador en la producción de llantas, en la red carretera, transporte y gasolina; rubros que han crecido considerablemente en la última década, (Gráfica 25) por citar un ejemplo, las ventas de combustible utilizado para los vehículos automotores se duplicó en diez años, al pasar de 13,603 millones de litros en 1981, a 28 mil millones en 1992. (Gráfica 26)

La política económica orientada a impulsar la industria automotriz, y la estrategia de expansión de las empresas transnacionales, coincidieron en la década pasada, transformando el desequilibrio en la balanza de pagos; actualmente cuenta con superávit sin incluir autopartes, de considerarlas, esta tiende a ser deficitaria.⁽⁴³⁾ El nuevo modelo de producción diversifica la oferta de vehículos ensamblados con bajos niveles de integración, hasta una con mayores criterios de selectividad dirigiéndola al mercado estadounidense, manteniendo un equilibrio estricto en el presupuesto de divisas, el principal instrumento utilizado para este fin fue el decreto de racionalización de la industria en 1983.

Esta tendencia se fortaleció debido al cambio en la demanda norteamericana orientada a la adquisición de modelos compactos a bajos costos; la creación de plantas utilizadas como plataformas de exportación dirigidas al mercado exterior,

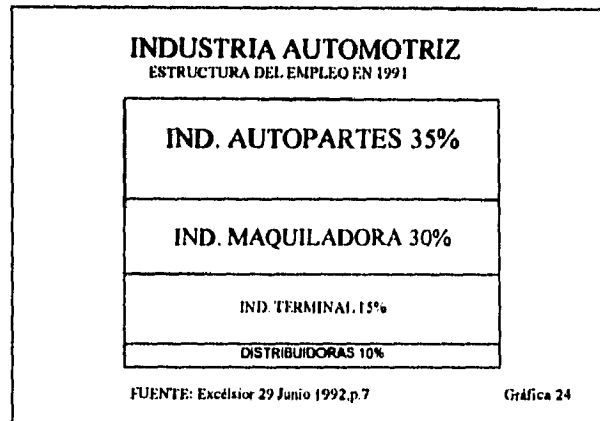
(40) Ídem.

(41) Ingresos Gubernamentales, Excelsior, 23 Julio 1993, p.6. Entre Enero y Mayo de 1993 los ingresos tributarios fueron de 546,700 millones de nuevos pesos.

(42) Trasfondo de los despidos de Ford Motors Co., La Jornada, 29 julio 1993, p.7

(43) La Industria Automotriz en México y el Mundo, Rosaiba Carrasco Licea, La Jornada, 6 Enero 1992, p. 29.

especialmente para los motores de seis y cuatro cilindros, y el derrumbe del mercado interno mexicano impulsó aún mas este modelo.



La etapa de inversiones tendiente a crear esta estructura productiva fue iniciada en 1979 con los proyectos de General Motors y Chrysler en la ciudad de Ramos Arizpe, Coahuila; a estos se sumaron Ford Motor en Chihuahua, Nissan en Aguascalientes y Volkswagen en Puebla. En 1981 Chrysler comenzó a enviar a Estados Unidos motores para utilizarse en línea de modelos "K", en forma paralela la reestructuración corporativa mundial de esta compañía estuvo en marcha. En 1984 Ford Motor anunció un proyecto para establecer una de las plantas mas modernas en la ciudad de Hermosillo, constituyendo hasta la fecha el último de los grandes proyectos de la industria terminal.

La manufactura de alto volumen y especialización, se inició con la conversión industrial de las plantas ya existentes, logrando crear nuevos procesos productivos; la globalización, la internacionalización de productos, el incremento de la competitividad y el uso de tecnología de punta, fueron las directrices del cambio en el sector.

Adicionalmente, algunos sucesos del mercado impulsaron el nivel de producción, en el caso de camiones y tractocamiones, la recuperación se debió al crecimiento en la industria de la construcción y el comercio; el crecimiento de la oferta se vio apoyada por la estabilidad en el tipo de cambio, la reducción de las tasas de interés y el bajo costo de la mano de obra; entre 1987 y 1991 el índice

nacional de precios al consumidor se incremento 150%, mientras que los precios de los insumos en la industria automotriz únicamente crecieron 50%. ⁽⁴⁴⁾(Gráfica 27)

El elemento fundamental que sirvió para la consolidación del sistema de manufactura fue la exportación, en 1977 se enviaron al exterior 11,700 unidades, siete años después se incrementó a 33,600; el volumen de 276,800 unidades se logró en 1991, en siete años las exportaciones crecieron 31%, significando mayores ingresos para las empresas, pasando de 487 mdd a 3,277 mdd; en un lapso de cinco años, la industria automotriz se convirtió en el segundo sector en importancia al manejar la quinta parte de las manufacturas nacionales. El producto que mas se desarrolló fue el motor de combustión interna, las plantas mantuvieron la capacidad de producir para el comercio exterior 2.5 millones de unidades al año, cifra equivalente a 25% del mercado norteamericano. ⁽⁴⁵⁾

La tendencia del sector se orienta a manejar altos niveles de calidad y eficiencia con modelos no sofisticados, como es el caso de los compactos, Volkswagen y Nissan han venido controlando 50% de este mercado; sin embargo, en los próximos años las "tres grandes" incursionarán en este segmento, General Motors destinará 30% de su capacidad para lograr este objetivo. ⁽⁴⁶⁾

**CONSUMO NACIONAL DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS RELATIVOS
A LA INDUSTRIA DE AUTOMÓVILES (1980-1987)**

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Llantas (mill de pzas)	8,727	8,256	9,322	8,676	9,756	10,382	9,330	10,342
Cauchina (mill de kg)	13,603	15,731	17,757	20,875	20,746	19,112	18,001	19,062
Diesel (mil de lit)	8,215	8,893	9,160	8,642	8,917	8,945	9,068	8,856
Transporte (mill de lit)	18,316	21,481	21,677	19,338	18,970	18,634	19,132	20,027
Carreteras (mill km)	211.2	213.3	213.5	214.4	221	224.2	230.9	233.3

FUENTE: La Industria Automotriz en Cifras 1980-1987 AMIA, P.7-38.

Gráfica 25

La industria automotriz mantuvo un crecimiento sostenido en la década pasada, en 1978 el valor de la producción de automóviles y camiones fue de 2,044 mdd, nueve años después el nivel se incrementó 53% hasta llegar a 3,133 mdd; en el caso de los fabricantes de tractocamiones y autobuses integrales su crecimiento fue de 500%, pasando de 161 mdd a 834 mdd; el sector representó 10% de la

⁽⁴⁴⁾ Diagnostico de la Industria Automotriz, La Jornada Laboral, Fundación Friederich Ebert, Arturo Arcaaga, Jorge Carrillo y Jordi Michelli, 31 de Julio 1991, p.4.

⁽⁴⁵⁾ La Industria Automotriz en México, Excelsior, Suplemento Especial, 19 de Noviembre 1991.

⁽⁴⁶⁾ La Industria Automotriz de México en Cifras, AMIA, Edición 1988, p.17.

producción bruta de la industria manufacturera y 3% del total nacional, en 1991 su participación ascendió a 13% y 4% respectivamente.⁽⁴⁷⁾

La inversión en activos totales del sector pasó de 1,616 mdd en 1978 a 3,983 en 1987, logrando un incremento de 100%; por su parte, los fabricante de autobuses integrales y tractocamiones pasaron de 168 mdd a 550 mdd en igual periodo. En lo relativo a las compras, la producción de automóviles demandó 59% de sus insumos a proveedores nacionales, es decir 1,252 mdd en 1987, los tractocamiones y autobuses integrales realizaron compras por 53 mdd, equivalente a 88% de integración; el consumo intermedio de la rama se incrementó 5% en el mismo periodo, logrando una participación de 11% en el PIB de la industria.⁽⁴⁸⁾

CONSUMO DE GASOLINA 1980-1992		
AÑO	MILLONES DE Litros	Variación %
1980	13,603	0.0%
1981	15,731	13.5%
1982	17,757	11.4%
1983	20,575	13.7%
1984	20,746	0.8%
1985	19,112	-8.5%
1986	18,001	-6.2%
1987	19,062	5.6%
1988	20,866	8.6%
1989	23,380	10.8%
1990	25,701	9.0%
1991	27,710	7.3%
1992	28,005	1.1%
TOTAL	270,249	

FUENTE: La Industria Automotriz en México INEGI 1993, p.92 Gráfica 26

En 1978 la industria terminal dio empleo a 42 mil trabajadores, de los cuales 71% fueron obreros, en 1987 la ocupación creció 18% llegando a 50 mil, la mejora en la productividad se refleja relacionando las unidades producidas por el número de personal contratado, pasando de 9.89 a 7.97; el valor de la producción por persona ocupada pasó de 52 mil dólares a 77 mil dólares, es decir 47% de incremento. El total de la industria automotriz dio empleo en 1987 a 146 mil trabajadores, representando 6% del ramo manufacturero y 0.6 % del total nacional, tres años después el personal ocupado creció 29%, por lo que la proporción con la industria creció 1.5 % y con el total nacional 0.2%.⁽⁴⁹⁾

(47) La Industria Automotriz en México, INEGI, Edición 1993, p.5-11.

(48) Op. cita La Industria Automotriz en cifras p. 172-175.

(49) Op. cita p. 176.

Las remuneraciones pagadas en la industria de ensamble en 1987, contando sueldos, salarios y prestaciones, sumaron 293 millones de dólares, el ingreso medio por hombre ocupado fue de 5,795 dólares; representando 9% en relación con la industria manufacturera y 2% con el total nacional, tres años después ascendió a 12% y 3% respectivamente. El ingreso global de la industria automotriz terminal fue de 2,574 mdd, 81% fueron generados por la venta de vehículos, 5% por refacciones y 10% por exportaciones en 1978; el ingreso se duplicó a 5,041 mdd, representando las exportaciones 57% del total del ingreso, 4% las refacciones y 37% por vehículos vendidos en 1987.⁽⁵⁰⁾ (ver ANEXO XII)

ÍNDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1987-1992) VARIACIÓN ANUAL %						
	1987	1988	1989	1990	1991	1992
ÍNDICE GENERAL	131.8	114.2	20.1	26.7	22.7	15.5
REFACCIONES	162.7	99.5	2.1	10.5	14.1	10.1
VEHÍCULOS	163.1	97.9	1.8	10.1	12.7	8.8
AUTOPARTES	161.5	117.7	4.6	16.6	29.7	22.1
EQUIPO Y MATERIAL	133.1	125.5	7.2	7.1	9.8	5.4

Fuente: DANNICO Índice de Precios (Varios Años) Gráfica 27

LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA EN MÉXICO

a) Antecedentes

La producción de vehículos en México surgió como resultado de la expansión de las empresas norteamericanas que al enfrentarse a la política proteccionista que imperaba en nuestro país y al saturar su mercado local decidieron invertir en 1920. En los siguientes años el funcionamiento de la industria se basó en la importación de componentes para ensamblar automóviles y la compra de unidades ya armadas; la producción registró una elevada tasa de crecimiento equivalente a 11% en 1950, esto se debió a la fuerte demanda que había estado reprimida desde la segunda guerra mundial y por el desarrollo económico alcanzado en el país.⁽⁵¹⁾

En 1958 se fabricaron 40 mil unidades, adicionalmente 21 mil automóviles fueron importados para apoyar la capacidad de las plantas y cubrir la demanda, en esta época no existía una estructura productiva que diera soporte a la oferta de vehículos; el incremento desmedido de las empresas en relación con el tamaño del mercado, provocó que la actividad manufacturera en las plantas fuera a baja escala, la lentitud de las líneas de ensamble y los continuos paros técnicos generaron altos costos.

⁽⁵⁰⁾ Op. cita, La Industria Automotriz en México, P.6.

⁽⁵¹⁾ Op. cita, Edgardo Lifschitz, p.20.

El poco interés que tenían las empresas para desarrollar la industria, se mostró en el hecho de que sus establecimientos fueron utilizados como un medio para brincar la barrera arancelaria de los productos terminados; la industria terminal dio ocupación a 5,700 obreros en 1960, es decir que en promedio, un obrero podría fabricar siete unidades al año; aunado a esta situación, la gran diversidad de modelos y el bajo porcentaje de integración impidió la demanda agregada para sectores como autopartes y accesorios.⁽⁵²⁾

Diez años después, los resultados favorables de la política de sustitución de importaciones se reflejaron directamente en el nivel de producción, logrando 187 mil unidades anuales, volumen que cubrió 84% del mercado interno; sin embargo al iniciar la década de los setenta, las cadenas productivas se habían convertido en un engranaje muy complejo, debido a que la diversidad de modelos continuaba en aumento y los malos procesos realizados en las plantas propiciaban que las líneas de ensamble no se especializaran, en esa época se producían bajo el mismo sistema y utilizando el mismo centro de trabajo, desde tractores completos hasta motores.

El sector basaba todos sus recursos en la elaboración de automóviles familiares y deportivos, este hecho mostraba los pocos beneficios financieros que otorgaba la planta industrial, debido a que en la mayoría de los países el ensamble de camiones ha sido la actividad más rentable; en esos años, 70% de las unidades producidas fueron automóviles y 27% camiones de carga, los autobuses integrales participaron con 2%. La industria automotriz creció en los siguientes años a un ritmo de 12% anual, debido a esto el parque automotor llegó a 3.5 millones de unidades en 1975; en ese mismo año la producción alcanzó 345 mil unidades, 30% del total fueron camiones.⁽⁵³⁾

Iniciando la década de los ochenta, la recesión económica que existía en nuestro país propició la reducción del volumen producido, logrando 285 mil unidades anuales; en 1985 se dio un repunte al producir 458 mil unidades, sin embargo, en los siguientes años un periodo más de contracción afectó al sector generando la caída de 14% del mercado; a partir de ese momento y hasta 1993, año en que se rompió la barrera del millón de unidades, la producción se incrementó en forma sostenida. La participación de camiones, tractocamiones y autobuses integrales también aumentó, ocupando 30% del total de la producción para este mercado, su nivel más alto fue alcanzado en 1992.⁽⁵⁴⁾

En la actualidad la industria de ensamble de vehículos depende en su totalidad de la IE; para la producción de automóviles y camiones intervienen tres

(52) Ídem p.25

(53) AMIA, Boletín Informativo No.325, Enero 1993, p. 30.

(54) Ídem.

empresas de inversión norteamericana, una japonesa, dos alemanas, una de capital mixto y dos nacionales. La de tractocamiones depende de capital nacional apoyándose en tres empresas, adicionalmente existe una de capital mixto con inversiones norteamericanas y una con participación alemana, los autobuses integrales son en su totalidad de capital nacional, distribuido en tres empresas. A continuación se analizan las más importantes, destacando sus antecedentes históricos y la forma en que estuvieron operando en la década anterior.

b) Chrysler de México

Inició sus operaciones en 1938 con un capital social de tres millones de pesos, su producción inicial fue de cincuenta unidades mensuales empleando a setenta obreros, la instalación de la planta inanufacturera permitió que tres proveedores nacionales se beneficiaran mediante el flujo anual de 2.7 millones de pesos en compras de autopartes. En 1964 inauguró un complejo industrial en la ciudad de Toluca, diez años después se consolidó como la única empresa fabricante de condensadores. En 1979 estableció su plataforma de exportación en la ciudad de Ramos Arizpe, invirtiendo en una planta con capacidad para producir 270 mil motores anuales, 80% de este volumen se dirige actualmente al comercio exterior.⁽⁵⁵⁾

El proyecto se formó en dos etapas, en la primera de ellas se instalaron la líneas de producción de motores de cuatro cilindros, en la siguiente se ensamblaron automóviles de tracción delantera; la capacidad planeada garantizaría en un futuro producir más de 400 mil motores anuales, la inversión total del proyecto llegó a 6,400 millones de pesos.⁽⁵⁶⁾ Adicionalmente fueron creados 800 empleos que devengaban pagos anuales en sueldos y salarios por 500 millones de pesos; las compras anuales ascendieron a 2,500 millones de pesos, asegurando con este monto 85% de integración en motores, el éxito de esta operación se logró en poco tiempo, en los primeros años el volumen de exportaciones fue equivalente a 3,600 mdd.⁽⁵⁷⁾

Chrysler opera con dos almacenes desde 1982, en estos se realizan actividades de logística y distribución, lo que significa dar empleo a 1,500 trabajadores; distribuye sus vehículos por conducto de una red de concesionarios instalados en 140 establecimientos a lo largo del país. En la década pasada ganó una posición importante en el mercado local con la innovación de automóviles de cuatro cilindros.⁽⁵⁸⁾ Un problema de liquidez impidió ampliar sus operaciones

⁽⁵⁵⁾ AMIA, Boletín Informativo No. 191, Noviembre 1981, p.1.

⁽⁵⁶⁾ AMIA, Boletín informativo No. 185 Mayo. 1981, p.1.

⁽⁵⁷⁾ Ídem.

⁽⁵⁸⁾ Op. cita. AMIA, Boletín No. 191.

internacionales en 1984, en ese año su déficit alcanzó 500 mdd, esta cifra significó una drástica caída, si consideramos que un año anterior había obtenido un superávit de 60 mdd gracias a sus exportaciones a Medio Oriente, región que le permitió incrementar las ventas al exterior en 430 mdd.⁽⁵⁹⁾

Actualmente cuenta con tres plantas de ensamble, una de ellas está instalada en el Distrito Federal dedicada a la producción de camiones y almacenamiento de refacciones, una de ensamble de vehículos se localiza en la ciudad de Toluca orientada a satisfacer la demanda de motores, condensadores y transmisiones automáticas, y otra en Coahuila, dedicada a la fabricación de motores de cuatro cilindros; adicionalmente opera con cinco maquiladoras de autopartes, todas ellas vinculadas a la etapa terminal bajo el sistema de "Justo a Tiempo".⁽⁶⁰⁾

En la década anterior contó con capacidad para fabricar 74 mil camiones, 120 mil automóviles, 800 mil condensadores, 60 mil transmisiones y 270 mil motores de cuatro cilindros. En 1993 fabricó seis modelos de automóviles y ocho de camiones; en total fueron más de 90 mil unidades producidas, lo que significó una reducción de 32% con respecto a 1992, año en que alcanzó 132 mil vehículos manufacturados, equivalente a 400 mdd; el personal ocupado asciende a 10,000 empleados, 70% son obreros.⁽⁶¹⁾

Posterior a su alianza internacional con empresas japonesas, viene realizando inversiones para crear centros de investigación y desarrollo en áreas de diseño e ingeniería de automóviles, reduciendo a dos años el ciclo de renovación de productos en el mercado, la última innovación introducida fue la bolsa de aire que se activa al impacto del vehículo con otro objeto.⁽⁶²⁾ Anterior a esta revisión de procesos, el diseño y la puesta en marcha de la producción de un nuevo modelo implicaba la inversión de 9,000 mdd en cuatro años; utilizando el sistema de diseño hacia el interior de la planta, el nivel descendió a 1,800 mdd.⁽⁶³⁾

Otra estrategia que utilizó fue la creación de líneas gemelas en diferentes plantas, permitiéndole comparar los niveles de calidad y productividad entre localidades, ejemplo de esta actividad es el ensamble del modelo "Neón", este automóvil es producido en las plantas de Toluca y Massachussets. Para introducir este sistema en el país, se realizó una inversión de 180 mdd para modificar el proceso obsoleto de estampado existente en la línea de motores "Perkins", asimismo en estas mismas instalaciones se fabrican carrocerías y ejes. El uso de esta técnica propició la capacitación de ingenieros mexicanos con el fin de crear

⁽⁵⁹⁾ De como los fabricantes de autos están importando insumos, *Business Week*, 30 Enero 1985, p. 36.

⁽⁶⁰⁾ El camino a la modernidad, *Mundo Ejecutivo*, Diciembre 1991, p.6.

⁽⁶¹⁾ Op. Cita. La Industria Automotriz en México en Cifras, p.9.

⁽⁶²⁾ Ventas por 3,000 mdd espera Chrysler para 1993, *Excélsior*, 4 de Septiembre 1992, p. 44.

⁽⁶³⁾ Tecnología de punta automotriz en México, *Excélsior*, 14 Junio 1994, p. 1-7.

tres laboratorios de control de calidad en acero, puertas, defensas, bastidor y eje de vehículos; en forma paralela se automatizaron 95% los procesos relacionados con esta actividad.⁽⁶⁴⁾

c) Ford Motor Company

Fue fundada en 1925 al establecer en la ciudad de México una planta, esta fábrica mantuvo sus operaciones hasta 1980, año en que alcanzó la cifra de un millón de automóviles manufacturados en sus instalaciones, posterior a su clausura, las operaciones fueron transferidas a Cuautitlán, zona industrial ubicada en el estado de México. La planta fue creada en una superficie de 30,000 metros cuadrados, logrando cubrir los requisitos de inversión que exigía el decreto de 1983, tuvo un costo inicial de 1,000 millones de pesos, generando 1,200 empleos directos y 4,000 indirectos, su ritmo inicial de producción fue de 84 unidades diarias, este proyecto destacó por ser uno de los primeros en utilizar sistemas avanzados de pintura.⁽⁶⁵⁾

Al igual que Chrysler, Ford Motor experimentó una reducción en su nivel de producción en la década de los setenta, años antes controló 22% del mercado local, en 1978 su participación se redujo 4%. La diversidad de modelos en la línea de producción, los procesos de manufactura obsoletos y la reducción de la demanda de vehículos con ocho y seis cilindros propiciaron su caída. Iniciando los años ochenta la contracción del mercado se conjugó con su bajo nivel de operaciones; la primer estrategia utilizada para recuperar su participación de mercado fue la de establecer alianzas con empresas de autopartes formadas por capital nacional. El grupo Alfa se asoció para producir cabezas de motor con aluminio, el objetivo inicial fue manufacturar un millón de unidades para cubrir la demanda doméstica y exportar a Estados Unidos,⁽⁶⁶⁾ con VISA, creó una planta de plásticos aportando 40% de capital, el tercer grupo de Monterrey, VITRO, le permitió asegurar sus requerimientos de cristal formando una empresa de autopartes, en este último proyecto se invirtieron 1,092 millones de pesos.⁽⁶⁷⁾

La caída del mercado interno la obligó a elaborar proyectos alternativos, por lo que orientó su producción a la exportación, sector en el cual ha obtenido grandes éxitos en los últimos años, el 6% del total de sus ingresos proviene de

⁶⁴ Mem. Este proyecto permitió utilizar moldes de 30 toneladas que se importó con el metal desde la europa. A pesar del uso de nuevos sistemas productivos los vehículos siguen conservando su valor muy elevado, el modelo tiene cuesta de mil nuevos pesos en México a diferencia de los 13 mil dólares en los Estados Unidos.

⁶⁵ AMIA, Sistema Informativo No. 177, Sept. 1981, p. 8.

⁶⁶ AMIA, Sistema Informativo No. 159, Marzo de 1979, p. 1. La participación fue de 70% para grupo Alfa y 30% para Ford.

⁶⁷ AMIA, Sistema Informativo No. 176, Agosto 1980, p. 8.

esta actividad en 1979, cinco años después las ventas al exterior participaban con 31% en el total de sus ingresos, en ese mismo año sus ventas totales registraron un incremento de 17%. Esta tendencia se consolidó en 1987 canalizando 64% del total de producción al comercio exterior; en este periodo, la tasa media anual de crecimiento de sus exportaciones llegó a 5%, lo que representó 59% por arriba del crecimiento de las ventas locales. Asimismo la productividad de sus instalaciones se vio reflejada en la relación ventas con trabajador ocupado, al pasar de 2.2 millones en 1979 a 467.3 millones diez años después.⁽⁶⁸⁾

La estructura productiva que se venía consolidando en el sector, obligo a la empresa a realizar otras inversiones, en 1984 inauguró una planta en Cd Juárez, abarcando 105 hectáreas de terreno, estas instalaciones producen motores de cuatro cilindros con 2.3 litros de rendimiento en combustible; la mayoría de estos son exportados a Canadá y Estados Unidos. La capacidad de esta planta se estima en 400 mil motores anuales, de los cuales 10% son consumidos en el mercado doméstico, este proyecto permitió crear 1,200 empleos para obreros previamente capacitados por la Universidad de Chihuahua, institución que recaudó 500 millones de pesos por sus servicios; la inversión total fue de 50 mil millones de pesos, instalando tecnología de punta en la mayoría de los procesos.⁽⁶⁹⁾

Dos años después, en la ciudad de Hermosillo, se inauguró la planta mas moderna que existe en el continente, utilizando procesos productivos avanzados para la fabricación de automóviles, este proyecto contó con el apoyo del gobierno federal y estatal. El complejo industrial se instaló sobre un terreno de 128 mil metros cuadrados, el deslinde y los servicios para la construcción, como son la línea privada y los servicios públicos, fueron otorgados por el estado de Sonora, el cual prohibió la construcción de cualquier inmueble a 50 metros a la redonda, este hecho propició la expropiación de 1,849 metros cuadrados de terreno.⁽⁷⁰⁾

La inversión de 500 mdd permitió producir anualmente 130 mil vehículos del modelo "Tracer", generando 1,500 empleos directos y 9,000 indirectos, el efecto multiplicador propició que los beneficios en la región llegaran a 260 mdd anuales; en lo relativo a las exportaciones, los beneficios alcanzaron 892 mdd en el primer año de operación; el fabricante japonés Mazda fue socio del proyecto,

(68) Op. cita. Desde que la Ford llegó a México.

(69) AMIA, Boletín Informativo, No. 220, Junio 1984, p.1.

(70) Con la llegada de Ford, Sonora empieza a integrarse a la economía estadounidense, Federico Campbell, Proceso, p.12-14. La planta tuvo apoyo del Gobierno del Estado al financiar el sistema de ferrocarril que tiene capacidad para almacenar 400 carros y se puede conectar al tendido de línea del Pacífico, adicionalmente se autorizó la creación de una bomba de agua que trabaja a un ritmo de 30 litros por segundo asegurando el abastecimiento de agua a la planta, se reactivó el gasoducto Naco-Cananea-Hermosillo para crear una línea subterránea de gas con capacidad de 14,000 litros cúbicos por hora y la inversión de 3,620 millones de pesos en la creación de una carretera de cinco carriles.

garantizando el suministro de motores y transmisiones para su planta de Hiroshima.⁽⁷¹⁾

Con la puesta en marcha de este proyecto, se inició en Sonora una nueva experiencia en materia de relaciones industriales y aplicaciones productivas, convirtiendo a la entidad en laboratorio para las llamadas estrategias de flexibilidad laboral y reestructuración productiva; mismas que acompañaron durante la década de los ochenta a las grandes empresas transnacionales instaladas en el norte del país.

Sus operaciones se ampliaron en 1989, por lo que fue capacitado el personal para producir los modelos de la línea "Escort", este proyecto incrementó su capacidad a 165 mil unidades, la expansión de la planta tuvo una inversión de 300 mdd, logrando generar 1,600 empleos adicionales; las secciones de estampado y carrocería acrecentaron sus áreas de trabajo con la introducción de seis prensas y 26 robots, en la actualidad la planta cuenta con 120 unidades automatizadas.⁽⁷²⁾ En los primeros años, el total de las exportaciones incluyendo motores, ascendió a 2,000 mdd; para la recaudación fiscal de la federación, el pago de impuestos totales en la operación de Ford Motor significó ingresos por 800 millones de pesos.⁽⁷³⁾ Esta inversión representa para el estado de Sonora dos terceras partes de la producción acumulada durante los últimos años, 4% del empleo manufacturero, 16% de la producción bruta total y 62% de las exportaciones; para la empresa, la participación en el volumen nacional de exportaciones de vehículos en 1987 representó 38%, incrementándose 46% en 1988, 20% en 1989 y 32% en 1990.⁽⁷⁴⁾

En la actualidad la planta está catalogada por el Instituto Tecnológico de Massachussets como una de las operaciones de ensamble de vehículos con mas alta calidad en el mundo, la integración de actividades globales estableciendo cadenas de producción, se ha formado con tres cuartas partes de insumos provenientes de Estados Unidos, como son los frenos, los tanques de combustible, componentes electrónicos para el panel de instrumentos, acabados interiores y partes de los acientos; los modelos ensamblados en esta planta, como son "Tracer", "Mercury" y "Escort" son exportados a este país.⁽⁷⁵⁾

La diversificación de sus operaciones en México abarca empresas mixtas con capital nacional, de las cuales seis plantas son maquiladoras y cuatro plantas industriales, una de ellas ubicada en la ciudad de Querétaro, dedicada a la

(71) Op. cita.

(72) Op. cita. Las relaciones Laborales.

(73) La Industria Automotriz en México, Revista Tiempo, 19 Oct. 1989, p. 35.

(74) Las relaciones de trabajo en Ford Hermosillo, Sergio A. Sandoval Godoy, Jornada Laboral, 31 Julio 1991, p. 1-2-3.

(75) Gran Desafío para los países asiáticos, Excelsior, 29 Mayo 1992, p. 16.

fabricación de automóviles y camiones, otra en Cd Juárez donde se ensamblan motores, una localizada en Cuautitlán en el Edo de México y la última en Hermosillo, concentrando los sistemas de ensamblado y estampado de automóviles; en la década de los ochenta contó con una capacidad para fabricar 62 mil automóviles, 50 mil camiones y 400 mil motores.⁽⁷⁶⁾

En 1993 fabricó 91,961 unidades, 52 mil fueron automóviles, este volumen representó una caída en su producción de 28%, comparada con las 127 mil unidades fabricadas en 1992, cuenta con cinco modelos de automóviles y cuatro de camiones, y da empleo a 19,000 trabajadores.⁽⁷⁷⁾

Entre 1982 y 1991 los proyectos de ampliación de su capacidad ascendieron a 2,200 mdd invertidos, en 1992 anunció una nueva aportación de 700 mdd destinados a la planta de motores en Chihuahua, el motivo obedeció a la reubicación de actividades en sus plantas de América del Norte, dichas instalaciones permanecieron cerradas por espacio de dos años; en esta localidad se viene desarrollando el modelo del motor "Zeta", fabricado también en Inglaterra y Alemania. Este proyecto consideró la ampliación del complejo industrial en 11,340 metros cuadrados, creando un centro de entrenamiento y construyendo una planta biológica de tratamiento de aguas negras, la nave se modificó debido a que fue necesario la sustitución de maquinaria y la expansión de departamentos, como son el de control de calidad, producción y comercialización. Con la finalidad de optimizar la administración de materiales entre sus plantas, opera con un satélite propio conectado con todos los proveedores de la región.⁽⁷⁸⁾

Un año después anunció inversiones en su planta de Hermosillo con un monto equivalente a 350 mdd, con el objetivo de producir modelos para exportación, ⁽⁷⁹⁾ adicionalmente en su planta de Cuautitlán invertirá 175 mdd para incrementar su producción a 520 unidades diarias, asimismo acondicionará sus instalaciones para exportar 50 mil automóviles con componentes provenientes de todo el mundo, dichos modelos serán "Conturs" y "Mistiques".⁽⁸⁰⁾

A principios de la década Ford Motor se consolidó como empresa altamente exportadora, en 1990 vendió 2,177 mdd al exterior, obteniendo por esta actividad 69 mdd en ganancias,⁽⁸¹⁾ dos años después, la contracción de la economía propició en la empresa el despido de 680 trabajadores eventuales en la planta de Cuautitlán,

⁽⁷⁶⁾ Op. cita.

⁽⁷⁷⁾ Ídem, La Industria Automotriz en México 1993, p.35.

⁽⁷⁸⁾ Reinaugura Ford su planta en Chihuahua, La Jornada, 30 de Nov. 1993, p.44.

⁽⁷⁹⁾ Ford ante el TLC invertirá en producir nuevos modelos, Excelsior, 18 Diciembre 1993, p.1-6.

⁽⁸⁰⁾ Op. cita.

⁽⁸¹⁾ México sobre ruedas, Progreso, Dic. 1991-Ene 1992, p. 33-38

adicionalmente realizó un paro técnico para reducir los inventarios de 3,500 unidades de vehículos armados.⁽⁸²⁾

Recientemente anunció una alianza con la empresa fabricante de camiones Grupo Ramírez, su objetivo es incursionar en el segmento de vehículos pesados, para lo cual invertirá 20 mdd reactivando las operaciones de esta compañía, una vez que el fabricante nacional estuviera ausente en los últimos diez años. La primer etapa del proyecto considera la producción de cuatro mil unidades al año, destacando los autobuses urbanos, suburbanos y de pasajeros con motor a diesel, en 1995 se programó el incremento de la producción a 7,500 unidades, con este proyecto llegará a 2,500 mdd invertidos en ocho años, volumen que representa mas del 50% de sus ventas realizadas en 1993, nivel que significa 15% menos que el año anterior.⁽⁸³⁾

d) General Motors

General Motors instaló en México su primer planta en el Distrito Federal, treinta años después creó la segunda en la ciudad de Toluca, alcanzando un nivel de producción de 80 motores diarios; en 1980 superó el nivel de un millón de unidades fabricadas, en este año su capacidad se había ampliado a 114 mil motores anuales, de los cuales 63 mil fueron destinados a la exportación, un logro importante fue mantener el mismo nivel de empleo equivalente a 2,450 trabajadores.⁽⁸⁴⁾

En 1979 anunció un proyecto para crear una planta de motores y vehículos de pasajeros en la ciudad de Saltillo sobre una superficie de 80 mil metros cuadrados, generando 2,500 empleos directos, dos años después inauguró en Cd Juárez una planta que produce componentes automotrices, en ambos casos se contó con los equipos mas avanzados para el ensamble y armado de productos; adicionalmente los procesos de carrocería y pintura fueron perfeccionados hasta alcanzar una mejora en la productividad, la planta de motores produjo en esos años 1,600 unidades diarias.⁽⁸⁵⁾

En 1981 se inició la construcción del complejo industrial en Ramos Arizpe Coahuila, una nave industrial fue creada para ensamblar vehículos para exportación y otra para el armado de motores; en la actualidad cuenta con cuatro plantas de ensamble y 27 de autopartes, 77% de su volumen de motores es

⁽⁸²⁾ Op. cita, Mundo Ejecutivo, p.55.

⁽⁸³⁾ Alianza de Ford y Grupo Ramírez para fabricar camiones, La Jornada, 8 de Junio 1994, p.46.

⁽⁸⁴⁾ AMIA. Boletín Informativo No. 174, Junio 1980, p.1.

⁽⁸⁵⁾ AMIA. Boletín Informativo No. 185, Mayo 1981, p.1.

exportado, desde 1984 ocupa toda su capacidad disponible, al transferir procesos de ensamble de una planta ubicada en Texas.⁽⁸⁶⁾

En 1990, debido a la dinámica de crecimiento del mercado, sus ventas alcanzaron 2,386 mdd, un año después ascendieron 25%, en 1992 logró producir 500 mil motores anuales de los cuales 90% fueron exportados, en ese mismo año anunció una inversión por 350 mdd destinada a incrementar las exportaciones del modelo "Cavalier",⁽⁸⁷⁾ en 1993 inició la renovación de su fuerza de trabajo mediante la jubilación voluntaria en la planta del Distrito Federal, considerando que esta sería sustituida en 1995 por una creada en la ciudad de Silao con inversión de 400 mdd.⁽⁸⁸⁾

El complejo industrial de Guanajuato está construido sobre un terreno de 200 hectáreas, se proyecta dar empleo a 3,000 obreros, su volumen de producción podría alcanzar 120 mil unidades anuales, lo que implicará duplicar la capacidad de la planta que va a ser sustituida; su clausura también estuvo motivada por los planes de protección al medio ambiente que impulsa el gobierno, el complejo industrial contará con sistemas de tratamiento de aguas residuales y cumplirá con las normas más estrictas en materia ecológica.⁽⁸⁹⁾

General Motors cuenta en la actualidad con cuatro plantas, dos se dedican al ensamble de camiones y automóviles ubicadas en el Distrito Federal y Saltillo, una de fundición y ensamble, y otra fabricante de motores para exportación; para la operación de camiones cuenta con capacidad de producir 60 mil unidades, fabrica 5.5 millones de bujías, dirigidas en su mayoría al mercado de exportación; en la década anterior ensambló más de 100 mil automóviles anuales, fundió 34 mil toneladas de metal, fabricó 143 mil motores de cuatro cilindros y 450 mil de seis cilindros para el mercado exterior.⁽⁹⁰⁾

En 1993 produjo 101 mil vehículos, los automóviles participaron con 50% de su producción con tres modelos, cinco más fueron de camiones; cuenta con 9,700 empleados de los cuales 7,900 son obreros; de sus últimos proyectos destaca el incremento de su capacidad en la manufactura de un millón de motores, así como

⁽⁸⁶⁾ Op. cita Business Week, p. 36, 30 Enero 1994.

⁽⁸⁷⁾ En 1992 creció 25% la producción de GM, Jornada, 15 Marzo 1993, p. 37.

⁽⁸⁸⁾ Se jubilarán la mayoría de obreros de GM en el D.F., Jornada, 29 Marzo 1992, p.23. De los 2,800 trabajadores con los que actualmente cuenta la planta unos serán jubilados, otros indemnizados, quienes deseen integrarse a la nueva planta serán objeto de una evaluación.

⁽⁸⁹⁾ Idem. La superficie ejidal será expropiada, en ella se venía cultivando el sorgo, maíz y garbanzo. El Gobierno apoyó a la Empresa al pagar la cosecha del año y así poder iniciar la construcción de la planta. Adicionalmente esta proyectando realizar obras de infraestructura creando zonas habitacionales, carreteras aledañas y desarrollando proveedores entorno a la planta, para así poder generar un efecto multiplicador en el consumo y la inversión.

⁽⁹⁰⁾ Op. Cita. La Industria Automotriz en México en cifras 1988.

la producción, con 62% de contenido y abastecimiento de 300 proveedores, para su modelo compacto "Chevy". La diversificación de sus exportaciones le permitieron llegar a los mercados de Japón y Europa en la década pasada, en el primero de estos pudo exportar 26 mil motores en 1992, logrando incursionar en un país que estuvo protegido por mas de treinta años.⁽⁹¹⁾

e) Volkswagen de México

Volkswagen surgió en 1954 comercializando vehiculos importados, fue hasta 1962 cuando instaló su primer planta en Xalostoc, Estado de México, lugar en donde ensambló automóviles con un ritmo de producción de 25 unidades diarias, generando empleo para mas de 300 trabajadores;⁽⁹²⁾ diez años después instaló la primer parte de su complejo industrial en la ciudad de Puebla, considerando cubrir todas las etapas del procesos de producción, incluyendo las de investigación y desarrollo. En 1980 inició sus actividades en sus nuevas instalaciones, ocupando 52 mil metros cuadrados de terreno, la inversión inicial destinada a la compra de maquinaria y equipo ascendió a 6,100 millones de pesos, de los 1,200 motores producidos diariamente, 60% fueron destinados a su planta de Westmorland en Estados Unidos, el alto nivel de producción permitió la contratación de 1,600 obreros, cumpliendo con el programa de sustitución de importaciones.⁽⁹³⁾

El complejo industrial esta considerado como el mas grande en nuestro país, representó una inversión de 24 mil millones de pesos en 1980, este proyecto fue acordado con el gobierno federal en el marco del programa de "Alianza para la Producción", su primer modelo ensamblado fue el "Safari", considerado 100% de diseño nacional; en la década de los setenta se exportaron mas de 50 mil unidades, posteriormente, el sedan y otros modelos fueron exportados en 1983.⁽⁹⁴⁾

En ese año, la actividad productiva se incrementó alrededor de la planta, al utilizar parte del terreno para desarrollar proveedores, esto fue motivado porque la importación de componentes encarecía el producto y las pocas divisas con que se contaban impedía seleccionar insumos del exterior. La necesidad de captar moneda extranjera para realizar transacciones comerciales, obligaron a la empresa a plantar 15,000 arboles de aguacate en su terreno, dirigiéndolos al mercado internacional, asimismo distribuyó café en Alemania; dichas actividades le permitieron optimizar los barcos que usualmente regresaban vacios a este país, el incremento en sus exportaciones permitió captar 800 mdd en 1983.⁽⁹⁵⁾

⁽⁹¹⁾ Plana General Motors la expansión de su producción en su planta de Coahuila, Jornada, 20 Abril 1993, p.37.

⁽⁹²⁾ AMIA, Boletín Informativo No. 171, Marzo de 1980, p.1.

⁽⁹³⁾ Las relaciones Laborales en VW de México, Jornada Laboral, 27 Agosto 1992, p.3.

⁽⁹⁴⁾ AMIA, Boletín Informativo No.160, abril 1979, p.1.

⁽⁹⁵⁾ Op. Cita. Revista Expansión.

Posterior a la crisis sufrida por la marca en Estados Unidos, las operaciones en el país tomaron mayor importancia, debido a que al cerrar sus dos plantas en el mercado mas grande del mundo, la corporación se vio afectada con problemas de liquidez en 1987.⁽⁹⁶⁾ Un nuevo impulso recibió Volkswagen cuando tres años después acordó reducir 20% del valor de su modelo "Sedan", para entonces el vehículo popular había permanecido 57 años en el mercado; como resultado de las exitosas ventas de ese año, decidió invertir 1,000 millones de marcos con el fin de ampliar la capacidad de su planta y así poder lograr una mayor penetración de mercado.⁽⁹⁷⁾

Los grandes beneficios obtenidos por la baja en los costos de producción y en la compra de componentes, motivaron la creación de su plataforma de exportación. Iniciando los años noventa, sus exportaciones habían crecido 72%, por lo cual la corporación alemana tomó la decisión de establecer oficinas de enlace en Detroit.⁽⁹⁸⁾ Los resultados favorables en la operación de la empresa permitieron enviar a la matriz 44 millones de marcos en ganancias en 1990, un año después, Volkswagen declaró ingresos a nivel mundial por 66 mil millones de marcos, de los cuales 5% fueron generados en México.⁽⁹⁹⁾

La empresa alemana tiene proyectado invertir a nivel mundial 61,250 mdd para el periodo 1992-1997, 20% de este volumen será destinado a los mercados emergentes, la planta de Puebla tiene asignado 1,000 mdd, lo que permitirá ampliar su producción a 400 mil unidades dirigiéndolas a América del Norte.⁽¹⁰⁰⁾

En 1991 ocupó el primer lugar en unidades producidas al llegar a 154 mil, de este volumen 33% fue exportado, adicionalmente dirigió 354 mil motores a los mercados internacionales; el incremento en su productividad en los últimos año ha ascendido, la reducción de su nivel de personal así lo demuestra, de 36 mil

⁽⁹⁶⁾ Proponen Modernizar tras el conflicto, Jornada, 11 Agosto 1992, p.12. Su participación de mercado es mas débil al considerar que el tamaño del Norteamericano y el Europeo son iguales, sin embargo en este último participa con 17%.

⁽⁹⁷⁾ Recuperar el mercado de Estados Unidos es la meta, Excélsior, 4 Sept. 1992, p.1-12-14. El modelo Beetle ha sido el auto mas vendido en el mundo, inclusive con 21 millones de unidades supera al modelo T de Ford.

⁽⁹⁸⁾ Con el TLC VW establecerá en México su centro de producción para Norteamérica, Jornada, 19 Julio 1991, p.25. El proyecto ha tomado gran fuerza, hasta se ha considerado desplazar líneas de producción de Brasil hacia México. En América Latina opera bajo la razón social de Auto Latina; emplea a 22,500 obreros en Brasil y 3,500 en Argentina, en conjunto, las operaciones en esta región le permitieron vender en 1992 mas de 470 mil unidades.

⁽⁹⁹⁾ Prisa por modernizar tras el conflicto, Jornada, 11 de Agosto 1992, p.1-2.

⁽¹⁰⁰⁾ 50 años de experiencia automotriz dan a VW seguridad, Excélsior, 15 Mayo 1992, p.41.

personas ocupadas para fabricar 59 mil unidades en 1988, paso a 29 mil, alcanzando 208 mil unidades producidas en 1991.⁽¹⁰¹⁾

La presión por incrementar la productividad generó conflictos al interior de la planta, el pliego petitorio de la huelga de 1992 exigía la revisión de las relaciones laborales y la asignación de actividades en cada centro de trabajo, la intransigencia de los obreros fue aprovechada por la empresa para realizar cambios estructurales; el resultado fue el despido de 19 mil obreros y la cancelación del contrato colectivo de trabajo. A finales de ese año la mayoría de los trabajadores fueron contratados con un nuevo estatuto laboral enfocado a medir el desempeño bajo estándares de productividad, una vez concluido el conflicto, la empresa estimó que por cada día de huelga había perdido 15 millones de nuevos pesos.⁽¹⁰²⁾

En los últimos treinta años, Volkswagen ha invertido 2,000 millones de marcos, el anuncio de proyectos para incrementar su volumen y desarrollar proveedores mediante el sistema "Justo a Tiempo", introducirá el uso de radios geográficos de proveedores, operaciones de maquila y reducción de costos.⁽¹⁰³⁾ Al oriente de la planta se establecerá, utilizando treinta hectáreas de terreno, el parque industrial de proveedores, doce serán alemanes; el cambio a este modelo de operación permitirá mejorar 70% su productividad, reducir 40% sus costos, mejorar 50% la calidad y reducir 35% los procesos.⁽¹⁰⁴⁾

Actualmente ensambla automóviles, camiones y motores, adicionalmente opera procesos de fundición y elaboración de magnesio; cuenta con una capacidad de 150 mil unidades en el área de ensamble, fabrica 440 mil unidades anuales, el área de fundición trabaja las 24 horas del día procesando 65 mil toneladas de hierro gris, 22 mil toneladas de aluminio y 15 mil de magnesio.⁽¹⁰⁵⁾ En 1993 fabricó 129 mil automóviles y 12 mil camionetas, volumen equivalente a 97% de realizado el año anterior; manufactura tres modelos de automóviles y dos camionetas, proporcionando 11 mil empleos de los cuales 80% son obreros.⁽¹⁰⁶⁾

Alemania es uno de los socios mas importantes para México, la gran ventaja de establecer vinculos comerciales con este país europeo se debe a que es el principal importador per cápita del mundo, en 1980 llegó a comprar de nuestro país

(101) Crecimiento sin precedente de VW entre 1988 y 1992. Jornada, 18 Agosto 1992, p.13.

(102) El caso de Puebla. Globalización a la fuerza, Excélsior, 4 Sept. 1992, p. 1-14.

(103) Op. cita. Prisa por modernizar tras el conflicto. El sistema JIT (Just In Time) relaciona cadenas productivas de investigación y capacitación.

(104) Revolucionario concepto de VW en América Latina, Excélsior, 30 Junio 1993, p.3-F. Empresas como Fischer, Acero Especial, Kiekert Bisagras y Telefunken Electronic han realizado proyectos de inversión.

(105) Op. Cita. La Industria Automotriz en México en Cifras 1988, p.26.

(106) Op. Cita La Industria Automotriz en México 1993.

52 millones de dólares en automóviles y partes, representando 16% del volumen total negociado; en 1989 el nivel creció a 214 millones de dólares, ocupando el sector automotriz 43% del total. En el caso de las exportaciones realizadas por nuestro país, en 1988 las partes para vehículos representaron 17% del volumen total con 172 mdd, en 1989 el volumen creció a 279 mdd, siendo los componentes el principal producto.⁽¹⁰⁷⁾

Una vez resuelto el problema de capacidad en Volkswagen de México, su nivel de producción representó 7% del volumen total de la corporación mundial en la década anterior, ubicándola por debajo de la filial brasileña. La planta de Puebla representa para las empresas alemanas, el mayor número de empleados ubicados en una localidad fuera de su territorio; su rápido proceso de adecuación al contexto mundial ha fortalecido su operación, debido a esto, esta considerada como la operación de la corporación que recuperará el mercado de Estados Unidos.⁽¹⁰⁸⁾

D) Mercedes Benz

Mercedes Benz inició sus operaciones en el país al asociarse con Autocar Mexicana produciendo tractocamiones bajo licencia de White Motors Corporation en 1968, quince años después, absorbió al grupo industrial Hermes y compró la compañía productora de camiones International Harvester; en 1989 decidió ampliar sus actividades relacionándolas con capital nacional para formar un grupo de empresas mexicanas.⁽¹⁰⁹⁾

Grupo Hermes venía funcionando desde los años setenta bajo la razón social FAMSA S.A., empresa que había establecido relaciones en materia de intercambio tecnológico con International Harvester al aportar 60% de capital invertido; en 1982 dio empleo a 1,800 obreros, manteniendo un volumen anual de producción de cinco mil unidades, destacando los modelos de tractocamiones y mezcladores de concreto, los autobuses de 25 mil y 33 mil libras y los vehículos pesados destinados a la explotación de campos petrolíferos, adicionalmente fabricaba motores a diesel para tractores agrícolas y maquinaria para la construcción; en 1986 amplió su campo de acción al establecer un convenio con Mercedes Benz para producir motores y camiones.⁽¹¹⁰⁾

La nueva empresa de capital mixto introdujo al mercado el motor Mercedes Benz en 1987, apoyando su producción con un alto contenido nacional, tres años después se producían 13,000 motores anuales para el mercado local, utilizando

⁽¹⁰⁷⁾ BANCOMEX Revista de Comercio Exterior, Mayo 1991, p. 467-475, El comercio México Alemán ante la unificación Alemana, Támara Kitain.

⁽¹⁰⁸⁾ Invertirá VW 1,000 mdd en 5 años: Martín Josephi, La Jornada, 20 Marzo 1992, p.37.

⁽¹⁰⁹⁾ Una retrospectiva, Expansión, 16 Octubre 1991, p. 53.

⁽¹¹⁰⁾ AMIA, Boletín Informativo No. 197, Mayo 1982.

27% de este volumen para fabricar 3,500 unidades de autobuses urbanos para el departamento del Distrito Federal; adicionalmente se inició la manufactura de camiones pesados y suburbanos, estos últimos con 55% de contenido, su expansión fue posible gracias al decreto de la industria automotriz, logrando vender 6,000 unidades y obteniendo 250 mdd por esta operación.⁽¹¹¹⁾

La empresa que resultó mas afectada por la expansión de la marca alemana fue DINA, quien después de controlar 70% del mercado de tractocamiones paso a 52% en 1989, en ese mismo periodo su principal competidor alcanzó 42%, su posición en este segmento se consolidó un año después al ensamblar diez mil unidades, cifra que se había incrementado por las perspectivas que proyecta el ALC.⁽¹¹²⁾

Mercedes Benz es parte de una gran corporación mundial, además de actuar con el armado de motores y ensamble de vehículos, cuenta con cuatro empresas instaladas en nuestro país, las que dan soporte y apoyo a las actividades de manufactura, estas generan empleo para más de 4,500 trabajadores. En 1992, se tenía estimado que la corporación alemana daba empleo a mas de 10 mil trabajadores en forma indirecta, generando un volumen de compras equivalente a 200 millones de marcos anualmente.⁽¹¹³⁾

En 1991 anunció un proyecto para ampliar su capacidad instalada e iniciar el ensamble de automóviles serie 300, su finalidad es la de exportarlos a Estados Unidos y América Latina, el monto inicial de inversión fue de 55 mdd, siendo Chile el primer país interesado en importar dichos modelos.⁽¹¹⁴⁾ Motivado por el incremento en su producción a 15 mil camiones y 10 mil motores, logró generar 810 millones de marcos en utilidades en 1992, utilizando para este fin 50% de contenido nacional para sus vehículos, su objetivo es llegar a 70% en un periodo muy corto,⁽¹¹⁵⁾ en ese mismo año fueron importados 225 automóviles para realizar una prueba de mercado, asimismo se anunció la apertura de su planta en Monterrey, ciudad en donde además de ensamblar camiones se fabricará el automóvil de lujo 400E.⁽¹¹⁶⁾

(111) Mercedes Benz, Expansión No. 570, 24 Julio de 1991, p. 61-64.

(112) Idem.

(113) Obtuvo Mercedes Benz 800 millones de marcos, Jornada, 20 Abril 1993, p.37. AEG empresa electrónica, Deutsche Aero Space aeronáutica y DB Interservice financieros, cuentan con actividades económicas dentro de nuestro país.

(114) Con el TLC VW establecerá en México su centro de producción para Norteamérica, Jornada, 19 Julio 1991, p. 25.

(115) México Sobre Ruedas, Progreso, Enero 1992, p.33-38. Planes de Inversión en Venezuela, Colombia y Chile.

(116) Iniciará Mercedes Benz el ensamble de autos en Santiago, El Economista, 20 de Mayo de 1993. Los socios para la planta de Monterrey serán los empresarios Eugenio Garza Laguna y Lorenzo Zambrano.

Esta planta se inauguró en 1994, con capacidad inicial para producir tres mil autobuses anuales y generar 1,000 empleos directos, esta operación beneficiará en Nuevo León a 200 empresas medianas y pequeñas, mismas que serán proveedoras de refacciones y autopartes, por lo que se estiman compras anuales por 100 mdd. La ciudad fue seleccionada debido al alto índice de productividad con que cuenta su mano de obra, al elevado nivel de desarrollo industrial y a la cercanía con el mercado estadounidense, el norte del país es la región que mas ha aceptado los vehículos pesados y autobuses integrales de esta marca. ⁽¹¹⁷⁾

La planeación y desarrollo de este proyecto permitió a la corporación Daimler Benz conocer con mas detalle las posibilidades que tienen sus empresas para crecer en México; en los próximos años invertirá 100 mdd vinculando sus demás operaciones internacionales con las plantas industriales. Actualmente MB Leasing ofrece soluciones financieras relacionadas con la compra de camiones y tractocamiones, AEG eléctrica desarrolla instalaciones y mecanismos eléctricos, DASA fabrica motores para los guarda costas mexicanos y produce propulsores aeronáuticos, su último proyecto se enfocó ha equipar 24 aviones de carga mexicanos, por último Temic Telefunken Microelectrónica trabaja con sistemas de encendido y dispositivos de mando electrónico. ⁽¹¹⁸⁾

Al reconocer el éxito de la corporación alemana, BMW creará una planta de ensamble de vehículos que funcionará en nuestro país a partir de 1995. ⁽¹¹⁹⁾ Mercedes Benz fabricó 7,884 camiones y 1,700 tractocamiones en 1993, representando una baja de 10% en su producción con respecto a 1992. ⁽¹²⁰⁾

g) Nissan de México

Nissan Mexicana inició sus operaciones en 1966 en la ciudad de Cuernavaca, mediante la contratación de 700 trabajadores para producir 2,000 unidades anuales, destacando sus modelos "pick up", en 1968 incrementó cuatro veces su capacidad al producir 8,500 vehículos, ocho años después producía anualmente 31 mil unidades de su modelo Datsun. ⁽¹²¹⁾

A lo largo de ese periodo se realizó la ampliación de su planta utilizando una inversión de 500 millones de pesos, el objetivo fue producir 50 mil unidades en 1980, para esos años el modelo "pick up" había alcanzado un ritmo de producción de 2,500 unidades anuales con una integración de 70% exportándose a todo el continente Americano y Japón; este último país importó tapones para

⁽¹¹⁷⁾ Creará 1,000 empleos una planta de Mercedes Benz, Jornada 12 Enero 1994, p. 48.

⁽¹¹⁸⁾ Operará Daimler - Benz como grupo industrial en México, Excelsior, 21 Enero 1994, p. 1-4.

⁽¹¹⁹⁾ El contra ataque Europeo, Expansión, 16 Octubre 1991, p.56.

⁽¹²⁰⁾ Op. Cita, La Industria Automotriz en México, 1993, p.33.

⁽¹²¹⁾ AMIA, Boletín Informativo Enero 1976, p.2.

ruedas, filtros de aceite, cristales de parabrisas, volante de cigüeñales y 50 mil motores tipo "J", representando una fuente importante de suministros.⁽¹²²⁾

En 1978 se inauguró la planta de Aguascalientes ocupando una extensión de 7,600 metros cuadrados, su producción se orientó a desarrollar motores de seis cilindros; la capacidad inicial fue estimada en 120 mil unidades, destinando 60% a los mercados internacionales. El proyecto consideró la contratación de 300 obreros para operar 160 máquinas, la inversión final se estimó en 15 mil millones de pesos, cubriendo así los requisitos del programa de gobierno "Alianza para el Progreso", los procesos de producción abarcaban el estampado, carrocería, maquinado de motor y ensamble.⁽¹²³⁾ En 1982 se realizó la primer ampliación debido a que fue necesario instalar líneas de ensamble para dos modelos, los proceso de estampado y fundición también fueron modificados, un año después, se iniciaron las operaciones empleando a 1,200 obreros e invirtiendo 12 mil millones de pesos.⁽¹²⁴⁾

En forma paralela fue creado un centro de distribución y logística en el Estado de México con valor de 300 mdd, generando 2,600 empleos, el efecto multiplicador en la inversión también se presentó en el sector servicios al crearse distribuidores mediante la aportación de 7 mil millones de pesos.⁽¹²⁵⁾

En 1981 anunció la creación de un almacén de refacciones de alta tecnología en control de inventarios y almacenamiento automatizado,⁽¹²⁶⁾ un año después inauguró una planta de fundición en el complejo industrial de Lerma, invirtiendo dos mil millones de pesos, con este proyecto pudo cubrir la demanda de motores y cigüeñales.⁽¹²⁷⁾ El terreno de la planta contó con 12 hectáreas en donde se fabricaron 8,500 toneladas de hierro fundido, ocupando a 350 empleados y exportando 128 millones de pesos anuales.⁽¹²⁸⁾

En 1983 la planta de Aguascalientes operó su sistema de fundición de aluminio con la mas avanzada tecnología mundial; generando para el armado de motores cabezas de cilindros con un alto nivel de precisión, compitiendo favorablemente con el mercado internacional. La técnica utilizada es conocida como fundición a baja presión, la cual fue inventada en Europa y perfeccionada en Japón. Un año después inició la producción de los motores de nueva generación orientados a lograr la economía de combustible, conjugando así mayor potencia y

(122) Ídem.

(123) AMIA. Boletín Informativo No. 150, Junio 1978, p.1.

(124) AMIA. Boletín Informativo No. 200, Agosto 1982, p.1.

(125) Ídem.

(126) AMIA. Boletín Informativo No. 89, Septiembre 1981, p.1.

(127) AMIA. Boletín Informativo No. 203, Nov. 1982, p.1.

(128) Op. Cita, La Industria Automotriz en Cifras 1988, p.25.

menor peso, en ese mismo año cambió su imagen corporativa abandonando la marca Datsun.⁽¹²⁹⁾

En 1985 recibió autorización para operar un sistema administrativo de control aduanal bajo el régimen de depósito industrial, esta actividad eliminó trámites y permitió el manejo interno en la planta de las transacciones comerciales con el exterior; adicionalmente creó una empresa de autopartes, Industrias Nipomex del Centro, con la finalidad de fabricar transejes mas ligeros y funcionales.⁽¹³⁰⁾

En 1991 Nissan representó 50% del total de los 1,600 mdd invertidos con capital japonés en México, esta cifra es equivalente a 0.05% del total de flujos operados en el mundo por esta corporación, en 1992 anunció una inversión por 1,000 mdd para lograr el nivel de producción de 100 mil unidades anuales.⁽¹³¹⁾

Actualmente trabaja con cuatro plantas, dos ubicadas en Toluca en donde realiza la fundición de hierro gris y almacenamiento de refacciones, en Cuernavaca ensambla automóviles, camiones y motores, y en Aguascalientes cuenta con estampado de vehículos, ensamble de motores, transejes y procesos de fundición. Mantiene una capacidad de 140 mil unidades, 144 mil motores de cuatro cilindros para camiones y 192 mil para automóviles, fabrica 150 mil transmisiones y 40 mil toneladas de fundición de hierro gris;⁽¹³²⁾ en 1993 produjo 136 mil unidades bajo dos modelos base de automóviles y tres de camiones, cuenta con 7 mil empleados de los cuales 3,900 son obreros.⁽¹³³⁾

h) DINA

Diesel Nacional surgió en 1951 al asociarse el Estado y un grupo de empresarios mexicanos, en un inicio se orientó a producir automóviles Fiat con un ritmo de producción de 1,000 unidades anuales, una vez concluido el contrato de ensamble para estos modelos, fue cancelado el contrato de transferencia de tecnología con la matriz italiana en 1960; posteriormente suscribió otros convenios con la empresa francesa Renault otorgándole la exclusiva para fabricar camiones pesados y semipesados con motor a diesel. En 1964 dio inicio la producción de los primeros vehículos comercializados por Renault, controlando junto con Chrysler y sus concesionarios la totalidad del mercado, diez años después fue inaugurada una planta con capacidad para producir 40 mil unidades, la inversión ascendió a 240

⁽¹²⁹⁾ AMIA, Boletín Informativo No. 211, Julio 1983, p1-4.

⁽¹³⁰⁾ AMIA, Boletín Informativo No. 241, Enero 1986, p.1.

⁽¹³¹⁾ Inversiones de Japón en México, Excelsior, 29 Octubre 1991, p.1.

⁽¹³²⁾ Op. cita, La Industria Automotriz en Cifras, 1988, p 26.

⁽¹³³⁾ Op. Cita La Industria Automotriz en México 1993, p 33.

millones de pesos, en 1975 la empresa mexicana contaba ya con la posibilidad de producir 16 tipos diferentes de modelos.⁽¹³⁴⁾

Con la finalidad de salvar la planta productiva de Vehículos Automotores de México (VAM), su operación fue integrada con DINA en 1982, esta decisión se tomó después de que VAM declarara pérdidas mayores a 2,700 millones de pesos, en ese mismo año su socio comercial también tuvo un balance deficitario por un monto de 2,963 millones de pesos; la venta y liquidación de VAM ascendió a 16 mil millones de pesos.⁽¹³⁵⁾

A mediados de los años ochenta DINA comenzó a exportar a América central autobuses manufacturados con 90% de contenido nacional,⁽¹³⁶⁾ a finales de esta década, y bajo el marco de la reforma del Estado, la empresa fue vendida al consorcio "G", propiedad de empresarios del estado de Jalisco. La nueva administración decidió crear tres empresas con el objetivo de optimizar sus operaciones, por este motivo surgieron: DINA camiones, DINA autobuses y DINA plásticos; posteriormente se estableció un contrato de transferencia de tecnología con la empresa norteamericana Navy Star, creando en forma paralela un convenio laboral de la misma forma que lo hicieron Volkswagen y Ford Motor Co.⁽¹³⁷⁾

Una de sus estrategias encaminadas a proteger su mercado fue la de asociarse con Mercedes Benz y Kenworth para negociar el ALC; su relación con Navy Star le permitió alcanzar el reconocimiento de la norma estadounidense para ecología en 1991, en este mismo año lanzó al mercado local su modelo "Marco Polo", elaborado con transferencia de tecnología brasileña.⁽¹³⁸⁾

En 1993 obtuvo 249 millones de nuevos pesos en ganancias, sus ventas ascendieron a 2,790 millones de nuevos pesos, cifra que representó más de 8.4% con respecto a 1992; su margen bruto mejoró 3% por lo que pudo reducir 2% sus gastos de operación. La participación en el mercado se incrementó llegando a 40%, adicionalmente logró una mejora importante en los niveles de inventario de partes,

⁽¹³⁴⁾ AMIA, Boletín Informativo No. 166, Julio 1979, p.1.

⁽¹³⁵⁾ AMIA, Boletín Informativo No. 210, Junio 1983, p.1. Vehículos automotores mexicanos se estableció en 1946 mediante una negociación entre Somex-Willis Mexicana, en 1950 ensambló modelos de Austin, Jaguar, Alfa Romeo, Peugeot y Datsun, en 1959 obtuvo la concesión de América Motors Corp. Para ensamblar el modelo Rambler, en 1969 creó una planta de motores en la ciudad de Lerma con el apoyo de Kaiser Jeep International Corp, en ese mismo año inició la producción de vehículos militares, para 1981 su volumen alcanzó 35 mil unidades ocupando 3,600 empleados.

⁽¹³⁶⁾ AMIA, Boletín Informativo No.226, Oct. 1984, p.1. El destino de las exportaciones fue principalmente República Dominicana con 25 unidades captando, siete millones de dólares.

⁽¹³⁷⁾ El Grupo DINA a la vanguardia, Excelsior, Ed especial, 30 Marzo 1992, p.7.

⁽¹³⁸⁾ *idem*.

al pasar de 9.2 a 1.5 meses, sus ventas en componentes de plástico y partes de repuestos también se vieron incrementadas.⁽¹³⁹⁾

DINA cuenta con una planta de camiones en Ciudad Sahún, Hidalgo, lugar en donde realiza los procesos de ensamble de camiones y tractocamiones, así como de autobuses integrales, motores, plásticos, transmisiones y maquinado; cuenta con capacidad para fabricar 22 mil camiones, dos mil quinientos tractocamiones, mil trescientos autobuses integrales, 16 mil motores y 1,750 toneladas de plásticos automotrices.⁽¹⁴⁰⁾

En 1993 fabricó 8,365 camiones distribuidos en ocho modelos, 1,239 tractocamiones, y tres modelos de autobuses integrales, su nivel de producción representó un incremento de 18% con respecto a 1992, genera actualmente la fuente de trabajo para 3,500 empleados, de los cuales 1,880 son obreros.⁽¹⁴¹⁾

Un año después estableció otra alianza con Motor Coach Industries International, empresa líder en Canadá y Estados Unidos especializada en el diseño, manufactura, ensamble y comercialización de autobuses foráneos y refacciones; la fusión se realizó mediante un intercambio de acciones con valor de 337 mdd registradas vía ADR's en la bolsa de New York.⁽¹⁴²⁾ El gran dinamismo que ha experimentado en su etapa de internacionalización, es dirigido por el que fuera presidente de Volkswagen de México, Martín Josephi, quien pretende asociarse con una empresa coreana para producir automóviles; su decisión se debe a que las empresas asiáticas mantienen ventaja por sobre los fabricantes europeos en mas de 10 años, su objetivo es exportar la marca a todo el continente americano.⁽¹⁴³⁾

i) Otras Empresas

Kenworth cuenta con una planta de ensamble de tractocamiones y camiones ubicada en San Luis Potosí con capacidad para 3,600 unidades, otra esta localizada en Baja California Norte, la cual fue inaugurada en 1981 con la inversión de capital de 739 millones de pesos; actualmente está asociada con la empresa norteamericana Paccar, la que otorga transferencia de tecnología. En 1993 fabricó 312 tractocamiones, volumen que representa una caída de 37% en su nivel de producción, cuenta con 730 empleados de los cuales 480 son obreros.⁽¹⁴⁴⁾

⁽¹³⁹⁾ Dina Reporta Ganancias, Excelsior, 26 Enero 1994, p. 1-10.

⁽¹⁴⁰⁾ Op. Cita La Industria Automotriz en Cifras, 1988, p.26.

⁽¹⁴¹⁾ Op. Cita La Industria Automotriz en México 1993, p.35.

⁽¹⁴²⁾ Alianza estratégica de DINA, Excelsior, 29 Enero 1994, p.1-4.

⁽¹⁴³⁾ Incursionará DINA en el mercado de autos, La Jornada, 23 Marzo 1994, p.45.

⁽¹⁴⁴⁾ AMIA, Boletín Informativo No. 190, Octubre 1981, p.1.

Trailers Monterrey ensambla tractocamiones con la marca Ramírez en el estado de Nuevo León, cuenta con capacidad de producir 438 unidades anuales, en 1993 fabricó tres modelos de camiones y dos de tractocamiones; este volumen contrasta con las 44 unidades manufacturadas el año anterior, emplea 800 personas de las cuales 460 son obreros.⁽¹⁴⁵⁾

Víctor Patrón es una empresa que cuenta con capacidad para producir 2,400 tractocamiones con la marca White en el estado de Sinaloa; emplea 68 personas de las cuales 55 son obreros, en 1993 fabricó 180 unidades.⁽¹⁴⁶⁾

Mexicana de Autobuses S.A. fue fundada en la zona industrial de Vallejo en 1994, veinte años después se trasladó a Tultitlán, Estado de México, instalándose sobre un terreno de 220 mil metros cuadrados, en 1980 contaba con un capital de 225 millones y activos por 1,900 millones, dio empleo a 1,700 personas bajo un ritmo de producción de nueve unidades diarias, en ese mismo año produjo 719 vehículos, adicionalmente fabricó trolebuses para el departamento del Distrito Federal.⁽¹⁴⁷⁾ En 1992 incrementó su capacidad a trece unidades diarias, ampliando su línea a autobuses de lujo, de uso rudo, urbanos, microbuses y trolebuses, actualmente participa activamente en el segmento de transporte público federal, contando con una penetración de mercado de 65% y con una integración de 92%, sin considerar las partes del tren de suspensión y dirección, en la mayoría de los casos sus proveedores son nacionales. Cuenta con un departamento de ingeniería de diseño para carrocerías y chasis en donde se han generado los microbuses y autobuses de Ruta 100, con el ALC proyecta fabricar autobuses de lujo destinados al mercado norteamericano,⁽¹⁴⁸⁾ su capacidad le permite producir modelos de lujo, urbanos y trolebuses, emplea a 1,500 trabajadores, su volumen de producción en 1993 fue de 1,114 unidades.⁽¹⁴⁹⁾

La producción de tractores agrícolas se realiza con tres empresas, mismas que en 1993 produjeron 4,841 unidades, lo que representó una caída de 50% con respecto al año anterior. La primera de estas, Fabrica de Tractores S.A. cuenta con cuatro modelos de hasta 102 HP, Industrias Jhon Deere produce dos modelos de tractores de 153 HP y Siderúrgica Nacional participa con modelos de 86 HP utilizando la marca Massey-Ferguson.⁽¹⁵⁰⁾

El mercado de tractores agrícolas en México se ha visto afectado por la contracción de su demanda, debido a que los altos intereses que existen para

⁽¹⁴⁵⁾ Op. cita . La Industria Automotriz en México en cifras, 1988, p.27.

⁽¹⁴⁶⁾ Op. cita . La Industria Automotriz en México en cifras, p.35.

⁽¹⁴⁷⁾ AMIA. Boletín Informativo . No. 195 ; Marzo 1992 , p.1.

⁽¹⁴⁸⁾ MASA empresa de gran proyección. Excelsior, edición especial, 30 Marzo 1992 , p.5.

⁽¹⁴⁹⁾ Op. Cita. La Industria Automotriz en México 1993.p.35.

⁽¹⁵⁰⁾ AMIA Boletín Informativo No. 241 . Enero 1986 , p.1.

adquirir créditos imposibilita la introducción de tecnología en el campo. La gran asimetría existente con Canadá y Estados Unidos se muestra en el nivel de subsidios agrícolas, mientras que en promedio los agricultores son apoyados con 39% de sus gastos en la adquisición de maquinaria y equipo, en nuestro país únicamente se destina 3%; este hecho propicia que el parque de tractores haya descendido drásticamente, tan solo en 1989 se estimó que de 160 mil unidades existentes, 75% contaban con una antigüedad entre diez y veinte años. ⁽¹⁵¹⁾

La empresa más importante es Jhon Deere, controla 45% del mercado, la planta fue inaugurada en 1985 en la ciudad de Saltillo, fabrica tractores de baja potencia con alta integración y realiza intercambios tecnológicos con las empresas Jhon Deere Co. en Estados Unidos y con Zetor en Checoslovaquia. ⁽¹⁵²⁾ En 1988 vendió 268 millones de pesos, esta cifra fue duplicada en 1992 alcanzando 544 millones, en el mismo periodo el promedio de sus utilidades fue de 32 millones anuales, sus activos fijos se incrementaron tres veces al pasar de 61 a 185 millones, los buenos resultados obtenidos en esos años se debieron principalmente a la venta de herramientas agrícolas y motores a diesel. ⁽¹⁵³⁾ La estrategia que utilizará para incrementar sus ventas se encamina a negociar con la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos la reducción de 40% en el valor final de los tractores, esto con la finalidad de favorecer al sector agrícola con el apoyo de Banrural; mediante este sistema se pretende desplazar dos mil unidades, este ofrecimiento excluirá los tractores importados. La crisis por la que atraviesan los fabricantes de tractores se muestra con el volumen de ventas de los primeros cuatro meses de 1994, las cuales son equivalentes a la de los años sesenta, representando 35% de las obtenidas en 1990 a nivel nacional. ⁽¹⁵⁴⁾

j) Tendencias en el sistema productivo del sector

Una característica que distingue a las empresas que ensamblan vehículos es la introducción de técnicas avanzadas de desarrollo administrativo utilizadas en las plantas de manufactura. La producción en serie surgió al mismo tiempo que el armado de automóviles, este concepto innovador partía de la idea de que la especialización del operario en alguna etapa del proceso productivo elevaría la productividad de toda la línea de ensamble. A lo largo de los años este concepto básico fue perfeccionado mediante el uso de la administración clásica representada con las teorías de Taylor y Fayol. Las funciones en la fábrica se relacionaban con los principios de mando, jerarquía, control y liderazgo, todos estos surgidos de la

⁽¹⁵¹⁾ Tractores Mexicanos sin acceso a la introducción de técnicas, Deere, Jornada, 15 Junio 1994, p. 48.

⁽¹⁵²⁾ Jhon Deere: Contacto en Praga, Expansión, 16 febrero 1994, p. 18.

⁽¹⁵³⁾ La Industria Automotriz en México, INEGI, 1993, p. 117.

⁽¹⁵⁴⁾ Op. cita Jhon Deere: contacto en Praga. El 40% de descuento se encuentra distribuido con 10% por parte de los gobiernos de los Estados, 10% por la SARH y 20% por los fabricantes.

organización militar, nuevas teorías que se enfocaron al comportamiento del individuo en la organización las complementaron.

En la actualidad, el acelerado desarrollo de la empresa moderna reclama otras formas de administrar, la teoría japonesa de desarrollo administrativo se consolidó como un paradigma en la actividad fabril, desmoronando la estructura prevaleciente de estas unidades productivas. Conceptos como calidad total, estado del arte y control de procesos están siendo adoptados por todas las actividades de manufactura en el país; debido a que la calidad del producto, la innovación y la productividad son los parámetros con los que se mide la competitividad actualmente.

La empresa mexicana no es la excepción, sin embargo la totalidad de la industria no puede adoptar estos métodos debido a que la resistencia cultural al cambio y los altos costos relacionados con su introducción, hacen que para muchas pequeñas y medianas empresas sea imposible utilizarlas. La industria automotriz, por la naturaleza de su producto y el tipo de mercado en donde se desarrolla, adoptó rápidamente esta técnica; la planta de Volkswagen en Puebla, y Ford Motor Hermosillo, son claro ejemplo de ello.

Su característica principal gira entorno a que las jerarquías tienden a modificarse por formas basadas en la participación conjunta entre la empresa, el supervisor y el operario; se busca capacitar al obrero para que adopte múltiples funciones, se le estimula a innovar y trabajar en equipo, asimismo se eliminan normas de comportamiento reguladas por los premios y castigos, siendo sustituidas por normas que forman parte de la cultura en las relaciones humanas, poniendo especial interés en la asimilación de mayor responsabilidad y decisión. Esta organización busca establecer estándares de productividad, calidad, eficiencia y competitividad a través del trabajo conjunto, la toma de decisiones no fluye de arriba hacia abajo, sino que es formada por una labor de orientación y convencimiento.

En algunos casos, para introducir el sistema fue necesario eliminar la influencia del sindicato; General Motors, Ford Motor y Volkswagen cambiaron su modo de operar cuando lo disolvieron, en el caso de esta última empresa, la experiencia de su planta en España le permitió adoptar esta técnica con mayor facilidad.

La propuesta actual se basa en grupos de trabajo integrados por dos o más células, cada grupo está encabezado por un coordinador, siendo personal de confianza en la mayoría de los casos, todos los trabajadores son medidos por su nivel de conocimiento y no por escalafón, como anteriormente se venía realizando.

El obrero tenderá a nivelar sus conocimientos y aptitudes mediante el adiestramiento, el cual se da a través de los mismos grupos cuando se incorpora un nuevo integrante. La actividad en las diversas localidades de la planta esta limitada por fronteras denominadas naves, las que se encuentran independientes una de otra. Para lograr su éxito es necesario contar con obreros cuya edad oscile alrededor de treinta años, adicionalmente se promueve la figura del aprendiz relacionando el pago de jornada de trabajo con productividad y conocimiento.

Otro elemento característico de la industria automotriz actualmente es la reestructuración industrial, la cual fue realizada mediante la reducción de costos de producción y la mejora en los procesos de ingeniería y diseño de productos, la rama se transformó en la década anterior con el objetivo de internacionalizar sus operaciones; con el uso de la maquinaria y el equipo se vio una reducción en las máquinas simples y un incremento en las complejas, asimismo se modernizó el transporte de materiales mediante la utilización de herramientas automáticas; la reubicación de los trabajadores incrementó su productividad repercutiendo en la mejora de los procesos, por lo que se redujeron las cargas de trabajo aumentando la actividad calificada y simple, otra característica importante, fue el crecimiento de los volúmenes manufacturados en relación inversa con el nivel de ocupación; ⁽¹⁵⁵⁾ adicionalmente se introdujo el control estadístico de procesos y la robótica, se promovió al obrero universal bajo el sistema de control permitiéndole ser su propio supervisor.

El elemento principal en el sector fue la creación de su plataforma de exportación basada en la racionalización de la producción, orientada a pocos modelos y grandes volúmenes; en este sentido todas las empresas del sector se integraron para compartir recursos. La mayoría de las inversiones actuales están dirigidas a crear laboratorios de control de calidad y a introducir procesos automatizados; asimismo el manejo de información y la utilización de sistemas de informática han sido claves en este periodo, ejemplo de esto es Ford Motor, empresa que cuenta con un satélite exclusivo para realizar todas sus operaciones.⁽¹⁵⁶⁾ La robotización de la industria es clara muestra de la adopción de tecnología de punta en el sector, la planta de este último fabricante ubicada en Hermosillo cuenta con 160 unidades, la mayoría para procesos de soldadura.⁽¹⁵⁷⁾

En relación con el diseño y desarrollo de modelos, estos se han adecuado en forma paralela con la recomposición de líneas, incorporando al mercado modelos que antes llegaban con cuatro o cinco años de retraso, el sistema de sustituir líneas cuando se agotaba la demanda en el mercado de Estados Unidos, y enviarlas a

⁽¹⁵⁵⁾ Las relaciones laborales en VW de México, Jornada Laboral, 21 Agosto 1992, p. 1.

⁽¹⁵⁶⁾ Reinaugura Ford una Planta en Chihuahua, Excélsior, 30 de Noviembre 1993, p. 44.

⁽¹⁵⁷⁾ Las relaciones de trabajo en Ford Hermosillo, La Jornada, P.3, 31 Julio 1991.

México fue eliminado.⁽¹⁵⁸⁾ Las actuales relaciones comerciales y de inversión generadas por la firma del ALC permiten que el desarrollo del automóvil mundial sea una realidad en nuestro país.

Por todo lo antes mencionado, nuevos fabricantes han considerado la posibilidad de invertir en el país aprovechando las ventajas competitivas que ofrece, prueba de ello es la existencia de un gran número de empresas que cuentan con proyectos de expansión.(gráfica 28)

LISTA DE AUTOMÓVILES CON POSIBILIDAD DE PRODUCIRSE EN MÉXICO EN LO QUE RESTA DE LA DÉCADA			
COMPAÑÍA	MODELO	PAÍS ACTUAL	VENTAS 1990
DaeWoo	Lemans	Corea del Sur	39.081
Daihatsu	Charade	Japón	10.630
Hyundai	Excel	Corea del Sur	100.630
	Scoupe	Corea del Sur	7.018
	Precis	Corea del Sur	4.665
Tsuzu	T-Mark	Japón	1.272
	Impulse	Japón	3.327
	Spectrum	Japón	86.257
Kia	Festiva	Corea del Sur	52.520
Mazda	323	Japón	22.977
Mitsubishi	Pick-Up	Japón	25.542
	Pick-Up	Japón	12.931
Subaru	Justy	Japón	14.373
	Loyale	Japón	23.579
Suzuki	Sprint	Japón	42.488
Toyota	Corolla	Japón	90.258
	Tercel	Japón	90.808
	Pick-Up	Japón	81.719
Volkswagen	Fox	Brasil	22.640
Zastava	Yugo	Yug.	6.359
TOTAL			739.074

Fuente: Ward's Automotive Reports, Enero 7 1991. Gráfica 28

(158) Tecnología de punta automotriz a México, Excelsior, 14 Junio 1994, p. 1-7. La planta de Chrysler a orientado el diseño y desarrollo de nuevos modelos hacia el interior de las plantas, dismituyendo de cuatro años a 28 meses el lanzamiento de un nuevo producto, eliminando en 80% el costo de este.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

NIVEL DE PRODUCCION UNIDADES (000'S)
(1985-1995)

AÑO	AUTOMOVILES		CAMIONES		TOTAL	% EXP.
	DOMESTICA	EXPORTACION	DOMESTICA	EXPORTACION		
1985	227,1	54,1	131,6	8,9	421,7	15%
1986	168,7	37,0	93,7	28,5	327,9	20%
1987	143,2	82,3	84,8	27,1	337,4	32%
1988	208,7	145,0	122,1	29,2	505,0	34%
1989	273,7	164,8	160,0	30,5	629,0	31%
1990	345,5	252,5	179,5	26,0	803,5	35%
1991	378,5	341,8	216,9	23,5	960,7	38%
1992	429,0	347,1	231,0	43,9	1.051,0	37%
1993	389,5	445,5	172,2	47,6	1.054,8	47%
1994	352,3	503,5	169,3	71,4	1.096,5	52%
• 1995	139,4	627,1	65,6	87,9	920,0	78%
TOTAL	3.055,6	3.000,7	1.626,7	424,5	8.107,5	42%

Fuente: AMIA, Boletín Informativo Enero 1995, p.34

• Estimado para 1995, Análisis Económico, El Economista, 11 Mayo 1995 p.39

Gráfica 29

2.- La Estructura Comercial en México

a) Antecedentes históricos

El mercado de vehículos en México se caracteriza por el control que ejercen las empresas transnacionales, para medir su magnitud se puede utilizar como punto de referencia el nivel de ventas de las 500 empresas más grandes del país, mismas que registraron en 1991 ingresos equivalentes a 244.7 billones de pesos, 69% del total perteneció a este tipo de compañías; de las diez más importantes destacaron General Motors, Ford Motor y Chrysler, participando en conjunto con 12% del total.⁽¹⁵⁹⁾

EXPORTACIONES EN AMÉRICA LATINA 1993 (DIEZ PRINCIPALES)

POR PAÍS	MONTO	%	POR EMPRESA	PAÍS	SECTOR	MONTO	%
MÉXICO	23,119	33.2%	PDVSA	VEN	PETRÓLEO	11,300	35.6%
BRASIL	17,460	25.1%	PEMEX	MEX	PETRÓLEO	7,413	23.4%
VENEZUELA	12,477	17.9%	GENERAL MOTORS	MEX	AUTOMOTRIZ	2,850	9.0%
ARGENTINA	5,394	7.8%	CODELCO	CHI	MINERÍA	2,294	7.2%
CHILE	4,793	6.9%	CHRYSLER	MEX	AUTOMOTRIZ	2,250	7.1%
COLOMBIA	2,956	4.2%	FORD	MEX	AUTOMOTRIZ	1,400	4.4%
ECUADOR	1,474	2.1%	PETROECUADOR	ECU	PETRÓLEO	1,253	3.9%
PERÚ	1,256	1.8%	VALE DE RIÓDOCE	BRA	MINERÍA	1,211	3.8%
BOLIVIA	358	0.5%	CVG	VEN	MINERÍA	950	3.0%
PARAGUAY	290	0.4%	VOLKSWAGEN	MEX	AUTOMOTRIZ	836	2.6%
TOTAL	69,577	100.0%	TOTAL			31,777	100.0%

Fuente: Las 200 Empresas más Exportadoras de América Latina, Revista América Económica Gráfica 30

Otra característica que diferencia al sector es el sistema de control de precios de los insumos que se utilizan en toda la cadena productiva, continuamente los gobiernos crean estrategias para contener el empuje de costos que afecta la producción de vehículos; esto se comprueba al relacionar el índice nacional de precios al consumidor, el cual creció en promedio 20% en el periodo 1989-1992, con el valor de los vehículos, incrementados únicamente 11%; el objetivo de esta medida es apoyar a las empresas para que mantengan bajos los precios de automóviles y camiones.⁽¹⁶⁰⁾

Para influir en la oferta y demanda de vehículos, empresas y gobiernos controlan todos los factores que intervienen en la industria automotriz, esto se debe al papel tan importante que juega el sector en el comercio de bienes y servicios; de las diez principales empresas exportadoras de América Latina, cinco fueron nacionales, cuatro de ellas forman parte del sector. Después de la minería y

(159) Subieron 5.8% las ventas de las 500 empresas más importantes en 1991, Excelsior, 4 Sept. 1992, p.10.

(160) La Industria Automotriz en México, INEGI, Edición 1993, p. 94.

petróleo, el comercio que se realiza con automóviles se ubicó como la tercer actividad mas importante en la región, participando con 10% de las exportaciones. (Gráfica 30)

MARCA	1965	1975	1987	1993	PROM.
VOLKSWAGEN	14%	28%	23%	27%	23%
CHRYSLER	29%	18%	16%	16%	20%
FORD MOTORS	22%	16%	14%	15%	17%
GENERAL MOTORS	17%	11%	17%	17%	16%
NISSAN DE MÉXICO	1%	9%	29%	20%	15%
OTROS	10%	9%	0%	3%	6%
DINA	7%	9%	1%	2%	5%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: AMIA, Boletines Informativos No. 130 y 337 Gráfica 31

El comercio de vehículos creció en el país a partir de 1965, en ese año el nivel de ventas ascendió a 95 mil unidades; Chrysler participó con 29%, Ford Motor con 22% y General Motors con 17%, en conjunto "las tres grandes" controlaron tres quintas partes del mercado local. La creciente demanda de vehículos propició que el mercado incrementara su tamaño tres veces en tan solo diez años, logrando desplazar 340 mil unidades en 1975. En ese año, las empresas norteamericanas perdieron una parte de su mercado, debido a que la demanda se acumuló en los vehículos compactos, segmento en el cual no operaron; la empresa con mayor participación fue Volkswagen ocupando 28% del total. El cambio en el consumo se debió a que los precios de estos automóviles estaban más acorde con el ingreso medio de la población.⁽¹⁶¹⁾

La creciente demanda de automóviles compactos de 1980, no pudo cubrir la caída del nivel de ventas de los vehículos, por lo que el volumen descendió a 247 mil unidades en 1985; en este año Nissan fue el principal fabricante ocupando 29% del mercado. Por su parte, las marcas norteamericanas se consolidaron en el mercado automóviles de lujo; las unidades vendidas anualmente tendían a acumularse en modelos de menor precio fabricados por Volkswagen y Nissan. (Gráfica 31)⁽¹⁶²⁾

En 1993 las ventas de vehículos lograron su mas alto nivel histórico, desplazando 593 mil unidades, 27% fue controlado por Volkswagen y 20% por Nissan; en los últimos años estas dos empresas participaron con 57% del mercado de automóviles,(gráfica 32) el segmento de camiones fue controlado por General

⁽¹⁶¹⁾ AMIA, Boletín Informativo No 130, Septiembre 1977, p.3.

⁽¹⁶²⁾ AMIA, Boletín Informativo No 337, Enero 1994, p.3.

Motors, Chrysler y Ford Motor, destacando el tipo comercial (gráfica 33). Si analizamos lo anteriormente expuesto podemos deducir que el mercado ha sido dividido de tal manera que cada uno de los fabricantes se beneficia de una parte de la demanda, este mecanismo determina el carácter oligopólico que prevalece en este sector.

VENTA AL MAYOREO DE AUTOMÓVIL SEGÚN EMPRESA						
MILES DE UNIDADES						
AÑO	CHRYSLER	FORD	GM	NISSAN	VW	TOTAL
1987	23.4	16.5	14.4	49.0	50.7	154.0
1988	48.7	32.0	15.2	60.2	53.8	209.9
1989	56.9	47.8	22.8	69.8	77.0	274.3
1990	52.5	52.3	32.3	80.5	134.8	352.4
1991	64.6	56.4	42.9	79.3	148.6	391.8
1992	83.6	68.3	50.8	100.0	142.4	445.1
1993	59.6	52.8	51.2	83.3	151.6	398.5
TOTAL	389.3	326.1	229.6	522.1	758.9	2,226.0
%	17%	15%	10%	23%	34%	100%

Fuente: AMIA Boletín Informativo No. 337, Enero 1994 p.1 Gráfica 32

Debido a lo atractivo que resulta el mercado de automóviles compactos, se espera que la competencia tienda a acumularse en este tipo de productos, Chrysler y General Motors incursionarán en este segmento. (gráfica 34) La presencia de marcas como Mercedes Benz y BMW en la oferta de automóviles de lujo, y la liberalización de las importaciones de vehículos armados, transformaran en el mercado, dando paso a la libre competencia. Un tipo de vehículo que tiende a ganar participación es la camioneta "mini Van", manteniendo gran éxito en Estados Unidos.

Las ventas de tractocamiones son controladas por Kenworth, ocupando 51 % del mercado, le sigue DINA con 24% y Mercedes Benz con 21%, la demanda en este segmento se comporta de igual manera que el crecimiento del PIB, debido a que en 1991 alcanzó su nivel histórico, y ha descendido de igual manera que este indicador macroeconómico. En el caso de los autobuses integrales, DINA y MASA mantienen la mayor demanda, logrando su nivel histórico en 1993 al vender 4,022 unidades, la tendencia en las ventas de este tipo de vehículos se relaciona con el crecimiento de la población. Para el caso de las ventas de tractores agrícolas, se puede deducir que la política agropecuaria y los problemas de recursos en el campo, determinan su crecimiento.⁽¹⁶³⁾ (Gráfica 35)

(163) Idem.

Las proyecciones realizadas en 1993 consideraron que la demanda de vehículos crecería 7% para los siguientes cuatro años; sin embargo, al comenzar la crisis económica en 1995, las nuevas perspectivas del mercado son poco alentadoras, la caída de Volkswagen en 80% ejemplifican esta situación, por lo que se estima que la recuperación del mercado será hasta 1997. ⁽¹⁶⁴⁾

b) Factores que influyen en la oferta y demanda de vehículos

A pesar de los beneficios generados en el sector por la producción a escala y el control de precios, antes de la devaluación de diciembre de 1994, el valor de los vehículos que se comercializaban en el mercado local, se encontraban 50% arriba que los cotizados en Estados Unidos y Canadá. ⁽¹⁶⁵⁾ Muchos son los factores que afectan la demanda de vehículos, por ejemplo, las empresas redujeron sus compras de automóviles en 1993 al saber no podrían realizar deducciones de impuestos ⁽¹⁶⁶⁾; adicionalmente las altas tasas de interés afectaron la demanda del año siguiente ⁽¹⁶⁷⁾. Otro factor que influyó fue el gasto público, su reducción freno las compras destinadas a renovar el parque vehicular del sistema de transporte en la Cd de México; asimismo medidas de política urbana como el programa hoy no circula, son ejemplo de como un acto de gobierno puede inducir al mercado de automóviles. ⁽¹⁶⁸⁾

La caída del PIB y la contracción de los salarios afectaron el crecimiento del sector, reduciendo las compras para proveedores y limitando las negociaciones de los distribuidores. Una medida de política como el decreto del auto popular en 1989, generó un efecto en el mercado de los automóviles usados, reduciendo sus precios. Los hábitos de consumo de la población afectan también la oferta, en la actualidad, dada la depreciación de un vehículo nuevo, iniciada en el momento de circular, los automóviles usados de modelos recientes resultan ser más atractivos.

La política comercial de las empresas afecta directamente la oferta de automóviles, principalmente cuando se da la reducción de precios con el fin de desplazar vehículos. En los primeros cuatro meses de 1994 las ventas locales cayeron 3% en relación con el año anterior, los inventarios en los almacenes superaron 52 mil unidades, cifra que representó 8% de las ventas proyectadas para ese mismo año; Nissan fue el más afectado con 27 mil automóviles, por lo que sus

⁽¹⁶⁴⁾ Incremento de Importaciones Enero Abril 1994, Jornada, 15 Junio 1994, p.48.

⁽¹⁶⁵⁾ La crisis también anda en coche, Excelsior, 7 Agosto 1993, p.1-6

⁽¹⁶⁶⁾ Piden no eliminar el decreto que regula el comercio de vehículos, Jornada, 12 Noviembre 1991, p.21.

AMDA señaló que esta medida de política fiscal afectará a 31 mil empleos directos y 420 indirectos.

⁽¹⁶⁸⁾ Autos: México y TLC, Excelsior, 21 Enero 1992, p.1. Un ejemplo de como afectan las decisiones de la Administración Pública fue en 1991 cuando Mercedes Benz incrementó sus ventas al optar el DDF por la compra de esos vehículos

distribuidores tuvieron que ofrecer mejores planes de financiamiento para estimular su demanda.⁽¹⁶⁹⁾

VENTAS AL MAYOREO SEGÚN EMPRESA Y CATEGORÍA (1987-1992)
UNIDADES

TIPO	1987	1988	1989	1990	1991	1992	TOTAL	%
COMERCIALES	72,150	100,575	122,648	131,083	147,216	158,011	731,683	68%
LIGEROS	15,702	24,167	37,516	47,610	71,317	64,752	261,064	24%
PESADOS	2,807	2,877	5,390	9,219	13,631	19,020	52,944	5%
MEDIANOS	549	669	860	571	546	836	4,031	0%
CHASIS CORAZA	863	814	995	1,994	3,321	4,649	12,636	1%
IMPORTADOS	0	0	0	1,571	4,180	3,742	9,493	0%
TOTAL	92,071	129,102	167,409	192,050	240,211	251,010	1,071,853	100%

MARCA	1987	1988	1989	1990	1991	1992	TOTAL	%
GM	26,460	32,441	49,579	61,188	70,055	70,011	309,734	29%
FORD MOTOR	17,448	29,717	39,418	37,152	56,819	59,113	239,667	22%
CHRYSLER	16,535	31,330	36,393	39,362	48,752	50,272	232,644	21%
NISSAN	21,163	24,351	25,766	32,314	35,122	38,329	177,045	17%
VOLKSWAGEN	5,980	6,903	9,008	10,248	11,965	13,148	57,252	5%
DIESEL NAL	3,047	2,268	4,273	6,258	9,123	11,109	36,078	3%
MERCEDES BENZ	1,149	2,073	2,929	5,207	7,979	8,579	27,916	3%
KENWORTH	0	0	0	158	306	426	890	0%
TRAILERS DE MY	19	19	43	163	90	23	357	0%
RENAULT	270	0	0	0	0	0	270	0%
TOTAL	92,071	129,102	167,409	192,050	240,211	251,010	1,071,853	100%

Fuente: La Industria Automotriz en México 1991, INEGI p.49 Gráfica 33

c) El mercado de exportación y las importaciones de vehículos

La caída del mercado local en los últimos años no afectó la producción, por el contrario, su ritmo de crecimiento se ha mantenido en forma ascendente debido a que la industria automotriz inició la expansión de su base instalada dirigiéndola al comercio exterior desde 1982. Esta reestructuración tuvo éxito debido a que el acelerado crecimiento de la demanda local y la apertura comercial estimularon la inversión en nuevos proyectos orientados a la creación de una plataforma de exportación; sumado a esto, el crecimiento de la industria de autopartes, principalmente por el desarrollo de proveedores para el ensamble de motores, permitió que la industria automotriz pudiera incursionar con éxito en el mercado mundial de vehículos. El proceso de liberalización comercial también repercutió

⁽¹⁶⁹⁾ Op. cita. Incremento de las importaciones. De las 52 mil unidades 34 mil eran automóviles y 18 mil fueron camiones.

en las importaciones de vehículos, las que se habían mantenido prácticamente cerradas con el uso de aranceles elevados.

En 1981 se exportaron 14 mil unidades, diez años después su nivel llegó a 358 mil unidades, dirigiendo 73% del volumen a Estados Unidos y 19% a Canadá; en América Latina las exportaciones se destinaron a países como Chile y Perú, representando un crecimiento de 55% en la región. Iniciando la década de los años noventa, las ventas derivadas por el comercio exterior de vehículos alcanzaron la cifra de cinco mil mdd ⁽¹⁷⁰⁾

VENTA AL MAYOREO POR CATEGORÍA						
MILES DE UNIDADES						
AÑO	POPULAR	COMPACTO	LUJO	DEP.	IMP	TOTAL
1984	132.9	57.4	18.7	8.4	0.0	217.4
1985	135.4	74.0	23.5	9.1	0.0	242.0
1986	93.4	51.1	11.5	4.4	0.0	160.4
1987	92.9	45.2	13.2	2.7	0.0	154.0
1988	110.0	78.9	17.2	3.8	0.0	209.9
1989	149.5	104.3	19.9	3.6	0.0	277.3
1990	213.5	110.2	19.5	5.4	3.8	352.4
1991	226.2	132.4	24.4	3.8	5.1	391.9
1992	232.0	162.3	33.2	3.6	6.0	439.1
1993	234.8	134.9	21.8	3.7	3.2	398.4
TOTAL	1,620.6	950.7	204.9	48.5	18.1	2,842.8
%	57%	33%	7%	2%	0%	100%

Fuente: AMIA, Boletín Informativo No. 337 Enero 1994 p.1 Gráfica 34

En los últimos años el ritmo de producción se a mantenido en forma paralela con las exportaciones, logrando su proporción más cercana en los periodos de contracción del mercado nacional. Este comportamiento se vincula con la necesidad de mantener la capacidad productiva de las plantas, protegiendo el empleo y la inversión, adicionalmente los costos de las manufacturas permanecen con pocas variaciones, debido a que el alto volumen garantiza el uso de economías a escala. (Gráfica 36)

Chrysler y Ford Motor son las empresas que mas orientan sus operaciones a exportar, en conjunto controlan 60% del volumen, del total de su operación, 88% se concentra en el segmento de automóviles. La mayoría de sus exportaciones tuvieron como destino el mercado de Estados Unidos y Canadá en 1991, mostrando un fuerte repunte debido a la reducción de plantas que inició General Motors en América del Norte y al inicio de operaciones comerciales de

⁽¹⁷⁰⁾ Fuerte recuperación automotriz, Excélsior, 21 Mayo 1992, p 1-15.

Volkswagen en este mercado, este último ha incrementado su volumen desde 1981,⁽¹⁷¹⁾ la empresa alemana exportó a Estados Unidos 70 mil unidades en 1993, destinando más del 90% al estado de California.⁽¹⁷²⁾ (Gráfica 37)

En los primeros meses de 1994 las exportaciones crecieron 36% al venderse 167 mil unidades, un mes después el volumen acumulado llegó a 214 mil unidades.⁽¹⁷³⁾ En septiembre de 1994, la Secretaría de Comercio (SC) publicó un documento denominado "Evaluación del primer semestre de operaciones del ALC", en el cual expuso que el país había incrementado sus exportaciones 33% con respecto al año anterior, llegando a 23 mil mdd, es decir 35% de todas las realizadas por los países de América Latina.⁽¹⁷⁴⁾

A partir de 1990 el gobierno federal autorizó la importación de automóviles asignando en promedio 20% de impuesto arancelario, otorgando esta actividad únicamente a empresas del ramo instaladas en territorio nacional, las cuales se comprometieron a que el volumen manejado no sobrepasaría 15% del total de las ventas locales; adicionalmente se mantuvo el control en la balanza de capitales bajo la relación 2.5 dólares exportados por uno importado.⁽¹⁷⁵⁾ Durante el primer mes de vigencia, se importaron 2,283 unidades, un año después el nivel se había incrementado 100%.⁽¹⁷⁶⁾ En los primeros meses de 1994 el total de unidades representó un crecimiento de 353%, de 14,715 unidades importadas, 86% fueron camiones, siendo en la mayoría de los casos nuevos modelos.⁽¹⁷⁷⁾

A mediados de 1994, la SC permitió a las personas físicas importar vehículos, estimando el volumen inicial de esta operación en 50 mil unidades; la única restricción consideraba que no debía sobrepasar 15% de la producción local, posteriormente se incrementara 5% en 1996 y 10% dos años después. También se permitirá importar a las empresas el equivalente al 50% del volumen producido en 1998, siempre y cuando el crecimiento de esta actividad no exceda 300% el volumen manufacturado en el año.⁽¹⁷⁸⁾

d) El desequilibrio de la balanza de pagos en el sector automotriz.

(171) La Industria Automotriz en México, INEGI 1993, p.90-87.

(172) Exportará VW de México 90 mil unidades este año, Jornada, 16 Junio 1993, p.36.

(173) Mejoran las ventas de autos, Excelsior, 23 Junio 1994, p.1.

(174) Presentan Evaluación del Tratado, Periódico Reforma, Sección Negocios, 22 sept. 1994, p.1.

(175) Se consolida el crecimiento de las exportaciones, Excelsior, 2 de Diciembre 1991, p. 1-16.

(176) Incremento de importaciones Enero Abril 1994, Jornada, 15 de Junio 1994, p.48. Por marca Chrysler ha importado 5,200 unidades, General Motors 2,300 y Ford Motors Co. 1,900.

(177) Ídem.

(178) Comienza la Apertura Total, Jornada, 20 Junio 1994, p.1-40.

El problema principal en la industria automotriz es el manejo de su balanza de pagos, la cual se ha mantenido deficitaria en los últimos años. En 1978 el nivel de importación realizado por el sector duplicó al de sus exportaciones, destacando los vehículos pesados no producidos en el país que fueron necesarios para las actividades industriales. Un año después el déficit de la balanza comercial creció hasta llegar a 1,000 mdd, motivado por la creciente dependencia de autopartes provenientes del exterior, en 1981 la rama productiva contribuyó con 62% del desequilibrio de la balanza comercial nacional. Una vez iniciado el programa de racionalización del sector, las exportaciones de 1.5 millones de motores registraron un superávit de 800 mdd en 1986. (Gráfica 38)

VENTAS AL MAYOREO DE AUTOBUSES INTEGRALES
SEGÚN EMPRESA Y MARCA (1987-1992) UNIDADES

TIPO	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	TOTAL	%
DINA	139	389	680	940	983	1,165	1,818	6,314	49%
MASA	78	19	0	535	947	1,160	1,114	3,853	30%
TRAILERS MY	0	0	0	36	117	111	15	279	2%
M.BENZ	0	0	0	0	357	1,045	1,075	2,477	19%
TOTAL	217	608	680	1,511	2,404	3,481	4,022	12,923	100%

VENTAS AL MAYOREO DE TRACTOCAMIONES
SEGÚN EMPRESA Y MARCA (1987-1992) UNIDADES

TIPO	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	TOTAL	%
DINA	363	696	890	993	2,005	1,531	1,455	7,933	24%
FAMSAM.BENZ	200	254	471	738	1,312	2,044	1,936	6,955	21%
KENWORTH	880	1,114	1,812	2,364	4,773	3,342	2,374	16,659	51%
TRAILERS MY	51	67	75	23	58	51	76	401	1%
VÍCTOR PATRÓN	10	12	21	28	108	152	180	511	2%
TOTAL	1,504	2,143	3,269	4,146	8,256	7,120	6,021	32,459	251%

VENTAS AL MAYOREO DE TRACTORES AGRÍCOLAS
SEGÚN EMPRESA Y MARCA (1987-1992) UNIDADES

TIPO	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	TOTAL	%
F. TRACTORES	3,211	4,639	4,793	3,699	3,884	4,224	1,452	25,902	45%
JOHN DEERE	2,616	3,525	3,990	3,562	3,582	3,930	1,851	23,056	40%
SID. NAL.	498	1,246	1,240	1,588	958	1,390	1,093	8,013	14%
TOTAL	6,325	9,410	10,023	8,849	8,424	9,544	4,396	56,971	100%

Fuente: AMIA Boletín Informativo No. 337

Gráfica 35

Los resultados positivos en la balanza de pagos continuaron hasta llegar a 1,430 mdd en 1989, un año después se exportaron a Estados Unidos 4,107 mdd, contribuyendo los vehículos armados con 50%; en las autopartes destacaron las cajas de velocidad y motores armados con 1,467 mdd, este volumen no incluyó 3,267 mdd correspondientes a las operaciones de maquila realizadas en la frontera.

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES (1987-1993)

MILES DE UNIDADES

REGIÓN / PAÍS	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	TOTAL	%
ESTADOS UNIDOS	140.6	148.0	163.0	238.3	261.3	283.9	353.8	1,390.8	78.5%
CANADÁ	5.0	5.0	7.3	13.1	67.0	60.4	69.9	227.7	11.2%
AMÉRICA LATINA	17.4	20.1	25.7	23.4	29.3	41.1	43.1	200.1	9.9%
ASIA	0.4	0.0	0.8	1.2	0.8	1.0	5.3	9.4	0.5%
EUROPA	0.4	0.3	0.7	0.4	0.6	0.5	0.3	3.1	0.2%
ÁFRICA-OTROS	0.7	0.3	1.5	0.3	1.1	0.0	0.5	3.6	0.2%
TOTAL	163.1	173.1	196.0	276.8	357.9	388.7	471.8	2,027.5	100%

VENTAS DE EXPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES SEGÚN EMPRESA

1987-1993 (MILES DE UNIDADES)

EMPRESA	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	TOTAL	%
FORD MOTORS	51.8	66.4	39.6	88.6	111.2	130.4	117.2	605.2	30%
CHRYSLER	62.8	50.4	67.8	75.7	80.9	102.3	138.4	578.3	29%
GENERAL MOTORS	32.3	36.5	40.4	41.0	81.2	82.5	90.7	404.5	20%
VOLKSWAGEN	0.0	0.5	23.1	46.2	50.5	33.5	77.5	231.3	11%
NISSAN	16.1	18.9	25.1	25.3	14.1	40.1	47.7	207.2	10%
DINA	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	1.0	0%
KENWORTH	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%
TOTAL	163	173	196	276	357	388	471	2,027	100%
PRODUCCIÓN	395	512	641	820	989	1,080	1,080	5,520	37%
%	41%	34%	31%	34%	36%	36%	44%	37%	

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1993 p.85
AMIA Boletín Informativo No. 337 Enero 1994 p.31

Gráfica 36

Las ventas mexicanas de autopartes representaron 13% del total de las importaciones estadounidenses del sector, de este país se importaron 1,285 mdd, 25% en vehículos y 970 mdd en autopartes; Canadá en ese mismo año importó 59 mdd, siendo autopartes la mayoría, por su parte este país realizó ventas en el mercado mexicano por 4.5 mdd. ⁽¹⁸⁰⁾

El intercambio comercial realizado en esta rama productiva representó 30% de sus operaciones bilaterales en 1990, negociando 6% con Canadá. Las

⁽¹⁸⁰⁾ Op. cita Mundo Ejecutivo, p.33.

operaciones de comercio exterior con los dos socios comerciales del ALC fueron equivalentes a 33% de las exportaciones mexicanas; por su parte Canadá exportó 30,000 mdd en productos dirigidos al sector automotriz de Estados Unidos, de los cuales 70% fueron vehículos armados, asimismo importó desde este país 28,300 mdd, siendo autopartes 60% del volumen.⁽¹⁸¹⁾

El superávit del sector continuó hasta la introducción del decreto que autorizó la apertura del mercado, un año antes se había obtenido el saldo positivo más favorable que ha registrado el sector con 1,431 mdd. En relación con las exportaciones, los automóviles y motores representaron 75% del total del volumen operado en el periodo 1987-1992; para el caso de las importaciones, los materiales definidos como "ensamble para automóviles", registrados en los reportes de la SC, equivalieron a 64% del total. En 1992 el déficit de la balanza de pagos ascendió a 3,200 mdd, lo que representó 20% del total nacional. (Anexo XIII)

EXPORTACIONES DE VOLKSWAGEN (1977-1990)		
AÑO	MOTORES	VEHÍCULOS
1977		5,496
1978		18,727
1979		19,241
1980		13,142
1981	15,444	9,161
1982	40,320	13,701
1983	82,963	18,693
1984	146,337	16,089
1985	219,828	3,287
1986	237,651	85
1987	239,879	85
1988	211,248	473
1989	336,820	22,280
1990	338,145	47,015

Fuente: Mundo Ejecutivo Gráfica 37

Los acuerdos entre gobierno y empresas se han dirigido recientemente a regular la balanza de pagos del sector; en 1993 Nissan no cumplió con la nivelación de su saldo, por lo que tuvo que pagar 150 mdd de multa, de igual manera Volkswagen lo hizo con 70 mdd. Las sanciones surgieron una vez que la SC analizó sus registros contables, en ellos se comprobó que no estaban siendo autosuficientes en el manejo de divisas, por lo que su grado de integración se había deteriorado. En el caso de la empresa alemana, su problema fue vinculado con la necesidad de mantener el nivel de calidad exigido en las especificaciones de importación norteamericana para el modelo "Jetta", al no contar con estas, se optó

(181) Idem.

por importar todas las partes de su filial en Brasil; por su parte Nissan, quien reportó pérdidas a nivel mundial por 700 mdd en ese año, logró que su multa fuera sustituida por inversión directa. ⁽¹⁸²⁾

BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1978-1987									
(MILES DE DOLARES)									
AÑO	EXP			IMP			SALDO		
	VEHICULOS	AUTOP	TOTAL	VEHICULOS	AUTOP	TOTAL	VEHICULOS	AUTOP	TOTAL
1978	69,400	219,574	288,974	254,677	285,467	540,144	(115,277)	(65,893)	(251,170)
1979	118,871	213,411	332,282	484,908	897,975	1,382,883	(366,037)	(684,564)	(1,050,601)
1980	127,859	238,283	366,142	581,303	1,278,334	1,859,637	(453,444)	(1,040,051)	(1,493,495)
1981	118,619	226,278	344,897	770,161	1,300,643	2,070,804	(651,342)	(1,074,365)	(1,725,907)
1982	92,710	344,136	436,846	284,505	947,292	1,231,797	(191,795)	(603,156)	(794,951)
1983	113,282	551,115	664,397	35,229	314,630	349,859	78,053	236,485	314,538
1984	180,839	732,949	913,788	123,479	510,011	633,490	37,360	222,938	280,298
1985	115,337	1,013,888	1,129,225	156,079	551,392	707,471	(40,742)	462,496	421,754
1986	314,090	806,832	1,120,922	93,887	244,419	338,306	220,113	562,413	782,526
1987	1,127,640	1,635,469	2,763,109	100,369	372,590	472,959	1,027,271	1,262,879	2,290,150
TOT	2,378,557	5,981,935	8,360,492	2,884,597	6,702,753	9,587,350	(506,640)	(720,818)	(1,226,858)

Fuente: La Industria Automotriz En Cifras AMIA 1988 p 205-210 Gráfica 38

e) El sistema de financiamiento de la demanda y la distribución de vehículos

En las actividades operativas de una compañía manufacturera, los procesos de producción y distribución son de vital importancia, la primer etapa a mejorar y controlar es la fabricación del producto, después de idear la forma más rápida y económica de hacerlo, se trabaja con su diseño y calidad, la última etapa a desarrollar se da en la distribución; para el caso de la industria automotriz, los sistemas de financiamiento y la red de distribuidores juegan un papel muy importante.

El primer sistema de financiamiento surgió en Alemania en el año de 1934, mediante el ahorro y uso de sorteos semanales, esta modalidad incursionó en el continente en los años sesenta logrando gran éxito en Brasil y Argentina; México comenzó con esta actividad en 1969, consolidándola a finales de los años ochenta. En este periodo funcionaba con la base de reunir cien integrantes durante un periodo de cuarenta meses, actuando con asignaciones por subasta y sorteo periódico. En los años de crisis económica, al no poder reunir los grupos de cien en un mismo tiempo y de forma fluida, se optó por el sistema abierto, mediante sustitución, por lo que el grupo se dirigió hacia formas mas dinámicas.

En 1982 surgió el mecanismo que penalizó los retraso en pagos y se exigió 2% del valor del automóvil como cuota base de inscripción, adicionalmente se agregó otra cantidad similar para cubrir los gastos administrativos y el seguro de cobertura amplia, estimando el total de los pagos a realizar con la base del precio

⁽¹⁸²⁾ Deficitaria su balanza comercial, Excelsior, 8 Junio 1993, p.1-5.

equilibrado, el cual se calcula promediando la suma de todos los gastos. En 1992 la ley federal de protección al consumidor reglamentó esta actividad en su artículo 29 titulado: "Sistema de Autofinanciamiento". (183)

En los últimos años, los fabricantes han destinado importantes recursos para desarrollar empresas arrendadoras, que al asociarse con los bancos, crean una diversidad de planes. Nissan lo hizo con Arrendadora Nimex bajo el plan "Si Crea" en 1980, por su parte General Motors tiene actualmente el plan "Su Auto", Chrysler el plan "Valor", Ford trabaja "Con Auto" y Volkswagen utiliza "Afasa".

DISTRIBUIDORAS DE VEHÍCULOS AUTOMOTRICES SEGÚN MARCA								
(1982-1992)								
AÑO	CHRYSLER	DINA	M.BENZ	FORD	GM	NISSAN	VW	KENW.
1982	176	109		149	160	136	228	
1983	159	94		131	140	138	232	
1984	160	76		130	143	143	233	
1985	162	74		134	141	146	238	
1986	164	63		134	142	151	239	
1987	163	54	62	133	143	152	236	
1988	142	83	62	121	123	155	223	
1989	142	82	58	121	123	156	221	
1990	143	65	52	124	133	160	214	29
1991	188	67	54	143	169	164	228	29
1992	189	72	66	141	181	172	231	33

Fuente: Diez Años del sector Automotriz en México 1977-1996
Directorio Nacional de distribuidores AMIA

Gráfica 39

Un ejemplo de los buenos resultados que han generado estos planes de financiamiento es "Si Crea", sistema que en 1990 financió 50% de las ventas de automóviles Nissan. La mayoría de las empresas cuentan con departamentos especializados que trabajan en conjunto con distribuidores y bancos, generando una importante fuente de empleo en el sector de servicios. (184)

Los créditos bancarios generan una verdadera competencia que favorece a los clientes de cada institución, este tipo de sistema se amplió a la compra de automóviles usados, ayudando al comercio de vehículos. Los plazos van de uno a cuatro años cubriendo hasta 85% del valor total, utilizan como base para el cálculo de interés el índice de los certificados de la tesorería o el costo porcentual promedio. (185) La banca social también ha otorgado créditos para la compra de vehículos, en 1991 el banco de pequeño comercio concedió créditos por un valor

(183) La nueva era del autofinanciamiento, Excélsior, 6 Agosto 1992, p.32.

(184) Expansión, 10 Julio 1991, p.88 No 569.

(185) Mundo Ejecutivo, p.36 Crédito sobre ruedas.

total de 235 millones de nuevos pesos en la compra de taxis y microbuses; 80% del monto total fue otorgado a personas físicas ⁽¹⁸⁶⁾

A finales de la década pasada, el valor de los automóviles se había incrementado a un ritmo menor que la inflación, los esquemas de financiamiento con tasas accesibles estimularon aún más la demanda; tan solo plan auto de Bancomer otorgó en dos años 30 mil créditos, mismos que fueron equivalentes al 9% de las ventas en este último año.⁽¹⁸⁷⁾ La tendencia continuó hasta participar con 15% de la producción de automóviles en 1992, con un tiempo de vida de 4.5 años fueron aceptados 100% de los créditos, viéndose afectado este sistema con únicamente 4% de cartera vencida.⁽¹⁸⁸⁾

El problema de liquidez en familias y empresas se vio reflejado con el incremento de la cartera vencida en 1994, por lo que el sistema de evaluación para otorgar crédito fue más rígido, un ejemplo fue la creación del control "transunión" que analiza la historia de créditos, actualmente manejado por todos los bancos del país.⁽¹⁸⁹⁾ Las ventas por financiamiento se han consolidado como el principal motor que da soporte a la demanda de automóviles en todo el mundo, 70% de los vehículos que se venden cada año en el país se realizan por este medio, de tal manera que el buen funcionamiento del sistema financiero del país y el nivel de deuda de la población, determinan en gran medida la demanda del mercado.⁽¹⁹⁰⁾

La red comercial en el país está controlada por la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, en 1978 este organismo contó con 1,184 establecimientos; de estos, Volkswagen representó 18% del total de los puntos de venta con 211 establecimientos, en la actualidad existen 1,085 concesionarias ubicadas en todo el territorio nacional.⁽¹⁹¹⁾ Los fabricantes de automóviles y camiones envían las unidades ensambladas utilizando la red carretera nacional, DINA y Mercedes Benz son las únicas empresas que no se localizan en Baja California Norte y Sur, así como Quintana Roo; por su parte Kenworth únicamente actúa en 16 estados. La estrategia siempre ha sido concentrar distribuidores autorizados en ciudades con altos niveles demográficos, todos los fabricantes de automóviles han seguido este camino.⁽¹⁹²⁾ (Gráfica 39)

⁽¹⁸⁶⁾ La Industria Automotriz en México, Excélsior, Suplemento Especial, 19 Noviembre 1991. En 1991 la planta de vehículos de taxis era de 100 mil unidades, durante dos años estas se sustituyeron por 55 mil autos, de los cuales 15 mil fueron microbuses.

⁽¹⁸⁷⁾ Fuerte lucha por el mercado de autos usados, Excélsior, 20 Enero 1994, p.12.

⁽¹⁸⁸⁾ Cartera vencida de créditos de automóviles, Excélsior 23 Junio 1993, p-14. Se recogieron siete mil autos y se otorgaron créditos por 4 mil millones de pesos.

⁽¹⁸⁹⁾ Ford, General Motors y Chrysler bajan su petición de contenido, Jornada, 14 Junio 1992, p.23.

⁽¹⁹⁰⁾ Op. cita Incremento de Importaciones Enero Abril.

⁽¹⁹¹⁾ Diez años del sector automotor 1980-1990. INEGI, p.184.

⁽¹⁹²⁾ Op. Cita. La Industria Automotriz, INEGI, p.36.

3.- La Estructura Laboral del Sector Automotriz

Al ser el sector automotriz una de las actividades mas importantes de la economía, sus organizaciones obreras influyen sobre los demás sindicatos que existen en el resto de las ramas industriales, traduciéndose en presiones para los organismos públicos que determinan las remuneraciones salariales, en apoyos para los movimientos de huelga que se estén realizando en ese momento y en respaldo político que necesitan los gobiernos locales.

A lo largo de su historia, el sindicalismo de la industria automotriz se ha caracterizado por la constante ruptura de tutela con la Confederación de Trabajadores de México CTM, esto se realiza mediante la creación de organismos independientes que motivan a las bases para que su participación sea permanente. El movimiento laboral independiente, resultado de un proceso evolutivo surgido a partir del periodo de posguerra, se abocó a la tarea de administrar el sindicato fuera de cualquier confederación. En los años setenta, con el apoyo del presidente Luis Echeverría, este tipo de organización se fortaleció, separándose aún mas de la vieja burocracia sindical.⁽¹⁹³⁾

Este tipo de organización obrera se caracteriza por surgir de los sectores mas importantes de la actividad industrial, actuando predominantemente en empresas con IE en donde la actividad de los operarios se asocia con su productividad y condición económica, procurando evadir los controles políticos y burocráticos.

Una vez desincorporados de la CTM, los sindicatos crearon la Unión Obrera Independiente en la década de los setenta; posteriormente los representantes de Volkswagen, General Motors, DINA, Nissan y Ford Motor fundaron la Unión de Sindicatos de la Industria Automotriz en 1988, órgano que se transformó en la Coalición Autónoma de Sindicatos de la Industria Automotriz.

Los sindicatos independientes se pueden clasificar en dos tipos: el primero se caracteriza por tener niveles relativamente altos de conflicto, maneja demandas relacionadas con los procesos de trabajo y su dirección se finca en estructuras democráticas; el segundo está formado por sindicatos que no utilizan la huelga como medio para presionar sus demandas laborales, se preocupa tradicionalmente por el nivel de prestaciones y su dirección en la mayoría de los casos es oligárquica.⁽¹⁹⁴⁾

⁽¹⁹³⁾ El movimiento obrero en el sexenio de Luis Echeverría, Magdalena Galindo, Investigación económica, No. 4, Octubre-Diciembre 1997.

⁽¹⁹⁴⁾ El sindicalismo en el Sector Automotriz, Ian Roxborough, Estudios Sociológicos, 1 Enero 1983. p.65.

Otra característica laboral en el sector se da con la relación entre el índice de huelgas y el periodo de negociación del contrato colectivo de trabajo, revisado cada dos años; sin embargo también existen conflictos de otro tipo surgidos por desacuerdos productivos, tecnológicos y comerciales. Aunado a esto, en épocas en que la contracción de la demanda se presenta, surgen controversias, debido a que las actividades de las empresas se orientan a reducir costos por medio de un ajuste del personal ocupado y por el recurso de "paros técnicos".

Por lo general, los sindicatos colocan en primer lugar de sus demandas el aumento salarial, debido a que el pago generalizado en la industria automotriz es por hora, en segundo lugar se encuentran las demandas por prestaciones, estas actualmente representan en algunos casos 50% de la remuneración total semanal. Otro tipo de demandas se relacionan con los beneficios otorgados directamente por el sindicato, como es la asignación de viviendas, actividad utilizada como un medio para ejercer el poder sindical. Algunas más se vinculan con el uso de los contratos preferenciales para los miembros de la familia del obrero afiliado al sindicato y al incremento en el porcentaje de la fuerza de trabajo; estas dos no forman parte del control sindical debido a que las empresas utilizan el volumen de personal de manera flotante mediante las contrataciones eventuales, las que actúan en función de la demanda del mercado. Otro tipo de control se da con la movilidad de los puestos de trabajo en la planta, tanto de forma horizontal, al pasar de un departamento a otro, como vertical, utilizando las promociones y ascensos; este último puede tomar la modalidad de escalafón ciego. ⁽¹⁹⁵⁾

Al interior de la planta, el control se ejerce por conducto de delegados, los cuales cuentan con el poder para decidir la solución de conflictos que se presenten en forma diaria, su alcance está determinado en relación con el tipo de liderazgo que ejerce la cúpula. A su vez el grado de presión de la base determina el tipo de liderazgo, por lo que se pueden clasificar los sindicatos en demócratas, como es el de General Motors y DINA, u Oligárquicos como es el caso de Chrysler, este último caracterizado por la gran división que existe entre la base y sus dirigentes, y la poca comunicación entre las plantas de Toluca y México, las que han contado en algunos momentos con su respectivo comité ejecutivo. Un caso especial resulta ser Nissan, quien cuenta con la rotación continua y constante de sus líderes, algunas veces las bases han acordado destituir a todo el comité en forma conjunta. ⁽¹⁹⁶⁾

Existen diversos instrumentos con los que cuenta el sindicato para controlar a los obreros, estos van desde la coerción física y manipulación electoral, hasta la creación de cláusulas de exclusión, estas últimas utilizadas para expulsar al

⁽¹⁹⁵⁾ Ídem. p.68.

⁽¹⁹⁶⁾ Ídem. p.73.

agremiado destituyéndolo del empleo por el cual fue contratado. Por su parte, la empresa controla el nivel de puestos de trabajo mediante el uso de personal eventual, usualmente precede a un largo periodo de prueba para otorgarle un lugar definitivo. A pesar de estas restricciones, la demanda de fuentes de empleo siempre esta en aumento, debido a que el ingreso salarial promedio en el sector, generalmente esta por encima del total industrial.⁽¹⁹⁷⁾

Un ejemplo de organización democrática tradicionalmente ha sido el sindicato de Volkswagen de México, surgido en 1964; una vez consolidado, ocho años después contó con el apoyo de la empresa para separarse de la CTM, por lo que se integró a la Unión Obrera Independiente; años después, frente a la corrupción que prevalecía en la UOI, decidió actuar de forma individual. Actualmente agrupa a 17 mil agremiados que son coordinados por un comité ejecutivo general, integrado por diez funcionarios elegidos por voto directo, que han alcanzado previamente el más alto grado de escalafón, normalmente son liquidados cuando termina su periodo electivo debido a que no pueden bajar de nivel, al interior de la organización existe una base con participación y solidaridad.

La huelga surgida en 1987 se originó por un exceso de producción, la atomización de las bases en las elecciones de ese mismo año y la creación de nexos entre los sindicatos de México, Alemania y Brasil, acrecentaron la tensión. Como resultado de esta, la empresa promovió el retiro voluntario para los trabajadores con más de quince años de servicio, del total, 1,500 fueron liquidados, 60% de las plazas disponibles fueron nuevamente contratadas bajo la modalidad de trabajador eventual. En 1988 el nivel de puestos eventuales alcanzó 2,177 plazas, dos años después el volumen se había incrementado a 7,398; en lo relativo a los trabajadores de confianza sus puestos de trabajo fueron reducidos 17%.⁽¹⁹⁸⁾

A diferencia de esta última, la huelga surgida en 1992 tuvo como objetivo eliminar el contrato colectivo de trabajo; el cual otorgaba a la empresa la facultad de cambiar de puesto a cualquier obrero, asimismo se permitía la contratación para trabajos no rutinarios sin consultar al sindicato, adicionalmente se podían fijar libremente los programas de trabajo y definir la planeación de actividades en forma unilateral. Por su parte el sindicato podía controlar las plazas y cambios de horario respetando el escalafón, manejaba el adiestramiento y la seguridad industrial; también había obtenido prestaciones superiores a las que marcaba la ley federal del trabajo vigente en ese momento, como fueron las jornadas semanales de 44 hrs, los cincuenta días de aguinaldo, veintiséis días de utilidades, transporte gratuito, servicio de comedor, diez días festivos adicionales a los oficiales, catorce

⁽¹⁹⁷⁾ Ídem. p.86.

⁽¹⁹⁸⁾ Las relaciones Laborales de VW de México. Suplemento Laboral, La Jornada, 27 Agosto 1992, p.3.

días de vacaciones como mínimo y 80% de prima para vacaciones, además su opinión debía considerarse en los planes de expansión.

A pesar de las continuas huelgas que se presentaron en la década de los ochenta, el sindicato nunca se había opuesto a las reestructuraciones tecnológicas y administrativas, las que usualmente se realizaban con el objetivo de incrementar la productividad, la empresa introdujo la automatización de algunos procesos y ayudó a mitigar los retrasos de trabajo; por su parte la organización obrera promovía la reducción de costos y luchaba contra la resistencia al cambio que se presentaba en las bases, procurando evadir el individualismo excesivo.⁽¹⁹⁹⁾

El tipo de relación entre los obreros y patrones existente se desmoronó en agosto de 1992, el motivo principal se debió a la introducción de un nuevo proyecto de calidad total, el cual pretendía lograr una transformación radical en el proceso productivo. El inicio de la transición coincidió con el periodo de revisión de catorce cláusulas del contrato colectivo; en las primeras negociaciones se vio afectado el capítulo de escalafón, debido a que afectaba el sistema de grupos de trabajo, base fundamental del modelo productivo japonés.⁽²⁰⁰⁾

De la mesa directiva surgió un grupo disidente que reclamaba difundir a las bases el contenido del acuerdo de productividad, debido a que la modernización en la planta implicaría cambios en puestos y departamentos. La huelga surgió con un gran espíritu combativo, la intervención de la Secretaría del Trabajo (ST), apoyando a la empresa, propició la liquidación de 17 mil trabajadores, eliminando la mayoría de las prestaciones que el contrato colectivo anterior había alcanzado, mismas que sumaban 350 millones de pesos anuales; Volkswagen únicamente pagó cincuenta millones por el cambio a contratación individual para los nuevos empleados.⁽²⁰¹⁾

El director de la empresa, Martín Josephi, declaró que "la medida tendía a crear un ajuste con la apertura comercial, obligando a los factores de la producción a adecuarse a las exigencias del país con el resto del mundo". Debido a que la decisión se encontraba enmarcada en el proceso de globalización, esta fue ampliamente justificada, en total las pérdidas por el conflicto se calcularon en diez millones de dólares.⁽²⁰²⁾

El caso de Ford Motor fue muy parecido, con la finalidad de mantenerse en el mercado fueron promovidos los programas de reducción de costos, en 1986 se

(199) Idem.

(200) En VW se había pactado una radical reforma productiva. Jornada, 12 Agosto 1992, p.1-14.

(201) Gana la VW, Terminan las relaciones laborales, Jornada, 18 Agosto 1992, p.16.

(202) Podrá VW contratar un buen número de obreros. Jornada, 12 Agosto 1992, p.11.

optó por cerrar la planta de Tlalnepantla y trasladar su producción a Cuautitlán, adicionalmente se orientó la manufactura de exportación hacia las plantas de Chihuahua y Hermosillo; la reducción de personal se realizó drásticamente, después de contar con 7,100 empleados en 1979, su nivel fue reducido 30%.⁽²⁰³⁾

Como resultado de estas acciones, en 1991 la empresa enfrentó un conflicto motivado por el control sindical, esta disputa captó la atención de las asociaciones obreras de Estados Unidos y Canadá, en México intervinieron la ST, CTM y la Comisión Nacional de Derechos Humanos. Ante la negativa de otorgar aguinaldos y prestaciones estalló la huelga en la planta de Cuautitlán, las instalaciones fueron ocupadas por los obreros quienes a su vez fueron desalojados con lujo de violencia; un mes después se eliminó el contrato colectivo y se despidió a 900 obreros. En junio se convocaron a elecciones para formar la mesa directiva del sindicato, siendo ganador el candidato de la CTM, mismo que amenazó con despedir a los militantes de la central obrera COR; en ese año la empresa realizó diez paros técnicos y despidió a 20% del personal de confianza, el ajuste fue justificado mediante la contracción del mercado norteamericano que prevalecía en esos momentos.⁽²⁰⁴⁾

En junio de 1993 surgió otro conflicto que culminó con el despido de 680 trabajadores eventuales y la destitución del líder sindical independiente, la planta se paralizó en ese mes dos veces, por lo que 1,500 obreros fueron liquidados, el problema financiero de la planta se reflejó en la saturación del inventario de partes y producto terminado.⁽²⁰⁵⁾ En ese mismo año se presentó otra huelga en la planta de Chihuahua, su motivo se relacionó con un incremento salarial de 18%, la justificación se debió a que el anuncio de nuevas inversiones por 700 mdd en esa misma localidad, generaron buenas expectativas para el sindicato y los obreros.⁽²⁰⁶⁾

Los dos ejemplos antes mencionados muestran que el poder sindical en la industria automotriz es muy importante, por lo que usualmente es utilizado como un medio de manipulación por líderes sindicales y empresas. A pesar de esto, las relaciones entre obreros y patrones tienden a eliminar la tutela y supervisión, mediante el uso de sistemas autónomos de control y evaluación, asimismo el derecho a huelga se pretende eliminar debido a que genera incertidumbre en la ejecución de los planes de productividad. Actualmente las empresas pretenden cambiar la idea de explotación prevaleciente en las organizaciones obreras, misma que impide el desarrollo productivo del trabajador; por lo que se han venido estimulando los patrones culturales que posee cada empresa como sistema de valores para la fuerza laboral.

⁽²⁰³⁾ Desde que la Ford llegó a México, Jornada Laboral, Gerardo Mendiola, 31 Julio 1991, p.2-3.

⁽²⁰⁴⁾ El caso de la Ford, compendio de vicios sindicales, Proceso No. 765, 1 Julio 1991, p.18.

⁽²⁰⁵⁾ Trasfondo de los despidos de Ford, Jornada Laboral, Javier Aguilar, 29 Julio 1993, p.7.

⁽²⁰⁶⁾ Reinaugura Ford una planta en Chihuahua, Jornada , 30 Nov. 1993, p.44 .

4.- Autopartes en México

Los primeros insumos para manufacturar vehículos en México surgieron cuando el gobierno federal promovió la fabricación de aceites y lubricantes en 1926; durante más de treinta años, la oferta de autopartes fue limitada a pequeños talleres en donde se desarrollaban, mediante actividades de tipo artesanal, refacciones para proporcionar el servicio a todo el parque automotor que existía en el país, fue hasta el decreto de 1962 cuando esta actividad se pudo desarrollar.

El motivo por el cual el sector no creció a igual ritmo que la industria de ensamble final, se debió a que las primeras empresas, antes de apoyar a proveedores nacionales, se dedicaron a importar las partes que cubrían los requisitos de diseño e ingeniería que cada modelo de vehículo necesitaba. La escasa tecnología con que se contaba en el país y la nula existencia de capital para desarrollar esta actividad, propició que en 1935 el grado de integración nacional fuera de 5% en la etapa de ensamble, y de 15% para la fabricación de carrocerías; sin embargo, la actividad de los talleres de reparación que formaban parte del mercado de reposición, permitió ubicar la integración nacional en 50%.⁽²⁰⁷⁾

A diferencia del mercado de autopartes, el de carrocerías y accesorios creció en los años cuarenta, por lo que el contenido nacional ubicado en la actividad de ensamble comenzó a formarse con llantas, lubricantes y acumuladores. A principios de 1959 la industria contaba con 150 establecimientos comerciales e industriales vinculados directamente con el mercado de reposición. La producción nacional de vehículos en este año fue escasa, hecho que motivó a las empresas extranjeras a frenar la producción de autopartes sofisticadas; la excesiva cantidad de marcas y modelos imposibilitó el desarrollo de economías a escala.⁽²⁰⁸⁾

A pesar de que estos factores frenaron el crecimiento del sector, algunas partes que no requerían alta tecnología comenzaron a producirse en establecimientos de empresarios nacionales, por lo que estos insumos pudieron incorporarse a los equipos originales en las plantas de ensamble. Por esos años la producción más importante fue de acumuladores, ameses eléctricos, vidrios planos, resortes de asientos, herramientas de mano, muelles de hojas y radios. Adicionalmente la prohibición en la importación de llantas y cámaras surtió efecto,

⁽²⁰⁷⁾ Op. Cita. Mundo Ejecutivo, p. 53. La primer marca de lubricantes que hubo en México fue Gargoyle, en 1955 el Gobierno decidió vender los petroquímicos necesarios para producir los lubricantes y aceites a las importadoras. La primer gran empresa surgió a principios de los sesenta, cuando Comercial Vacuum instaló una planta en el Distrito Federal para producir aceite y lubricante con la marca Mobil Oil.

⁽²⁰⁸⁾ Op. Cita. El complejo automotor en México, p. 35.

impulsando la oferta local; la que junto con aceites, lubricantes, pinturas plásticas y telas, ampliaron la gama de proveedores calificados para las empresas.⁽²⁰⁹⁾

GRADO DE INTEGRACIÓN NACIONAL AÑO MODELO 1987

COMPAÑÍA	AUTOS		CAMIONES		TRACTO.		AUT.INT.	
	MODELOS	%	MODELOS	%	MODELOS	%	MODELOS	%
CHRYSLER	11	68	5	73				
NISSAN	4	81	4	81				
VOLKSWAGEN	7	69	2	83				
FORD MOTOR	4	62	4	75				
GM	3	65	5	81				
FAMSA			7	83	2	85		
DINA			7	89	1	86	2	84
TRAILERS MY			1	100	1	98		
KENWORTH					1	96		
V.PATRON					1	99		
TOTAL	29	69	35	83	4	93	2	84

Fuente: La Industria Automotriz En Cifras, AMIA 188 p.178-181

Gráfica 40

En este periodo, las compras de insumos para la producción provenientes del exterior llegaron a participar con 80% del total de la demanda sectorial; dada esta condición, el gobierno federal decretó que el grado mínimo de integración para cada modelo ensamblado en territorio nacional debía estar formado con 62% de autopartes nacionales a partir de 1962. Una vez consolidado este proceso en los años setenta, el sector recibió un nuevo impulso al introducirse la Ley para Promover la Inversión Nacional y Regular la Extranjera, lo que obligó al inversionista extranjero a establecer asociaciones con el capital local. La transferencia de tecnología surgida en estas negociaciones y el crecimiento de la demanda, consolidaron la industria de autopartes a mediados de esa década.⁽²¹⁰⁾

En 1982 la industria mexicana distribuía su producción en la mayoría de los mercados de reposición, ensamble y exportación de componentes; el grado de integración se ubicó en 60% para automóviles y 80% para camiones, prueba del gran desarrollo alcanzado por esta actividad. (Gráfica 40)

Poco tiempo después la demanda del país fue superada por la oferta de autopartes, por lo que las empresas fabricantes de componentes buscaron otros mercados; el contacto con el comercio exterior significó para ellas un incremento en su productividad.

(209) Ídem.

(210) Ídem p. 38.

IMPORTACIONES DE AUTOPARTES DE ESTADOS UNIDOS EN 1990

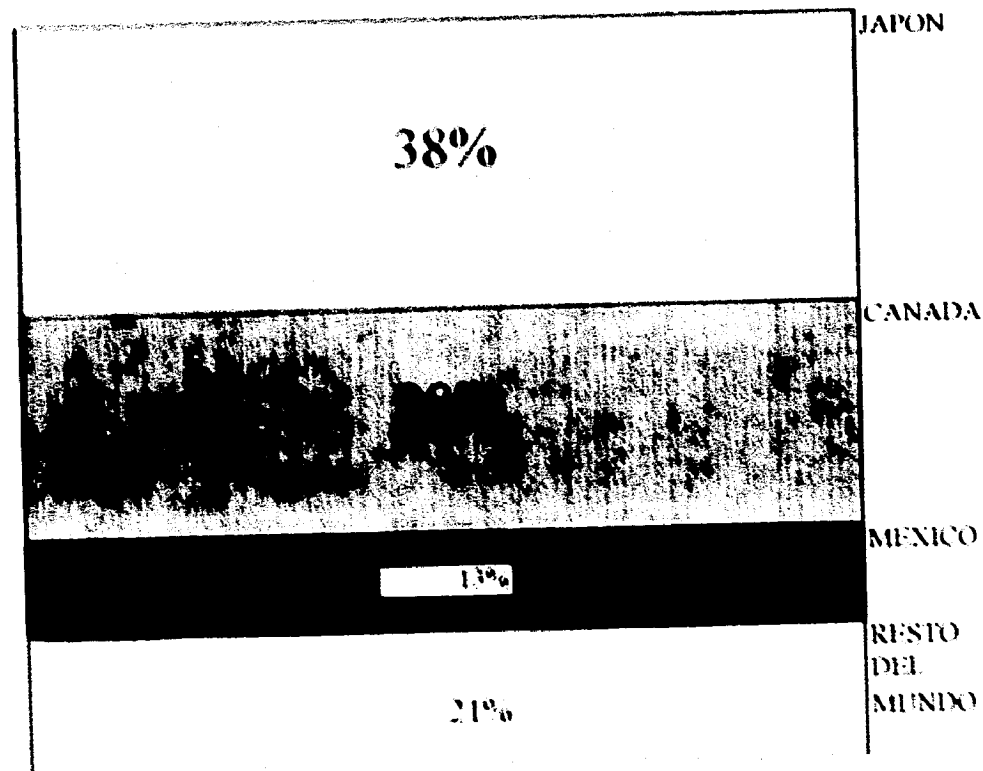


Figura Exclava Uno 1992 p 1

Dada la fuerte competencia internacional que prevalece en nuestros días, algunas transnacionales fortalecieron el vínculo entre su matriz y el ensamble de vehículos ubicado en otros países con el comercio de autopartes; la mayoría de su producción fue dirigida a Estados Unidos, por lo que se deduce que ALC vino a complementar la integración del sector en la región. (211)

El 13% del total de las importaciones realizadas por la industria automotriz de este país en 1990 provino de México, siendo el tercero en importancia después de Japón, el cual controla 38% del volumen comercializado en este mercado. (Gráfica 41) Las autopartes en las que destacó fueron: chasis, ocupando 95% del mercado, alternadores con 83%, limpia parabrisas con 77%, cinturones de seguridad con 68% y cables para bujía con 71%; todos ellos estuvieron sujetos a un arancel promedio de 4%. El reducido impuesto asignado a la gran diversidad de productos que se intercambiaban antes de las negociaciones del ALC, permiten concluir que el objetivo del acuerdo fue ajustar las cuotas de importación que se utilizaban en las aduanas mexicanas, con las ya existentes en Norteamérica. Debido a que la mayoría de las empresas de autopartes con capital extranjero están vinculadas a las "tres grandes"; los menos beneficiados por el ALC fueron los fabricantes nacionales, puesto que siempre actúan bajo la demanda dependiente de estas empresas. (Ver anexo XIV)

Los proyectos estratégicos de las compañías extranjeras de ensamble final consideraban que el desarrollo y expansión de su operación debía estar vinculado con los proyectos futuros de sus proveedores, inclusive la demanda generada por los planes de producción fue integrada a la actividad de exportación de componentes que realizaban sus plantas. Como ejemplo, en 1990 Volkswagen destinó 52% de la exportación de su producción y compra de componentes a Alemania, 30% a Estados Unidos y 12% a Brasil; Chrysler lo hizo de igual manera con 88% de sus operaciones de autopartes a Estados Unidos y Canadá, General Motors con 92% a Norteamérica, Nissan utilizó 86% para dirigirlos a Japón, y Ford Motor 60% para Estados Unidos y 10% a Venezuela; inclusive Renault, antes de cerrar su planta, llegó a exportar 56% de sus autopartes a Francia y Kenworth lo hizo con 70% a Norteamérica. (212)

En el caso del volumen de exportaciones que realizaron directamente las empresas de autopartes, 70% se destinó a países como Estados Unidos, Francia, Colombia, Italia y Venezuela. (213) Como resultado de estas acciones, el nivel de comercialización del sector creció más de mil por ciento en la década pasada, tan solo en 1981 el volumen de comercio exterior fue de 180 mdd en mercancías, diez años después esta cifra había ascendido hasta llegar a 1,850 mdd. (Gráfica 42) De

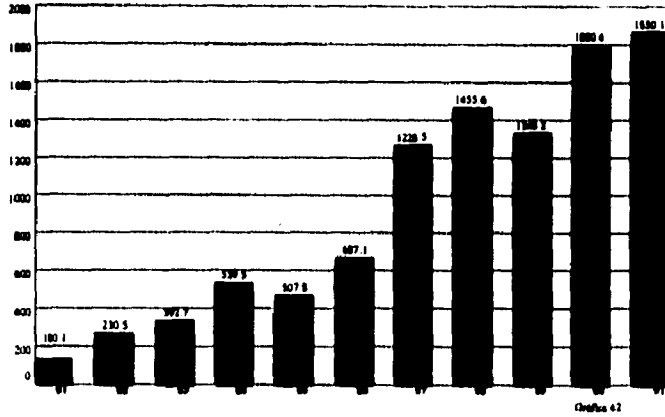
(212) Ídem.

(213) Op. Cita, El complejo automotor en México, p.54.

EXPORTACIONES DIRECTAS E INDIRECTAS

EN AUTOPARTES DE MEDICO

MILLONES DE DOLARES



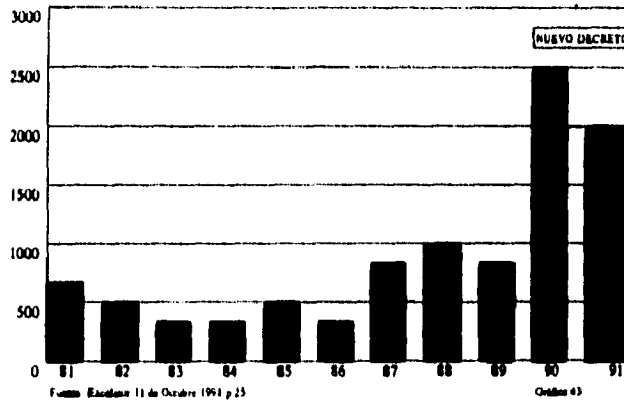
Fuente: Excelsior 1 Junio 1991, p. 1

Gráfica 42

IMPORTACION DEL MATERIAL COMPLEMENTARIO DE ENSAMBLE

POR LA INDUSTRIA TERMINAL

MILLONES DE DOLARES



Fuente: Excelsior 11 de Octubre 1991 p. 25

Gráfica 43

igual forma las importaciones crecieron 100% en 1990, motivado por el decreto que libero el comercio de autopartes, anteriormente a este, su nivel se había ubicado por debajo de 1,000 mdd. (gráfica 43)

En 1985 existían en nuestro país más de 500 empresas dedicadas a la producción de autopartes, las cuales participaban con 5% del PIB industrial, de estas, 48% estaban formados con capital nacional.⁽²¹⁴⁾ En 1987 la producción bruta de la rama alcanzó 3,260 millones de nuevos pesos; cuatro años después el volumen creció hasta llegar a 14,780 millones, participando con 29% del sector.⁽²¹⁵⁾ Actualmente se encuentra constituido por empresas maquiladoras de componentes, fabricantes de motores y productoras de subensambles para la industria terminal.⁽²¹⁶⁾

Al finalizar la década anterior, el sector mantuvo un promedio de crecimiento anual de 12%, en 1990 se incrementó 17%, propiciando que el empleo aumentara de igual manera 14%, registrando a 117 mil personas ocupadas.⁽²¹⁷⁾ La industria de autopartes ocupa dos veces más personal que la de ensamble, iguala su nivel de sueldos promediando tres veces el salario mínimo por empleado contratado en 1991.⁽²¹⁸⁾

En el periodo 1987-1991 fueron invertidos 4,000 mdd, adicionalmente el sector anunció proyectos por un monto mayor a 2,000 mdd para el periodo 1992-1997.⁽²¹⁹⁾ Estas aportaciones de capital se realizaron mediante convenios con empresas extranjeras con la finalidad de incorporar tecnología de punta en los procesos productivos.⁽²²⁰⁾ La ampliación de la capacidad instalada permitió cubrir la demanda del mercado, en consecuencia las principales empresas de autopartes con capital nacional vieron crecer sus activos fijos 80%, en ese mismo periodo las ventas crecieron 100%. (Gráfica 44) El futuro del sector se ve ampliamente favorecido con los grandes proyectos de expansión anunciados por empresas como General Motors, quien creará un complejo industrial con un monto de inversión mayor a 3,000 mdd.⁽²²¹⁾

Actualmente existen alrededor de 150 empresas con capital extranjero actuando en el país, la mayoría de estas provienen de Estados Unidos, Japón y Alemania. De este grupo destacan: RayoVac, ESB de México, E.L. Power y Unión

(214) Revista Tiempo, 19 Octubre 1989, p.4-5.

(215) La Industria Automotriz en México, INEGI, 1993, p.18.

(216) Ídem. p.20.

(217) Op. Cita Mundo Ejecutivo, p.30.

(218) Op Cita. La Industria Automotriz en México 1993 INEGI, p.24.

(219) Autopartes en la encrucijada, Jornada, 10 Julio 1992, p.44.

(220) No respeta asimetría arancelaria autopartes, Excelsior, 29 Junio 1992, p.1-17.

(221) Op. cita. Autopartes, la eterna transformación.

Carbide para la producción de baterías eléctricas; en la fabricación de carrocerías se encuentra A L Comercial S.A.; en la de accesorios y partes para vehículos destacan Servicio de Comercio Automotriz, Lipe Rollway Mex y Littelfuse, en la de llantas participan Goodyear, Uniroyal y Rubber. Por tipo de producto, las partes que en su mayoría se producen son: motores, radios, cinturones, mofles, limpia parabrisas, acumuladores, acientos y amortiguadores.⁽²²²⁾ Se estima que 45% de la producción de la industria de autopartes esta controlada por empresas de capital estadounidense.⁽²²³⁾ (Anexo XV)

INCREMENTO DE LAS VENTAS Y EL ACTIVO FIJO DE ALGUNAS EMPRESAS DE AUTOPARTES									
No.	EMPRESA	1988			1992			INCREM. VENTAS	A. FIJO
		ACTIVO FIJO	VENTAS NETAS	%	ACTIVO FIJO	VENTAS NETAS	%		
1	CISAMEN	42	135	31%	97	542	18%	301%	131%
2	EUZKADI	270	427	63%	456	692	66%	62%	69%
3	FIASA	114	77	148%	191	161	119%	109%	68%
4	J. DEFERE	61	268	23%	185	544	34%	103%	203%
5	MORESA	110	188	39%	176	300	39%	60%	60%
6	PERKINS	106	119	89%	123	181	68%	52%	16%
7	POPO	86	92	93%	202	292	69%	217%	135%
8	PROAUTO	69	182	38%	156	516	30%	184%	126%
9	RAMÍREZ	226	186	122%	333	437	81%	133%	56%
10	SPICER	685	752	91%	1242	2171	37%	189%	81%
11	SUDISA	12	31	39%	21	64	33%	106%	75%
12	TREMEC	136	227	60%	252	488	52%	115%	85%
	TOTAL	1917	2684	71%	3454	6388	54%	138%	80%

Fuente: La Industria Automotriz en México 1993, INEGI p.99-116 Gráfica 44

Para complementar los proyectos que consolidarán las empresas nacionales del ramo, el gobierno federal viene apoyándolas con la introducción de programas específicos que benefician a la pequeña y mediana empresa, el plan nacional integral para el sector automotriz canalizó por conducto de Bancomex 1,497 mdd en 1991.⁽²²⁴⁾ Otra medida fue la introducción de controles en la balanza comercial de las empresas de ensamble por parte de la SC, quien sancionó a todas aquellas empresas que no pudieron cubrir 36% de contenido nacional en 1992; esta medida

(222) Op. cita. El complejo automotor. p. 164.

(223) Op. cita. El complejo automotor. p. 168.

(224) Destinó Bancomex 1,497 mdd al rubro de autopartes en 1991, Jornada , 24 Febrero 1992, p. 37 . Se apoyó en rubros como: el capital de trabajo, inversión fija, comercialización, tecnología, promoción, difusión, capacitación, garantías, seguros de crédito y mecanismos de operación. El apoyo de esta institución permitió dar un impulso a las exportaciones e importaciones, así como el recibo de recursos frescos para la compra de maquinaria y equipo nacional y el establecimiento de bodegas. Adicionalmente se creó la tarjeta de crédito para la exportación vía factoraje.

tuvo como base lo dispuesto en el decreto de 1989, el cual considera que todas las empresas deben contar con superávit en su balanza comercial. ⁽²²⁵⁾

El número de empresas de autopartes actuando en el país ascendió a más de mil en 1992, asimismo 160 empresas de maquila se integraron al sector, 10% se ubicaron en el norte de la república, sus operaciones se centraron en el estampado y pulido de diversos accesorios y componentes; ⁽²²⁶⁾ en ese mismo año el tamaño del mercado de autopartes se estimó en 15 mil mdd. ⁽²²⁷⁾

Las empresas de autopartes se dividen en tres grupos: El primero está formado por capital extranjero, las cuales poseen un alto grado de integración con las empresas de ensamble final, derivado de las relaciones comerciales que manejan a nivel internacional, participan conjuntamente en la elaboración de sus planes estratégicos apoyándose en sofisticados sistemas de producción. En el segundo grupo se ubican a las empresas que cuentan con participación del "gran capital nacional" asociado al extranjero, la mayoría de estas introdujeron tecnología a sus procesos logrando una mejora en su especialización. El tercero está formado por las empresas pequeñas y medianas con capital 100% nacional, se caracterizan por mantener un bajo nivel tecnológico y productivo, por lo que son más vulnerables a los sistemas de libre competencia, debido a que cuentan con altos costos de operación, se estima que muchas de estas compañías podrían desaparecer en los primeros años de vigencia del ALC. ⁽²²⁸⁾

En el grupo de empresas formadas con el "gran capital mexicano", Grupo Desc destaca como una de las más importantes, en 1991 obtuvo ventas por 1,500 millones de nuevos pesos (mnp), las empresas que controla son: Autoforjas, Autometales, Autoprecisa, Kelsey-Hayes, Industria Eléctrica Automotriz, TF Víctor, ForjaMex, Moresa, Bujías México, Industria de Baleros Intercontinental, Automagneto y Spicer; ⁽²²⁹⁾ esta última produce ejes de tracción, flechas de cardan, dirección y embragues. En 1992 vendió 2,171 mnp, cifra que representó un crecimiento de 300% con respecto a 1988, en ese mismo periodo sus activos fijos fueron duplicados y sus utilidades pasaron de 78 mnp a 185 mnp, por lo que está considerada como una de las empresas con más éxito en el ramo. ⁽²³⁰⁾

Otra compañía que se dedica a la fabricación de ejes, dirección y diferencial es Eaton Manufacturera, con un volumen de ventas de 235 mnp; cuenta con las

⁽²²⁵⁾ Sanciona SECOFI exceso de importación de autopartes, Jornada, 23 Julio 1991, p. 20. La sanción consideró el pago de 50% de su déficit comercial y presentar el presupuesto de divisas.

⁽²²⁶⁾ Op. cita. Mundo Ejecutivo, p. 30.

⁽²²⁷⁾ Op. cita. Autopartes la eterna transformación, p. 58.

⁽²²⁸⁾ Podrían desaparecer muchas empresas de autopartes, La Jornada, 8 Febrero 1992, p. 30.

⁽²²⁹⁾ Quién es quien en la industria de autopartes, Expansión, Octubre 1991, p. 59.

⁽²³⁰⁾ Op. cita. INEGI, Información Financiera de Spicer, p. 114.

empresas Eaton Ejes e Inemex, donde fabrica montacargas y partes forjadas. Por su parte, Grupo ICA participa como socio de Tremec en la producción de ejes, esta empresa vendió 488 mnp en 1992 combinando la actividad manufacturera y venta de transmisiones, transejes, refacciones y forjas automotrices; cuenta además con el apoyo en transferencia de tecnología de la empresa extranjera Automanufacturas Burg y Beck.

Grupo Industrial Ramírez cuenta con diversas operaciones de autopartes, sus ventas en 1992 ascendieron a 516 mnp, representando un incremento de 20% sobre el año anterior, coordina las actividades de empresas dedicadas a la fabricación de partes y componentes, así como la producción de vehículos pesados. Entre sus empresas destacan: Industria Automotriz, Industrias Metálicas Monterrey, Trailers Monterrey, Industrias Vortec, Ruedas y Estampados. Por su parte Sudisa fabrica ejes, suspensiones, frenos de motor y refacciones para ejes, además distribuye componentes, sus ventas en 1992 lograron la cifra de 64 mnp. Otros grupos industriales como Condumex, Grupo Industrial Saltillo, Industrial Alfa, Vilpac, Sociedad Industrial Hermes y Grupo Selemec complementan la lista de empresas con alta participación de capital nacional. (Anexo XVI)

Un ejemplo de como las empresas industriales han ampliado sus operaciones en los últimos años es Cummins, compañía transnacional que actúa en cincuenta países, cinco años después de ser controlada totalmente por una corporación extranjera, incrementó 200% sus ventas y 500% en utilidades; para lograrlo, tuvo que realizar un cambio administrativo con la introducción de sistemas de calidad total. En la actualidad, produce 50% de los cigüeñales que comercializa la corporación a nivel mundial, adicionalmente vende 12 mil motores, captando con esta actividad alrededor de 50 mdd en ventas. Uno de sus logros más importantes fue el nuevo modelo de operación en su manufactura, el cual le permitió reducir los índices de defecto en la fabricación, pasando de 70% a 2%, las líneas de montaje fueron transformadas a células departamentales, una vez funcionando, logro la certificación de empresa de clase mundial. Su estructura productiva esta orientada a crear economías de escala con 60% de contenido nacional en partes e insumos; cuenta con un proyecto para acondicionar motores usados y ampliar su producción de amortiguadores, actividad que le redituó 290 mnp en 1990.⁽²³¹⁾

Asimismo Keiper, empresa de capital extranjero instalada en Tlaxcala para fabricar asientos y toldos mantiene un gran crecimiento; su operación surgió a raíz de que Volkswagen eliminó dichos procesos en su planta, el nivel de producción que maneja permite cubrir 100% la demanda de poliuretano en la línea de camiones Mercedes Benz, cuenta con procesos metal mecánicos en forma automatizada de soldadura y corte, considerados como los más modernos de

⁽²³¹⁾ Autopartes economía de escala, Excélsior, 1 Sept. 1992, p 1-10.

América Latina. Para las dos empresas alemanas produce asientos para camiones y autobuses foráneos, Nissan compra toldos para "Pick ups"; equipa cuatro autobuses en promedio y 600 automóviles por turno, en el área de corte y costura cuenta con capacidad para trabajar 750 unidades por día. ⁽²³²⁾

Complementando lo antes mencionado, existe una gran diversidad de empresas de autopartes, entre las cuales destacan: Euskadi y General Popo en la fabricación de llantas, en partes y accesorios Fiasa y Moresa, Central de Industrias fabrica filtros con la marca Gonher, Condunex produce sistemas eléctricos para automóviles y Perkins motores a diesel. ⁽²³³⁾

De las nuevas inversiones, la empresa japonesa ATC dio a conocer en 1994 un proyecto para instalar una planta productora de resinas para la elaboración de pintura de automóviles, misma que surtirá a la empresa Nissan casi en su totalidad, la inversión inicial estimada será de seis millones de dólares, con su incorporación, suman ya cinco compañías dedicadas a proveer insumos para la producción, por lo que Aguascalientes se consolidará como un polo de desarrollo importante en la industria automotriz de México. ⁽²³⁴⁾

Otro importante proyecto fue anunciado por la empresa transnacional Moran Corporation, considerada como la más grande de Estados Unidos en el ramo de autopartes, establecerá en Nuevo León una planta para producir carrocerías de camiones con una inversión inicial de 10 mdd, creando 250 empleos directos. La planta será inaugurada en 1995 contando con proveedores nacionales por 30 mdd anuales. La razón por la cual se estableció en esta entidad, fue por la calidad de su base industria existente, en un futuro integrará con 100% de componentes nacionales su proceso de manufactura. ⁽²³⁵⁾

5.- La Administración Pública y la Industria Automotriz

La rectoría económica se relaciona con la intervención del Estado en el mercado, definiendo el nivel de proteccionismo o libre comercio que se pretende manejar con la finalidad de asegurar el crecimiento productivo y bienestar de la población. Utiliza la política económica y de fomento industrial como instrumento para limitar las actividades que el capital puede realizar, evitando la existencia de monopolios y planeando la economía.

⁽²³²⁾ Keiper a la sombra de VW, Expansión, Febrero 16 1994, p.46-48. Cuenta con nuevas plantas en Europa, Estados Unidos, México y Japón.

⁽²³³⁾ Anuncian Nuevas Inversiones en México, Jornada, 3 Febrero 1994, p. 46

⁽²³⁴⁾ Instalará en Nuevo León una planta la manufacturera mas grande de Estados Unidos, Jornada, 18 Noviembre 1993, p.12.

⁽²³⁵⁾ No respeta la asimetría arancelaria, Excélsior, 29 Junio 1992, p.1-17.

Hasta antes de su reforma realizada en la década pasada, históricamente el Estado justificaba su intervención al considerar que una de sus funciones se relacionaba con la regulación del mercado, debido a que dentro de este existían condiciones que no aseguraban el bienestar de la población, es decir que esta función surgía por la búsqueda del bien común en la sociedad. Tomando esto como fuente de legitimación, el Estado mexicano participa en actividades claves en la economía, que sumadas a las tributarias, de servicios públicos, arancelarias y financieras buscan orientar y conducir el desarrollo económico del país.⁽²³⁶⁾

Asimismo, el marco jurídico otorga al Estado el soporte necesario para que asegure la existencia de: economía mixta, planeación nacional, explotación de recursos naturales y propiedad originaria de la nación sobre ciertos insumos necesarios para la producción de bienes y servicios.

La constitución política, cuenta con algunos artículos relacionados con principios económicos como son: desarrollo integral, facultades del Estado en actividades económicas, sistema nacional de planeación, promoción rural, creación de empresas públicas y legislación sobre transferencia de tecnología. Adicionalmente existen leyes que regulan y prohíben ciertas actividades específicas de las empresas, como son en materia de monopolios e inversión extranjera; y facultan al presidente de la república, y en consecuencia a la Administración Pública, sobre ciertas atribuciones en materia económica.⁽²³⁷⁾

"La administración Pública ha sido definida como el gobierno en acción, como el trabajo de los gobernantes, el que hacer gubernamental. Este consiste por tanto "en el desarrollo y creación de controles, el establecimiento y manejo de servicios"⁽²³⁸⁾ Esta función del Estado armoniza, integra y coordina las actividades públicas con la sociedad, traducidos en actos realizados por el poder ejecutivo con el fin de dirigir sus funciones, ubicándola en el área económica, es un enlace de construcción y organización en el ámbito privado.

El acto administrativo que realiza el Presidente de la República para desempeñar esta función es denominado decreto, considerado como una resolución

⁽²³⁶⁾ En esta parte del trabajo no se discutirá el problema de incompatibilidad existente entre el marco jurídico vigente y la reforma del Estado, debido a que la finalidad de introducir los principios de rectoría económica es la de encontrar el origen de las atribuciones de la Administración Pública para legislar en el fomento industrial de la rama automotriz.

⁽²³⁷⁾ Segundo Curso de Derecho Administrativo, Miguel Acosta Romero, Ed. Porrúa, p.672-688. El capítulo económico de la constitución política de México está compuesto por los artículos 25,26,27,29 y una parte del 73. Asimismo existen las leyes relacionadas con derecho económico como son: Ley sobre atribuciones del ejecutivo en materia económica, Ley de monopolios, La ley para promover la inversión nacional y regular la extranjera, y la Ley de patentes, marcas, transferencia de tecnología y propiedad industrial.

⁽²³⁸⁾ La Administración Pública del Estado Capitalista, Omar Guerrero. Ed. Fontamara, p. 201.

del jefe de estado generada por una decisión de carácter político o gubernativo; esta facultad que le es otorgada jurídicamente, relaciona una disposición ejecutiva con una promulgación legislativa. En este sentido la reforma administrativa de los órganos de gobierno es vista en la economía, como una corrección que necesita el sistema de intercambio comercial utilizando actos públicos de gobierno, su objetivo tiende a fomentar o regular el mercado con la intervención del Estado en la sociedad.⁽²³⁹⁾

Desde sus orígenes las actividades de la industria automotriz fueron reguladas, sin embargo, fue hasta el programa de sustitución de importaciones de 1962 cuando el gobierno influyó de forma directa en el sector. A partir de este momento, surgieron normalmente al inicio de cada administración, decretos presidenciales que son utilizados como un medio para acordar entre gobierno y empresas la política industrial que regirá en los siguientes seis años a toda la rama productiva.

En dichos acuerdos se adecua la política económica a los planes estratégicos de cada empresa, de tal manera que todas las decisiones públicas y privadas están orientadas a lograr el mismo objetivo. A pesar de que actualmente son utilizados como un medio para conciliar intereses, no siempre han actuado de esta manera; podemos apreciar grandes diferencias en los decretos de 1972-1977, y los de 1983-1988; esto se debe a que tanto el modelo de desarrollo, como el tipo de gobierno, difieren radicalmente en cada periodo. En la década de los años setenta, la política económica del Estado se basó en la planificación integral, lo que propició un control excesivo del mercado; caso contrario fue la década de los años ochenta, el Estado sufrió una gran transformación al liberar el mercado, por lo que redujo su organización.

El primer decreto surgió con la finalidad de ampliar hacia el capital nacional los beneficios que generaba la industria transnacional en 1962, este hecho implicó que todas las actividades vinculadas con el sector estuvieran sujetas a regulaciones. Una serie de reglamentos y leyes surgieron para frenar las importaciones de motores para automóviles y camiones, así como los conjuntos mecánicos para su ensamble. Por este motivo se establecieron reglas para asegurar que la participación de los insumos nacionales alcanzaran 60% de los costos de producción, a este cálculo se le denominó grado de integración nacional.⁽²⁴⁰⁾

⁽²³⁹⁾ Ídem p.203

⁽²⁴⁰⁾ El grado de Integración Nacional se componía de materias primas y autopartes, combustibles y materiales de energía utilizados, mano de obra directa y prestaciones, depreciación de maquinaria y equipo, así como los ensamblados y subensamblados utilizados en el proceso de producción de los vehículos.

Para introducirlo, fueron establecidos contratos de licencia de fabricación, los cuales controlaron la importación de partes y la de producción en las plantas manufactureras, asimismo se revisaron todos los planes de inversión relacionados con el ensamble de motores, se exigió a las empresas que contarán con programas de desarrollo de proveedores a partir de 1964, la mayoría de estos deberían contener planes de compras anuales; las partes que por algún motivo no se pudieran fabricar utilizando la industrial nacional, estarían controladas mediante permisos de importación que podrían desaparecer cuando el producto final lograra 70% de integración; tres años después fueron establecidas cuotas complementarias en cada empresa para ajustar los insumos que fueran necesarios para mantener la producción.⁽²⁴¹⁾

En 1972 el sector se constituyó como la principal fuente de ocupación e ingreso, motivo por el cual el decreto que estaba vigente en esa época sufrió ajustes, adecuándolo a la política económica nacionalista de Luis Echeverría. En el se introdujo la figura de "comisión intersecretarial" con la función de asesorar al presidente en la toma de decisiones relativas al sector, para lo cual se asignaron a tres funcionarios de hacienda y dos de comercio.⁽²⁴²⁾

El alto grado de integración exigido se colapso frente al reducido volumen de producción nacional, su bajo nivel y la gran diversidad de marcas y modelos encarecieron las partes, lo que propició que difícilmente fueran adquiridos en el país la Ley para Promover la Inversión Nacional y Regular la Extranjera restringió aún más la formación de economías de escala, debido a que exigió que la participación de capital extranjero en las empresas de autopartes se limitara a un porcentaje accionario que no les permitiera mantener una posición de control; adicionalmente el decreto de 1977, inspirado en la ley canadiense, introdujo a los tractocamiones y autobuses integrales en la regulación, incrementando para estos casos el grado de integración.

El decreto elaborado durante la administración de José López Portillo, introdujo el concepto de integración recomendada, su finalidad fue la de diferenciar las partes que debían ser adquiridas de forma obligatoria en el país, los permisos de importación fueron otorgados con más restricciones, autorizándose únicamente cuando la parte que se pretendía importar no tuviera un equivalente nacional. Este decreto fue el primero que introdujo controles en la balanza de pagos del sector, la escasez de divisas obligó a regularlas exigiendo a cada empresa un presupuesto anual que debería presentarse a la Secretaría de Hacienda (SH), dependencia que se encargaría de hacer revisiones periódicas.

(241) Diario oficial de la Federación, 25 Agosto 1962, p.4-5.

(242) Diario oficial de la Federación, 24 Octubre 1972, p.3-8.

En el caso de la comisión intersecretarial, fueron integrados tres funcionarios de la Secretaría de Programación y Presupuesto (SPP). La política fiscal dirigida al sector favoreció a las empresas al recibir un subsidio en el impuesto de ensamble, cubriendo el Estado este ingreso público con el impuesto por venta y tenencia de vehículos. Los subsidios también fueron utilizados para promover la localización de nuevas plantas en el interior de la república y estimular a los fabricantes a elevar sus niveles de exportación; los polos de desarrollo y el comercio exterior fueron los dos elementos primordiales de la política económica del gobierno.⁽²⁴³⁾

El marco que dio vida al sistema actual de la industria surgió con el gobierno de Miguel de la Madrid. El decreto de 1983 pretendía reducir el déficit comercial del sector, el cual representaba 58% del total industrial. Las acciones de los programas públicos se orientaron a racionalizar esta actividad con la finalidad de generar divisas y crear economías de escala, por tal motivo se apoyaron a las empresas para que fueran independientes en el manejo de divisas; asimismo el empleo fue protegido, siendo la variable primordial fijada por el Estado. El requisito de rendimiento mínimo de combustible para los nuevos vehículos, existente en una disposición oficial en 1981, fue retomado, buscando un beneficio directo para el consumidor; de igual manera se exigió a todos los fabricantes de camiones, que incorporaran motores de gasolina a partir de 1985, debiendo participar el capital nacional con un mínimo de 51% en este proyecto.⁽²⁴⁴⁾

En este mismo decreto fueron otorgadas más facultades a la comisión intersecretarial, integrando al subsecretario de comercio exterior, esto con el fin de regular la importación de componentes y la exportación de automóviles y partes. La nueva estructura creó subcomisiones orientadas a resolver problemas específicos relacionados con el control de precios, competitividad internacional, uniformidad de materias primas y componentes, y autorización de inversiones. Para dar paso a la producción a escala, las empresas de autopartes fueron integradas con las de ensamble final, permitiendo crear planes estratégicos coordinados a lo largo de todo el sector. Con la participación de toda la industria del ramo se creó la comisión consultiva, integrada por los fabricantes de vehículos, autopartes y distribuidores.⁽²⁴⁵⁾

La débil posición de los fabricantes norteamericanos en su propio mercado, motivada por los altos costos de producción, propició la creación de plataformas de exportación en México, este hecho permitió que la transformación industrial se consolidara, por lo que el marco jurídico fue transformado dirigiéndolo a estimular el comercio exterior y los sistemas globales de producción. La transformación de

(243) Diario oficial de la Federación, 19 Octubre 1977, p.7-15.

(244) Apuntes del programa de racionalización de la industria automotriz. SECOFI, 1983, p.7.

(245) Diario oficial de la Federación, 15 Septiembre 1983, p.5-12.

la economía trajo consigo la inserción de la rama en los mercados internacionales, ajustando sus precios a economías de escala e incrementando su capacidad instalada gracias a un ritmo de inversión constante. En este periodo, el diálogo dio forma y vida al nuevo tipo de relación entre gobierno y empresas, motivando que todas las decisiones fueran compartidas por todos los agentes que intervienen en esta actividad industrial.

El decreto de 1989 marcó el inicio de la apertura comercial del sector, autorizando la importación de vehículos a la industria terminal, complementando la oferta y disponiendo de los saldos positivos de la balanza comercial de cada una de las empresas. Asimismo se otorgó al subsecretario de IE la dirección de la comisión intersecretarial, se instituyó el dictamen para el presupuesto de divisas y valor agregado, los cuales debían estar evaluados y revisados anualmente, siendo estos obligatorios para todas las empresas. La SC fue facultada para excluir a todas aquellas compañías que por tener problemas económicos, pudieran afectar el cumplimiento de compromisos y obligaciones surgidas del decreto, considerando que todas las exclusiones debían actuar bajo un carácter universal general. Adicionalmente se permitió que las empresas pudieran invertir en la producción de autopartes en forma regulada para no afectar a las ya existentes.⁽²⁴⁶⁾

Un año después surgió otro decreto en el que se revisó la regulación de la rama, incluyéndose en el programa nacional de modernización de la industria y comercio exterior 1990-1994. El sector automotriz fue apoyado para orientar su producción a la apertura comercial, estimulando la competitividad de los distintos sectores productivos y propiciando una especialización en la actividad industrial mediante el perfeccionamiento de su economía de escala. La vigencia de las normas establecidas fue ampliada debido a que muchas empresas se encontraban con problemas para cumplir con las obligaciones que marcaba el decreto.⁽²⁴⁷⁾

Para concluir, podemos resumir en los siguientes puntos el desarrollo de los decretos vinculados con la industria automotriz, mismos que se caracterizan por adecuar la actividad pública y privada a las tendencias mundiales que afectaron al sector entre 1960 y 1990.

1.- Integración nacional. En 1962 el cálculo de integración se realizó con la incorporación de las partes al costo directo del vehículo fabricado, no debiendo sobrepasar 60%, durante más de una década este nivel no se modificó; en 1972 las

⁽²⁴⁶⁾ Diario oficial de la Federación, 11 Diciembre 1989, p. 5-18.

⁽²⁴⁷⁾ Diario oficial de la Federación, 8 Junio 1990, p. 3-6. La vigencia del decreto pasó del primero de Noviembre de 1990 al 15 de Junio de 1990, el cálculo de divisas para 1991 que debió haber iniciado el 15 de Junio de 1990, pasó al 31 de Octubre de 1991, el año modelo de 1990 no fue contabilizado y en el caso de los importadores en la franja fronteriza se registraron estas transacciones para la balanza desde Octubre de 1989, apoyando este rubro según las ventas proyectadas en 1991 y 1992.

restricciones a las importaciones se incrementaron, exigiendo a la industria de autopartes y ensamble de vehículos no exceder 25% los precios del bien final por arriba de los fijados internacionalmente, logrando que la política de integración generara la reducción en los costos de componentes fabricados nacionalmente; asimismo se exigió la auditoría de calidad en los productos supervisada por la SC.

A pesar de que el decreto en su forma fue muy restrictivo, en la práctica permitió la aplicación de criterios de exclusión, por lo que este porcentaje se eliminó siempre y cuando los problemas de gastos en las empresas afectaran a su planta productiva; por otra parte fueron otorgados los beneficios de regulación compartida para todas aquellas empresas que alcanzaran más 60% de integración, orientado sus importaciones a las autopartes que les favorecieran; también se estableció el registro nacional de proveedores y se revisaron sus programas de producción.

En 1977 la integración fue desagregada por cada tipo de vehículo, analizando cada costo de las partes, incluyendo las más caras como obligatorias, dicho control funcionó bajo criterios discrecionales realizados por parte de la SC; para clasificar los componentes se consideraron las categorías de incorporación obligatoria, fabricación nacional y complementarios, estos últimos se regularon mediante publicación oficial. La industria terminal pudo fabricar autopartes en los casos en que la comisión lo considerara conveniente, asimismo se permitió la sustitución de partes siempre y cuando estas contaran con permisos de importación.

Las sanciones por el incumplimiento en los planes de integración se aplicaron mediante el pago de multas, esta disposición fue introducida en el decreto de 1983, excluyendo los casos en que se justificaran ante la SC, dependencia que analizaría el problema en forma específica. El contenido nacional se formó con las empresas automotrices ya registradas, en los casos en que no se requirió el registro, se expidió un certificado de proveedor para poder contabilizarlo como grado de integración en las compras, se autorizó uno inferior en el caso en que se destinara la producción a nuevas líneas que pudieran exportar 50% más de su volumen. La fabricación de vehículos que no fuera de automóviles, requirió de una autorización especial, tomando en cuenta siempre que el diseño se ajustaría a las necesidades del mercado local, así como el monto de sus exportaciones y las economías de escala que pudieran alcanzar.

El decreto de 1988 sustituyó el grado de integración, utilizado por más de 25 años, por el valor agregado nacional de partes y componentes, fijando 36% como condición para los vehículos fabricados en territorio nacional, su cálculo consideró el valor total de las ventas del mercado doméstico, más el saldo de su balanza comercial. El valor agregado nacional de las partes y componentes fue formado

con la diferencia entre la facturación de autopartes nacionales y las importaciones de componentes incorporados a los productos, posteriormente se adicionó la exportación de autopartes.

2.- Autopartes. El tema de autopartes fue considerado hasta el decreto de 1972, adicionando los principios normativos que la Ley para Promover la Inversión Nacional y Regular la Extranjera aportó, destacando la posición de control que debía tener cada empresa con 60% de participación de capital nacional. A su vez se exigió que los componentes contaran con 60% de integración de materias primas, considerando que el precio de todos los productos fabricados en el país no debía sobrepasar 25% de los internacionales; esta disposición administrativa otorgó estímulos fiscales e inició el control de divisas.

En 1977 se elevó a 80% la integración de materias primas, estableciendo controles mediante la revisión de los estándares de calidad utilizadas por la industria de ensamble, para esto se crearon los certificados de clasificación de autopartes en todas las importaciones, los cuales fueron emitidos por la SC. En 1983 se incorporaron las actividades comerciales de las empresas de autopartes para calcular la integración, toda aquella que no pudo cumplir con el decreto fue sancionada mediante la pérdida de registro y con la cancelación de los permisos de importación otorgados; la fabricación de motores a diesel se otorgó exclusivamente a las de capital mayoritario nacional. El mercado de autopartes fue regulado mediante la creación de listas de componentes con incorporación obligatoria, fabricación nacional y complementarios de importación.

3.- Balanza de pagos. El problema de balanza de pagos se ha tratado en todos los decretos, en 1962 se exigió a todo el ramo el equilibrio de divisas, sujetando las compras a permisos de importación sobre vehículos y partes que no se fabricaran en territorio nacional, el programa de sustitución de importaciones pretendió frenar esta tendencia. El 100% de las divisas por exportación fueron registradas 1972, 40% de la cuota fijada debería estar respaldada por divisas provenientes de las exportaciones, realizando el cálculo entre el valor neto de importación de componentes con las compras nacionales de partes.

En 1977 se instituyó el presupuesto anual de divisas teniendo como base la cuota inicial autorizada y las exportaciones netas que realizó cada empresa. La cuota se calculó considerando la balanza histórica de divisas, la participación mexicana de capital y el grado de integración. Se reconoció el valor neto de divisas en 100%, adicionando las ventas en la franja fronteriza. El presupuesto de divisas se generaría con 50% de las exportaciones de autopartes, y el restante con la producción de la planta terminal destinada al comercio exterior.

Los controles fueron más rígidos en 1983, las divisas para todas las importaciones y pagos al exterior deberían provenir de cada empresa en particular; todos los presupuestos de divisas tendrían que ser equilibrados, con excepción de los fabricantes de camiones a diesel, los que contaron con una extensión de cuatro años. Asimismo se reconoció el total de divisas captadas por exportación en la formación del presupuesto, abarcando también el financiamiento y adquisición de maquinaria. Se autorizó únicamente 10% de recursos externos para formarlo, 50% de componentes, vehículos, motores y productos automotrices exportados por las propias empresas terminales. El 20% se podría formar con las operaciones de comercio exterior de las maquilas propiedad de la matriz o filial, y el 30% restante por el comercio de vehículos y componentes. El flujo de divisas se revisaría trimestralmente, prohibiendo los saldos negativos entre cada año modelo.

En 1989 se permitió a la industria terminal operar en maquiladoras, integrar en su balanza de capitales 20% de las exportaciones de estos establecimientos, restando para este fin la proporción de importaciones de productos utilizados para su elaboración; adicionalmente se instrumentó el uso de saldos positivos a futuro. La inversión en activos fijos de maquinaria y equipo comprados por la industria terminal a empresas nacionales también se pudo contabilizar, siempre y cuando no excediera 30% del valor de su cuenta de capitales en su balanza de pagos.

Por cada peso utilizado en la comercialización de vehículos nuevos en el exterior, las empresas restarán de su saldo dos pesos en 1992 y 1.75 en 1995; asimismo las importaciones no deberían superar 20% el nivel de producción. Los precios de los componentes a importar se regularon en base a la libre competencia y con autorización de la SC. La franja fronteriza de libre comercio pudo importar vehículos únicamente para circular en esa región, contando siempre con la autorización previa de la misma dependencia.

4.- Tipos, líneas, modelos y motores. El decreto de 1972 estableció el control para los vehículos con menos de diez personas de capacidad por modelo, ya fuera compacto, estándar y deportivo; adicionalmente las empresas actuarían en un solo segmento del mercado, esta disposición permitió que el Estado regulará la competencia vía cuotas. Se restringió a cuatro líneas por seis modelos cada una sin producir más de siete, para los camiones con capacidad de diez personas no existió restricción alguna, sujetándose a las regulaciones de la SC. Adicionalmente se promovió el uso del motor básico en toda la producción, de utilizar otro, este garantizaría 60% del volumen para exportación; el básico podría ser utilizado en tipo línea, "V", o cilíndrico horizontal. El diseño de los vehículos fue controlado con la regulación del equipo opcional, considerando siempre su valor agregado en 100% si eran necesarios, 80% de ser opcionales y 20% de lujo, estos últimos trabajando siempre sobre pedido.

Cinco años después fueron permitidos más modelos sin tener restricción en el uso de cualquier equipo opcional, la SC controló nuevas líneas y modelos adicionales a los ya autorizados. El diseño se dividió en 60% para opción común y 20% si era de lujo, al introducir este sistema fueron realizadas auditorías trimestrales. Asimismo se permitió la producción de más de un modelo de motor cuando el destino del 60% de la producción fuera la exportación. En el caso de motores diesel únicamente se pudieron producir por empresas con capital mayoritario nacional, incluyendo tractocamiones, camiones y autobuses.

Con el objetivo de racionalizar las líneas de producción y lograr economías de escala que pudieran especializar y reducir los costos de manufactura, el decreto de 1983 consideró que todas las empresas de ensamble contarían con tres líneas de automóviles únicamente, sin que cada una de estas superara siete modelos para el año 1984; proyectando reducir a dos líneas y cinco modelos en 1986, y una línea y cinco modelos en 1987. De requerir una línea adicional, esta debería contar con autosuficiencia de divisas, exportando 50% de los automóviles como producto terminado y componentes de ensamble, y estando sujetos a volúmenes mínimos de producción, precios, avances tecnológicos y tiempo de permanencia en el mercado; asimismo se eliminaría el motor de ocho cilindros para automóviles y camiones a partir de 1986.

La industria terminal contaría con autorización para fabricar componentes siempre y cuando su producción fuera a nivel de escala y tuviera como destino el mercado exterior. Se permitiría que los camiones fueran entregados a los distribuidores sin carrocería alguna, sujetando a todos ellos a cuotas de producción; para el caso de los automóviles, 25% de su producción debería estar representada por unidades austeras sin contar con equipo opcional.

Por último, el decreto de 1989 consideró la transformación de las empresas de la industria terminal con el fin de que estas pudieran decidir los tipos de vehículos que producirían en el país considerando las características y ventajas de sus plantas, mejorando su proceso y reduciendo los costos. La única condición era que todas las unidades deberían cumplir con las normas de seguridad, rendimiento de combustible y control de contaminación ambiental.

5.- Precios. Al igual que muchos lineamientos, el control de precios surgió desde el primer decreto, la SC fue la encargada de revisar a las empresas, las cuales debían realizar estudios de costos, así como manejar los precios internacionales vigentes. En 1972 se dirigió el control de precios al manejo de productos más acordes con la capacidad de compra de los mexicanos, para esto se creó una comisión intersecretarial encargada de autorizar los incrementos de precios, cinco

años después se le otorgó la facultad para definir los precios de las mercancías. Como resultado de la transformación económica del país, se eliminaron los controles de precios en 1989, dejando a la SC únicamente la facultad de regular las listas de precios para los casos en que fueran mayores a los internacionales, permitiendo para estos casos la libertad de importar los vehículos a cualquier persona que lo requiera.

6.- Apoyo fiscal. Con el fin de apoyar el financiamiento del sector, se autorizó la reducción en 100% de los impuestos de importación y ensamble en 1972, adicionalmente se devolvió la totalidad de los impuestos sobre exportación recaudados durante dos años, y se redujo el impuestos sobre la compra de maquinaria y equipo necesario para la actividad terminal, introduciendo la depreciación acelerada de estas. En 1977 se agregaron los estímulos fiscales para las empresas que contaban con equilibrio en su balanza de capital y cumplían con el grado de integración; seis años después fueron eliminados todos los estímulos fiscales.

7.- Sanciones. A partir de 1977 se instituyeron las sanciones a las empresas que no pudieran cubrir 60% de la producción para exportación en las líneas de motores solicitadas como adicionales, el monto de la multa se fijó en 50% del costo unitario del producto, sin que excediera 50 millones de pesos, igual monto fue asignado a las empresas que fabricaron autopartes sin autorización. Los incrementos de precios por instalar 20% de equipo opcional sobre el precio de venta fueron también objeto de multa.

En 1983 se otorgó a la SC la facultad de realizar inspecciones y requerir información revisada en el momento que lo considerara pertinente. El incumplimiento de la regulación de precios para equipo opcional fue sancionada con multa equivalente a cinco veces el valor del costo del equipo adicional no regulado.

En 1989 se obligó a las empresas a permitir inspecciones y proporcionar información cuando la dependencia del ramo lo necesitara, adicionalmente fue eliminado el permiso de importación para las empresas que contaran con saldos negativos en su balanza comercial y déficit en su contabilidad de valor agregado.

8.- Cuotas de fabricación. El decreto de 1972 fue el único que estableció cuotas de fabricación, estas estuvieron determinadas por la proporción de compensación de divisas por concepto de importación, una vez fijadas, en el caso de que una empresa se excediera, debería cubrirse con un volumen de exportaciones equivalente a dicho monto. En adición a lo anterior se estableció una cuota extra de producción para cada punto porcentual de integración; en el caso de los

vehículos destinados a la franja fronteriza no se exigió cuota compensatoria de divisas para el material importado, todas estas disposiciones excluyeron a los chasis denominados "mostrenca de carrocerías".

6.- Acuerdo de Libre Comercio

a) Antecedentes y perspectivas del ALC

La mayoría de los países en todo el mundo se han adecuando a los sistemas productivos globales y de integración regional, esto se debe a que el desarrollo de los Estados depende actualmente de las empresas transnacionales, las cuales necesitan barreras arancelarias regionales que aseguren un mercado protegido en donde puedan circular libremente aquellos factores productivos que garanticen su expansión comercial y aseguren sus ganancias. En este esquema, el comercio y mercado son definidos estableciendo fronteras arancelarias regionales. El ALC tiene esta finalidad, al igual que el proyecto de la CEE, surge como resultado de un proceso de integración económica que ha evolucionado paulatinamente por varios años.

El ALC tiene sus antecedentes en los convenios bilaterales entre México y Estados Unidos surgidos a finales de los años setenta, su consolidación se logró cuando la administración del presidente Carlos Salinas de Gortari tomó este objetivo como base para su política económica, caracterizada por el fomento al comercio e inversión provenientes del exterior. El mundo entero vio con mucho interés este proyecto, debido al importante papel que juegan los Estados Unidos en el contexto internacional. La principal preocupación de países como Japón y Alemania giró entorno al carácter discriminatorio que podría surgir en la zona de libre comercio.

En el sector automotriz fueron definidos los mecanismos mediante los cuales se realizaría la diferenciación de los productos que se comercializarían en la región, acordando utilizar la reducción gradual de los aranceles y la eliminación de las barreras no arancelarias. Los principales beneficiados con estas medidas fueron las grandes empresas norteamericanas, debido a que se encuentran actuando en los tres países. México, al no contar con plantas de capital nacional instaladas fuera de su territorio, obtuvo beneficios relacionados con la renovación de procesos que traen consigo la reestructuración de cada empresa, captando por este medio tecnología, inversión y expansión del empleo.

En forma paralela al proceso de integración, las empresas norteamericanas venían realizando su transformación industrial motivada por la continua reducción de su mercado regional; ejemplo de este caso es General Motors, empresa que

perdió en los últimos diez años 18% de su mercado, siendo superada por el mejor desempeño de los vehículos japoneses y europeos, expresado en el diseño y ahorro de combustible, y en los bajos costos generados por la productividad y el control de la producción. La elaboración de proyectos que frenaran el crecimiento de su competencia y recuperaran su mercado no podían surgir con el modelo de operación prevaleciente en la región; por lo que se tomaron en cuenta los beneficios de los costos comparativos existentes de forma global en la región. Aunado a esto, el acuerdo permitiría reducir los efectos de las plataformas de exportación creadas por las empresas alemanas y japonesas en México.⁽²⁴⁸⁾

Por otro lado, debido a lo complejo que resulta ser el mercado de vehículos, los Estados Unidos tuvieron que considerar todos los factores que afectan al sistema de producción y comercialización; un ejemplo se da con la demanda de automóviles usados, misma que afecta directamente a la de nuevos modelos, estos últimos son depreciados en tres años en su economía, por lo que su valor se reduce rápidamente. La necesidad de redistribuirlos fuera de su territorio obliga a exportarlos a regiones en donde el nivel de ingresos permita el desarrollo de su oferta, principalmente en países como el nuestro, en donde el poder adquisitivo de la población y sus hábitos de consumo pueden lograr la reposición de su parque vehicular en forma rápida.⁽²⁴⁹⁾

En el caso del mercado mexicano, el acuerdo permitió que el control de precios que se venía realizando desde el inicio de la industria desapareciera; debido a que la apertura comercial propició que los precios internacionales e internos se confrontaran; de haberse liberado la importación de vehículos sin contar con una nueva estructura de precios y con el incremento en las exportaciones, la planta productiva y el empleo se hubieran afectado; considerando que el costo de un vehículo de fabricación nacional antes de aplicar los impuestos, siempre se ha equiparado con los de Estados Unidos,⁽²⁵⁰⁾ y que el uso de economías de escala podría reducirlos en promedio mil dólares.⁽²⁵¹⁾

Con el acuerdo, las empresas norteamericanas pretenden obstaculizar las inversiones japonesas en la región, mediante el uso de reglas regionales evitando que se repita el efecto que se dio en Canadá, país que negoció en 1970, la liberación de su mercado en un periodo de 22 años, tiempo suficiente para que

⁽²⁴⁸⁾ Se recrudece en el mundo la atracción de capital foráneo: Jaime Serra Puche, Jornada, 18 Junio 1992, P-23-22.

⁽²⁴⁹⁾ El destino automotriz de México, Expansión, 16 Octubre 1991, p. 49 La demanda de autos está vinculada con la rotación de los mismos por parte de los usuarios que tienen los ingresos para pagar uno nuevo, y por la existencia de planes de financiamiento para adquirirlo.

⁽²⁵⁰⁾ Serra responde a la propuesta de las tres grandes, Jornada, 31 Octubre 1991, p.38.

⁽²⁵¹⁾ México Detroit del Sur, Bussines Week, Excelsior, 10 Marzo 1993, p.1-12.

Toyota, Nissan y Honda desarrollaran complejos industriales en su territorio;⁽²⁵²⁾ esta última empresa invirtió 1,400 mdd en tres años, cifra equivalente al total de las inversiones japonesas realizadas en México.⁽²⁵³⁾

Otro efecto del acuerdo se relaciona con la IE esperada en la industria de autopartes, debido a que considera la eliminación de una parte de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Extranjera, relativa a la participación de capital nacional mayoritario en la formación de empresas, esta condición desaparecerá en el año 2000. La liberalización del capital inició con el reglamento de esta ley publicado en 1989, permitiendo que las empresas con menos de 25 mdd de capital social se instalaran sin autorización previa de la CNIE.⁽²⁵⁴⁾ El crecimiento esperado en esta actividad productiva es alentador, debido a que 50% de los componentes necesarios en la región, son producidos en Estados Unidos, muchas compañías proyectan instalarse en México con el fin de enlazar las cadenas productivas existentes, con el ensamble de vehículos en el país.⁽²⁵⁵⁾

Las "tres grandes" pretenden asegurar su abastecimiento desde México, para el año 2000 se estima que el volumen será equivalente a una sexta parte de la demanda norteamericana, por lo que el mayor crecimiento recaerá en las empresas maquiladoras, las que aprovecharán beneficios otorgados por el decreto automotriz en lo relativo al nivel de operaciones para el cálculo de contenido nacional y presupuesto de divisas.⁽²⁵⁶⁾

Sin embargo, la ventaja más importante será la mano de obra mexicana, la que podrá ser remunerada con una quinta parte del salario de un obrero norteamericano, recibiendo cuatro dólares por jornada; esta condición se fortalece al estar formada la masa trabajadora con un bajo promedio de edad y un alto rendimiento, beneficiando la introducción de nuevos sistemas productivos. El Instituto Tecnológico de Massachusetts destaca este factor en los estudios realizados en la planta de Ford Motor en Hermosillo, considerada por este organismo como la más eficiente de Norteamérica.⁽²⁵⁷⁾

La demanda se verá favorecida por la expansión de la oferta con modelos a precios bajos y diversas marcas; la cercanía geográfica, el mercado interno y la necesidad de compensar divisas, serán beneficios adicionales que traerá consigo el ALC. Todas estas variables, y los conflictos que se presenten en el comercio y producción de vehículos, serán conciliados por un organismo regional con carácter

⁽²⁵²⁾ Op. Cita. El destino automotriz de México.

⁽²⁵³⁾ Op. cita. Serra Responde.

⁽²⁵⁴⁾ Con el TLC México producirá dos millones de autos anuales. Excélsior, 27 Agosto 1992, p 1-4.

⁽²⁵⁵⁾ Crecerá la Industria de Autopartes. Excélsior, 29 Junio 1992, p. 1.

⁽²⁵⁶⁾ Op. Cita. México Detroit del Sur.

⁽²⁵⁷⁾ Op. Cita. Crecerá la Industria de Autopartes.

territorial denominado Comité de Normas Automotriz de América del Norte; es decir que la comisión de secretarías del gobierno federal y las asociaciones de autopartes, productivas y de distribución, deberán resolver sus problemas ante un organismo que no estará sujeto a leyes mexicanas, sino que propiciará que estas se adecuen a las resoluciones que surjan de cada controversia. Un principio básico en los procesos de integración considera que cada país cede una parte de su soberanía en beneficio del acuerdo comercial, el caso de México con el ALC es claro ejemplo de este.

b) Composición del acuerdo de libre comercio.

1.- Disposiciones generales. El ALC establece una zona de libre comercio con base en lo dispuesto en la política del Acuerdo General sobre Aranceles (GATT). Su objetivo formal pretende eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación de bienes y servicios con la finalidad de incrementar la inversión, proteger los derechos de propiedad intelectual y resolver las controversias mediante el estímulo a la cooperación regional.⁽²⁵⁸⁾ Asimismo obliga a las tres naciones a considerar el concepto de "trato nacional" relativo a los bienes, lo que significa que los beneficios no serán menores a los que se otorguen mas favorables concedidos a cualquier bien similar por parte de los países miembros.⁽²⁵⁹⁾

Salvo alguna exclusión que considere el acuerdo, no se incrementará arancel alguno ni se adoptará uno nuevo después de haber iniciado la regulación sobre la lista de bienes originarios de la rama, permitiendo acelerarla de existir común interés; adicionalmente se puede asignar una cuota por cada partida sin afectar la imposición al total. También desaparecen las restricciones de los bienes a importar, se permite imponer impuestos y cuotas compensatorias para las regiones restantes, asimismo se pueden establecer restricciones y prohibir la exportación de bienes al interior de la región provenientes del exterior.

A mas tardar el 31 de Diciembre del año 2003, las partes integrantes del acuerdo revisarán la situación del sector automotriz en América del Norte. En lo relacionado con el producto se hará una distinción para su aplicación a partir del año modelo 1992, un fabricante será considerado como nuevo partiendo del año

⁽²⁵⁸⁾ Acuerdo de Libre Comercio, SECOFI, Capitulo Del Sector Automotriz, Primer Parte, Aspectos Generales, p.1. Salvo El Convenio De Protección a Especies Amenazadas de Flora y Fauna Silvestre firmado el 22 de Junio de 1979 en Washington, El Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono firmado el 16 de Septiembre de 1987, y el Convenio de Basilea sobre El Control de los Movimientos Fronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación del 22 de Marzo de 1989. En lo relativo a los convenios bilaterales Canadá-USA, El Convenio de Movimiento Fronterizo de Desechos Peligrosos de Ottawa del 28 de Octubre de 1986, El de EUA-México, Acuerdo para la Cooperación, Protección y Mejoramiento del Ambiente en la Zona Fronteriza de La Paz Baja California del 14 de Agosto de 1983.

⁽²⁵⁹⁾ Op. cita. Esta definición es conforme al artículo III del Acuerdo GATT.

modelo 1991. En el caso de los vehículos usados, se considerarán como tales cuando estos se han vendido, arrendado, prestado o hayan sido manejados más de 1,000 km.

2.- Excepciones. Canadá y Estados Unidos podrán mantener el "Agreement Concerning Automotive products between the Government of Canadá and the Government of USA" firmado en Texas en enero de 1965, el cual sienta las bases fiscales para la producción y exportación de estos bienes. Adicionalmente Canadá restringe la importación de vehículos usados con más de diez años de antigüedad provenientes de México hasta el año 2009, en el año 2011 restringirá los que tengan ocho años, disminuyendo en igual ritmo cada dos años hasta liberar el mercado en el año 2,019.

México mantendrá su decreto automotriz, sobre las disposiciones que sean incompatibles con el acuerdo hasta el año 2004, en ese año el decreto se ajustará a las normas generales. Para reconocer un proveedor como nacional contará con un límite no menor del 20% sobre el valor agregado, excluyendo para este cálculo las maquilas. Todas aquellas plantas que se establezcan en territorio nacional después del año 1991 mantendrán un porcentaje de valor agregado de 34%, reduciendo 1% anual hasta alcanzar 29% en el año 2003. El valor de referencia será no menor a 65% entre 1991 y 1997; llegando a 50% en el año 2003, este valor está sujeto a los cambios que pudieran surgir por un efecto contrario de la economía o una tecnología mayor del proceso productivo.

Se regulará la incorporación del valor de las partes importadas para el cálculo en la balanza comercial y el valor total de venta del 80% en 1994, a 55% en el año 2003, de contar una empresa con superávit, esta podrá tomar la decisión de redistribuirlo en años futuros para determinar con el tiempo los automóviles que podrán importar.

A partir de la fecha en que entre en vigor el acuerdo, México eliminará las restricciones que limiten la importación de vehículos en relación con el volumen de ventas del país para los próximos diez años; asimismo podrá mantener restricciones de vehículos con más de mil centímetros cúbicos, excepto en motocicletas y otros vehículos especiales, esto no se aplicará para las empresas que cumplan con su porcentaje de divisas y balanza comercial.

En estricto sentido México deroga el decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz de diciembre de 1989; sin embargo podrá mantener cualquier medida que no sea incompatible con el ALC. Se autorizará la importación de vehículos de transporte en 1994 y hasta 1998, en un volumen no menor al 50% del equivalente producido. Para los no fabricantes será del 15% a

partir de 1994, incrementándose en 1996 a 20% y en 1997-1998 a 30%, dichas cantidades serán subastadas.

México tiene la posibilidad de poner restricciones hasta el año 1999 a los vehículos usados, no se podrán importar hasta el año 2009 para el caso de contar con diez años de antigüedad y que estos provengan de Estados Unidos o Canadá. En el año 2011 se reducirá para ocho años, y así sucesivamente hasta eliminarla totalmente en el año 2019. En relación con el comercio fronterizo de servicio temporal, no habrán restricciones. Los permisos de importación si podrán mantenerse, siempre y cuando las acciones que surjan de estos no estén en contra de lo pactado en el ALC.

Las empresas de autopartes serán consideradas como tal si 60% de su facturación está destinada a esta industria como mínimo, por tal motivo se ajustarán a las leyes mexicanas en la materia.

Los Estados Unidos considerarán un automóvil como producción nacional si al menos 75% del costo de fabricarlo es atribuible al valor agregado de alguno de los países miembros del acuerdo, a menos que el ensamblado de la unidad concluya en alguno de estos y tal vehículo no sea importado a los Estados Unidos antes de la terminación de los treinta días siguientes al año modelo. Su aplicación considera a todos los automóviles producidos por un fabricante y vendidos en Estados Unidos, independientemente del lugar en que fueron producidos y a la línea que pertenecen. A partir del 1 de enero de 1994 no será productor en la región si no se encuentra por arriba de 75% del valor agregado, a menos que haya iniciado su producción antes del año modelo 1991.

3.- Contenido regional. Es un instrumento que controla la cantidad de autopartes utilizadas en el ensamble de vehículos provenientes de la región, su importancia radica en el hecho de que al aumentar su nivel, se logra estimular la inversión, el empleo y consumo. Partiendo de la cantidad de contenido se definen las cuotas compensatorias que gravarán a las importaciones con el fin de que los beneficios del mercado y las ventajas comparativas expresadas en los bajos costos de producción se queden en la región. Al utilizar un alto porcentaje se afecta a países que no pertenecen al acuerdo, los demás amplían su mercado, y en consecuencia la competencia es nivelada. El contenido regional fue un requisito para utilizar aranceles preferentes, al dividir sus fracciones en periodos, se controlaron todos los permisos previos de importación de bienes automotrices nuevos, los que tendrán vigencia en los primeros diez años después de la entrada en vigor del decreto; en el caso de los vehículos usados, estos durarán veinticinco años después de la entrada en vigor del acuerdo.

Un ejemplo de como se aplica el contenido regional se puede apreciar al revisar un conflicto surgido en febrero de 1993, año en que Estados Unidos impuso una cuota compensatoria a las importaciones de automóviles Honda provenientes de Canadá, debido a que se argumentaba la violación de la regla de origen que consideraba 50% del contenido pactado. Actualmente, con la nueva regla de 62.5%, Honda de Canadá tendría que pagar 22 millones de dólares, sin embargo podrá utilizar una cláusula de retroactividad para recuperar los montos anteriormente pagados; debido a que el porcentaje equivalente que motivó la multa entrará en vigor en ocho años.⁽²⁶⁰⁾

Como resultado de las negociaciones de contenido regional, las "tres grandes" lograron la mayor parte de lo que pretendían, y en particular el mantenimiento del pacto de 1965 entre Canadá y Estados Unidos, el cual otorga franquicias para importar piezas y motores de cualquier parte del mundo. Asimismo obtuvieron un incremento en el contenido estadounidense de autopartes, obligando a los productores japoneses a realizar fuertes inversiones en la región. Los fabricantes que se encuentran al margen del acuerdo, declararon que necesitarán invertir grandes sumas para poder integrar en la región: motores, transmisiones y las autopartes mas importantes para el ensamble de automóviles.⁽²⁶¹⁾

El ALC fue negociado con el fin de lograr la libre movilidad de los componentes automotrices necesarios para los procesos globales de las empresas norteamericanas, de la integración vertical del sector y la vinculación de la maquila de autopartes surgió la base para el contenido regional; tan solo en México, General Motors cuenta con 22 maquiladoras, Ford Motor trabaja con ocho y Chrysler con tres, por lo que este modelo de producción resulta muy rentable para las empresas transnacionales.⁽²⁶²⁾

El porcentaje de contenido tuvo dos propuestas: La norteamericana, que establece la suma de los valores de los insumos regionales y el costo directo de procesamiento; y la de México, denominada salto arancelario, es decir el cambio en la clasificación de un producto importado a partir de su transformación; al final se pacto la formula de costo neto, el cual considera que el porcentaje en un producto automotriz se calcula con el valor de las importaciones de autopartes utilizadas fuera de la región a lo largo de toda la cadena productiva; este sistema

(260) Teme Canadá un desaliento de las Empresas, *Excelsior*, Junio de 1992, p 1-3. Canadá exporta 30% de su producción a Estados Unidos, la cual es equivalente a 27,400 mdd. La disputa se relacionó con las exportaciones de la planta Honda Motor Co. ubicada en Allison Ontario sobre el modelo Civic del cual se determinó que reunía únicamente el 50% de contenido sobre el 60% ya pactado. El mismo problema se pudo presentar con los modelos de Toyota y Hyundai los cuales aseguran tener el 69% de contenido.

(261) Soluciona Canadá su disputa de autos con Estados Unidos, *Jornada*, 16 Agosto 1992, p. 23.

(262) Los primeros damnificados del TLC. *Jornada Laboral*, Héctor De la Cueva, *Jornada*, 27 Agosto 1992, p.1-3.

regirá durante el periodo acordado para eliminar las barreras de los productos automotrices regionales, el cual será de diez años.

De acuerdo con la asimetría para los productos terminados, Estados Unidos eliminará de inmediato sus tasas arancelarias para vehículos de pasajeros, la que es actualmente de 2.5%, asimismo reducirá de inmediato 50% la tasa para automóviles, esto significa pasar de 20% a 10%, eliminándolos gradualmente en los próximos diez años; lo mismo será para camiones ligeros, aunque en este caso el periodo es de cinco años; los aranceles para el resto de los productos serán reducidos gradualmente en diez años. Canadá eliminará su tasa en el mismo grado que lo hará México, la que actualmente es de 9.2%, en autopartes se eliminarán las tarifas arancelarias para algunas de estas, para otras en cinco años y para una pequeña proporción en diez años; en el país las tasas para autopartes oscilan entre 10% y 20%, en Estados Unidos son de 2.5% a 6%.⁽²⁶³⁾

4.- Regla de origen. La regla de origen distingue a un bien que se ha producido enteramente en el territorio, listando cada uno de los materiales no originarios que se utilizaron para su elaboración; por lo que funciona como un instrumento de regulación en donde se definen las normas específicas de cada sector, contabilizando un porcentaje no menor al 50% bajo el método de costo neto, el bien será considerado como parte elaborada en territorio a partir de su material originario.

La regla de origen se acordó con un nivel no menor al antes mencionado iniciando el acuerdo, por lo que se incrementará en nueve años hasta llegar a 62.5%; este porcentaje fue aceptado debido a que Canadá y Estados Unidos lo negociaron en 1989, un porcentaje alto en reglas de origen tiende a elevar los costos de producción en la industria, lo que repercute en la calidad de cada producto fabricado en México.⁽²⁶⁴⁾

El 95% de las importaciones canadienses provenientes de México contarán con arancel "0", el resto se sujetará al programa mexicano; Estados Unidos desgravará 81% de sus importaciones de autopartes provenientes de nuestro país en cinco años y el 19% restante en diez años. México desgravará 5% de las que provengan de estos dos países, 70% en cinco años y 25% en diez años.⁽²⁶⁵⁾

La parte del decreto automotriz que protegía la industria restringiendo el volumen de importaciones a un mínimo de vehículos, equivalente al fabricado en un año, será derogada; por lo que se utilizará la balanza comercial compensada,

⁽²⁶³⁾ Ídem.

⁽²⁶⁴⁾ Ford, General Motors y Chrysler bajan su contenido, Jornada, 14 Junio 1992, p.23

⁽²⁶⁵⁾ Sector automotriz, Excélsior, 27 de Agosto 1992, p. 14.

significando que la otra parte establecerá la relación de un dólar por cada 80 centavos que compre, reduciéndose gradualmente la cuota hasta situarla en 50 centavos. Solo 10% de las fracciones arancelarias se abrieron al día siguiente de la puesta en marcha del acuerdo, estas corresponden a las autopartes que no se fabrican en el país; 38% lo hará en siete años y 52% al cumplirse la década, asimismo la cuota de valor agregado bajará de 36% a 34%, aplicando el pacto con las empresas instaladas en el país que pretende que estas mantengan su nivel de compras con las 500 empresas nacionales de autopartes; este porcentaje se mantendrá vigente durante un lustro, disminuyendo un punto porcentual anualmente a partir de este y hasta ubicarse finalmente en 29%.⁽²⁶⁶⁾

El principal obstáculo que tuvieron los Estados Unidos durante la negociación, fue la inclusión de normas de libre comercio en los automóviles ensamblados en México y Canadá con autopartes provenientes de Asia, debido a que se argumentó que el beneficio regional debía ser otorgado a los proveedores de la región. En el caso del mercado de vehículos usados, se proyectó su apertura total hasta el año de 1998, al final de este se permitirá la importación equivalente al 25% del volumen de ventas anuales; restringiendo los camiones a diez años y los vehículos de transporte a cinco años.⁽²⁶⁷⁾

Las empresas europeas reaccionaron favorablemente al acuerdo, Volkswagen lo adoptó como el proyecto mediante el cual podrá recuperar el mercado que había perdido en Estados Unidos durante los años setenta, periodo en que su volumen fue mayor al de las demás marcas extranjeras en conjunto, por lo que desarrollará proveedores que le permitirán asegurar los compromisos futuros, invirtiendo 1,000 mdd en cinco años.⁽²⁶⁸⁾ A partir del acuerdo, Mercedes Benz buscó establecer alianzas, ejemplo de esto es Detroit Diesel Corporación, con quien desarrollará, producirá y distribuirá motores en Norteamérica, cubriendo la norma estadounidense de máximo rendimiento de combustible.⁽²⁶⁹⁾

Por su parte Ford Motor dio a conocer un proyecto para producir el automóvil mundial, la planta norteamericana exportará vehículos terminados y su otra parte nacional autopartes, invirtiendo 175 millones para acondicionar las instalaciones de Cuautitlán, en 1996 espera exportar a México 50,000 mil automóviles fabricados en Canadá y Estados Unidos.⁽²⁷⁰⁾

⁽²⁶⁶⁾ Autopartes: Ya casi, Jornada, Alberto Barranco Chavarria, 29 Julio 1992, p. 17.

⁽²⁶⁷⁾ Op Cita. p. 18.

⁽²⁶⁸⁾ Invertirá VW 1,000 mdd en cinco años: Martín Josephl, Jornada, 20 Marzo 1992, p. 37.

⁽²⁶⁹⁾ Acuerdo de Mercedes Benz y Detroit Diesel, Excelsior, 27 Abril 1993, p. 3-14.

⁽²⁷⁰⁾ Ante el TLC Ford producirá mas modelos en México para su exportación, Excelsior, 18 Diciembre 1993. En México se planea fabricar 74,000 Conturs y Mystiques exportando 50 mil a Estados Unidos y Canadá. La planta de Clycomo producirá 250 mil unidades de estos modelos.

General Motors anunció un acuerdo con United Workers para transferir actividades a México, esto le permitirá a la empresa crear 900 empleo, los que en su mayoría serán ocupados por operarios de sus mismas plantas que actualmente se encuentran desempleados. La producción de Michigan será destinada a Estados Unidos y Canadá, la de Ramos Arizpe será para México y otros mercados, este convenio giró entorno a la renovación de salarios para la industria automotriz de su país. ⁽²⁷¹⁾

7.- Resumen y Conclusiones del Capítulo

El incremento en las tasas de interés y la contracción de la economía afectaron la demanda de vehículos en el primer trimestre de 1995, reduciendo su volumen 63% con respecto al año anterior, periodo en que se vendieron 155 mil unidades. A pesar de este oscuro panorama las exportaciones crecieron 36% ubicándose en 172 mil vehículos, sin embargo estas no pudieron contener la caída de 14% en la producción. ⁽²⁷²⁾

La crisis actual de la rama productiva se ha extendido a otras actividades, como ejemplo, en el sector de servicios se estima que una tercera parte de los 1,100 distribuidores de vehículos desaparecerán, el fabricante de camiones DINA tuvo que parar sus operaciones enfrentando problemas de liquidez debido a su elevada deuda extranjera estimada en 314 mdd, por su parte Ford Motor se ha visto afectado con el desequilibrio de su balanza de pagos, debido a que 50% de los componentes que utiliza son importados, Nissan de México programó 47 días de paros técnicos a lo largo de todo 1995, una vez que ajustó su nivel de empleo en el mes de enero. ⁽²⁷³⁾

Las últimas proyecciones estiman que la demanda local sufrirá una reducción de 50%, lo que significará pasar de 620 mil unidades a 300 mil. La mayoría de los fabricantes consideraron en su pronóstico inicial para 1995 la baja en el volumen, debido a que se esperaba una ligera contracción del mercado, sin embargo nunca se estimó que se llegaría a estos niveles; por lo que actualmente resulta poco probable alcanzar la meta de 1.2 millones de unidades para 1999. La única que podría salvar a las empresas del ramo sería el incremento de la producción para el mercado de exportación en 800 mil unidades, lo que resulta imposible de lograr según la opinión que prevalece en todo el sector; sin embargo otro tipo de productos cuentan con mejores perspectivas, como ejemplo, la planta de General

⁽²⁷¹⁾ Fabricarán el modelo Cavalier en 1995, Excelsior. 22 Junio 1993, p.1-5.

⁽²⁷²⁾ Disminuye 54% la producción de vehículos en el primer trimestre del año, El Economista, 21 de Abril de 1995, p. 34.

⁽²⁷³⁾ Nissan paros técnicos en Cuernavaca, La Jornada, 23 de Mayo 1995, p.19.

Motors en Toluca ha iniciado la venta de motores a Toyota en Japón, por lo que se espera un repunte en el volumen de esta tipo de productos. ⁽²⁷⁴⁾

Considerando la actual situación del sector se puede resumir en los siguientes puntos:

1.- El sector de autopartes dirigió su expansión productiva al exterior con el fin de participar activamente en el mercado norteamericano, por lo que tuvo que ampliar su inversión directa y en consecuencia el nivel de ocupación creció. Ante este panorama, el gobierno decidió controlar su balanza de pagos de igual manera que como lo había hecho para las empresas de ensamble de vehículos; la producción de componentes fue una de las actividades que recibió más IE en la década anterior.

Tan solo entre 1989 y 1994 la demanda de componentes creció 20% llegando a 6,795 mdd en el último año, para este mismo periodo la inversión fue de 4,874 mdd empleando a 180 mil trabajadores. El 66% de sus exportaciones fueron dirigidas a Estados Unidos, 10% a Francia, 9% a Canadá y 8% en Alemania; con estos países realiza los contratos de transferencia de tecnología, patentes y marcas. En la actualidad, la contracción del mercado ha paralizado 40% de su capacidad instalada, por lo que han sido despedidos 17,500 empleados; se estimó la caída de 8% en su demanda dependiente de la manufactura de vehículos y 3.3% para el mercado de reposición en 1995. ⁽²⁷⁵⁾

Un problema adicional que tendrán que enfrentar las empresas de autopartes se relaciona con la deuda que fue contratada para apoyar su expansión. Pocas compañías resultaron beneficiadas con la devaluación, como es el caso de Monroe y Takata, los cuales incrementaron sus exportaciones de amortiguadores inmediatamente. Se considera actualmente que el éxito en la industria de autopartes dependerá en casi su totalidad del nivel de producción de vehículos ensamblados en el país, el cual tendrá que llegar a dos millones de unidades anuales para hacer de este negocio uno de los más rentables.

2.- El ALC generó mayor uso de partes comunes en la región, esto se debió principalmente a los requisitos de contenido y reglas de origen que permitieron obtener un trato preferente en materia arancelaria para los fabricantes que usan insumos de los tres países miembros. Para el caso de la producción, mejores beneficios surgieron con las ventajas comparativas, por lo que se redujeron los costos y se incrementó la inversión; el mercado se diversificó de tal manera, que en un futuro, la oferta de vehículos usados estará estructurada para impulsar la de automóviles nuevos.

⁽²⁷⁴⁾ General Motors inicia exportaciones a Japón, El Economista, 24 de Mayo 1995, p. 35

⁽²⁷⁵⁾ Autopartes: Intán para las inversiones, El Economista, 11 de Mayo 1995, p. 39.

El acuerdo concluyó el camino iniciado en la década pasada, logrando que el sector automotriz nacional pudiera actuar en el comercio exterior, su directriz fue originada mediante los decretos presidenciales de 1983 y 1989; en consecuencia se crearon los mecanismos que permitieron la gradual y activa inserción de esta actividad en los mercados internacionales, consolidando la producción a escala, los precios competitivos y la calidad mundial de los productos; asimismo se fortaleció el mercado interno y se permitió la importación de vehículos armados.

3.- La industria retomó su desarrollo en la década de los ochenta debido a la expansión de su mercado, a diferencia de la sustitución de importaciones que dirigió el crecimiento hacia dentro, la globalización lo realizó al exterior. Este fenómeno propició que el sector fuera más dependiente de las empresas norteamericanas; Chrysler introdujo el concepto de plantas gemelas, Ford Motor aprovechó la cercanía de sus mercados y General Motors sustituyó su personal reduciendo su nivel de vejez.

Para las empresas europeas y japonesas, el despegue mundial del sector automotriz también las benefició, Volkswagen creó su plataforma de exportación con el fin de atacar el mercado de América del Norte, Mercedes Benz ofreció vehículos de lujo y transporte de pasajeros a precios competitivos, y Nissan explotó el mercado local, exportando con su sistema de trasplanta hacia Japón. Todas estas empresas introdujeron avanzados modelos de desarrollo en sus organizaciones, al mismo tiempo se debilitó la posición del sindicalismo independiente.

DINA, considerada como la principal empresa mexicana en el sector, inició su expansión internacional al establecer asociaciones con empresas transnacionales, adicionalmente se encuentra en la búsqueda de un modelo de automóvil compacto que pueda introducir al país con transferencia de tecnología europea o asiática.

4.- Un elemento que distinguió todo este cambio fue la introducción de nuevas relaciones productivas y administrativas, eliminando todo el esquema de escalafón y control que actuaba bajo los principios de autoridad y cadena de mando; gracias a esta estructura se pudo transformar el modelo de producción, debido a que la productividad y la reducción de costos se han constituido internacionalmente como las armas competitivas más importantes para las empresas. El modelo de manufactura japonés provocó un cambio de cultura empresarial, exaltando los valores de estima y el trabajo en equipo, los cuales chocaron con el tipo de sindicalismo paternalista, conflictivo y autoritario, mismo que se institucionalizó durante muchos años. El éxito de este modelo dependerá mucho del cambio en las

relaciones existentes entre el supervisor y subordinados, su base serán los valores humanos que fortalecen la productividad en la empresa y no la idea de explotación y dominio prevaleciente en muchas compañías nacionales.

5.- El final de los decretos generados con cierta autonomía ha llegado, el gobierno del presidente Ernesto Zedillo enfrentará la problemática de establecer una postura frente al sector sujetándose a las directrices que el ALC ha marcado, las presiones por reducir el déficit de cuenta corriente y el poco interés que muestra hacia el sector podrían generar conflictos con las empresas de autopartes y ensamble final. Si analizamos históricamente los decretos, podemos concluir que cada uno de estos aportó una parte al sistema productivo y comercial actual, la sustitución de importaciones impulsó el desarrollo de los insumos para la producción, la regulación de mercados consolidó el modelo de Oligopolio en el país, la "Alianza para la Producción" dirigió recursos para ampliar la capacidad instalada y el empleo, la racionalización del sector creó las bases para la manufactura a escala, y el decreto que liberó comercio e inversión introdujo al sector en el contexto mundial actual. El problema a resolver en un futuro girará entorno a las nuevas aportaciones del Estado para mantener el crecimiento en esta rama productiva.

Las conclusiones finales son la base para comprobar la hipótesis que considera al sistema político y económico internacional como el factor determinante de la situación que prevalece actualmente en México; por lo que problemas estructurales como son: la polarización social generada con la distribución del ingreso, el control que ejerce un grupo de la población utilizando al Estado y sus actos de gobierno, y las relaciones económicas generada por lazos de dependencia con empresas transnacionales, impiden que la transformación del actual modelo de desarrollo que se introdujo recientemente en el país se lleve a cabo; por lo que cualquier actividad que se desarrolle en el ámbito económico y político estará condicionada por estos factores.

IV.- CONCLUSIONES FINALES

1.- El Estado moderno fue reformado motivado porque la mayoría de los países adoptaron sistemas que redujeron su intervención en la economía, en caso de no hacerlo, dada la necesidad y dependencia de recursos con los organismos financieros internacionales, estos influyeron para que introdujeran cambios en su economía. El objetivo fue reducir su participación en el mercado, beneficiando a la empresa privada nacional y transnacional. La existencia de intereses particulares al interior de cada país, propició la creación de acuerdos comerciales con la finalidad de proteger el mercado local frente a la competencia internacional.

2.- La mayoría de las regiones demandan recursos para inversión, por tal motivo la política económica de los países se ajusta a las condiciones que el capital determina. La empresa transnacional para invertir, necesita un modelo de operación que le permita crear ventajas comparativas, economías de escala, estructura global de operación, integración de mercados y libre movimiento de mercancías. Poseen la tecnología y los recursos para realizar proyectos industriales, por tal motivo las empresas locales dependen mucho de ellas.

La libre competencia obligó a la empresa transnacional a introducir cambios en su sistema de intercambio y producción para operar en mercados abiertos, redimensionando su oferta y demanda. En la actualidad la inversión extranjera y las operaciones internacionales son consideradas como una forma normal de realizar operaciones en las empresas, debido a esto el modelo utilizado por las transnacionales actúa sin fronteras a lo largo de todo el mundo.

3.- Al eliminar los Estados restricciones para el movimiento de capital, los flujos monetarios en el sistema financiero se mueven rápidamente, superando las crisis económicas que se presentan en cada país. El mercado de valores aprovecha las ventajas de cada región en periodos muy cortos de tiempo, siendo el medio mas generalizado que utiliza el capital para desplazarse. Asimismo el consumo local deja de ser importante para el nuevo sistema de intercambio, dada la movilidad de las mercancías. Considerando lo anterior, no debemos olvidar que México forma parte de un sistema internacional y que este condiciona todas las actividades económicas y políticas que se realizan en su interior.

4.- Sin importar el modelo de desarrollo que utiliza cualquier país, la escasez de recursos propicia dependencia y no garantiza el crecimiento. En el caso de México, el sistema financiero internacional influyó para que su economía se transformara; al considerar el Estado que las empresas no estaban preparadas para una competencia internacional, destinó nuevos recursos para fortalecer al capital nacional.

El discurso oficial sostiene que el proteccionismo generó un desequilibrio económico, el cual fue causante de la crisis surgida en la década pasada; por lo que el libre comercio propiciará el tan anhelado crecimiento sostenido. Por una parte es cierto que el modelo surgido después de la segunda guerra mundial, creó un sistema perjudicial para la economía, sin embargo, la mayoría de los países desarrollados utilizaron la misma estrategia para consolidar su industria. Los empresarios nacionales que cuentan con las mas importantes compañías en la actualidad, surgieron gracias a la sustitución de importaciones, por lo que la justificación del proyecto económico dirigido por una nueva clase política no se encuentra en el "agotamiento del Estado benefactor", sino se ubica en la transformación que sufrió el capital internacional, el cual vio la necesidad de crear un sistema que garantizara su acumulación y reproducción mediante la integración de mercados y la estructura global de operaciones de las empresas transnacionales; garantizando el buen funcionamiento del modelo productivo a escala para mercados de exportación.

5.- La manufactura de vehículos, a diferencia del capital financiero, necesita realizar inversiones en forma directa, considerando siempre periodos largos para recuperar su capital; por lo que esta actividad se desplaza a regiones donde el crecimiento económico garantiza la venta de sus productos. Como ejemplo, General Motors invertirá en Brasil y Argentina, países que mantendrán un crecimiento sostenido para los próximos años.

La importancia de esta industria para las economías de los países, radica en el hecho que ante una falta de recursos para inversión, esta actividad genera un incremento en el consumo y la inversión, debido a la gran demanda de insumos que requiere para su producción. No resulta extraño que las principales economías sean las que cuenten con las mas importantes empresas automotrices, y que tanto en México como en América Latina sean las principales compañías en el comercio y la inversión.

6.- La industria automotriz en el mundo se caracteriza por formar parte de un mercado bien organizado; todas las empresas realizan actividades compartidas con el fin de optimizar los recursos disponibles, incluyendo el desarrollo de tecnología. Actualmente la demanda local de los países industrializados se encuentra contraída, por este motivo el sector automotriz mundial necesita que las regiones con crecimiento puedan absorber el exceso de oferta que existe en el mundo.

7.- El mercado de vehículos en México representa únicamente 2% de la producción mundial y 1% de la demanda; el desarrollo de esta actividad en el país depende de la situación que prevalece en la economía norteamericana, por este

motivo no tiene posibilidad de crecer como en Brasil, país en donde su industria goza de cierto grado de independencia. El problema de su oferta se muestra en la diversidad de modelos producidos frente al volumen demandado en forma local; Estados Unidos cuenta con 173 modelos y desplaza 14 millones de unidades, Brasil mantiene 33 modelos y 1 millón de unidades, en México se consumen 30 modelos con 300 mil unidades anuales.⁽¹⁾

8.- La mayoría de los modelos producidos en el país no pueden ser vendidos en el Mercosur debido a las características de su diseño, Chile asigna cuotas de importación a México y no existe un mercado para las autopartes nacionales; adicionalmente las nuevas inversiones tienden a concentrarse en Brasil, país que produce 500 mil unidades mas que el nuestro. Algunas empresas que operan actualmente en el país invertirán en Argentina cuatro mil mdd y en Brasil cinco mil mdd, volumen que representa mas que el estimado en igual periodo para México. La industria automotriz se aleja cada día de los mercados europeos y de América Latina, incrementando su dependencia con el mercado Norteamericano, actualmente 90% de las exportaciones mexicanas se dirigen a Estados Unidos y Canadá.

9.- Este país utilizó el ALC como un medio para volver a definir las reglas de su mercado local, evitando la competencia directa al crear una demanda cautiva protegida por barreras arancelarias que impiden la expansión de otros fabricantes, como es el caso de Dae Woo, el cual no pudo invertir en México debido al nivel de contenido exigido en la región; la integración siempre ha existido en Norteamérica pero con vínculos ajenos a las empresas transnacionales. Como ejemplo de las ventajas obtenidas por el acuerdo para las "tres grandes", es la redistribución del mercado nacional, estas empresas no participaban en la oferta de automóviles compactos, el ALC permitió que ingresarán a este segmento.

10.- Después de crearse nuevas plantas en la década de los setenta, fue necesario reordenar la producción, el decreto de 1983 cumplió este fin al racionalizar las actividades de ensamble. Durante ese periodo el Estado mexicano y su modelo de desarrollo fueron transformados con las negociaciones de deuda externa realizadas con el FMI y el Banco Mundial. El gobierno no consideraba en ese momento algún cambio para el sector, por este motivo las empresas definieron la política industrial de esta rama productiva. En la década de los ochenta, cuando se realizaba la transformación mundial del sector; el país recibió una gran cantidad de inversión, debido a que las ventajas comparativas generadas en la industria, la hacían parte importante para la recuperación del mercado de América del Norte, por este motivo fue necesario vincular aún mas las operaciones de autopartes con las de ensamble. Para optimizar la capacidad instalada, se liberó el intercambio de

⁽¹⁾ Sin dirección política la industria automotriz. Excelsior, 29 de mayo 1995. p. 1-10.

bienes con el exterior con el objetivo de no frenar la expansión de la producción, dado el tamaño reducido del mercado local; la caída en el volumen de ventas nacionales fortaleció esta postura en 1995.

11.- Los únicos beneficios obtenidos con los cambios mundiales del sector se relacionan con la industria de autopartes, la que tendió a operaciones de maquila al expandir su mercado y crear multicomponentes, actualmente suman más de mil empresas operando en el país, contrastando con el año de 1980 cuando eran únicamente 150. La sustitución de importaciones y el proteccionismo hicieron posible su crecimiento; la demanda actual ya no depende totalmente del ensamble local de vehículos, como ejemplo, la crisis de los ochenta contrajo el mercado 42% y la industria de autopartes creció 40%.

12.- En 1990 la industria automotriz generó 140 mil empleos en autopartes, 60 mil en la etapa terminal, 80 mil en distribución y 120 mil en maquila, en los últimos años su inversión aproximada fue de veinte mil mdd. Su participación en el PIB manufacturero pasó de 3% en 1960 a 13% en 1994, para el PIB nacional aporta 2%, siendo junto con la extracción del petróleo las principales actividades de exportación.

13.- La competitividad de las empresas se apoya también en el costo de la mano de obra, como ejemplo, un obrero mexicano necesita 735 hrs. de trabajo para comprar una televisión a color de veinte pulgadas, mientras que un japonés necesita 85 hrs. y un norteamericano 51 hrs.⁽²⁾ La crisis actual comprueba el buen funcionamiento del sistema de intercambio comercial, 75% de la producción fue exportada en 1995, las empresas con menores relaciones con el mercado de Estados Unidos y Canadá fueron las más afectadas; las ventas de Volkswagen se redujeron 80% en este mismo año.

14.- La transformación de las funciones de la Comisión Intersecretarial para la Industria Automotriz, ejemplifican en la Administración Pública el cambio realizado en el sector durante los últimos veinte años. Inicialmente fue un órgano consultivo para el presidente, predominando los funcionarios de hacienda que ejercían control en el mercado; posteriormente fueron los de programación y presupuesto debido a que existían planes entre empresas y gobierno para expandir la planta productiva y el empleo; después el subsecretario de comercio fue el responsable de la comisión, una vez que se crearon las plataformas de exportación; actualmente el subsecretario de inversión extranjera es el responsable, considerando la necesidad de controlar las resoluciones de la CNIE para nuevas inversiones. La creación de un Comité de Normas para el ALC de América del Norte en el ramo automotriz, desaparecerá la Comisión en el año 2004,

⁽²⁾ Los costos de trabajo en México, Humberto Juárez, La Jornada Laboral, 27 Abril 1994, p.4.

propiciando que la intervención del gobierno mexicano en esta actividad sea muy reducida.

15.- México enfrenta problemas que afectan su crecimiento económico, para la mayoría de estos no existe solución a corto plazo, prueba de ello es que el cambio en el modelo de desarrollo no redujo sus efectos. La escasez de recursos para inversión, impide crear un proyecto de nación que cubra las expectativas de empresarios y familias; asimismo el bajo ahorro interno y la constante fuga de capital asociada a ciclos económicos de seis años, propician que el Estado y gobierno dependan del capital extranjero. Por su parte las compañías nacionales amplían su radio de acción dirigiéndose al exterior, fortaleciendo la relación de dependencia con el mercado mundial al utilizar contratos de transferencia de tecnología, patentes y marcas.

16.- Difícilmente se podrá dar marcha atrás, no existe la fuerza política y los recursos económicos para transformar el modelo de desarrollo, la estructura política y social se desmorona ante el embate de la economía mundial y los organismos financieros internacionales. Jesús Silva Hersog padre, dijo en algún momento que la independencia política no es posible sin contar previamente con la económica; en realidad en ninguna parte del mundo se puede hablar de autonomía y soberanía, lo que está prevaleciendo actualmente es la dependencia e integración, si el control mundial que ejercen las grandes potencias marca el camino, es imposible que en el país se logre un cambio bajo una corriente nacionalista.

17.- El desarrollo de la industria automotriz estará determinado por el grado de integración y dependencia que mantendrá con Estados Unidos, en la medida en que se incremente, se alejará de los mercados de América Latina y Europa, por lo que sus exportaciones difícilmente crecerán en estas regiones, las inversiones continuarán llegando al país aprovechando la industria de autopartes, los bajos costos de la mano de obra y la cercanía con el mercado más grande del mundo; la demanda local tenderá a crecer moderadamente. Dado que las importaciones ya están autorizadas, estas repercutirán en el nivel de producción; el sector de autopartes continuará expandiéndose bajo el mismo esquema que tiene la industria terminal, algunos empresarios mexicanos resultarán beneficiados por este proceso.

18.- El sector automotriz significa una importante fuente de demanda agregada y empleo, su funcionamiento actúa como un termómetro que mide la situación económica, sus transformaciones van a la par con las que se realizan en el país. La situación en la cual se encuentra actualmente, muestra claramente la estructura productiva con que se cuenta, de tal manera que las perspectivas de su desarrollo pueden ampliarse hacia todas las ramas industriales; por lo que dependencia, integración y operaciones globales de las empresas transnacionales serán los adjetivos a utilizar en el futuro para describir a México.

V.- Bibliografía

a) Fuentes bibliográficas

- Libre Cambio y Protección, Joaquín Requeijo, Enciclopedia de Economía, Editorial Orbis, Libro XIV.
- Estructura Económica Internacional, Raúl Tamemes, Ed Alianza Universidad, Madrid España, 1982, Edición 7a.
- Tecno Estructura, Kenneth Galbraith, El Nuevo Estado Industrial, London Hamish Hamilton, 1967.
- Edith Penrose, La Empresa Multinacional, FCE.
- Atlas del Banco Mundial 25th Aniversario, Edición 1992.
- El proceso de enajenación de las entidades estatales, SHCP, Boletín de la unidad de entidades estatales de la SHCP, Mayo 1992.
- José María Ramos, Integración Económica entre Estados Unidos y México, limitaciones y alcances, Investigación Económica No. 193, Julio Sept. 1990.
- Reglas de origen, CANAME, Julio Septiembre 1991.
- Reporte de Pronóstico Automotriz Mundial, DRI, Mc Graw-Hill, Wimbledon Bridge House, Londres 1993.
- La Industria Automotriz en México 1992, INEGI.
- M. Bhagaun, Relaciones entre los cambios tecnológicos y la industria estratégica en los países del tercer mundo, Instituto Escandinavo de Estudios Africanos, UPPSALA, 1979.
- Elaine Leville, La Integración Económica de México, Estados Unidos y Canadá, UNAM, 1991
- Ruben Fuentes Delgado, Economía del transporte automotor, IPN, 1970.
- La Industria Automotriz en México, edición 1993, INEGI.
- El complejo automotor en México, Edgardo Lifschitz, ILET, 1979.
- Programa de Racionalización de la Industria Automotriz, SECOFI, Dirección General de Comunicación Social, 1984.
- Diez años del sector automotor 1980-1990, INEGI.
- El movimiento obrero en el sexenio de Luis Echeverría, Magdalena Galindo, Investigación económica, No. 4, Octubre-Diciembre 1997.
- El sindicalismo en el Sector Automotriz, Ian Roxborough, Estudios Sociológicos, 1 Enero 1983.
- Apuntes del programa de racionalización de la industria automotriz, SECOFI, 1983.
- Acuerdo de Libre Comercio, SECOFI, Capítulo del Sector Automotriz.
- La administración Pública del Estado Capitalista, Omar Guerrero, Ed, Fontamara.
- Segundo curso de derecho administrativo, Miguel Acosta Romero, Ed. Porrúa.

b) Fuentes hemerográficas

- El TLC amplía un Gobierno Internacional, Proceso No.896, Noam Chomsky, 3 Enero 1994
- Limites de los Paradigmas del S XX, I.Wallerstein, M.Mansour, La Jornada, 16 de Ene, 1994
- Adolfo Gilly, La cumbre de Tokio, La Jornada, 19 Enero 1992, p.22
- Cumbre de Tokio: Compromiso hacia la liberación comercial, La Jornada, 12 Julio 1993, p.35
- La Economía Mundial en cifras, Excélsior, 20 de Sept. 1993, p. 18.
- R.Carrasco, El gpo. de lo 7 y las perspectivas mundiales, La Jornada, 5 de Julio 1993, p.43.
- PNB, Desempleo e Inflación en la OCDE, Excélsior 21 de Diciembre de 1993, p.1
- Jesús Oliver Rodríguez, El Fin de la Guerra Fría, Excélsior, 21 Junio de 1993, p. 1-14
- Jesús Oliver Rodríguez, Demografía, Ingreso y Productividad, Excélsior, 2 Agosto 1993, p.10

- María de J. Espinosa, Sube El Rendimiento en Manufactura, Excélsior, 30 Agosto 1993, p.16
 Seguirá fluyendo el capital a los mercados emergentes, Excélsior, 31 Enero 1994, P. 21-22.
 Lecciones de Privatizaciones, Excélsior, 1 Julio 1992, p.1-7 .
 Se mantendrán las privatizaciones a nivel mundial, Excélsior, 17 Enero 1994, p.1-3
 Adolfo Gilly, El régimen mexicano en su dilema, Nexos Núm. 146 , Febrero 1990, p.35.
 José Córdoba, Diez lecciones de la reforma económica mexicana , Nexos 158 , Feb. 1991, p.31
 La recesión de 93 por carencia monetaria para abatir la inflación, Excélsior, 20 Dic. 1993 ,p.1
 Se venden en los próximos 5 meses sesenta empresas estatales, Jornada, 5 Agosto 1992, p.27
 Jesús Oliver Rodríguez, Lejos de la aldea medieval. Excélsior, 19 de Abril de 1993, p. 1-14
 De la recesión nace un nuevo modelo de desarrollo social, Excélsior, 1 de Nov.de 1991,p.1
 Economía y finanzas al cierre de 1993, Excélsior 20 de Dic. 1993, p.1
 Sergio Sarmiento, Comparación de Salarios, Excélsior, 2 de Octubre 1993, p.1
 Ahogado el Motor Económico, Excélsior, 20 Febrero 1994, p-12.
 De la crisis a la consolidación del cambio, Excélsior 2 de Nov. 1993, p1.
 Competitiva la Bolsa Mexicana de Valores Durante 1993, Excélsior, 20 Dic. 1993, p.1
 Sergio Sarmiento, Los términos de intercambio, Excélsior , 22 Nov. 1993 ,p.1-17.
 La recesión de 1993, Excélsior, 20 Dic. 1993 , p1.
 El creciente dinamismo de la Inversión Extranjera Directa, La Jornada, 4 Mayo 1992, p.29
 Domina el capital de Estados Unidos en la región, Excélsior, 13 Julio 1992, p.1-14
 Se desplomó la Inversión Extranjera en Taiwan, Excélsior 17 Marzo 1992, p.1-5
 Mínima Inversión en Europa Oriental, Excélsior, 9 de Marzo de 1992, p.3
 Controlan las transnacionales casi 1/3 del comercio de México, Jornada, 3 Agosto 1992, p.36
 De la inversión de utilidades la Inversión Extranjera, El Economista, 25 Febrero 1992, p.30
 Invaden empresas mexicanas ha Estados Unidos, Excélsior, 23 Feb. 1994, p.1-11
 El flujo de capital se frenó en 1993, Excélsior, 28 Ene 1994, p. 1-12.
 Crecerá la inversión privada 2.8%, Jornada, 22 Nov. 1993,p.1-44
 La IE en México: pilar del cambio estructural, Excélsior, 12 Marzo 1992, p.1
 Se está negociado la IE en el TLC, Excélsior, 7 Julio 1991, p.1
 Dominan 7 empresas las exportaciones, Jornada, 14 Oct. 1991 ,p.1 .
 Inexacta la migración masiva de IE a México, Excélsior, 16 Junio 1992 , p.1-9.
 El capital Financiero en la Bolsa Mexicana de Valores, Excélsior, 16 Julio 1992, p.1-9.
 La apertura de PEMEX al capital foráneo después de 1992, Jornada, 18 Julio 1992,p.21
 Asciede a 56 billones el capital en la BMV, Jornada, 10 Marzo 1992.p.24
 El Fondo México es una buena opción, Jornada, 23 marzo 1992,p.27
 Apuesta el capital externo a la continuidad política, Excélsior, 22 Feb. 1994, p.2
 Se agudiza la competencia por atraer IE: SECOFI, La Jornada, 17 de Feb. 1994. p.47.
 R.de la Torre, Se rompen monopolios y se crean oportunidades, Excélsior, 11 Feb. 1994, p.1
 José Saxe Fernández, La LIE al servicio de los Estados Unidos, Excélsior, 11 Feb. 1994,p.3
 Contrapeso del TLC, Excélsior, 31 Dic. 1993,p.3
 Rosalba Carrasco Licea, La disputa por el TLC, Jornada, 17 Agosto 1992, p.35.
 La gente que produce en el TLC, Excélsior, 29 Sept. 1992, p.1
 Se corona la apertura Comercial, Jaime Hernández Arias, Excélsior, 18 Nov. 1993, p.1-10
 Puntos relevantes del TLC, Jornada, 18 Nov. 1993, p.11
 Se construirá en la frontera la cd industrial más grande de AL, Jornada, 25 Oct. 1993,p.36
 William A Orme Jr., Book: Continental Shift, Excélsior, 18 Nov. 1993.
 C.Moreño, La devaluación: Contradicciones del gran capital, La Jornada, 3 Enero 1995, p27
 Amenaza la recesión a varias ramas industriales, La Jornada p.26, 8 Enero 1995.
 Repunte de las exportaciones manufactureras, Excélsior 9 Enero 1995, p.1
 Carlos Heredia, México Recoge lo que cosechó en doce años, Proceso 9 de Enero 1995, p-67

- Alberto Oliver Rodríguez, Cambio con ruptura y devaluación, Excélsior, 2 Enero 1995
- Vencimiento de Tesobonos, La Jornada, 6 de Enero 1995, p. 43.
- Nuevas Metas macroeconómicas para 1995, Excélsior, 6 Enero 1995, p.1
- A toda prisa la elaboración de cartuchos, La Jornada, 9 Enero 1995, p.38
- La deuda externa en México, La Jornada 6 Enero 1994, p.42
- Ni PEMEX, ni CFE están en venta, 1.a Jornada p.40, 9 Enero 1995.
- Ahorro de combustible y emisión de contaminantes, Excélsior, 19 Nov. 1991, p.10.
- Rápido desarrollo de baterías eléctricas en autos, Excélsior, 18 Mayo 1992, p1.-31
- Cultura Automovilística, El Financiero, 8 Mayo 1993, p.9
- Mercedes Benz al mercado de autos compactos, Excélsior, 13 Sept. 1993, p.1-18.
- Al mercado el vehículo monoespacio, Excélsior, 13 Enero 1994, p.3-7 .
- Reducen consumo de gasolina en autos, Excélsior, 28 Enero 1994, p.3 ..
- Beneficiaria a la ind. la conversión de la tec.militar al comercio, Excélsior, 7 Octubre 1993, p1
- A la baja el promedio de la flota vehicular, La Jornada, 1 Junio 1993, p.23
- Eliminará el sector automotriz de Japón el uso de los CFC, Excélsior, 29 Abril 1992, p.1-9.
- Boletín de la AMIA no. 156, Abril de 1987, p1-2
- Boletín de AMIA no. 261, Septiembre de 1987, p.1
- Nouvel Observeur, Automóviles, Paris Francia, Junio 1982. p.31,
- Newsweek, World population automobile, 8 Marzo 1993
- La industria automotriz en México 1982-1988, Publicación de AMIA 1989, p.120
- Contracción Mundial de la Venta de Autos, Excélsior, 18 Sept. 1993, p.1-6.
- Kenneth Hermele, Empresas Automovilísticas en América Latina,
- Balanza comercial de Estados Unidos con el Mundo, Excélsior , 9 Julio 1992 , p.1
- Fortune y Forbes, Jornada, 1 Abril 1993, p. 35
- AMIA, Boletín informativo No.175, 1976, p.2 y 3.
- Será un año crítico para el sector automotriz, Excélsior, 18 Enero 1994, p.1-4.
- Diferentes Estrategias de Firmas Automotrices en EU, Excélsior, 4 Mayo 1993, p.3-12.
- Estados Unidos reduce su producción de autos, Excélsior, 31 Enero 1991, p.24
- General Motors and Toyota cut a Deal, Newsweek , 28 Feb. 1983, p.35
- La región de Detroit , Excélsior, 6 Feb. 1992, p.27.
- Proponen salvar de la quiebra a la rama automotriz, Excélsior, 8 Ene 1992, p. 1-7
- Pide Bush reducir compra de autos, Excélsior, 31 Dic. 1992, p.1-8
- Persiste la crisis de la Industria Automotriz en Estados Unidos, Jornada, 26 Feb. 1992, p.26
- Las firmas automotrices elevan sus importaciones de EU, Jornada, 11 de Julio de 1992, p.1
- Japón y Estados Unidos traban una guerra comercial, Excélsior, 2 Feb. 1992, p.4
- Reporte del Pronóstico Automotriz Mundial DRI McGraw Hill, Wimbledon Bridges, Londres 1993. Extraído de Excélsior, 18 sept. 1993, p.1-6
- Mejoran las armadoras estadounidenses, Excélsior , 13 sept 1993, p.23
- Revierte Detroit su tendencia a la baja, Excélsior, 7 Octubre 1993, p.1-6
- Iacocca cobrará 3 y no 4.5 millones en ganancias, La Jornada, 20 Abril 1992, p.29.
- Iacocca's tightrope act, Time, 21 Marzo 1993, p.28
- Vende Chrysler su participación en Mitsubishi, Excélsior, 27 Marzo 1992, p.1-12
- Niega el Bundes Bank apoyar el crédito a Chrysler, Excélsior, 17 Agosto 1992, p. 1-32
- Bajo control las pérdidas de Chrysler, Excélsior, 9 Marzo 1992, p.19 .
- Repunte del sector automotriz en Estados Unidos, Excélsior, 29 Julio 1993, p.1-12
- Gran aceptación de los modelos Ford en Estados Unidos, Excélsior , 10 Marzo 1992, p. 1-12
- Ford Producirá Taxis para el Cono Sur, Excélsior , 9 de Marzo 1993, p1-2
- Será 1994 un año crítico para el sector automotriz, Excélsior, 18 de Enero 1994, p.1-4
- Ford Motor Co Primera en ser emplazada a huelga, Excélsior, 31 Agosto 1993, p.1-7

- En problemas la reconstrucción de General Motors, Excélsior, 10 Sept. 1992, p.9.
- Cierran más armadoras en Estados Unidos, Excélsior, 13 Dic. 1992, p.1.
- General Motors and Toyota cut a deal, Newsweek, 28 Feb. 1983, p.35
- Atrapado General Motors en el pasado, Excélsior, 3 Nov. 1993, p.1-4.
- Por falta de suministros General Motors reduce su producción, Jornada, 29 Sept. 1993, p.3.
- En problemas la reconstrucción de General Motors, Excélsior, 10 Sept. 1992, p.9.
- Ampliará GM empleos en EU sin afectar la planta mexicana, Excélsior, 22 Un 1993, p.37.
- Competencia a muerte entre las plantas de General Motors, Excélsior, 9 Marzo 1992,
- Laborará la General Motors de Ontario 24 horas al día, Excélsior, 7 Oct. 1993, p.1-8.
- Provoca General Motors conflictos políticos, Excélsior, 3 Enero 1992, p.1 -7.
- En problemas la reconstrucción de General Motors, Excélsior, 10 Sept. 1992, p.9.
- Inesperada sustitución del presidente de General Motors, Jornada, 8 Abril 1992, p. 29.
- Tuvo General Motors utilidades en 1993, Excélsior, 1 Feb. 1994, p.3-9.
- En ascenso la Industria Automotriz de USA, Excélsior, 11 Feb. 1994, p.3.
- Detroit Breaks New Ground, Newsweek, 24 Sept. 1984, p.48.
- Se Dispara el Superávit Japonés, Excélsior 22 Ene 1992, p.1
- A la defensiva la industria automotriz Europea, Excélsior, 16 Mayo 1992, p.1-26.
- Planes de inversión de Volkswagen, Excélsior, 8 Febrero 1992, p.7
- La recuperación de Europa no reducirá su desempleo, Excélsior, 13 Dic. 1993, p.26-27
- Reestructuración de la Industria de autos Europea, Excélsior, 21 Octubre 1993, p.1-10
- La Industria automotriz europea se prepara a competir, Excélsior, 11 Marzo 1992, p.1
- La recuperación europea no reducirá su elevado desempleo, Excélsior, 13 Dic. 1993, p.26-27
- Reducen personal las armaduras europeas, Excélsior, 18 Feb. 1992, p.3
- Europa: campo de batalla del sector automotriz, Jornada, 24 Junio 1993, p.1-16
- Proponen la disminución de autos en Europa, Excélsior 29 Junio 1993, p.3
- Liberará Japón sus exportaciones de autos, Excélsior, 11 Enero 1994, p.8-3.
- La recuperación de Europa no reducirá el num. de desempleo, Jornada, 13 Dic. 1993, p. 26-27.
- Reducen personal las automotores, Excélsior, 18 Marzo 1992, p.3.
- Piden reducir la jornada de trabajo alemana, Excélsior, 6 Dic. 1993, p.1-24.
- La firma Mercedes Benz reducirá sus costos, Excélsior 30 de Agosto 1993, p.1-24.
- Con base en el ahorro Volkswagen evitará pérdidas. Excélsior, 26 Enero 1994, p.3.
- Plan de Audi para asegurar puestos de trabajo, Excélsior, 28 Enero 1994, p.3-9.
- La crisis automotriz ha provocado fusiones de empresas, La Jornada, 1 Febrero 1994, p.40
- Cultura automovilística, El Financiero, 28 Mayo 1993, p.9.
- Fiat tuvo pérdidas en 1993, La Jornada, 1 Feb. 1994, p.40.
- Nuevo auto compacto de Fiat, Excélsior 12 Dic. 1992, p.3.
- Realiza Fiat alianzas para suavizar el impacto de la crisis, Excélsior, 30 Sept. 1993, p.3.
- Rechazan accionistas la proyectada fusión con Renault, Excélsior, 3 Nov. 1993, p.3-5.
- A salvo de la crisis la firma automotriz Checa, Excélsior, 27 Oct. 1993, p.16.
- Método nuevo y barato de Opel para fabricar autos, Excélsior, 13 Julio, p.2-7.
- Orgullo del Reino Unido en venta, Excélsior, 11 Dic. 1992, p.3.
- Engaño sobre las pérdidas de la filial, Excélsior, 24 Ene 1994, p. 2-9.
- Baja productividad: Escollo de Europa en autos, Excélsior, 2 Mayo 1992, p.1
- Japan Inc's Global Reach, Newsweek, 28 Febrero 1983, p.36.
- Impone Nissan manufactura flexible, Excélsior, 9 Diciembre 1991, p. 1-10.
- Abatir costos planea el sector automotriz japonés, Excélsior, 6 Agosto 1992, p.1-19.
- Boletín Informativo de AMIA Julio 1978, p.2
- La ind. de EUA se protegerá si Japón no abre sus fronteras, La Jornada, 18 Mayo. 1992, p.35
- Bajaron las exportaciones de autos japoneses, Excélsior, 28 Enero 1994, p.3-6.

- Japón debe comprar autos de USA, Excelsior 18 Mayo 1992, p.1-6.
 Preocupa a Japón el pesimismo americano, Excelsior 17 Enero 1992, p.1-6.
 Liberará Japón sus exportaciones de autos, Excelsior, 11 Enero 1994, p.8-3.
 Las firmas japonesas se consolidan, Nissan ya no se expandirá, Excelsior, 8 Enero 1992, p.1
 Empresas Japonesas tiene los peores resultados de la década, Excelsior 11 Junio 1993, p.27.
 Auténtica crisis de la industria japonesa, Excelsior 9 Octubre 1993, p 5-19.
 Las 20 compañías más grandes en América Latina, Excelsior, 21 Enero 1994, p. 12.
 La Industria Automotriz en México 1982-1988, AMIA, p.193.
 En América Latina se registra el mayor crecimiento automotriz, Excelsior 29 Abril 1993, p.2.
 Renault se asocia con un grupo Sudamericano, Excelsior, 17 Julio 1992, p. 4-13.
 Bogotá y Caracas integran un mercado Automotriz, Excelsior, 23 Enero 1993, p-1-11.
 Rápido aumento de autos importados en Venezuela, Excelsior, 25 Junio 1993, p.2.
 Crece Fuertemente la demanda de automóviles en AL, La Jornada, 1 Agosto 1993, p.39.
 Prosigue Renault su retiro de América Latina; redujo su presencia en Argentina, Chile y Venezuela, Excelsior, 17 Nov. 1993, p.3-8.
 Ganan Mercado los autos de Corea del Sur en AL, Excelsior, 26 Octubre 1993, p.1-7.
 Mantiene Ecuador su apertura automotriz, Excelsior, 17 Julio 1992, p. 4-11.
 Con inversión GM pretende consolidar su liderazgo en AL, Excelsior, 8 Enero 1994, p.1.
 Bajó 2.2% la venta local, las importaciones crecieron 353%, La Jornada, 21 Junio 1994, p.52
 AMIA, Boletín Informativo No. 136, Febrero de 1977, p.2.
 AMIA, Boletín Informativo No. 169, Enero de 1980, p.1.
 La Industria Automotriz, Revista Actualidad, Vol. 2 No. 6, Abril 1981, p.14.
 Nuevas Inv. de la Industria Terminal, AMIA, Boletín Informativo, No 144, Dic. 1977, p 1.
 AMIA, Boletín informativo No. 171, Marzo 1980, p.1.
 La Industria Automotriz, Revista Tiempo, 19 Octubre 1989, p 4-5.
 Bussiness Week, 30 Enero 1984, p 36.
 AMIA, Boletín Informativo No. 172, Abril 1980. p.1.
 Como las compañías automotrices en Méx. consiguen divisas, Bussiness Week, 30 Ene 1984.
 AMIA, Boletín Informativo No.229, Enero de 1984, p.1-2.
 La Industria Automotriz Terminal en 1984, AMIA, Boletín Informativo No. 229, p. 1-2.
 Automóviles, Revista Tiempo, 19 Octubre 1989, p.4-5.
 AMIA, Boletín Informativo No. 253, Enero 1987, p. 1.
 AMIA, Boletín Informativo No. 265, Enero 1988, p. 1.
 AMIA, Boletín Informativo No. 268, Abril 1988, p.1
 La Industria Automotriz en México, Revista Tiempo, 19 Octubre 1989, p. 4-5.
 Fuerte Recuperación Automotriz, Excelsior, 25 Mayo 1992, p. 1-5.
 Un ojo al espejo retrovisor, Expansión, Octubre 1991, p. 54-55.
 Fuerte recuperación automotriz, Excelsior, 21 mayo 1992, p.1-5.
 La Industria Automotriz en 1993, AMIA, Boletín Informativo No. 325, Enero 1993, p.1.
 Invertirá este año 2,400 mdd la Industria Automotriz, La Jornada, 4 de Abril de 1994, p. 1-22.
 Honda fabricará vehículos en México, Excelsior, 24 de Febrero 1994, p.3.
 Ford, Chrysler y GM invertirán en ferrocarriles, La Jornada, 4 Marzo 1994, p.50.
 Estructura del PIB de la industria manufacturera en 1991, Excelsior, 29 Junio 1992, p.1-17.
 La Industria automotriz en México, Mundo Ejecutivo p. 30.
 Ingresos Gubernamentales, Excelsior, 23 Julio 1993, p.6..
 Trasfondo de los despidos de Ford Motors Co., La Jornada, 29 julio 1993, p.7
 La Industria Automotriz en México, Rosalba Carrasco, La Jornada, 6 Enero 1992, p. 29.
 Diagnostico de la Industria Automotriz, La Jornada Laboral, Fundación Friederich Ebert, Arturo Artcaga, Jorge Carrillo y Jordi Michelli, 31 de Julio 1991, p.4.

- La Industria Automotriz en México, Excélsior, Suplemento Especial, 19 de Noviembre 1991.
- La Industria Automotriz de México en Cifras, AMIA, Edición 1988, p.17.
- AMIA, Boletín informativo No.325, Enero 1993, p. 30.
- AMIA, Boletín Informativo No. 191, Noviembre 1981, p.1.
- AMIA, Boletín informativo No. 185 Mayo. 1981, p.1.
- Como los fabricantes de autos están imp. insumos, Business Week, 30 Enero 1985, p. 36.
- El camino a la modernidad, Mundo Ejecutivo, Diciembre 1991, p.6.
- Ventas por 3,000 mdd espera Chrysler para 1993, Excélsior, 4 de Septiembre 1992, p. 44.
- Tecnología de punta automotriz en México, Excélsior, 14 Junio 1994, p. 1-7.
- AMIA, Boletín Informativo No.177, Sept. 1980, p.1.
- AMIA, Boletín Informativo No 159, Marzo de 1979, p.1.
- AMIA, Boletín Informativo No. 176, Agosto 1980, p.1.
- AMIA, Boletín Informativo, No. 220, Junio 1984, p.1.
- Con la llegada de Ford, Sonora empieza a integrarse, Federico Campbell, Proceso, p.12-14.
- La Industria Automotriz en México, Revista Tiempo, 19 Oct. 1989, p. 35.
- Las relaciones de trabajo en Ford, Sergio Sandoval, Jornada Laboral, 31 Julio 1991, p. 1-2-3.
- Gran Desafío para los países asiáticos, Excélsior, 29 Mayo 1992, p.16.
- Reinaugura Ford su planta en Chihuahua, La Jornada, 30 de Nov. 1993, p.44.
- Ford ante el TLC invertirá en producir nuevos modelos, Excélsior, 18 Diciembre 1993, p.1-6.
- México sobre ruedas, Progreso, Dic. 1991-Ene 1992, p. 33-38
- Alianza de Ford y Grupo Ramirez para fabricar cantiones, La Jornada, 8 de Junio 1994, p.46.
- AMIA, Boletín Informativo No. 174, Junio 1980, p.1.
- AMIA, Boletín Informativo No. 185, Mayo 1981, p.1.
- En 1992 creció 25% la producción de GM, Jornada, 15 Marzo 1993, p. 37.
- Se jubilarán la mayoría de obreros de GM en el D.F., Jornada, 29 Marzo 1992, p.23.
- Planea GM la expansión de su prod. en su planta de Coahuila, Jornada, 20 Abril 1993, p.37.
- AMIA, Boletín Informativo No. 171, Marzo de 1980, p.1.
- Las relaciones Laborales en VW de México, Jornada Laboral, 27 Agosto 1992, p.3.
- AMIA, Boletín Informativo No.160, abril 1979, p.1.
- Proponen Modernizar tras el conflicto, Jornada, 11 Agosto 1992, p.12.
- Recuperar el mercado de Estados Unidos es la meta, Excélsior, 4 Sept. 1992, p.1-12-14.
- Con el TLC VW establecerá en México su centro de producción, Jornada, 19 Julio 1991, p.25.
- Prisa por modernizar tras el conflicto, Jornada, 11 de Agosto 1992, p.1-2.
- 50 años de experiencia automotriz dan a VW seguridad, Excélsior, 15 Mayo 1992, p.41.
- Crecimiento sin precedente de VW entre 1988 y 1992, Jornada, 18 Agosto 1992, p.13.
- El caso de Puebla, Globalización a la fuerza, Excélsior, 4 Sept. 1992, p. 1-14.
- Revolucionario concepto de VW en América Latina, Excélsior, 30 Junio 1993, p.3-F
- Bancomex, Comercio Exterior, Mayo 1991, p 467-475 México y Alemán ante la unificación.
- Invertirá VW 1,000 mdd en 5 años: Martín Josephi, La Jornada, 20 Marzo 1992, p.37.
- Una retrospectiva, Expansión, 16 Octubre 1991, p. 53.
- AMIA, Boletín Informativo No. 197, Mayo 1982.
- Mercedes Benz, Expansión No. 570, 24 Julio de 1991, p. 61-64.
- Obtuvo Mercedes Benz 800 millones de marcos. Jornada, 20 Abril 1993, p.37.
- México Sobre Ruedas, Progreso, Enero 1992, p.33-38. Planes de Inversión en Venezuela.
- Iniciará M. Benz el ensamble de autos en Santiago, El Economista, 20 de Mayo de 1993.
- Crearé 1,000 empleos una planta de Mercedes Benz, Jornada 12 Enero 1994, p. 48.
- Operará Daimler - Benz como grupo industrial en México, Excélsior, 21 Enero 1994, p. 1-4.
- El contra ataque Europeo, Expansión, 16 Octubre 1991, p.56.
- AMIA, Boletín Informativo Enero 1976, p.2.
- AMIA, Boletín Informativo No. 150, Junio 1978, p.1.
- AMIA, Boletín Informativo No. 200, Agosto 1982, p.1.
- AMIA, Boletín Informativo No. 89, Septiembre 1981, p.1.
- AMIA, Boletín Informativo No. 203, Nov. 1982, p.1.

- AMIA, Boletín Informativo No. 211, Julio 1983, p1-4.
 AMIA, Boletín Informativo No. 241, Enero 1986, p.1.
 Inversiones de Japón en México, Excélsior, 29 Octubre 1991, p.1.
 AMIA, Boletín Informativo No. 166, Julio 1979, p.1.
 AMIA, Boletín Informativo No. 210, Junio 1983, p.1.
 AMIA, Boletín Informativo No.226, Oct. 1984, p.1.
 El Grupo DINA a la vanguardia, Excélsior, Ed especial, 30 Marzo 1992, p.7.
 Dina Reporta Ganancias, Excélsior, 26 Enero 1994, p. 1-10.
 Alianza estratégica de DINA, Excélsior, 29 Enero 1994, p.1-4.
 Incursionará DINA en el mercado de autos, La Jornada, 23 Marzo 1994, p.45.
 AMIA, Boletín Informativo No. 190, Octubre 1981, p.1.
 AMIA, Boletín Informativo, No. 195; Marzo 1992, p.1.
 MASA empresa de gran proyección, Excélsior, edición especial, 30 Marzo 1992, p.5.
 AMIA Boletín Informativo No. 241, Enero 1986, p.1.
 Tractores Mexicanos sin acceso a técnicas, Deere, Jornada, 15 Junio 1994, p. 48.
 Jhon Deere: Contacto en Praga, Expansión, 16 febrero 1994, p.18.
 Las relaciones laborales en VW de México, Jornada Laboral, 21 Agosto 1992, p.1.
 Reinaugura Ford una Planta en Chihuahua, Excélsior, 30 de Noviembre 1993, p. 44.
 Las relaciones de trabajo en Ford Hermosillo, La Jornada, P.3, 31 Julio 1991.
 Tecnología de punta automotriz a México, Excélsior, 14 Junio 1994, p. 1-7.
 Subieron 5.8% las vtas de las 500 emp mas imp en 1991, Excélsior, 4 Sept. 1992, p.10.
 La Industria Automotriz en México, INEGI, Edición 1993, p. 94.
 AMIA, Boletín Informativo No 130, Septiembre 1977, p.3.
 AMIA, Boletín Informativo No 337, Enero 1994, p.3.
 Incremento de Importaciones Enero Abril 1994, Jornada, 15 Junio 1994, p.48.
 La crisis también anda en coche, Excélsior, 7 Agosto 1993, p.1-6.
 Autos: México y TLC, Excélsior, 21 Enero 1992, p.1.
 Fuerte recuperación automotriz, Excélsior, 21 Mayo 1992, p 1-15.
 La Industria Automotriz en México, INEGI 1993, p.90-87.
 Exportará VW de México 90 mil unidades este año, Jornada, 16 Junio 1993, p.36.
 Mejoran las ventas de autos, Excelsior, 23 Junio 1994, p.1.
 Presentan Evaluación del Tratado, Periódico Reforma, Sección Negocios, 22 sept. 1994, p.1.
 Se consolida el crecimiento de las exportaciones, Excélsior, 2 de Diciembre 1991, p. 1-16.
 Incremento de importaciones Enero Abril 1994, Jornada, 15 de Junio 1994, p.48.
 Comienza la Apertura Total, Jornada, 20 Junio 1994, p.1-40.
 Deficitaria su balanza comercial, Excélsior, 8 Junio 1993, p.1-5.
 La nueva era del autofinanciamiento, Excélsior, 6 Agosto 1992, p.32.
 Expansión, 10 Julio 1991, p.88 No 569.
 La Industria Automotriz en México, Excélsior, Suplemento Especial, 19 Noviembre 1991.
 Fuerte lucha por el mercado de autos usados, Excélsior, 20 Enero 1994, p.12.
 Cartera vencida de créditos de automóviles, Excélsior 23 Junio 1993, p-14.
 Ford, GM y Chrysler bajan su petición de contenido, Jornada, 14 Junio 1992, p.23.
 Las relaciones Laborales de VW de México, Sup. Laboral, La Jornada, 27 Agosto 1992, p.3.
 En VW se había pactado una radical reforma productiva, Jornada, 12 Agosto 1992, p.1-14.
 Gana la VW, Terminan las relaciones laborales, Jornada, 18 Agosto 1992, p.16.
 Podrá VW contratar un buen número de obreros, Jornada, 12 Agosto 1992, p.11.
 Desde que la Ford llegó a México, Jornada Laboral, Gerardo Mendiola, 31 Julio 1991, p.2-3.
 El caso de la Ford, compendio de vicios sindicales, Proceso No. 765, 1 Julio 1991, p.18.
 Trasfondo de los despidos de Ford, Jornada Laboral, Javier Aguilar, 29 Julio 1993, p.7.
 Reinaugura Ford una planta en Chihuahua, Jornada, 30 Nov. 1993, p.44.
 Revista Tiempo, 19 Octubre 1989, p.4-5.
 Autopartes en la encrucijada, Jornada, 10 Julio 1992, p.44.

No respeta asimetría arancelaria autopartes, *Excelsior*, 29 Junio 1992, p. 1-17.
 Destinó Bancomex 1,497 mdd al rubro de autop. en 1991, *Jornada*, 24 Febrero 1992, p. 37
 Sanciona SECOFI exceso de importación de autopartes, *Jornada*, 23 Julio 1991, p. 20.
 Podrían desaparecer muchas empresas de autopartes, *La Jornada*, 8 Febrero 1992, p.30.
 Quien es quien en la industria de autopartes, *Expansión*, Octubre 1991, p. 59.
 Autopartes economía de escala, *Excelsior*, 1 Sept. 1992, p. 1-10.
 Keiper a la sombra de VW, *Expansión*, Febrero 16 1994, p.46-48.
 Anuncian Nuevas Inversiones en México, *Jornada*, 3 Febrero 1994, p. 46
 Instalará en NL una planta la manufacturera mas grande de EU, *Jornada*, 18 Nov 1993, p.12.
 No respeta la asimetría arancelaria, *Excelsior*, 29 Junio 1992, p.1-17.
 Diario oficial de la Federación, 25 Agosto 1962, p.4-5.
 Diario oficial de la Federación, 24 Octubre 1972, p.3-8.
 Diario oficial de la Federación, 19 Octubre 1977, p.7-15.
 Diario oficial de la Federación, 15 Septiembre 1983, p.5-12.
 Diario oficial de la Federación, 11 Diciembre 1989, p. 5-18.
 Diario oficial de la Federación, 8 Junio 1990, p. 3-6 .
 Se recrudece en el mundo la atracción de capital foráneo, *Jornada*, 18 Junio 1992, p.23-22.
 El destino automotriz de México, *Expansión*, 16 Octubre 1991, p. 49
 Scrra responde a la propuesta de las tres grandes, *Jornada*, 31 Octubre 1991, p.38.
 México Detroit del Sur, *Bussines Week*, *Excelsior*, 10 Marzo 1993, p.1-12.
 Con el TLC México producirá dos millones de autos anuales, *Excelsior*, 27 Agosto 1992, p. 1.
 Crecerá la Industria de Autopartes, *Excelsior*, 29 Junio 1992, p.1.
 Teme Canadá un desaliento de las Empresas, *Excelsior*, Junio de 1992, p. 1-3.
 Soluciona Canadá su disputa de autos con Estados Unidos, *Jornada*, 16 Agosto 1992, p.23.
 Los primeros damnificados del TLC, Héctor De la Cueva, *Jornada*, 27 Agosto 1992, p.1-3.
 Ford, General Motors y Chrysler bajan su contenido, *Jornada*, 14 Junio 1992, p.23
 Sector automotriz, *Excelsior*, 27 de Agosto 1992, p. 14.
 Autopartes: Ya casi , *Jornada* , Alberto Barranco Chavarria, 29 Julio 1992, p. 17.
 Invertirá VW 1,000 mdd en cinco años: Martín Josephi, *Jornada*, 20 Marzo 1992, p. 37.
 Acuerdo de Mercedes Benz y Detroit Diesel, *Excelsior*, 27 Abril 1993, p. 3-14.
 Ante el TLC Ford producirá mas modelos en México, *Excelsior*, 18 Diciembre 1993.
 Fabricarán el modelo Cavalier en 1995, *Excelsior*, 22 Junio 1993, p.1-5.
 Disminuye 54% la producción de vehículos, *El Economista*, 21 de Abril de 1995, p. 34.
 Nissan paros técnicos en Cuernavaca, *La Jornada*, 23 de Mayo 1995, p.19.
 General Motors inicia exportaciones a Japón, *El Economista*, 24 de Mayo 1995, p. 35
 Autopartes: Imán para las inversiones, *El Economista*, 11 de Mayo 1995, p. 39.
 Los costos de trabajo en México, Humberto Juárez, *La Jornada Laboral*, 27 Abril 1994, p.4
 Sin dirección la Política industrial Automotriz, *Excelsior*, 29 de Mayo 1995, p. 1-10.
 Polémica sobre autos eléctricos en Estados Unidos, *Excelsior*, 31 Ene 1994, p.2
 Avanza la inv. sobre de autos impulsados con energía solar, *Excelsior*, 30 Julio, 1993, p.5.

Nota: La información del periódico *Excelsior* fue obtenida de la sección financiera.

POBLACION Y TASA DE CRECIMIENTO (1989-1991) ANEXO I					TASA DE CRECIMIENTO
PAIS	POBLACION (MILL. DE HAB.		PARTICIPACION %		(%) 1980-1991
	1980	1991	1980	1991	
1 ST. KITTS AND NEVIS	0,05	0,04	0,00%	0,00%	(1,20)
2 HUNGRIA	10,70	10,50	0,26%	0,20%	(0,20)
3 DINAMARCA	5,10	5,10	0,12%	0,10%	0,10
4 ALEMANIA	78,00	79,60	1,91%	1,49%	0,10
5 BELGICA	9,80	9,90	0,24%	0,19%	0,20
6 AUSTRIA	7,48	7,70	0,18%	0,14%	0,20
7 REINO UNIDO	55,89	57,50	1,37%	1,08%	0,20
8 IRLANDA	3,30	3,50	0,08%	0,07%	0,20
9 ITALIA	56,76	57,70	1,39%	1,08%	0,30
10 SUECIA	8,27	8,60	0,20%	0,16%	0,30
11 BARBADOS	0,25	0,30	0,01%	0,01%	0,30
12 MALTA	0,34	0,40	0,01%	0,01%	0,30
13 CHECOESLOVAQUIA	15,30	15,70	0,37%	0,29%	0,30
14 LUXEMBURGO	0,36	0,40	0,01%	0,01%	0,40
15 FINLANDIA	4,86	5,00	0,12%	0,09%	0,40
16 NORUEGA	4,07	4,30	0,10%	0,08%	0,40
17 ESPAÑA	37,38	39,00	0,91%	0,73%	0,40
18 GRECIA	9,30	10,10	0,23%	0,19%	0,40
19 UCRANIA	49,50	52,00	1,21%	0,98%	0,40
20 JAPON	116,78	123,90	2,86%	2,33%	0,50
21 FRANCIA	53,50	56,70	1,31%	1,06%	0,50
22 PAISES BAJOS	14,00	15,00	0,34%	0,28%	0,50
23 ATIGUA Y BARBUDA	0,08	0,08	0,00%	0,00%	0,50
24 LATVOA	2,54	2,70	0,06%	0,05%	0,50
25 SUIZA	6,47	6,70	0,16%	0,13%	0,60
26 PORTUGAL	9,80	10,40	0,24%	0,20%	0,60
27 BIELORUSIA	9,56	10,30	0,23%	0,19%	0,60
28 URUGUAY	2,90	3,10	0,07%	0,06%	0,60
29 ESTONIA	1,47	1,60	0,04%	0,03%	0,70
30 FEDERACION RUSIA	136,39	148,90	3,34%	2,79%	0,70
31 YUGOSLAVIA	22,33	23,70	0,55%	0,44%	0,70
32 NVA. ZELANDA	3,30	3,40	0,08%	0,06%	0,80
33 SEYCHELLE	0,07	0,04	0,00%	0,00%	0,80
34 LITUANIA	3,44	3,80	0,08%	0,07%	0,90
35 ESTADOS UNIDOS	227,30	252,00	5,56%	4,73%	0,90
36 PUERTO RICO	3,50	3,60	0,09%	0,07%	0,90
37 MALDOVIA	3,89	4,40	0,10%	0,08%	0,90
38 CANADA	23,90	26,80	0,58%	0,50%	1,00
39 ISLANDIA	0,23	0,30	0,01%	0,01%	1,10
40 CHIPRE	0,62	0,70	0,02%	0,01%	1,10
41 COREA	38,50	43,20	0,94%	0,81%	1,10
42 KAZAGISTAN	14,47	16,90	0,35%	0,32%	1,20
43 TRINIDAD Y TOBAGO	1,15	1,20	0,03%	0,02%	1,30
44 HONG KONG	5,10	5,90	0,12%	0,11%	1,40
45 AUSTRALIA	14,30	17,30	0,35%	0,32%	1,50
46 CHINA	994,00	1.150,90	24,32%	21,60%	1,50
47 INDONESIA	142,90	181,40	3,50%	3,40%	1,80
48 BAHAMAS	0,24	0,30	0,01%	0,01%	1,90
49 ISRAEL	3,80	4,90	0,09%	0,09%	1,90
50 MEXICO	67,50	87,80	1,65%	1,65%	2,00
51 INDIA	673,20	865,00	16,47%	16,23%	2,10
52 SINGAPUR	2,40	3,00	0,06%	0,06%	2,10
53 BRASIL	116,50	153,20	2,85%	2,88%	2,20
54 SUDARICA	29,30	36,80	0,72%	0,69%	2,40
55 SURINAM	0,35	0,50	0,01%	0,01%	2,50
56 VENEZUELA	14,45	20,20	0,35%	0,38%	2,70
57 GABON	0,66	1,20	0,02%	0,02%	3,50
58 IRAN	38,10	57,80	0,93%	1,08%	3,60
59 BHEREIM	0,40	0,50	0,01%	0,01%	4,00
60 EMERATOS ARAIBES	0,90	1,00	0,02%	0,02%	4,20
61 ARABIA SAUDITA	8,90	15,40	0,22%	0,29%	4,60
62 OMAN	0,90	1,60	0,02%	0,03%	4,70
63 QATAR	0,20	0,50	0,00%	0,01%	4,93
TOTAL DE LA MUESTRA	3.167,00	3.731,96	77,49%	70,04%	1,50
RESTO PAISES (137)	920,20	1.596,24	22,51%	29,96%	5,10
TOTAL (200)	4.087,20	5.328,20	100,00%	100,00%	2,40

FUENTE: THE WORLD BANK ATLAS: 25TH ANNIVERSARY EDITION, 1992.

ANEXO II

POBLACION Y SUPERFICIE MUNDIAL 1991

	PAISES MAS POBLADOS	POBLACION		SUPERF. MILES KMS.		DENSIDAD
		MILES 1991	%	1990	%	DEM. HAB. X KM2
1	CHINA	1.150.100	21,4%	9.561	7,2%	120,3
2	INDIA	865.000	16,1%	3.288	2,5%	263,1
3	E.U.A.	252.000	4,7%	9.373	7,0%	26,9
4	INDONESIA	181.400	3,4%	1.905	1,4%	95,2
5	BRASIL	153.200	2,8%	8.512	6,4%	18,0
6	FED. RUSA	148.900	2,8%	3.380	2,5%	44,1
7	JAPON	123.900	2,3%	378	0,3%	327,8
8	NIGERIA	118.800	2,2%	924	0,7%	128,6
9	PAKISTAN	115.600	2,1%	796	0,6%	145,2
10	BANGLADESH	108.800	2,0%	144	0,1%	755,6
11	MEXICO	87.800	1,6%	1.958	1,5%	44,8
12	ALEMANIA	79.600	1,5%	357	0,3%	223,0
13	VIET NAM	67.800	1,3%	330	0,2%	205,5
14	FILIPINAS	62.700	1,2%	300	0,2%	209,0
15	IRAN	57.800	1,1%	1.648	1,2%	35,1
16	ITALIA	57.700	1,1%	301	0,2%	191,7
17	R. UNIDO	57.500	1,1%	245	0,2%	234,7
18	TURQUIA	57.200	1,1%	779	0,6%	73,4
19	TAILANDIA	56.700	1,1%	513	0,4%	110,5
20	EGIPTO	53.100	1,0%	1.001	0,8%	53,0
	T.(20 PAISES)	3.855.600	71,6%	45.693	34,3%	84,4
	RESTO (100)	1.526.600	28,4%	87.649	65,7%	17,4
	TOTAL MUNDIAL	5.382.200	100,0%	133.342	100,0%	40,4

FUENTE POBLACION: THE WORLD BANK ATLAS 25TH ANNIVERSARY EDITION 1992.

FUENTE SUPERFICIE: INDICADORES DEL DESARROLLO MUNDIAL, INFORME SOBRE EL DESARROLLO MUNDIAL 1992. (LA SUPERFICIE RUSA ES ESTIMADA).

ANEXO III

**POBLACION Y PRODUCTO INTERNO BRUTO MUNDIAL EN 1991
(MILL. DE PERSONAS Y DE DOLARES)**

PAIS	POBLACION MILES DE PERSONAS	(1) %	PIB MILES DE MILL. US DLLS	(2) %	(3)=2/1 PROD. RELATIVA	PROD. PERCAPITA US DLLS
1 ESTADOS UNIDOS	252,0	4,7%	5.686,0	26,9%	5,679	22,563
2 JAPON	124,0	2,3%	3.337,2	15,8%	6,774	26,913
3 ALEMANIA	79,6	1,3%	1.516,8	7,2%	4,796	19,055
4 FRANCIA	56,7	1,1%	1.167,7	5,5%	5,184	20,594
5 ITALIA	57,7	1,1%	1.072,2	5,1%	4,677	18,582
6 REINO UNIDO	57,5	1,1%	963,7	4,6%	4,219	16,760
7 CANADA	26,8	0,5%	568,8	2,7%	5,342	21,224
TOTAL GPO. 7	654,3	12,3%	14.312,4	67,6%	5,506	21,874
8 ESPAÑA	39,0	0,7%	486,6	2,3%	3,141	12,477
9 FED. RUSA	148,9	2,8%	479,5	2,3%	0,811	3,220
10 BRASH.	153,2	2,9%	447,3	2,1%	0,735	2,920
11 CHINA	1.150,1	21,6%	424,0	2,0%	0,093	0,369
12 AUSTRALIA	17,3	0,3%	287,8	1,4%	4,187	16,636
13 INDIA	865,0	16,2%	284,7	1,3%	0,083	0,329
14 PAISES BAJOS	15,0	0,3%	278,8	1,3%	4,678	18,587
15 COREA DEL SUR	43,2	0,8%	274,5	1,3%	1,599	6,354
16 MEXICO	87,8	1,6%	252,4	1,2%	0,724	2,875
17 SUIZA	6,7	0,1%	223,9	1,1%	8,487	33,716
18 SUECIA	8,6	0,2%	218,9	1,0%	6,407	23,453
19 BELGICA	10,0	0,2%	192,4	0,9%	4,843	19,240
20 AUSTRIA	7,7	0,1%	137,5	0,7%	5,149	20,455
21 IRAN	57,8	1,1%	127,4	0,6%	0,555	2,204
22 FINLANDIA	5,0	0,1%	122,0	0,6%	6,142	24,400
23 DINAMARCA	5,1	0,1%	121,7	0,6%	6,006	23,863
24 INDONESIA	181,4	3,4%	111,4	0,5%	0,155	0,614
25 NORUEGA	4,3	0,1%	102,9	0,5%	6,023	23,930
TOTAL GPO. 18	2.806,1	52,7%	4.595,7	21,7%	0,412	1,638
TOTAL DE LA MUESTRA	3.460,4	64,9%	18.908,1	89,3%	1,375	5,464
MENOS CHINA E INDIA	1.445,3	27,1%	18.199,4	86,0%	3,170	12,592
RESTO DEL MUNDO(175)	1.867,8	35,1%	2.260,3	10,7%	0,305	1,210
T. DE PAISES (200)	5.328,2	100,0%	21.168,4	100,0%	1,000	3,973

FUENTE: THE WORLD BANK ATLAS, 25TH ANNIVERSARY EDITION, 1992. WORLD BANK

INDICADORES DE CARGA FISCAL (1934-1992)
MILLONES DE DOLARES

ANEXO IV

AÑOS	INDICE DE INFLACION	INGRESOS TRIBUTARIOS	TOTAL DE DEUDA	PIB	INGRESOS TRIBUTARIOS (1981=100)	PIB (1981=100)	CARGA FISCAL	COEFICIENTE DE DEUDA
1934	0,078	61,7	351,5	1.153,1	4,81	89,94	5,35	30,5
1935	0,081	71,1	358,1	1.261,1	5,76	102,15	5,64	28,4
1936	0,083	83,6	370,8	1.485,0	6,94	123,26	5,63	25,0
1937	0,084	102,2	379,7	1.888,9	8,58	158,67	5,41	20,1
1938	0,084	80,3	311,3	1.612,6	6,75	135,46	4,98	19,3
1939	0,084	91,7	278,3	1.502,9	7,70	126,24	6,10	18,5
1940	0,084	87,6	320,0	1.527,6	7,36	128,32	5,73	20,9
LCR SUMA		578,2	2.369,7	10.431,2	47,90	864,04		
1941	0,090	115,3	392,9	1.903,5	10,38	171,32	6,06	20,6
1942	0,100	128,5	384,1	2.202,3	12,85	220,23	5,83	17,4
1943	0,109	192,0	49,6	2.687,6	20,93	292,95	7,14	1,8
1944	0,113	229,9	49,6	3.876,5	23,98	438,04	5,93	1,3
1945	0,116	251,1	49,6	4.240,4	29,13	491,89	5,92	1,2
1946	0,119	334,8	418,0	5.758,8	39,84	685,30	5,81	7,3
MAC SUMA		1.251,6	1.343,8	20.669,1	139,11	2.299,73		
1947	0,143	360,2	635,4	6.396,5	52,23	927,49	5,63	9,9
1948	0,159	326,5	634,7	5.766,7	51,91	916,91	5,66	11,0
1949	0,164	309,6	321,2	4.545,8	50,77	745,51	6,81	11,5
1950	0,167	337,6	637,6	4.874,3	56,38	814,01	6,93	13,1
1951	0,178	463,8	564,2	6.286,1	82,56	1.118,93	7,38	9,0
1952	0,189	519,5	599,4	7.051,2	98,19	1.332,68	7,37	8,5
MAV SUMA		2.317,2	3.592,5	34.920,6	392,04	5.855,53		
1953	0,203	471,4	325,0	7.054,0	96,67	1.446,07	6,68	4,6
1954	0,221	424,3	83,8	6.520,0	93,77	1.440,92	6,51	1,3
1955	0,237	541,3	74,0	7.204,2	128,29	1.707,40	7,51	1,0
1956	0,247	603,8	70,7	8.233,6	149,14	2.033,70	7,33	0,9
1957	0,255	593,4	67,7	9.456,5	131,32	2.411,41	6,28	0,7
1958	0,262	680,2	63,8	10.510,2	178,21	2.753,67	6,47	0,6
AIC SUMA		3.314,4	685,0	48.978,5	797,40	11.793,17		
1959	0,267	727,4	61,7	11.261,8	194,22	3.006,90	6,46	0,5
1960	0,272	815,0	22,0	12.776,2	221,68	3.475,13	6,38	0,2
1961	0,276	865,2	20,1	13.858,9	238,80	3.825,06	6,24	0,1
1962	0,297	968,8	978,6	14.942,5	287,73	4.437,92	6,48	6,5
1963	0,300	1.110,4	993,6	16.636,2	333,12	4.990,86	6,67	6,0
1964	0,306	1.349,6	3.154,7	19.640,1	412,98	6.009,87	6,87	16,1
ALM SUMA		5.836,4	5.230,7	89.115,7	1.688,53	25.745,74		
1965	0,301	1.361,2	4.112,0	21.393,6	420,61	6.610,92	6,36	19,2
1966	0,313	1.665,2	4.367,7	23.775,7	524,54	7.489,35	7,00	18,4
1967	0,326	1.954,1	5.171,5	26.002,0	637,04	8.476,65	7,52	19,9

INDICADORES DE CARGA FISCAL (1934-1992)
MILLONES DE DOLARES

ANEXO IV

AÑOS	INDICE DE INFLACION	INGRESOS TRIBUTARIOS	TOTAL DE DEUDA	PIB	INGRESOS TRIBUTARIOS (1981=100)	PIB (1981=100)	CARGA FISCAL	COEFICIENTE DE DEUDA
1968	0,336	2.270,1	5.875,0	28.788,6	762,75	9.672,95	7,89	20,4
1969	0,352	2.563,5	6.747,0	31.823,7	902,35	11.201,95	8,06	21,2
1970	0,376	2.931,6	7.920,2	35.541,7	1.102,28	13.363,68	8,25	22,3
GDO SUMA		12.745,7	34.193,4	167.325,3	4.349,57	56.815,50		
1971	0,397	3.195,5	8.955,5	39.200,9	1.268,61	15.562,76	8,15	22,8
1972	0,412	3.870,6	9.215,1	43.178,2	1.594,69	18.613,42	8,57	20,4
1973	0,426	4.924,2	8.942,1	55.271,3	2.097,71	23.545,57	8,91	16,2
1974	0,460	7.038,5	15.476,8	71.976,6	3.237,71	33.109,24	9,78	21,5
1975	0,532	9.896,5	23.735,9	88.004,0	5.264,94	46.818,13	11,25	27,0
1976	0,574	9.761,6	35.398,9	89.023,9	5.603,16	51.099,72	10,97	39,8
LEA SUMA		38.686,9	101.724,3	388.654,9	19.066,82	188.748,84		
1977	0,601	9.680,1	35.806,6	81.970,9	5.817,74	49.264,51	11,81	43,7
1978	0,644	12.804,7	42.537,9	102.833,2	8.244,29	66.224,58	12,45	41,4
1979	0,759	17.677,2	51.370,8	134.836,3	13.416,99	102.340,75	13,11	58,1
1980	0,875	28.496,2	63.398,5	186.501,0	24.934,18	163.189,16	15,28	34,0
1981	1,000	36.102,0	95.497,4	239.966,7	36.102,00	239.966,70	15,04	39,8
1982	0,962	24.655,3	106.941,2	163.547,9	23.718,40	157.333,08	15,08	65,4
I.P. SUMA		129.415,5	395.552,4	909.656,0	112.233,60	778.318,78		
1983	0,925	21.306,5	90.297,7	114.057,4	19.708,51	105.503,10	18,68	79,2
1984	0,889	19.491,9	99.617,0	155.240,0	17.328,30	138.008,36	12,56	64,2
1985	0,856	18.207,8	105.920,0	152.331,6	15.385,88	130.395,85	11,95	69,5
1986	0,846	17.098,2	112.588,5	124.388,2	14.465,08	106.232,42	13,75	90,5
1987	0,809	18.348,9	125.227,3	139.255,1	14.844,26	112.657,64	13,18	89,9
1988	0,773	25.412,8	128.638,6	170.197,4	19.644,09	131.562,59	14,93	75,6
MIMH SUMA		119.866,1	662.289,1	855.469,7	101.576,12	724.359,96		
1989	0,738	30.621,9	127.481,5	202.815,4	22.598,96	149.677,77	15,10	62,9
1990	0,693	52.754,4	133.653,5	239.195,7	22.688,80	165.762,62	13,69	55,9
1991	0,671	38.838,8	129.587,3	282.738,1	26.060,83	189.717,27	13,71	45,8
1992	0,656	39.135,6	115.937,3	289.241,0	25.672,95	189.742,10	13,55	40,1
1993	0,641	43.244,2	117.219,1	329.204,0	27.403,00	72.492,00	12,85	35,6
1994	0,626	46.406,7	123.112,0	359.484,0	28.662,20	66.317,5	12,38	34,2
CSO SUMA		231.001,6	746.992,9	1.702.678,2	153.086,74	833.909,3		

FUENTE: ELABORADO POR EXCELSIOR CON DATOS DE ESTADISTICAS HISTORICAS DEL INEGI. IV INFORME DE GOBIERNO 1992 ANEXO ESTADISTICO MONEDA Y BANCO DEL BANCO DE MEXICO NOV 1994

**INFLACION Y TASA DE INTERES
1975-1993**

ANEXO V

AÑO	TIPO DE CAMBIO PROMEDIO	INFLACION MEXICO 2	TASA PREFERENTE 3	COSTO DEL CCP 4	INTERES REAL		INFLACION USA	TASA PRIME 5	TASA LIBOR 6	6-5
					4-2	4-3				
1975	12,5	11,4	11,4	10,5	(0,9)	(0,9)	6,9	6,0	6,3	0,32
1976	15,4	27,2	86,8	11,3	(16,0)	(75,6)	4,9	4,8	5,2	0,43
1977	22,6	20,7	34,7	14,4	(6,3)	(20,3)	6,7	5,3	5,7	0,43
1978	22,8	16,2	16,2	15,9	(0,3)	(0,3)	9,0	7,6	8,3	0,73
1979	22,8	20,0	20,3	17,5	(2,5)	(2,8)	13,3	10,4	11,7	1,24
1980	23,0	29,8	32,1	24,3	(5,6)	(7,9)	12,5	12,2	13,8	1,54
1981	24,5	28,7	41,5	31,8	3,1	(9,7)	8,9	15,5	16,8	1,22
1982	57,2	98,9	570,8	46,1	(52,8)	(524,7)	3,8	11,8	12,8	0,93
1983	150,3	80,8	88,1	46,4	(34,4)	(41,7)	3,8	8,7	9,4	0,67
1984	185,2	59,2	89,5	47,5	(11,7)	(42,0)	3,9	9,9	10,4	0,49
1985	310,3	63,7	177,3	65,7	2,0	(111,6)	3,8	7,7	8,1	0,49
1986	637,9	105,7	209,9	95,3	(10,4)	(114,6)	1,1	5,4	6,3	0,90
1987	1.405,8	159,2	302,6	104,3	(54,9)	(198,3)	4,4	6,3	7,1	0,76
1988	2.257,0	51,7	54,8	45,5	(6,2)	(9,4)	4,4	7,3	7,9	0,61
1989	2.483,4	19,7	36,5	40,1	20,4	3,6	4,6	10,5	9,0	(1,50)
1990	2.838,4	29,9	39,7	29,2	(0,7)	(10,5)	6,1	10,0	8,2	(1,72)
1991	3.025,7	18,8	23,3	20,0	1,2	(3,3)	3,1	8,4	5,9	(2,51)
1992	3.084,3	9,8	13,3	22,8	13,0	9,4	2,3	6,4	4,0	(2,39)
1993	3.153,9	5,8	10,4	14,7	8,9	4,3	2,2	6,0	3,2	(2,81)
1994	3,2	6,0	62,0	16,4	10,4	(45,6)	2,7	8,5	6,0	(2,50)

FUENTE: INEGI, BANXICO, NAFIN Y ANEXOS ESTADISTICOS DEL IV INFORME DE GOBIERNO.

1992 Y 1993 SON CIFRAS PRELIMINARES.

**EMRESAS CON OPERACIONES DE MANUFACTURA Y/O
COMERCIALIZACION FUERA DE MEXICO**

ANEXO VI

EMPRESA	PAIS	RAZON SOCIAL
MASECA	COSTA RICA	MASECA
PEÑOLES	ESTADOS UNIDOS	GENERAL PRODUCTS Co.
	ESTADOS UNIDOS	PEÑOLES METALS & CHEMICALS
PULSAR	ESTADOS UNIDOS	CARTER
QUADRUM	ESTADOS UNIDOS	QUADRUM TELECOMUNICATIONS
REAL TURISMO	GUATEMALA	HOTEL CAMINO REAL
	COSTA RICA	HOTEL CAMINO REAL
SIDEK	ESTADOS UNIDOS	PACIFIC STEEL INC
TAMSA	ESTADOS UNIDOS	TAMTRADE LTD
TELEVISION	CHILE	MEGAVISION
	ESTADOS UNIDOS	GALAVISION
TMM	ESTADOS UNIDOS	THE TEXAS MEXICAN RAILWAY Co.
	INGLATERRA	CARDIFF SHIP MANAGMENT
TREMEC	ESTADOS UNIDOS	TREMEC TRADIN COMPANY
VITRO	ESTADOS UNIDOS	ANCHOR GLASS
	ESTADOS UNIDOS	LATCHFORD GLASS
	ESTADOS UNIDOS	COMING VITRO
	ESTADOS UNIDOS	WORLD TABLEWARE INTERNATIONAL
	ESTADOS UNIDOS	OWNERS-COMING FIBERGLASS
	ESTADOS UNIDOS	CRISA CORP
BIMBO	GUATEMALA	BIMBO DE GUATEMALA
	CHILE	ALIMENTOS CENA
	COLOMBIA	BIMBO DE COLOMBIA
	EL SALVADOR	BIMBO DEL SALVADOR
CAMESA	ESTADOS UNIDOS	CAMESA CABLES LTD
	ESTADOS UNIDOS	CAMESA INC
	INGLATERRA	CAMESA CLABLES UK
CEMEX	ESTADOS UNIDOS	SUNBELT ENTERPRISES
	ESTADOS UNIDOS	PACIFIC COAST CEMENT
	ESTADOS UNIDOS	SUNDWARD MATERIALS
	ESTADOS UNIDOS	HOUSTON SHELLA AND CONCRETE
CONDUMEX	ESTADOS UNIDOS	CONDUMEX INC
	ESTADOS UNIDOS	CONDUPAC INTERNATIONAL
	ESTADOS UNIDOS	CONDUTRADE INTERNATIONAL
CYDSA	ESTADOS UNIDOS	RAYON YAM CORP
	ESTADOS UNIDOS	INTERMEX INC
DESC	ESTADOS UNIDOS	CHEMTECH
	ESTADOS UNIDOS	HOUSEMEX
EPN	ESTADOS UNIDOS	STEAM DRILLING INC
GRUPO CHIHUAHUA	ESTADOS UNIDOS	STUART HALL
	ESTADOS UNIDOS	INPART LTD
	ESTADOS UNIDOS	KRONOS INC
	ESTADOS UNIDOS	PONDER FIBER CORPORATION
GRUPO MEXICO	ESTADOS UNIDOS	MINERA MEXICO INTERNATIONAL
	ESTADOS UNIDOS	WESTERN COPPER SUPPLIES
HERDEZ	ESTADOS UNIDOS	FESTIN FOOD
ICA	VENEZUELA	ICA INDUSTRIAL DE VENEZUELA
	ESTADOS UNIDOS	ICA TECH
	ESTADOS UNIDOS	ICA CONSTRUCTION
INTERCERAMIC	ESTADOS UNIDOS	INTERCERAMIC INC
	ESTADOS UNIDOS	CERAMIC TILE INTERNATIONAL

FUENTE: GRUPO EXPANSION

ANEXO VII

**GRUPO DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS EXTRANJERAS Y SUS ASOCIADAS
EN MEXICO (POSICION SEGUN VENTAS DE 1984)**

No.	EMPRESA MATRIZ	% DE IED	SOCIEDADES MEXICANAS
1	General Motors Corp. (EUA)	100% 100%	General Motors de México SA de CV General Motors Acceptance Corp.
2	Chrysler Corp. (EUA)	99% 99%	Chrysler de México SA Chrysler Comercial SA de CV
3	Volkswagenwerk A.G. (Aleml)	100% 99% 49%	Volkswagen de México SA de CV Volkswagen Comercial SA de CV Volkswagen Leasing SA de CV
4	Ford Motor Co (EUA)	100% 100%	Ford Motor Company S.A. Ford Latin Americana SA Nemak, SA
5	Kimberly Clark (EUA)	44% 100% 100%	Kimberly Clark de México SA Inmobiliaria Ecatepec SA Avent SA
6	Nestle Alimentaria	100% 100% 100% 100%	Cia Nestle SA Alimentos Findus SA Industrias Alimenticias Club SA Industrias Bambino SA
7	Nissan Motor Co. LTD (JAPON)	100%	Nissan Mexicana SA de CV
8	The Goodyear Tire & Rubber (EU)	100% 100%	Cia Hulera Goodyear Oxo SA The Goodyear Tire & Rubber Co. de Mexico SA
9	Xerox Corp (EUA)	75% 49% 99% 98%	Xerox de México SA de CV Industrias Xerográficas SA de CV Telecopiadora SA de CV Industrias Mexer SA de CV
10	Anderson Clyton (EUA)	61% 99% 100% 98% 98% 97% 65% 99% 99% 77% 77% 69% 60% 60% 60% 60% 99%	Anderson Clyton & Co SA Productos Apl-aba SA Nacional de Dulces SA de CV Reproductoras Shaver SA Mercantil Altamira S de RL Comercial Bernal S de RL Productores de Aves S de RL Granjas Progenitoras S de RL Inmobiliaria Acomex SA de CV Promotora Pecuaria SA de CV Nacional Pecuaria SA de CV Operadora de Granjas Gomez, Palacios S de RL Operadora de Granjas La LAGuna S de RL Operadora de Granjas Monterrey S de RL Operadora de Granjas del Norte S de RL Operadora de Granjas de Torreon S de RL Promociones San Andres SA
11	The B.F. Goodrich Co (EUA)	78% 40%	Cia Hulera Euzkadi SA Policym SA (SYDSA)

FUENTE: REVISTA EXPANSION DE AGOSTO 1985.

VOLUMEN DE PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS AUTOMOTORES

PAIS	MILES DE UNIDADES							%
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	
Japón	12.260	12.249	12.700	13.026	13.487	13.245	12.499	27%
Estados Unidos	11.335	10.926	11.217	10.875	9.781	8.812	9.778	22%
Alemania Rep. Fed.	4.597	4.634	4.625	4.852	4.976	5.015	5.194	10%
Francia	3.195	3.493	3.698	3.920	3.769	3.611	3.763	8%
España	1.831	1.704	1.861	2.046	2.050	2.082	2.304	4%
Canadá	1.533	1.635	1.977	1.984	1.923	1.875	1.983	4%
Corea del sur	1.854	980	1.084	1.129	1.322	1.498	1.730	3%
Italia	2.270	1.901	2.111	2.221	2.121	1.878	1.686	4%
Reino Unido	1.248	1.390	1.545	1.626	1.566	1.454	1.540	3%
URSS	601	2.269	2.080	2.111	2.020	849	1.448	3%
Brasil	1.056	928	1.069	1.012	914	960	1.092	2%
México	341	395	513	641	542	998	1.083	1%
Suecia	488	501	484	466	410	319	303	1%
Otros	3.085	3.553	3.644	2.985	2.545	1.521	5.030	7%
Total	45.694	46.558	48.608	48.894	47.426	44.117	49.433	100%

FUENTE: La Industria Automotriz En México, INEGI, Edición 1993

**VOLUMEN DE PRODUCCION DE LOS PRINCIPALES FABRICANTES
DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL MUNDO SEGUN PAIS
1986-1991
(000'S)
UNIDADES**

ANEXO IX

PAIS Y MARCA		1986	1987	1988	1989	1990	1991	TOTAL	%
AUDI	ALEM	352,7	417,2	426,4	421,2	421,3	450,3	2.489,1	1,04%
B.M.W.	ALEM	432,2	442,7	463,6	489,7	499,8	536,0	2.864,0	1,19%
DAIMLER-BENZ	ALEM	726,1	730,7	698,5	688,8	732,7	753,3	4.330,1	1,80%
OPEL	ALEM	925,5	921,8	904,4	996,3	1.048,7	994,9	5.791,6	2,41%
DAEWOO	COREA	0,0	0,0	162,7	161,9	201,0	203,7	729,3	0,30%
HYUNDAI	COREA	0,0	0,0	647,3	614,3	676,0	767,0	2.704,6	1,13%
KIA	COREA	0,0	0,0	249,4	316,8	396,3	425,2	1.387,7	0,58%
FASA (RENAULT)	ESP	280,8	312,5	0,0	0,0	0,0	0,0	593,3	0,25%
SEAT	ESP	338,5	406,3	433,4	343,3	361,5	360,5	2.243,5	0,93%
NUMMI	EUA	0,0	0,0	129,9	192,2	205,2	209,1	736,4	0,31%
PEUGEOT	FRAN	1.619,2	1.840,0	2.017,5	2.148,2	2.152,5	1.980,3	11.757,7	4,90%
RENAULT	FRAN	1.574,9	1.652,7	1.680,6	1.771,1	1.616,1	1.630,1	9.925,5	4,13%
BRITISH LEYLAND	ING	473,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	473,0	0,20%
GRUPO ROVER	ING	0,0	0,0	557,5	511,4	500,5	419,9	1.989,3	0,83%
TALBOT/DOJGE	ING	58,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	58,4	0,02%
VAUXHALL	ING	213,1	230,4	206,7	237,5	275,9	262,0	1.425,5	0,59%
ALFAROMEIO	ITA	171,5	195,6	0,0	0,0	0,0	0,0	367,1	0,15%
GRUPO FIAT	ITA	1.472,7	1.505,6	2.045,7	2.148,0	2.120,8	1.797,9	11.090,7	4,62%
DAIHATSU	JAP	554,9	597,5	643,4	664,2	636,4	670,4	3.766,8	1,57%
FUJI (SUBARU)	JAP	628,3	605,2	595,2	556,5	516,7	528,3	3.430,2	1,43%
ISUZU	JAP	0,0	541,5	575,9	556,4	563,2	465,0	2.702,0	1,12%
MTSUBISHI	JAP	1.195,6	1.321,1	1.261,4	1.249,5	1.332,9	1.395,5	7.756,0	3,23%
SUSUKI	JAP	602,5	867,8	845,9	868,3	838,9	858,2	4.881,6	2,03%
TOYOTA	JAP	3.660,1	3.638,2	3.968,6	3.975,9	4.212,3	4.085,0	23.540,1	9,80%
VOLVO	SUE	216,4	210,3	328,8	474,2	168,6	190,1	1.588,4	0,66%
LADA	URSS	800,0	727,0	659,9	670,0	900,0	740,0	4.496,9	1,87%
TOTAL		16.296,3	17.164,2	19.502,7	20.055,7	20.377,3	19.722,7	113.118,9	47,1%
CHRYSLER	CAN	665,5	422,7	493,8	474,4	393,8	406,8	2.857,0	1,19%
CHRYSLER	EUA	1.449,9	1.332,3	1.719,8	1.566,1	1.253,2	1.073,8	8.395,1	3,50%
CHRYSLER	MEX	0,0	102,0	130,4	161,5	167,5	194,1	755,5	0,31%
TOTAL		2.115,4	1.857,0	2.344,0	2.202,0	1.814,5	1.674,7	12.007,6	5,00%
FORD	ALEM	562,2	560,5	608,8	633,3	594,3	633,0	3.592,1	1,50%
FORD	AUST	144,0	102,1	0,0	0,0	0,0	0,0	246,1	0,10%
FORD	BRA	188,9	130,2	166,6	162,4	146,9	151,0	946,0	0,39%
FORD	CAN	404,7	586,9	664,7	590,9	516,6	428,7	3.192,5	1,33%
FORD	ESP	268,5	276,6	281,7	310,4	334,4	341,3	1.812,9	0,75%
FORD	EUA	3.160,2	3.312,4	3.331,3	3.173,3	2.763,1	2.428,9	18.169,2	7,56%
FORD	ING	440,0	487,9	508,3	526,5	461,4	467,0	2.891,1	1,20%
FORD	MEX	0,0	84,6	128,7	126,2	170,4	222,5	732,4	0,30%
TOTAL		5.168,5	5.541,2	5.690,1	5.523,0	4.987,1	4.672,4	31.582,4	13,15%

**VOLUMEN DE PRODUCCION DE LOS PRINCIPALES FABRICANTES
DE VEHICULOS ATOMOTORES EN EL MUNDO SEGUN PAIS
1986-1991
UNIDADES**

ANEXO IX

PAIS Y MARCA		1986	1987	1988	1989	1990	1991	TOTAL	%
GM	BRA	251,2	194,2	195,0	239,1	203,3	196,6	1.279,4	0,53%
GM	CAN	719,6	578,0	734,0	739,6	713,7	697,0	4.181,9	1,74%
GM	ESP	307,6	297,7	361,2	379,6	386,8	392,1	2.125,0	0,88%
GM	EUA	5.828,1	5.120,2	5.073,3	4.706,0	4.120,2	3.625,6	28.473,4	11,85%
GM	MEX	0,0	68,6	84,0	112,7	136,0	192,5	593,8	0,25%
TOTAL		7.106,4	6.258,7	6.447,5	6.177,0	5.560,0	5.103,8	36.653,5	15,26%
HONDA	EUA	238,1	324,0	366,3	361,6	435,4	451,1	2.176,5	0,91%
HONDA	JAP	872,4	1.421,1	1.293,4	1.363,2	1.383,7	1.358,4	7.692,2	3,20%
TOTAL		1.110,5	1.745,1	1.659,7	1.724,8	1.819,1	1.809,5	9.868,7	4,11%
MAZDA	EUA	0,0	0,0	167,2	216,2	184,4	165,3	733,1	0,31%
MAZDA	JAP	1.177,9	1.197,8	1.220,6	1.270,0	1.422,6	1.385,9	7.674,8	3,20%
TOTAL		1.177,9	1.197,8	1.387,8	1.486,2	1.607,0	1.551,2	8.407,9	3,50%
NISSAN	EUA	173,1	220,0	205,8	238,6	235,2	265,0	1.337,7	0,56%
NISSAN	JAP	2.242,9	2.226,3	2.213,5	2.372,5	2.417,0	2.391,4	13.863,6	5,77%
NISSAN	MEX	0,0	85,3	102,5	120,6	136,5	142,8	587,7	0,24%
TOTAL		2.416,0	2.531,6	2.521,8	2.731,7	2.788,7	2.799,2	15.789,0	6,57%
SAAB	SUE	0,0	149,5	148,1	116,5	124,8	154,5	693,4	0,29%
SAAB	SUI	98,3	149,4	0,0	0,0	0,0	0,0	247,7	0,10%
TOTAL		98,3	298,9	148,1	116,5	124,8	154,5	941,07	0,39%
VOLKSWAGEN	ALEM	1.509,4	1.473,8	1.453,2	1.541,8	1.598,3	1.576,0	9.152,5	3,81%
VOLKSWAGEN	BRA	387,9	326,2	353,9	308,8	289,0	293,4	1.959,2	0,82%
VOLKSWAGEN	MEX	0,0	48,7	59,4	107,9	193,2	208,9	618,1	0,26%
VOLKSWAGEN	EUA	84,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	84,4	0,04%
TOTAL		1.981,7	1.848,7	1.866,5	1.958,5	2.080,5	2.078,3	11.814,2	4,92%
Otros		8.223,0	8.114,9	7.039,8	6.918,6	6.267,1	4.610,6	41.173,9	17,14%
TOTAL		45.694,0	46.558,0	48.608,0	48.894,0	47.426,0	44.177,0	240.183,1	100,00%

Fuente: La Industria Automotriz en México INEGI, Edición 1993.

**VOLUMEN DE PRODUCCION DE LOS PRINCIPALES FABRICANTES
DE VEHICULOS ATOMOTORES EN EL MUNDO SEGUN PAIS**

ANEXO X

1986-1991
UNIDADES (000'S)

PAIS Y MARCA	1986	1987	1988	1989	1990	1991	TOTAL	%
ALEMANIA	4.508	4.547	4.555	4.771	4.895	4.944	28.219	10,0%
FORD	562	561	609	633	594	633	3.592	1,3%
B.M.W.	432	443	464	490	500	536	2.864	1,0%
DAIMLER-BENZ	726	731	699	689	733	753	4.330	1,5%
AUDI	353	417	426	421	421	450	2.489	0,9%
VOLKSWAGEN	1.509	1.474	1.453	1.542	1.598	1.576	9.152	3,3%
OPEL	926	922	904	996	1.049	995	5.792	2,1%
TOTAL								
AUSTRALIA	144	102	0	0	0	0	246	0,1%
FORD	144	102	0	0	0	0	246	0,1%
BRASIL	828	651	716	710	639	641	4.185	1,5%
GM	251	194	195	239	203	197	1.279	0,5%
FORD	189	130	167	162	147	151	946	0,3%
VOLKSWAGEN	388	326	354	309	289	293	1.959	0,7%
CANADA	1.790	1.588	1.893	1.805	1.624	1.533	10.231	3,6%
FORD	405	587	665	591	517	429	3.193	1,1%
GM	720	578	734	740	714	697	4.182	1,5%
CHRYSLER	666	423	494	474	394	407	2.857	1,0%
COREA DEL SUR	0	0	1.059	1.093	1.273	1.396	4.822	1,7%
KIA	0	0	249	317	396	425	1.388	0,5%
HYUNDAI	0	0	647	614	676	767	2.705	1,0%
DAEWOO	0	0	163	162	201	204	729	0,3%
ESPAÑA	1.195	1.293	1.076	1.033	1.083	1.094	6.775	2,4%
FORD	269	277	282	310	334	341	1.813	0,6%
SEAT	339	406	433	343	362	361	2.244	0,8%
GM	308	298	361	380	387	392	2.125	0,8%
FASA (RENAULT)	281	313	0	0	0	0	593	0,2%
ESTADOS UNIDOS	10.934	10.309	10.994	10.454	9.197	8.219	60.106	21,4%
HONDA	238	324	366	362	435	451	2.177	0,8%
CHRYSLER	1.450	1.332	1.720	1.566	1.253	1.074	8.395	3,0%
NUMMI	0	0	130	192	205	209	736	0,3%
MAZDA	0	0	167	216	184	165	733	0,3%
NISSAN	173	220	206	239	235	265	1.338	0,5%
FORD	3.160	3.312	3.331	3.173	2.763	2.429	18.169	6,5%
VOLKSWAGEN	84	0	0	0	0	0	84	0,0%
GM	5.828	5.120	5.073	4.706	4.120	3.626	28.473	10,1%
FRANCIA	3.194	3.493	3.698	3.919	3.769	3.610	21.683	7,7%
RENAULT	1.575	1.653	1.681	1.771	1.616	1.630	9.926	3,5%
PEUGEOT	1.619	1.840	2.018	2.148	2.153	1.980	11.758	4,2%

**VOLUMEN DE PRODUCCION DE LOS PRINCIPALES FABRICANTES
DE VEHICULOS ATOMOTORES EN EL MUNDO SEGUN PAIS**

ANEXO X

1986-1991
(000'S)
UNIDADES

PAIS Y MARCA	1986	1987	1988	1989	1990	1991	TOTAL	%
INGLATERRA	1.184	718	1.273	1.275	1.238	1.149	6.837	2,4%
TALBOT/DODGE	58	0	0	0	0	0	58	
FORD	440	488	508	527	461	467	2.891	1,0%
GRUPO ROVER	0	0	558	511	501	420	1.989	0,7%
VAUXHALL	213	230	207	237	276	262	1.426	0,5%
BRITISH LEYLAND	473	0	0	0	0	0	473	0,2%
ITALIA	1.644	1.701	2.046	2.148	2.121	1.798	11.458	4,1%
ALFAROMEO	172	196	0	0	0	0	367	0,1%
GRUPO FIAT	1.473	1.506	2.046	2.148	2.121	1.798	11.091	3,9%
JAPON	10.935	12.417	12.618	12.877	13.324	13.138	75.307	26,8%
NISSAN	2.243	2.226	2.214	2.373	2.417	2.391	13.864	4,9%
HONDA	872	1.421	1.293	1.363	1.384	1.358	7.692	2,7%
FUJI (SUBARU)	628	605	595	557	517	528	3.430	1,2%
SUSUKI	603	868	846	868	839	858	4.882	1,7%
MAZDA	1.178	1.198	1.221	1.270	1.423	1.386	7.675	2,7%
ISUZU	0	542	576	556	563	465	2.702	1,0%
MITSUBISHI	1.196	1.321	1.261	1.250	1.333	1.396	7.756	2,8%
TOYOTA	3.660	3.638	3.969	3.976	4.212	4.085	23.540	8,4%
DAIHATSU	555	598	643	664	636	670	3.767	1,3%
MEXICO	0	389	505	629	804	961	3.287	1,2%
CHRYSLER	0	102	130	162	167	194	755	0,3%
FORD	0	85	129	126	170	223	732	0,3%
NISSAN	0	85	103	121	136	143	588	0,2%
VOLSKWAGEN	0	49	59	108	193	209	618	0,2%
GM	0	69	84	113	136	193	594	0,2%
SUECIA	216	360	477	591	293	345	2.282	0,8%
VOLVO	216	210	329	474	169	190	1.588	0,6%
SAAB	0	149	148	117	125	155	693	0,2%
SUIZA	98	149	0	0	0	0	248	0,1%
SAAB	98	149	0	0	0	0	248	0,1%
REP UNIDAS (URSS)	800	727	660	670	900	740	4.497	1,6%
LADA	800	727	660	670	900	740	4.497	1,6%
OTROS	8.223	8.115	7.040	6.919	6.267	4.611	41.174	14,6%
TOTAL	45.694	46.558	48.608	48.894	47.426	44.177	281.357	100,0%

Fuente: La Industria Automotriz en México INEGI, Edición 1993.

PRODUCCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA ALADI Y GRUPO ANDINO 1960-1987

AÑOS	BRASIL	MEXICO	ARGENTINA	VENEZUELA	COLOMBIA	PERU	CHILE	TOTAL	%
1960	113.041	49.807	89.338	10.334			2.317	284.837	0,8%
1961	145.084	62.563	136.188	11.787			3.939	359.561	1,0%
1962	194.194	66.637	129.880	11.666			6.615	408.992	1,2%
1963	174.191	69.135	104.889	24.052			7.939	380.206	1,1%
1964	183.707	90.752	166.483	44.974			7.797	493.713	1,4%
1965	138.197	97.395	194.536	58.392		2.824	8.570	499.914	1,5%
1966	224.609	114.521	179.453	60.502	1.604	13.170	7.096	600.955	1,7%
1967	225.487	126.991	175.318	58.049	2.407	17.414	13.157	618.823	1,8%
1968	279.715	146.781	180.976	62.868	4.124	10.119	18.043	702.626	2,0%
1969	353.693	165.811	218.590	73.061	9.546	16.860	22.069	859.630	2,5%
1970	416.040	193.266	219.599	69.976	17.652	14.456	24.591	955.580	2,8%
1971	516.067	210.785	253.237	79.608	22.806	16.639	23.470	1.122.612	3,3%
1972	609.470	229.766	268.593	88.674	24.015	23.796	26.228	1.270.542	3,7%
1973	726.386	283.250	293.742	96.951	28.900	31.741	17.015	1.477.985	4,3%
1974	858.479	350.755	286.312	118.152	36.195	29.719	13.852	1.693.464	4,9%
1975	927.805	360.678	240.036	144.301	29.574	34.274	7.597	1.744.265	5,1%
1976	895.469	324.979	193.517	162.732	36.617	34.344	7.403	1.655.061	4,8%
1977	919.242	280.813	235.356	173.200	36.966	25.222	13.089	1.683.888	4,9%
1978	1.062.197	384.127	179.875	182.678	44.468	11.243	20.048	1.884.636	5,5%
1979	1.127.966	444.426	252.882	157.877	48.377	10.745	20.151	2.062.424	6,0%
1980	1.165.207	490.006	281.723	155.087	42.727	18.699	20.259	2.173.708	6,3%
1981	780.808	597.118	172.363	154.471	35.558	21.984	25.893	1.788.195	5,2%
1982	589.295	472.637	132.117	155.108	35.567	21.977	10.255	1.416.956	4,1%
1983	896.462	285.485	159.876	112.248	28.149	9.626	4.511	1.496.357	4,4%
1984	864.663	357.998	167.323	104.567	45.157	8.263	6.747	1.554.718	4,5%
1985	966.708	458.680	137.675	115.518	39.086	9.163	8.145	1.734.975	5,0%
1986	1.056.507	341.052	170.490	143.576	43.656	12.691	4.752	1.772.724	5,2%
1987	920.071	395.258	190.316	115.049	51.687	13.088	7.231	1.692.700	4,9%
TOTAL	17.350.760	7.451.472	5.410.683	2.745.458	664.838	408.057	358.779	34.390.047	100,0%
%	50,5%	21,7%	15,7%	8,0%	1,9%	1,2%	1,0%	100,0%	

ANALISIS DE PERSONAL OCUPADO Y REMUNERACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

ANEXO XII

	PERSONAL OCUPADO				REMUNERACIONES				PROMEDIO		VALOR DE LA PRODUCCION				VALOR DE LAS VENTAS			
	1992	%	1993	%	1992	%	1993	%	1992	1993	1992	%	1993	%	1992	%	1993	%
1611 FABRICACION Y ENSAMBLE DE AUTOMOVILES, AUTOBUSES Y CAMIONES	54 557	47%	49 489	48%	206 063	51%	214 884	57%	3,78	4,34	3 766 789	78%	3 569 008	80%	3 818 931	80%	3 956 104	82%
1612 FABRICACION DE CARROCERIAS PARA VEHICULOS AUTOMOVILES Y REMOLQUES	6 275	5%	5 985	6%	14 998	4%	17 128	5%	2,39	2,86	74 514	2%	52 838	1%	73 096	2%	55 610	1%
1613 FABRICACION DE MOTORES Y SUS PARTES PARA VEHICULOS	20 613	18%	18 628	18%	54 974	15%	59 345	16%	2,67	3,19	447 903	9%	445 128	10%	417 435	9%	383 047	8%
1614 FABRICACION DE PARTES PARA EL SISTEMA DE TRANSMISION DE VEHICULOS AUTOMOVILES	5 283	5%	4 652	4%	18 618	5%	19 837	5%	3,52	4,26	143 681	3%	129 013	3%	144 216	3%	121 309	3%
1615 FABRICACION DE PARTES PARA EL SISTEMA DE SUSPENSION DE VEHICULOS AUTOMOVILES	5 458	5%	5 053	5%	13 128	4%	14 220	4%	2,41	2,81	75 588	2%	64 074	1%	74 044	2%	64 259	1%
1616 FABRICACION DE PARTES PARA EL SISTEMA DE FRENSOS DE VEHICULOS AUTOMOVILES	3 553	3%	2 958	3%	9 760	3%	10 755	3%	2,75	3,64	51 072	1%	35 297	1%	51 474	1%	35 605	1%
1617 FABRICACION DE PARTES PARA EL SISTEMA ELECTRONICO DE VEHICULOS AUTOMOVILES	8 426	7%	8 211	8%	13 979	4%	15 023	4%	1,66	1,83	82 628	2%	46 796	1%	70 167	1%	53 379	1%
1619 FABRICACION DE OTRAS PARTES Y ACCESORIOS PARA VEHICULOS AUTOMOVILES	11 532	10%	9 066	9%	25 871	7%	24 650	7%	2,24	2,72	158 902	3%	145 371	3%	151 700	3%	141 788	3%
TOTAL	115 697	100%	104 042	100%	357 391	100%	375 842	100%	3,09	3,61	4 801 077	100%	4 487 525	100%	4 800 973	100%	4 811 101	100%
TOTAL POR INDUSTRIA	921 752	13%	859 397	12%	2 394 382	15%	2 543 894	15%	2,60	3,01	19 579 424	25%	20 307 283	22%	19 368 819	25%	20 307 283	24%

FUENTE: INFORMACION COYUNTURAL, ENCUESTA INDUSTRIAL MENSUAL
 JUNIO 1993 INEGI, NOV 1993

**VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
SEGUN PRODUCTOS 1987-92 (MILES DE DOLARES)**

PRODUCTO	1987	1988	1989	1990	1991	1992
AUTOMOVILES PARA TRANSPORTE DE PERSONAS	1.301.037	1.397.604	1.534.092	2.663.040	3.629.748	3.385.180
AUTOMOVILES PARA TRANSPORTE DE CARGA	23.525	95.618	32.724	27.973	171.264	587.324
CHASIS CON MOTOR	379	8.564	17.491	31.573	44.897	80.982
MOTORES PARA AUTOMOVILES	1.290.875	1.366.516	1.366.302	1.478.359	1.186.898	1.207.913
MUELLES Y SUS HOJAS PARA AUTOMOVILES	45.800	49.304	53.156	46.209	56.444	59.228
PARTES SUELTAS PARA AUTOMOVILES	444.398	443.484	396.759	337.523	455.053	470.473
PARTES O PIEZAS PARA AUTOMOVILES	98.390	97.765	107.645	81.960	105.024	158.598
OTROS	144.508	81.405	296.262	171.108	119.925	147.892
TOTAL	3.348.912	3.540.260	3.804.431	4.837.745	5.769.253	6.097.590

**VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
SEGUN PRODUCTOS 1987-92 (MILES DE DOLARES)**

PRODUCTO	1987	1988	1989	1990	1991	1992
AUTOMOVILES PARA TRANSPORTE DE PERSONAS	41.709	65.721	85.727	254.117	297.282	375.274
AUTOMOVILES PARA USO Y CON EQUIPO ESPECIAL	47.158	66.708	45.618	44.546	84.408	122.661
CAMIONES DE CARGA, EXCEPTO DE VOLTEO	33.536	66.810	25.935	43.192	24.429	55.445
CAMIONES DE VOLTEO	521	26.549	4.546	3.478	5.498	3.166
CHASIS PARA AUTOMOVILES	1.138	1.859	1.256	2.086	2.559	24.781
MATERIALES DE ENSAMBLE PARA AUTOMOVILES	752.505	978.826	949.793	3.891.053	5.197.934	6.005.265
MOTORES Y SUS PARTES PARA AUTOMOVILES	102.671	148.017	170.918	177.561	250.547	339.159
REFACCIONES PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES	243.104	552.431	639.713	520.809	816.237	996.392
REMOQUES NO AUTOMATICOS PARA VEHICULOS	46.392	40.193	14.207	24.003	15.205	40.785
OTROS	427.791	473.923	435.642	817.164	871.419	1.341.812
TOTAL	1.696.525	2.421.037	2.373.355	5.778.009	7.565.518	9.304.740

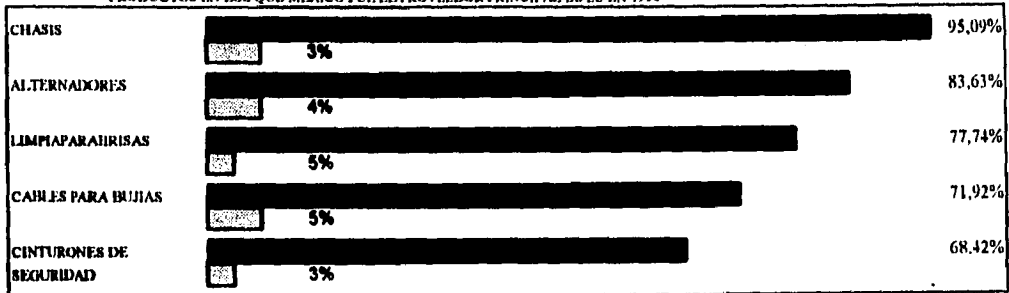
SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL	1.652.387	1.119.223	1.431.076	(940.264)	(1.796.265)	(3.207.150)
-------------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-------------	-------------

Fuente: INEGI, Estadística Del Comercio Exterior De México

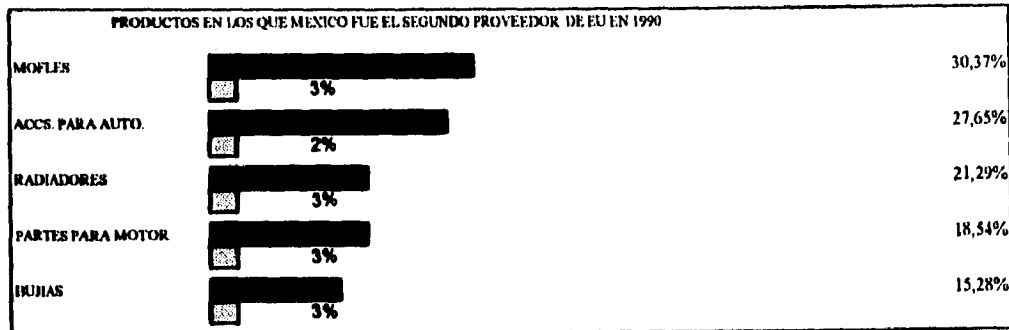
ANEXO XIII

INTERCAMBIO COMERCIAL DE AUTOPARTES ENTRE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS

PRODUCTOS EN LOS QUE MEXICO FUE EL PROVEEDOR PRINCIPAL DE EU EN 1990



PRODUCTOS EN LOS QUE MEXICO FUE EL SEGUNDO PROVEEDOR DE EU EN 1990



PRODUCTOS EN LOS QUE MEXICO FUE EL TERCER PROVEEDOR DE EU EN 1990



ARANCEL PARTICIPACION DE MERCADO

Fuente: Excelsior 11 de Octubre 1991 (No incluye Maquilas).

**EMPRESAS CON INVERSION EXTRANJERA EN MEXICO
INDUSTRIA AUTOPARTES (MUESTRA)**

NO	EMPRESA	PAIS
1	BENTELER DE MEXICO	ALEMANIA
2	EQUIPO AUTOMOTRIZ HEMEX	ALEMANIA
3	HOESCH SUSPENSIONES AUTOMOTRICES	ALEMANIA
4	INDUSTRIAZ FORNERIZAS DE CHIHUAHUA	ALEMANIA
5	KIEKERT DE MEXICO	ALEMANIA
6	KOSTAL MEXICANA	ALEMANIA
7	LUNKOMEX	ALEMANIA
8	MOLDEADOS INTERIORES	ALEMANIA
9	PELZER DE MEXICO	ALEMANIA
10	ROTH TECNICA MEXICANA	ALEMANIA
11	SACHS DE MEXICO	ALEMANIA
12	SISTEMA AUTOMOTRICES ELECTRICOS	ALEMANIA
13	RENAULT INDUSTRIAS MEXICANAS	FRANCIA
14	ATSUGI MEXICANA	JAPON
15	HONDA DE MEXICO	JAPON
16	KANTUS MEXICANA	JAPON
17	NSK-AUTOLIV DE MEXICO	JAPON
18	SAHON INDUSTRIAL DE MEXICO	JAPON
19	SUNRISE INDUSTRY MEXICANA	JAPON
20	TOKYO ELECTRICA DE MEXICO	JAPON
21	LUCAS SERVICE DE MEXICO	REINO UNIDO
22	MOTORES PERKINS	REINO UNIDO
23	SINTERMEX	REINO UNIDO
24	TURBOMOTORES	REINO UNIDO
25	VELCON	REINO UNIDO
26	ALAMBRADOS Y CIRCUITOS ELECTRICOS	U.S.A.
27	AMERICAN SAFETY BENDIX	U.S.A.
28	BENDIX MEXICANA	U.S.A.
29	DELMEX DE JUAREZ	U.S.A.
30	DELNOSA	U.S.A.
31	DOUGLAS Y LOMASON DE MEXICO	U.S.A.
32	DR DE CHIHUAHUA	U.S.A.
33	DURA DE MEXICO	U.S.A.
34	FAHESA	U.S.A.
35	FABRICACION DE AUTOPARTES Y BIENES	U.S.A.
36	FEDERAL MOGUL	U.S.A.
37	GRUPO HEMEX	U.S.A.
38	INA RODAMIENTOS	U.S.A.
39	LAMOSA	U.S.A.
40	RIO BRAVO ELECTRICOS	U.S.A.
41	TALLERES DE NUEVO LAREDO	U.S.A.

U.S.A.	16	39%
ALEMANIA	12	29%
JAPON	7	17%
REINO UNIDO	5	12%
FRANCIA	1	2%
TOTAL	41	

FUENTE: EXPANSION, MARZO 2 1994

ANEXO XV

**MUESTRA DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS FABRICANTES
DE AUTOPARTES EN 1990**

No.	EMPRESA	VENTAS (\$N)	%
1	SPICER	1,794.454	19,7%
2	EUZKADI	780.088	8,5%
3	RENAULT IND.	649.928	7,1%
4	J.DEERE	552.706	6,1%
5	TREMEC	536.460	5,9%
6	CISAMEX	467.812	5,1%
7	GRUPO ICA	454.118	5,0%
8	GRUPO SALTILLO	418.572	4,6%
9	GRUPO RAMIREZ	336.698	3,7%
10	MORESA	329.369	3,6%
11	GRUPO PROEZA	309.149	3,4%
12	PROAUTO	303.400	3,3%
13	CUMMINS	290.820	3,2%
14	CEN.DE IND.	280.117	3,1%
15	MOTORES PERKINS	235.707	2,6%
16	POPO	221.960	2,4%
17	GRUPO ALFA	166.939	1,8%
18	GRUPO VILPAC	152.318	1,7%
19	EATON MANUF.	141.521	1,6%
20	AISLANTES LEON	132.925	1,5%
21	GONHER DE MEXICO	100.699	1,1%
22	SOC.IND. HERMES	98.928	1,1%
23	FIASA	82.540	0,9%
24	MAR-HINO	67.014	0,7%
25	GRUPO HEMEX	50.513	0,6%
26	SUDISA	48.976	0,5%
27	DOUGLAS Y LOMASON	41.590	0,5%
28	GRUPO SELEC	41.481	0,5%
29	GPO.MANGINO	39.993	0,4%
	TOTAL	9.126.795	

Fuente: Revista Expansi3n Oct. 16 1991 p.59
La Industria Automotriz en M3xico 1993, INEGI p.99-116

ANEXOVI

ANEXO XVII

**BASES JURIDICO NORMATIVAS DE LAS CUALES SE HAN SUSTENTADO LOS
DECRETOS PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL PERIODO 1962-1989**

NORMA JURIDICA	1972	1977	1983	1989
CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS ART No.89, FRACCION I.				
LEY ORGANICA REGLAMENTARIA DEL PARRAFO SEGUNDO DEL ART No. 131 CONSTITUCIONAL ART No.3 y 1. PARRAFO 1,3,32,21,22,23				
LEY SOBRE ATRIBUCIONES DEL EJECUTIVO EN MATERIA ECONOMICA ART No. 9,18,1,2,8,11,13,15,16,19				
LEY SOBRE SECRETARIAS Y DEPTOS DE ESTADO ART No.8,22,29.				
LEY ORGANICA DE ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL ART No. 21,31,32 33,34,36.				
LEY PARA PROMOVER LA INVERSION NACIONAL Y REGULAR LA ENTRANJERA ART No. 5 y 12.				
LEY ORGANICA DEL ART No. 28 EN MATERIA DE MONOPOLIOS. ART No. 12 y 15.				
LEY DE INGRESOS Y PRESUPUESTO DE EGRESOS.				
DECRETO DE IMPORTACION Y EXPORTACION 1948.				
REGLAMENTO DE EXPEDICION DE PERMISOS DE IMPORTACION 26 DE ABRIL 1948.				

ANEXO XVIII

ACUERDOS Y DECRETOS EMITIDOS EN EL PERIODO 1988-1994 RELACIONADOS CON LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

- 1.- Acuerdo que establece las características y porcentajes de eficiencia de conversión mínima de gases contaminantes de la Industria Automotriz.
- 2.- Acuerdo que establece la lista de componentes que deberán ser incorporados obligatoriamente y de fabricación nacional, para la industria automotriz.
- 3.- Decreto para el fomento y modernización de la industria manufacturera de vehículos de transporte.
- 4.- Acuerdo que expide la lista de fabricantes, marcas y tipos de automóviles, camiones y autobuses usados, correspondiente al año 1986 o anterior a importarse bajo el amparo del decreto del 23 de marzo en zona fronteriza.
- 5.- Condiciones para la importación de vehículos automotores usados, destinados a permanecer definitivamente en la franja fronteriza del país.
- 6.- Características y porcentajes de eficiencia de conversión mínima de gases contaminantes de los convertidores catalíticos.
- 7.- Decreto que autoriza previo pago de impuestos y recargos, la inscripción definitiva de la franja fronteriza de importación de autos nuevos y en franquicias.
- 8.- Decreto que exime parcialmente del pago de impuestos sobre tenencia o uso de vehículos automotores de transporte de más de 10 pasajeros en un 66% en 1991.
- 9.- Decreto que otorga facilidades administrativas a los propietarios de vehículos extranjeros que circulan en el país (para pagos de impuestos de importación, automóviles nuevos, valor agregado y tenencia o uso de vehículo), especialmente en Chihuahua.
- 10.- Excepciones fiscales a los autos compactos de consumo popular, al impuesto sobre automóvil nuevo y al impuesto general de importaciones de partes y componentes.
- 11.- Incorporación obligatoria de dispositivos de seguridad para vehículos de transporte.
- 12.- Ley del impuesto sobre automóviles nuevos.
- 13.- Ley del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos.
- 14.- Ley del registro federal de vehículos.
- 15.- Partes y componentes que deben ser consideradas como equipo opcional por la industria automotriz terminal y su red de distribuidores.
- 16.- Partes y componentes que deben ser considerados de fabricación nacional por la industria automotriz terminal y tractores agrícolas.
- 17.- Acuerdo que impide la importación definitiva de vehículos automotores considerados como de lujo, deportivos y denominados Van que sean destinados a producción nacional.
- 18.- Reglas de aplicación para el decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz.
- 19.- Decreto para el fomento y modernización de la industria manufacturera de vehículos de carga, importación de autobuses 1991, tractocamiones 1993 y camiones pesados 1994.