



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

## LA DINÁMICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO UNA APERTURA EXTERNA EXITOSA (1977-2003)

**E N S A Y O**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN ECONOMÍA  
P R E S E N T A  
ÓSCAR GRANADOS GARCÍA



DIRECTOR DE ENSAYO:  
DR. RAÚL VÍCTOR GONZÁLEZ SORIANO

MÉXICO, D. F.

MARZO DE 2005

m341947



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.



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AVENIDA DE  
MÉXICO



**ING. LEOPOLDO SILVA GUTIÉRREZ  
DIRECTOR GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR.  
P R E S E N T E.-**

Me permito informar a Usted, que de acuerdo a los Artículos 19 y 20, Capítulo IV del Reglamento General de Exámenes, he leído en calidad de Sinodal, el ensayo que como prueba escrita presenta el (la) sustentante: **C. OSCAR GRANADOS GARCÍA**, bajo el siguiente título: **"LA DINÁMICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRÍZ EN MÉXICO. UNA APERTURA EXTERNA EXITOSA (1977-2000)"**, en tal virtud, considero que dicho trabajo reúne los requisitos para su réplica en examen profesional.

**Atentamente**

**DR. RAÚL VÍCTOR GONZÁLEZ SORIANO.**

FCC/fli

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.  
NOMBRE: Oscar Granados García  
FECHA: 9/mar/05  
FIRMA: [Firma]



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AVENIDA DE  
MÉXICO



**ING. LEOPOLDO SILVA GUTIÉRREZ.  
DIRECTOR GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR.  
P R E S E N T E.-**

Me permito informar a Usted, que de acuerdo a los Artículos 19 y 20, Capítulo IV del Reglamento General de Exámenes, he leído en calidad de Sinodal, el ensayo que como prueba escrita presenta el (la) sustentante: **C. OSCAR GRANADOS GARCÍA**, bajo el siguiente título: **"LA DINÁMICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRÍZ EN MÉXICO. UNA APERTURA EXTERNA EXITOSA (1977-2000)"**, en tal virtud, considero que dicho trabajo reúne los requisitos para su réplica en examen profesional.

Atentamente

**LIC. REGULO VIGIL RUÍZ**

FCC/ftl



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO



**ING. LEOPOLDO SILVA GUTIÉRREZ.  
DIRECTOR GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR.  
P R E S E N T E.-**

Me permito informar a Usted, que de acuerdo a los Artículos 19 y 20, Capítulo IV del Reglamento General de Exámenes, he leído en calidad de Sinodal, el ensayo que como prueba escrita presenta el (la) sustentante: **C. OSCAR GRANADOS GARCÍA**, bajo el siguiente título: **"LA DINÁMICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRÍZ EN MÉXICO. UNA APERTURA EXTERNA EXITOSA (1977-2000)"**, en tal virtud, considero que dicho trabajo reúne los requisitos para su réplica en examen profesional.

**Atentamente**

**LIC. ARTURO PEÑA CUEVAS.**

FCC/fuj



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO



**ING. LEOPOLDO SILVA GUTIÉRREZ.  
DIRECTOR GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR.  
P R E S E N T E.-**

Me permito informar a Usted, que de acuerdo a los Artículos 19 y 20, Capítulo IV del Reglamento General de Exámenes, he leído en calidad de Sinodal, el ensayo que como prueba escrita presenta el (la) sustentante: **C. OSCAR GRANADOS GARCÍA**, bajo el siguiente título: **"LA DINÁMICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO. UNA APERTURA EXTERNA EXITOSA (1977-2000)"**, en tal virtud, considero que dicho trabajo reúne los requisitos para su réplica en examen profesional.

**Atentamente**

**LIC. GUSTAVO SAURI ALPUCHE.**

FCC/fti



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO



**ING. LEOPOLDO SILVA GUTIÉRREZ.  
DIRECTOR GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR.  
P R E S E N T E.-**

Me permito informar a Usted, que de acuerdo a los Artículos 19 y 20, Capítulo IV del Reglamento General de Exámenes, he leído en calidad de Sinodal, el ensayo que como prueba escrita presenta el (la) sustentante: **C. OSCAR GRANADOS GARCÍA**, bajo el siguiente título: **“LA DINÁMICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRÍZ EN MÉXICO. UNA APERTURA EXTERNA EXITOSA (1977-2000)”**, en tal virtud, considero que dicho trabajo reúne los requisitos para su réplica en examen profesional.

**A t e n t a m e n t e**

  
**LIC. JUAN JOSÉ ANTONIO RODRÍGUEZ CALDERÓN.**

FCC/fti



## RECONOCIMIENTOS

---

A MI ESPOSA **DIANA**,

QUE CON SU APOYO Y AMOR HE LOGRADO  
CONCLUIR LO QUE UN DÍA EMPECE

A MIS HIJAS, **CAMILA IXCHEL**  
Y **SOL REGINA**

QUE FUERON MI INSPIRACIÓN  
PARA SEGUIR ADELANTE

A MI MADRE **GREGORIA**,

QUE SIEMPRE ESTUVO PRESENTE, CON SU  
APOYO INCONDICIONAL

AL PROFESOR **RAÚL**,

POR SU VALIOSA AYUDA, QUE PERMITIÓ  
ENRIQUECER EL TRABAJO



	<b>Página</b>
<b>Introducción</b>	<b>9</b>
<b>I. Evolución sexenal, 1977-1994</b>	<b>14</b>
<b>I.1 Antecedentes</b>	<b>14</b>
<b>I.2 Inicio de una era exportadora, 1977-1982</b>	<b>16</b>
<b>I.3 Debilitamiento del mercado interno, 1983-1988</b>	<b>23</b>
<b>I.4 Consolidación de la industria automotriz, 1989-1994</b>	<b>35</b>
<b>II. Impacto del TLC en la industria automotriz</b>	<b>48</b>
<b>II.1 TLC automotriz</b>	<b>48</b>
<b>II.1.1 Reglas de origen</b>	<b>51</b>
<b>II.1.2 Adecuación al TLC</b>	<b>52</b>
<b>II.2 Impacto industrial</b>	<b>53</b>
<b>II.2.1 Consolidación industrial</b>	<b>54</b>
<b>II.2.2 Apertura externa exitosa</b>	<b>68</b>
<b>II.3 Rentabilidad laboral</b>	<b>75</b>
<b>III. Conclusiones</b>	<b>78</b>
<b>IV. Bibliografía</b>	<b>83</b>

## INTRODUCCIÓN

Después de que Henry Ford instaló en 1925 la primera armadora en México, tuvo que pasar más de medio siglo para que la industria automotriz empezara a tener una presencia relevante en la economía nacional. Fue a partir de finales de los setentas que la industria del automotor inició cambios en los sistemas de producción, en donde de manera eficaz comenzó su evolución para integrarse a los mercados internacionales. El aspecto más relevante fue el comercio intrafirma, sobre todo en el plano internacional, ya que a través de esta nueva forma de comerciar tuvo un peso más importante en las decisiones que crean los polos de desarrollo industrial, arrastres manufactureros y definiciones de política económica. Es el caso de las grandes compañías automotrices instaladas en el territorio nacional, pues desbordaron los intereses nacionales (Juárez, p. 385-386).

Ante este nuevo paradigma de industrialización, el sector automotriz se caracterizó por ser un ente industrial aparte de las demás ramas, ya que la internacionalización sofisticó la productividad del trabajo laboral, superando en todos los sentidos al resto del sector secundario. “Las nuevas economías de ámbito consideran, en relaciones de beneficio-costos: la calidad, los defectos de fabricación, nuevos equilibrios entre automatización y uso intensivo de mano de obra, el tiempo de producción y de entrega al cliente, el desarrollo del proceso de períodos y mercados específicos, productividad por unidad de producto, etcétera” (*ibidem*, p 387).

Además de ser una industria que va a la punta principalmente por sus procesos de producción, ha contado con el apoyo gubernamental en turno, pues se caracterizó por ser una de las actividades que más regulaciones se le

han aplicado para fomentar su desarrollo. La conjunción de ambos factores le ha permitido:

- a) Ser la principal industria captadora de inversión extranjera directa;
- b) Consolidarse en un entorno de libre comercio, en donde se ubicó como la mayor generadora de divisas, desplazando al segundo lugar a la exportación de petróleo, que durante muchos años estuvo a la cabeza, y
- c) Tener una de las mejores productividades laborales dentro del sector industrial.

Las anteriores características tienen como antecedente inmediato el período extraordinario de crecimiento experimentado a partir de 1988. Desde ese año y hasta 1994, la producción anual de vehículos se duplicó, al pasar de 514,776 a 1'106,770 unidades fabricadas, lo que representó una tasa media de crecimiento anual de 13 por ciento. Cabe resaltar que en 1992 se rebasó por primera vez la cifra de un millón de vehículos producidos, y ese nivel se mantuvo durante 1993 y 1994.

Este impresionante crecimiento estuvo sustentado por un entorno macroeconómico favorable: inflación y tasas de interés a la baja, tipo de cambio estable, crecimiento económico y una notable expansión crediticia que permitió el desarrollo del mercado interno. Además, la mayor integración de la economía mexicana a los mercados internacionales en el marco del Tratado de Libre Comercio (TLC) y la modificación de la regulación correspondiente con la emisión del Decreto para el Fomento y Modernización

de la Industria Automotriz en 1989, proporcionaron las bases para el crecimiento de las exportaciones automotrices, principalmente hacia el mercado estadounidense.

Los buenos resultados de la industria automotriz la ubicaron como líder de la rama manufacturera. Entre 1988 y 1992 el PIB de la industria creció a una tasa media anual de 18.1 por ciento. Gracias a ello, su participación en el PIB manufacturero aumentó de 6.3 por ciento a 9 por ciento, en tanto que el empleo de la industria pasó de 124,700 trabajadores en 1988, a 152,590 trabajadores en 1992.

A partir de 1994 la industria automotriz se caracterizó por su dinamismo exportador, ya que participó con el 25 por ciento de las exportaciones totales del país, aportación muy superior a la registrada en 1986, cuando sólo representaba 15 por ciento. Incluso, a partir de 1993 la industria automotriz es la principal generadora de divisas, por encima de la exportación del petróleo, que durante muchos años fue la principal actividad generadora.

Así las cosas, la industria automotriz terminal se ha identificado en los últimos años por mantener un alto nivel de competencia y tener identificados sus nichos de mercado. La crisis de 1995 por la que atravesó la economía nacional le abrió un nuevo entorno. Hasta 1993, el mercado interno era el principal destino de la industria automotriz terminal; sin embargo, en 1995 las ventas internas sólo abarcaron 16 por ciento del total, mientras que las ventas de exportación cubrieron 86 por ciento.

Esta nueva estructura de producción resalta la capacidad de la industria automotriz para responder a las nuevas condiciones de la economía. Así, más allá de los devastadores efectos de la crisis económica de 1995 sobre el mercado automotor nacional, el potencial del mercado, su posición estratégica y las expectativas de inversión, ubicaron a la industria automotriz terminal como uno de los impulsores del crecimiento industrial y económico del país.

Es evidente que con sólo dos décadas le bastaron para que pudiera “ser considerada como la industria manufacturera más exitosa. Su producto típico –el automóvil movido por motor de combustión interna- desde sus más tempranas fases llegó a convertirse en el símbolo del consumo capitalista...” (Juárez, p. 1).

Así las cosas, el objetivo general del presente trabajo es demostrar que las armadoras instaladas en el territorio nacional se apuntalan como una industria líder, no sólo bajo la tutela gubernamental, que a través de políticas públicas ha fomentado el desarrollo de su producción, sino también gracias a una capacidad productiva del trabajo constante, que evoluciona a través del tiempo dependiendo de las condiciones que le marque el mercado.

Los objetivos específicos se agruparon en tres principales vertientes:

1. Realizar un análisis comparativo entre la economía nacional y la producción automotriz en sus principales variables.
2. Conocer las circunstancias que orillaron al gobierno federal en turno para aplicar los decretos automotores y su impacto.

3. Conocer la importancia que tiene la industria automotriz en la economía nacional.

Para solventar estos objetivos, el presente ensayo está conformado por dos capítulos: en el primero se analiza la dinámica de la industria automotriz durante 1977 y 1994. En virtud de que se hace un análisis comparativo entre el comportamiento de la economía nacional y el de la industria automotriz y la influencia que ejerce el gobierno en turno, se determinó dividir el análisis por período presidencial, pues en México los ciclos económicos son sexenales, y en el segundo capítulo, por su importancia, se abordó el impacto del Tratado de Libre Comercio con América del Norte en la industria automotriz, lo que convierte en necesario analizar por separado la evolución de la industria automotriz a partir del sexenio del presidente Ernesto Zedillo. En este capítulo, de forma general se presenta la situación laboral de la industria automotriz, incluyéndose un análisis de la productividad industrial.

## **I. Evolución sexenal, 1977-1994**

### **I.1 Antecedentes**

Aunque la industria automotriz nacional se desarrolló como parte del proceso de industrialización general de la primera mitad del siglo XX, su participación no fue tan importante en la actividad industrial. A principios de ese siglo, el principal sistema de transporte industrial y de personas era el ferrocarril. Los camiones que se importaban sólo eran utilizados para el servicio público, en las diferentes líneas urbanas.

A pesar de que no existen estadísticas acerca del comportamiento de las ramas en los primeros 20 años de ese siglo, hay versiones fidedignas de que la principal actividad era la agricultura y la minería. La industria petrolera casi no existía. “En la etapa de reconstrucción, 1921-1929, el producto nacional total aumenta 14.5 por ciento, que equivale a un promedio anual de 1.7 por ciento; pero el producto por habitante apenas se incrementa.” (INEGI, 1994, p. 390). En este período la minería aumenta sus actividades 160 por ciento, la producción agrícola disminuye su producción 11 por ciento, la industria petrolera se reduce 32 por ciento, la industria de la transformación aumenta 4.2 por ciento y los transportes crecen 7.2 por ciento. Esta última es por el efecto de la reconstrucción de los ferrocarriles.

Hasta 1925, para adquirir un vehículo se tenía que importar. Fue en ese año cuando Henry Ford inauguró su primera planta armadora en México, aprovechando los grandes subsidios a la inversión. Tuvieron que pasar 10 años para que la segunda compañía estadounidense se instalara en el país.

Así, General Motors abrió una planta en 1935 y hasta 1938 fábricas Automex obtuvo la concesión de Chrysler (CIDAC, p. 122).

Con la instalación de las nuevas plantas en 1940, el sector automotor empleaba a 1,328 trabajadores, cerca del 0.5 por ciento de la mano de obra total de la industria de la transformación. Casi el 95 por ciento de los materiales de armado utilizados eran de importación (CIDAC, p. 119).

Diez años después, en 1950, los empleos generados en la industria crecieron 179 por ciento, para ubicarse en 3,701 trabajadores. Este nivel representó 0.5 por ciento del total de trabajadores de la industria manufacturera total. En ese año, la producción interna de automóviles representó 58 por ciento de las ventas totales (21,575 montados), el resto fueron autos de importación (15,778 unidades). Con estos niveles el Producto Interno Bruto (PIB) de la industria automotriz ya representaba 1.5 por ciento del PIB manufacturero y 0.2 por ciento del PIB total.

Durante la década de los años cincuenta se empezaron a instalar en el país armadoras europeas, como la Volkswagen en 1954. A fines de 1960 había en total 19 empresas que montaban o hacían montar automóviles en el país. En total se vendían 75 marcas con 117 modelos, incluidos los autos importados (Carrillo, p. 38).

En 1960 pese a las grandiosas importaciones, el sector automotor absorbió casi 2 por ciento del total de los trabajadores y 2.2 por ciento del PIB manufacturero. Pero el desarrollo real de la fabricación de automóviles no estaba cerca. En 1960 el 44 por ciento de la demanda interna de automóviles de pasajeros fue abastecida por las importaciones, mientras que el 80 por

ciento del valor de las partes utilizadas en el armado interno también fue de importación. Ante esta situación la balanza comercial automotriz era deficitaria. Las exportaciones sólo ascendieron a \$300,000 dólares, en tanto que las importaciones llegaron a \$83.5 millones de dólares (CIDAC, p. 124-125).

Durante la fase que va desde 1962 hasta 1976 se puede considerar como el período de “la expansión y el desarrollo de la industria automotriz, inducida por decretos estatales referentes a la sustitución de importaciones. En el curso de 15 años, hasta 1975, se septuplicó la producción y el empleo directo aumentó en casi seis veces.” (Carrillo, p. 39).

## **I.2 Inicio de una era exportadora, 1977-1982**

Después de que en 1975 la producción de la industria automotriz alcanzó niveles sin precedentes, se ubicó en 356,624 unidades, empezó a desacelerar su producción en los siguientes dos años. Esta situación fue acorde con la evolución de la economía, ya que en 1976 se inició un panorama de desajustes económicos. Durante este año, la actividad económica se mostró desfavorable, “el consumo privado se estancó debido al deterioro del poder adquisitivo de importantes sectores de la población, el déficit del sector público se acentuó y se devaluó la moneda nacional de \$12.50 pesos por dólar a \$20.50 pesos por dólar” (INEGI, p. 392).

Además de una notable alza en la tasa de inflación, la actividad económica registró una reducción importante, lo que llevó al PIB a obtener sólo un aumento de 2.1 por ciento, la tasa de crecimiento más baja desde

1953. Al igual que otros sectores, como la industria textil y fibras químicas, la industria automotriz tuvo altos niveles de capacidad ociosa. En 1976 sólo redujo su producción 9 por ciento, pero en el siguiente año la caída fue de 14 por ciento; si se compara con 1975, el descenso fue de 21 por ciento.

Para solucionar los problemas económicos, el gobierno de José López Portillo aplicó un estricto programa de reordenación económica, el cual pretendía sacar a la economía de la recesión por la que atravesaba. Al mismo tiempo, en 1977 el gobierno emitió un decreto para reducir el déficit comercial de la industria automotriz, ya que la balanza comercial de esa industria se deterioró en 1975-1976. Entre estos dos años el déficit ascendió a \$626 millones de dólares en promedio, cifra que contrastaba con el déficit de \$192 millones de dólares que se registró en 1975. Con ese panorama, el nuevo decreto exigía a los productores terminales incrementar sus exportaciones si deseaban permanecer en México. Entre las nuevas reglas destacaban las siguientes (Expansión, 1977, p. 233-237):

- El contenido local se ubicó en 50 por ciento de las partes para armar un automóvil, sin incluir mano de obra del ensamblado final. Con esta medida los ensambladores instalados en el país sólo podían importar 50 por ciento de las autopartes que se utilizaban para ensamblar los vehículos, la otra mitad tenía que cubrirse con producción de la industria nacional de autopartes. No obstante, existía la opción de que las firmas utilizaran una proporción menor de autopartes de origen nacional, si demostraban que las empresas locales no podían satisfacer su demanda.
- El contenido local se mediría por modelo y no por producción de la planta. Con esto se pretendía reducir modelos y aumentar escala.

- Se establecieron presupuestos de divisas por empresa. A partir de los modelos de 1978, la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial fijó un presupuesto anual de divisas extranjeras para cada compañía, con base en una cuota inicial autorizada y en las exportaciones netas de cada compañía. La cuota inicial se determinaba analizándose el balance histórico de divisas extranjeras de la compañía, la participación mexicana en su capital y el grado de integración local de sus vehículos. Para fines presupuestales las ventas de vehículos nuevos en las zonas fronterizas y en las zonas libres se consideraban como exportaciones.
- Liberación de precios. Con el decreto se implantó la exclusión de los precios de los automóviles del control oficial de precios, siete meses antes de que entrara en vigor la terminación del control efectivo en otras industrias. Esta medida fue la que tuvo una respuesta inmediata. Después de que entró en vigor en junio la liberalización. “En julio los precios de los automóviles subieron entre 7 por ciento y 15 por ciento, y para fines de 1977 éstos eran entre 30 por ciento y 50 por ciento más altos que antes de la liberalización. Sin embargo, fue precisamente después del decreto que las ventas de coches empezaron a elevarse, para alcanzar sus más altos niveles del año en el último trimestre de 1977”.

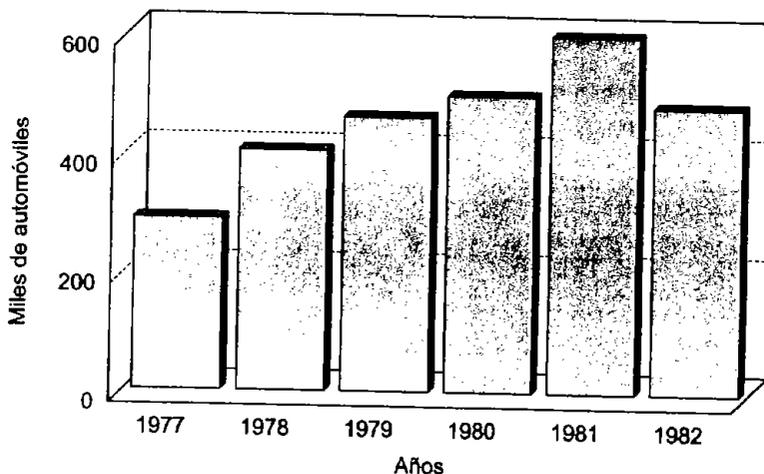
En términos generales, el decreto intentaba animar a la industria terminal a ingresar al mercado internacional y con este incentivo estimular el crecimiento, la creación de empleos y la búsqueda de una tecnología producida localmente. Como se señala más adelante, las nuevas exportaciones no lograron subsanar el desequilibrio comercial con el exterior y la producción interna fue fomentada por el *boom* petrolero.

Las medidas económicas adoptadas por el gobierno rindieron sus frutos en 1978. “Como resultado de los poderosos estímulos económicos que derivaron del Plan Nacional de Desarrollo, la acumulación de capital experimentó un verdadero salto en 1978. La formación bruta de capital fijo creció cuatro veces superior a la de 1977, o sea a un 18 por ciento real, en tanto que el PIB lo hizo en 8.2 por ciento. El extraordinario crecimiento de la inversión privada, que acompañaba a la inversión pública, era el resultado de una verdadera sucesión de olas de inversión, mediante las cuales los empresarios ampliaban febrilmente la capacidad de producción impulsando importaciones, adquisiciones de equipo nacional y construcción de nuevas instalaciones, con lo que la economía nacional ingresaba en una de las fases de auge más extraordinarias de su historia, el *boom petrolero*” (Rivera, p. 87).

En este mismo año el decreto no tuvo el mismo impacto en la balanza comercial de la industria automotriz, ya que en los próximos tres años se triplicó el déficit comercial, de \$632 millones de dólares que se registraron en 1978, aumentaron a \$1,880 millones de dólares en 1981. No obstante, el decreto perseguía resultados a más largo plazo, ya que se pretendía equilibrar la balanza comercial en 1982.

Dentro del mercado interno, la industria automotriz estaba respondiendo a las expectativas económicas favorables que estaba generando el auge petrolero. De los 290,201 vehículos producidos en 1977, para el siguiente año la producción aumentó a 406,286 unidades, lo que representó un crecimiento de 40 por ciento. A partir de este año la producción aumentó constantemente, superando ligeramente las 600,000 unidades en 1981.

**Gráfica 1**  
**Producción de automóviles**  
**1977-1982**



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

Aprovechando el auge de la industria automotriz, los productores actuaron rápidamente para invertir en el país. Así, se comprometieron importantes inversiones poco después del Decreto de 1977. Las seis empresas terminales instaladas en el país construyeron nuevas plantas ensambladoras o nuevas líneas de producción de motores (Bancomext-Secofi, p. 25). De hecho, la etapa de inversiones tendiente a crear la plataforma exportadora desde México comenzó en 1979, cuando dio principio la construcción de las plantas de Chrysler y General Motors en Ramos Arizpe, Coahuila. A esta tendencia se sumaron Ford en Chihuahua, Nissan en Aguascalientes y Renault en Gómez Palacio. Volkswagen no invirtió en el norte del país pero amplió su planta en Puebla (Micheli, p. 158).

Las nuevas inversiones de las armadoras provocaron que la industria automotriz terminal fuera la más dinámica, al incrementar sus activos en

términos reales en casi diez veces entre 1977 y 1982. Durante dicho período la inversión total de activos fijos aumentó de \$10,000 millones de pesos a \$99,000 millones de pesos, a precios de 1980 (*Expansión, 1982*, p. 159). Otro indicador del buen desempeño de la industria automotriz durante dicho período fue que en 1981 su actividad cubrió 7.1 por ciento del PIB manufacturero y 1.8 por ciento del PIB total. De manera similar, los trabajadores de la industria representaron una proporción sin precedente de 5.3 por ciento de la mano de obra total en el sector de manufacturas.

En 1982 una vez más la economía se enfrentó a nuevos problemas, pese a la gran afluencia de riqueza, la economía mexicana no pudo eludir el recrudecimiento de sus problemas estructurales, experimentando un declive aún más pronunciado en el desempleo, inflación y endeudamiento.

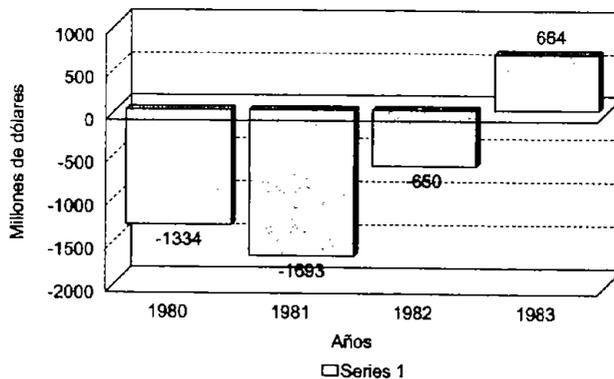
La política de financiar con la riqueza petrolera un gasto público en rápido crecimiento no logró consolidar una base firme para el desarrollo. La expansión excesiva de la inversión pública, del gasto corriente, de las transferencias y de los subsidios al sector privado provocó, como era de esperarse, un grado extremo de ineficiencia y desperdicio en la operación de la planta productiva. Además, se redujo así el margen de maniobra de la política económica, y se llegó a un deterioro estructural sin precedentes en las finanzas del país (INEGI, p. 393). Con una caída de 0.5 por ciento en el PIB y una inflación que se ubicó en 98.8 por ciento, existía el peligro inminente de que la producción se estancara en casi todas las ramas de la actividad productiva.

Al igual que en los demás sectores, la actividad de la industria automotriz se interrumpió abruptamente en 1982 con las devaluaciones del

peso, la pérdida rápida del poder de compra y el encarecimiento de las partes importadas, a pesar de que nuevas empresas iniciaron su producción para la exportación.

Con el inicio de la crisis se redujo drásticamente la producción. Tan sólo de 1981 a 1983 el sector tuvo un decremento del orden de 51 por ciento en la producción y de 21.4 por ciento en el empleo. Por su parte, la devaluación de la moneda provocó que el déficit comercial de la industria automotriz pasara de \$1,693 millones de dólares en 1981 a \$650 millones de dólares en 1982, para 1983 por primera vez se registró un superávit, el cual ascendió a \$664 millones de dólares. En estos dos últimos años se redujeron las importaciones porque era costosa por la devaluación la importación de autopartes.

**Gráfica 2**  
**Saldo comercial de la industria automotriz,**  
**1980-1983**



Fuente: Banco de México.

Así, en 1982 se marca un parteaguas en la tendencia ascendente de la producción de la industria automotriz, que al igual que en la crisis de 1977, el gobierno tuvo que intervenir para fomentar la demanda y la producción.

### **1.3 Debilitamiento del mercado interno, 1983-1988**

En 1982 la economía nacional estaba marcada por una severa crisis que siguió a la caída de los precios del petróleo. Al tomar posesión Miguel de la Madrid como Presidente de la República en diciembre de 1982, su equipo se dio a la tarea de enfrentar la crisis de manera radical, para lo cual expidió en diciembre de 1982 el Plan Inmediato de Reordenación Económica. Con este plan de choque el gobierno "...ahondaría en cierto sentido, el impacto económico recesivo, sobre todo por un mayor desempleo, desinversión, caída de la producción, de las importaciones, etcétera. Sin embargo, la meta fundamental se lograría por encima de estas restricciones e incluso, en parte gracias a ellas. En efecto, el control de la inflación permitiría reducir (o estabilizar) la presión devaluatoria y mejorar en el corto plazo la balanza comercial (favorecida por el desplome de las importaciones)" (Rivera, p. 116).

Los problemas económicos que se presentaron en 1982 afectaron a la industria automotriz. Después de la producción récord de 1981, en el siguiente año la producción para el mercado interno de la industria terminal descendió 20 por ciento, al ubicarse en 468,009 unidades. De ese total la producción de camiones ligeros tuvo la mayor caída, con una producción de 167,430 unidades decreció 28 por ciento.

En contraste, la producción de autos para el mercado de exportación creció 52 por ciento, debido a las inversiones que realizaron las armadoras durante el período de 1977 a 1982. Esta mayor actividad exportadora marcó la importancia que empezaban a jugar las exportaciones dentro de las firmas, ya que al tener su producción dividida por segmento de mercado, una crisis en la economía no afectaba directamente la actividad exportadora de las firmas automotrices. Vale resaltar que hasta 1982 las exportaciones sólo cubrían 3 por ciento de la producción total.

**Cuadro 1**  
**Producción de la industria automotriz**  
**por tipo de mercado**

	Miles de unidades						
	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
<b>Mercado Interno</b>	468.0	284.5	355.1	358.8	262.5	228.1	330.9
<b>Mercado Externo</b>	15.6	22.2	33.2	62.9	65.6	109.5	174.2
<b>Producción total</b>	483.6	306.7	388.3	421.7	328.1	337.6	505.1

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

En 1983 esta industria enfrentó uno de los años más difíciles de su historia, tanto por la caída de la demanda de sus productos, como por el entorno de recesión en el que se desenvolvía.

Así, en septiembre de ese año, el gobierno emitió el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, que tenía entre sus objetivos principales la reducción del déficit comercial, el cual no se había solucionado mediante las disposiciones anteriores. Este decreto establecía, en términos generales, los mismos objetivos que el marco regulatorio precedente, pero utilizando como instrumento una disminución de líneas de modelos producidos. Puede decirse que la principal característica del nuevo decreto fue la decisión de regular la rama mediante la definición de la estructura de la

oferta, dejando de lado la tradicional presión administrativa sobre los niveles de integración nacional, pero endureciendo las disposiciones sobre el balance comercial (Micheli, p. 157).

Respecto a la industria automotriz terminal, el decreto publicado el 15 de septiembre de 1983 establece lo siguiente:

- Autosuficiencia en divisas en el sector automotor a partir de 1984. Esta disposición incluyó a los fabricantes de autos, camiones y autobuses, así como alrededor de 270 empresas de autopartes. Para ello, las empresas de la industria terminal deberán generar las divisas que requieran para sus pagos al exterior y de importaciones. Excepcionalmente durante 1984 y 1985, las empresas terminales podrán compensar hasta en un 20 por ciento de sus gastos en divisas con exportaciones no automotrices.
- Se modifica la política fiscal del sector, eliminando los subsidios que venían otorgándose como el de importaciones de materias primas y componentes.
- Para los siguientes cuatro años se redujo el número de líneas y modelos con el fin de alcanzar escalas internacionalmente competitivas. A partir de 1984 sólo se podían fabricar tres líneas de autos (vehículos que tenían la misma plataforma delantera y carrocería básica) y siete modelos como máximo; para 1985 y 1986 sólo se producirían dos líneas y cinco modelos y a partir de 1987 una sola línea con cinco modelos. Se permitía la producción de líneas y modelos adicionales siempre y cuando fueran autosuficientes en divisas y exporten más del 50 por ciento de la producción o su equivalente en material de ensamble.

- Se incrementó el grado mínimo de integración nacional para los automóviles en un 10 por ciento, y en un 20 por ciento para camiones y autobuses. Los aumentos fueron estipulados de manera gradual para que en 1987 los automóviles alcanzaran 60 por ciento y los camiones, tractocamiones y autobuses tuvieran 80 por ciento o 90 por ciento de integración.
- Se establecieron políticas y mecanismos de precios orientados para que la calidad y el precio alcanzaran niveles competitivos en el ámbito internacional.
- Se prohibió la incorporación de motores de ocho cilindros en los automóviles a partir de 1984 y en camiones comerciales a partir de 1985, con el propósito de ahorrar en energéticos.
- Sólo a las empresas con mayoría de capital nacional se les autorizó la fabricación de camiones pesados con motores diesel.
- Se dispuso que un 20 por ciento de la producción total de automóviles deberían ser unidades austeras. Para 1985, el porcentaje aumentaba a 25 por ciento.
- Finalmente, además de rectificar la existencia de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, se creó la Comisión Consultiva del Sector Automotriz, encargada de promover un desarrollo más equilibrado del sector.

Una de las medidas que tuvo un impacto importante fue la intención de reducir las importaciones mediante el aumento de contenido local de los

vehículos ensamblados en México. Esta disposición orilló a las empresas terminales a invertir en maquiladoras que manufacturaran autopartes, e hicieron lo posible por ubicarlas cerca de sus instalaciones de ensamblaje. Muchas maquiladoras iniciaron sus operaciones en el período 1984-1987 en un intento por responder al decreto y exportar desde México una más alta proporción de vehículos que contuvieran autopartes fabricadas en el país. De cierta forma, esta reforma tuvo el mismo impacto que el decreto de 1977, ya que a partir de esta disposición se empezó a instalar la infraestructura exportadora (Zapata, p. 49).

Además del decreto de 1983, las armadoras aprovecharon las bases que emitió el gobierno para que se instalara en territorio nacional, principalmente en el norte del país, la industria maquiladora de exportación. Por primera vez en su historia (a mediados de los sesenta), la industria maquiladora es definida como la base permanente de desarrollo industrial del norte de México, tomando como parámetro que es una industria que crea un volumen importante de empleos y una fuente importante generadora de divisas (Carrillo, p. 77).

Otro impacto favorable del decreto fue que las principales armadoras instaladas en el país continuaron invirtiendo en infraestructura, principalmente de exportación. En 1984 Nissan construyó una fábrica de motores, junto con una fundidora en Aguascalientes. Renault comenzó a producir en su fábrica de motores de Gómez Palacio, Durango, con una capacidad de 350,000 motores al año. En 1986 Ford inauguró sus instalaciones de Hermosillo, en las que ensamblarían 140,000 automóviles destinados exclusivamente al mercado externo. Las inversiones de Ford,

General Motors y Chrysler totalizaron más de \$1,200 millones de dólares durante 1980-1985. Las anteriores acciones permitieron a la industria automotriz ocupar una posición importante entre las industrias exportadoras, que solamente es superada por Petróleos Mexicanos (Zapata, p. 49- 50).

En 1984 se marcó una nueva tendencia en la industria automotriz, ya que todas las empresas del ramo orientaron su desarrollo hacia el mercado externo. Así, ante la caída de la demanda por problemas económicos, la exportación resultó ser la mejor opción y la más inmediata por las inversiones en infraestructura que habían realizado hasta ese momento.

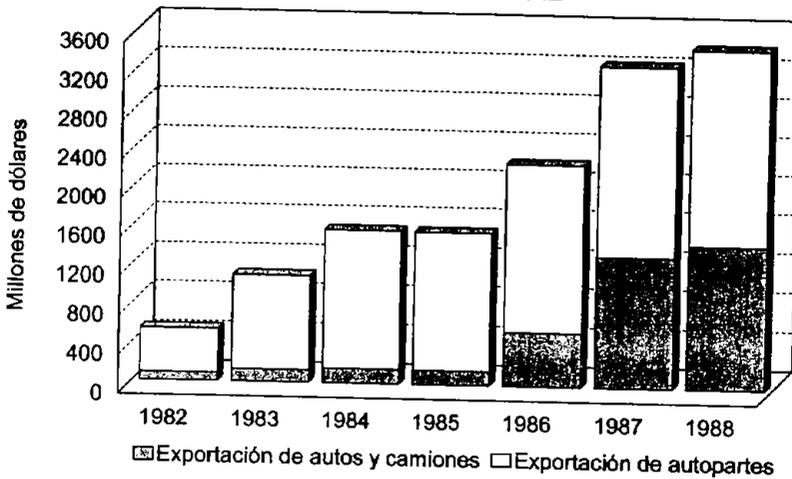
En términos generales, la industria automotriz fue una de las pocas actividades del sector manufacturero de bienes de consumo duradero que registraron importantes signos de recuperación, pero soportada principalmente por su dinamismo exportador. De hecho, con excepción de las exportaciones petroleras, las ramas industriales de producción que empezaron a recuperarse con mayor rapidez eran precisamente las de mayor exportación, ya que ante la caída de la demanda interna los mercados internacionales ayudaban a las empresas a deshacerse de sus inventarios.

Aunque en 1984 las exportaciones totales, en términos de volumen, sólo representaban 8.6 por ciento de la producción total (ver cuadro 1), en este año registraron un crecimiento importante de 49 por ciento. Con este aumento las exportaciones sumaban tres años consecutivos de alzas constantes, después de la caída de 21 por ciento que se dio en 1981.

En términos de valor, las exportaciones totales –incluyendo a la industria de autopartes– sumaron \$1,558.3 millones de dólares, 43.8 por

ciento más que en 1983. Es importante resaltar que las exportaciones de unidades terminadas no eran significantes dentro de las exportaciones totales de la industria automotriz, ya que sólo cubrían 10 por ciento. El resto de las ventas externas correspondía a autopartes, principalmente motores.

Gráfica 3  
Tendencia del valor de las exportaciones  
de la industria automotriz



Fuente: Banco de México.

Con una importación de \$693 millones de dólares, 65 por ciento más que en 1983, la industria automotriz por segundo año consecutivo registraba un superávit comercial, tanto en la industria automotriz como en la de autopartes.

En cuanto al mercado interno, después de la caída de 39 por ciento que registró la producción en 1983, el nivel más bajo de los últimos cinco años, en 1984 creció 24.8 por ciento al ubicarse en 355,099 unidades. De ese total, la

producción de camiones ligeros tuvo un mayor dinamismo, creció 42.6 por ciento.

La reactivación de la producción se dio hasta la segunda mitad de 1984. Para ello, las empresas tuvieron que recurrir a nuevos planes de financiamiento para reactivar el mercado interno. Además, en este año el gobierno emitió una nueva disposición fiscal con la que permitía a las empresas depreciar el 75 por ciento del valor invertido en activos fijos. Esta medida fomentó las ventas y por consiguiente la producción. En cuanto a inversiones, fue la primera vez en mucho tiempo que dos grandes empresas (Chrysler y Ford) acudieron al mercado de valores para financiar sus proyectos más importantes, tales como la construcción de la planta Ford en Hermosillo, Sonora, y la ampliación y modernización de la planta de camiones de Chrysler, ubicada en el Distrito Federal (Expansión, 1984). Hasta ese momento diversos factores se conjugaron para que la industria automotriz repuntara y se convirtiera en una industria importante en la actividad productiva del país. Los decretos, estímulos fiscales, apoyos financieros, el desarrollo de empresas maquiladoras de autopartes y la vocación exportadora que la industria automotriz empezó a experimentar, permitieron un repunte importante de la industria automotriz terminal en 1985.

En ese año, la producción total ascendió a 421,800 unidades, 8.6 por ciento más que la producción de 1984. El mercado de exportación creció 89.7 por ciento para ubicarse en 62,970 unidades exportadas. Este resultado llevó a las exportaciones cubrir 14 por ciento del total de la producción. Esta cifra contrasta con el 3 por ciento que registraban las exportaciones en 1982, año

en que empezaban a repuntar las exportaciones y el último año del sexenio de José López Portillo. El mercado interno, por su parte, obtuvo un ligero aumento de 1.1 por ciento, soportado por la producción interna de camiones que creció 19 por ciento, contra la caída de 7 por ciento en la producción de autos.

El repunte que registró la industria automotriz hasta 1984 estuvo acompañado por una recuperación económica, en donde "los logros en la aplicación de los planes y programas de reorganización a lo largo de 1983 y 1984 fueron verdaderamente notables para empresarios y gobierno, tanto en lo que se refiere a los problemas coyunturales como a las transformaciones más de fondo. Por un lado, las manifestaciones más agudas de la crisis habían quedado bajo relativo control, a la vez que se logró un crecimiento económico aceptable de 3.5 por ciento en 1984. (...) El déficit fiscal se redujo de su nivel catastrófico de más de 16 por ciento (del PIB) en 1982, a 8.7 por ciento en 1983 y a 7.6 por ciento en 1984" (Rivera, p. 150). Aunque la inflación no fue totalmente controlada, se logró reducir a 59.2 por ciento en 1984.

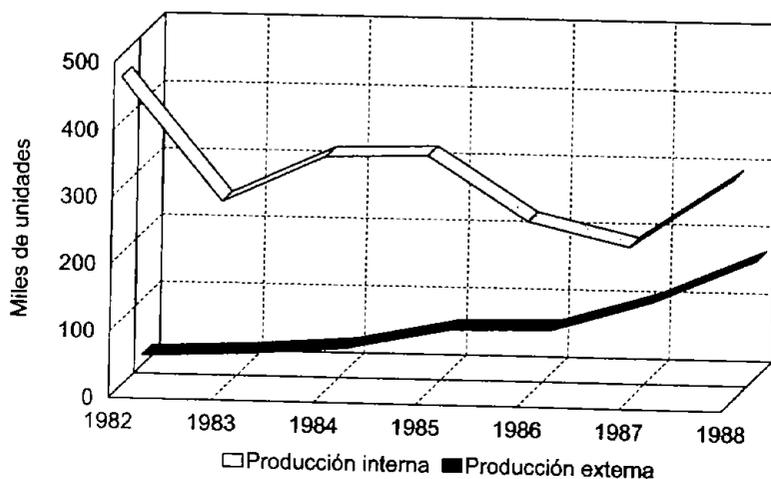
Desde los últimos meses de 1984 y hasta los primeros meses de 1985, la economía empezó a registrar signos de recuperación, debido al aumento del gasto público y privado. Así, la actividad industrial creció 7.2 por ciento en el período enero-abril de 1985, por una reactivación de la industria manufacturera y de la construcción. No obstante, se registraban nuevos problemas, de los cuales resaltan los siguientes: el aumento de la demanda presionó los precios hacia arriba, volvió a deteriorar la balanza de pagos y presionó nuevamente el mercado bancario; el mercado petrolero mundial mostró signos crecientes de debilitamiento que comprometían la

vulnerabilidad de la economía a las fluctuaciones externas, y el Fondo Monetario Internacional suspendió el acuerdo de financiamiento al no cumplir México las metas macroeconómicas a que el gobierno se había comprometido (Cárdenas, p. 136-137).

A partir de 1985 México se ve envuelto de nuevo en problemas económicos, en lo que resta del sexenio los avances logrados en la lucha contra de la crisis se desvanecieron. Esta situación influyó para que en los próximos dos años la producción interna de autos y camiones también cayera.

Así, 1985 fue el año de mayor producción de la industria automotriz durante el sexenio de Miguel de la Madrid. En los dos años siguientes, la producción automotriz destinada al mercado interno registró una caída constante.

Gráfica 4  
Tendencia de la producción automotriz  
por tipo de mercado



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

Durante el período de 1985-1987 la producción de vehículos terminales para el mercado local registró un descenso anual promedio de 20 por ciento. Las exportaciones tuvieron un comportamiento diferente, al registrar un crecimiento promedio anual de 82 por ciento en ese mismo lapso, lo que permitió que esta actividad cubriera el 32 por ciento de la producción total (ver cuadro 1 y gráfica 4), a diferencia del 3 por ciento que se obtuvo a fines del sexenio anterior (1982).

A finales de 1987 la economía nacional se encontraba en franca recesión, los planes implantados durante cinco años sólo habían provocado estancamiento económico y pérdida del poder de compra de la población. Todos los indicadores macroeconómicos reflejaban un panorama desalentador, por ejemplo: la inflación de 1987 se ubicaba en 159.2 por ciento y la deuda nacional representaba 94.8 por ciento del PIB total.

Ante este panorama, el 15 de diciembre de 1987 se firmó el Pacto de Solidaridad Económica (PSE) entre el gobierno, obreros, campesinos y empresarios. "En concreto, el programa buscaba eliminar el componente inercial de la inflación a través del desmantelamiento de aquellos factores que ya estaban indizados, usar el tipo de cambio como ancla nominal del programa y, al mismo tiempo, inducir un cambio en las expectativas de la gente que reflejara su credibilidad de que el programa podría ser sostenido en el largo plazo. Además, se trataba de un programa que si bien tenía metas concretas, no buscó eliminar la inflación de un solo golpe, sino fundamentalmente controlar la inflación y no reprimirla" (Cárdenas, p. 155).

Con el PSE el gobierno comprometió al sector obrero a moderar sus demandas de incremento salarial, la Confederación Nacional Campesina

aceptó mantener los precios de garantía de los productos a su valor real de 1987, los empresarios limitaron sus intereses y aceptaron una política de apertura comercial, moderar sus precios y utilidades y, el gobierno aceptó restringir el gasto público y continuar con la política de adelgazamiento del aparato burocrático (El Financiero, diciembre de 1987).

Los resultados iniciales del PSE fueron extraordinarios, se cumplieron los objetivos de reducir la inflación a niveles aceptables y al mismo tiempo registrar una recuperación. La inflación anual se redujo de 159.2 por ciento en 1987 a 51.2 por ciento en 1988, y a pesar de aplicarse un ajuste fiscal, la economía no cayó en recesión, el PIB real aumentó 1.4 por ciento en 1988.

En ese año el PSE tuvo dos impactos diferentes en la industria automotriz. Por un lado, la industria automotriz terminal empezó a sentir el aumento de los precios y costos debido a los precios controlados de los productos terminales que se negociaron en el pacto para abatir la inflación. Por otro lado, el PSE también abrió una coyuntura favorable a las ventas de vehículos, originada principalmente por la caída de la Bolsa Mexicana de Valores y las bajas de las tasas de interés, que impulsó a los consumidores a adquirir bienes de consumo duradero con un elemento de motivación adicional, como fueron los planes de financiamiento que lanzaron las empresas para la venta de autos y camiones (AMIA, enero 1989).

Ante este panorama, la industria automotriz terminal registró un crecimiento inesperado en el mercado interno. Al cierre del año la producción interna ascendió a 330,956 unidades, 45 por ciento más que 1987. Por su parte, las exportaciones mantuvieron su dinamismo, con un crecimiento de 59

por ciento se ubicaron en 174,246 unidades, donde el 85 por ciento de las ventas se destinó a Estados Unidos.

En términos generales se puede resumir que al igual que la economía en su conjunto, la producción interna de autos y camiones también presentó un retroceso importante durante el sexenio. La producción destinada al mercado interno registró una caída de 30.9 por ciento, con respecto al sexenio anterior. En cambio, las exportaciones acumuladas durante el sexenio crecieron 323 por ciento con respecto al sexenio de José López Portillo. Este comportamiento permitió que las exportaciones cubrieran 20 por ciento de la producción total, a diferencia del 4 por ciento alcanzado en el período 1977-1982.

#### **I.4 Consolidación de la industria automotriz, 1989-1994**

Durante los seis años que abarca el período desde 1989 hasta 1994, la industria automotriz registró una actividad sin precedentes, en donde gracias a las medidas aplicadas por el gobierno de Carlos Salinas de Gortari el mercado interno se reactivó permitiendo que la producción interna superará el nivel máximo que se alcanzó en 1981. Además, en el último año del sexenio por primera vez las exportaciones cubrían más del 50 por ciento de la producción total, lo que evidenciaba una vez más la alta capacidad exportadora con la que contaba la industria automotriz ante el debilitamiento del mercado interno que se empezaba a manifestar.

Como ha sucedido en los últimos sexenios, el primer año de cada presidente entrante es reconocido como el “año de transición” entre la crisis

del sexenio anterior y la recuperación económica del nuevo período. 1989 no es la excepción, ya que diversos factores como la respuesta positiva del Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico (PECE), el proceso de renegociación de la deuda externa y adelgazamiento del sector público, permitieron que al cierre de 1989 la inflación disminuyera hasta 19.7 por ciento, “después de que dos años antes México estaba a punto de entrar a un proceso hiperinflacionario, (...). En 1989 el PIB creció 3.3 por ciento, cifra superior al crecimiento de la población, y se logró disminuir el déficit financiero del sector público de 12.5 por ciento del PIB a sólo 5.6 por ciento” (Cárdenas, p. 161).

Con relación a la industria automotriz terminal, fue también de plena recuperación en el mercado interno. Por segundo año consecutivo la producción de autos y camiones aumentó 31 por ciento, hasta 433,763 unidades en 1989. Este resultado se debió a la estabilidad de precios que permitía el PECE, alternativas de financiamiento, la renovación del parque vehicular y en términos generales al repunte de la actividad económica. Las exportaciones seguían registrando niveles sin precedentes, al cierre de 1989 se exportaron 195,467 unidades, 12 por ciento más que en el mismo lapso de 1988. Vale resaltar que el 84 por ciento de las exportaciones se dirigieron hacia Estados Unidos, en donde Chrysler se ubicaba como la principal armadora abastecedora del mercado estadounidense, con el 38 por ciento de la demanda (AMIA, 1990, p. 1).

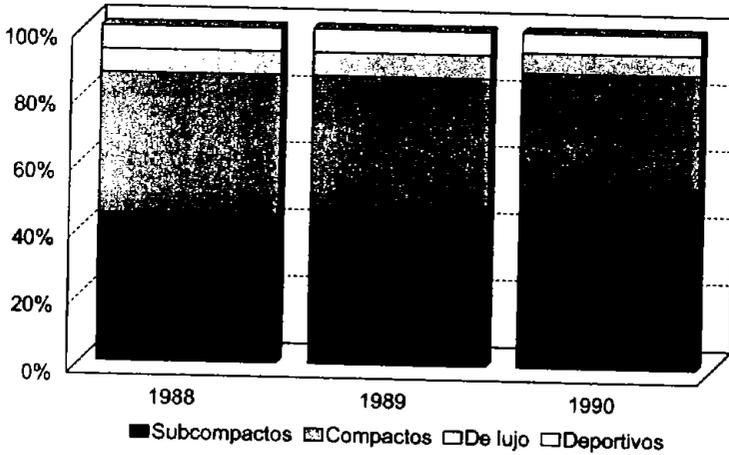
**Cuadro 2**  
**Producción de la Industria automotriz**  
**por tipo de mercado**

	Miles de unidades					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994
<b>Mercado Interno</b>	433.7	525.1	595.5	660.1	561.7	521.7
<b>Mercado Externo</b>	195.5	278.6	365.3	391.0	493.2	569.2
<b>Producción total</b>	629.2	803.7	960.8	1,051.1	1,054.9	1,090.9

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

El buen cierre de 1989 también se debió a las buenas perspectivas que fomentaron dos disposiciones gubernamentales. La primera fue la exención de impuestos que se negociaron entre los empresarios y el gobierno en el marco del PECE para sacar a la venta el auto popular. Con esta medida se perseguía promover y apoyar la disponibilidad en el mercado nacional de automóviles que, por sus características de economía de operación y precio reducido, fueran accesibles a consumidores de menores niveles de ingreso. Esta disposición permitió aumentar la demanda considerablemente. Para 1990 la venta de los autos populares creció 54 por ciento, para ubicarse en 189,177 unidades. Dos años previos, este tipo de unidades estuvo por abajo del 50 por ciento de la demanda total de autos y en el primer año de la medida (1990) se ubicó en 54 por ciento de la venta total.

Gráfica 5  
Distribución porcentual de la venta de autos



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

La segunda disposición gubernamental fue el tradicional decreto que implanta cada Presidente en el primer año del sexenio y 1989 no fue la excepción. Así, a finales de 1989 el gobierno emitió el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz. Con las nuevas disposiciones el gobierno pretendía modernizar el sector automotriz de acuerdo a las circunstancias nacionales e internacionales que prevalecían en ese momento. También regular la estructura de la industria automotriz y aplicar políticas de desregulación económica para garantizar su competitividad y eficiencia.

A continuación se presentan las medidas principales que tuvieron injerencia en la industria automotriz terminal contempladas en el Decreto:

- Las empresas de la industria terminal podrán seleccionar los tipos de vehículos que producirán en el país considerando las características y ventajas de sus plantas y procurando el uso eficiente de la capacidad instalada y de sus recursos disponibles.
- Las armadoras podrán complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional mediante la importación de vehículos nuevos cuando dispongan de saldos positivos en su balanza comercial.
- Las empresas de la industria terminal que operen en el país, no podrán mantener para cada año-modelo de su operación, saldos negativos en su balanza comercial.
- Podrán utilizar en la fabricación de partes, componentes y vehículos, más del 36 por ciento del valor agregado nacional de sus productos. Es este punto se da un cambio importante, en el sentido de que se sustituye el concepto de grado de integración nacional por el de valor agregado nacional. Esta medida permite a la industria automotriz terminal mayor flexibilidad en la selección de componentes nacionales y a la industria de autopartes especializarse.
- La industria automotriz terminal que sea directa o indirectamente accionista mayoritario de maquiladoras o que tengan accionistas mayoritarios comunes con éstas o que promuevan exportaciones de maquiladoras, podrán incluir para la contabilización de su balanza comercial hasta un 20 por ciento del valor necesario para compensar importaciones de partes y componentes destinados al mercado nacional, con la diferencia entre las exportaciones de productos automotores

realizados por dichas maquiladoras y el valor del contenido importado de dichas exportaciones –saldo maquilador–.

- A partir del año–modelo 1992, se podrá incrementar el saldo en balanza comercial, por la acumulación de saldos positivos en su balanza comercial no utilizados durante años–modelos anteriores.
- Las armadoras automotrices que realicen inversiones para incrementar su capacidad productiva mediante la adquisición de activos fijos de origen nacional que se destinen en forma permanente a la producción nacional, podrán contabilizar hasta 30 por ciento de dichas inversiones para el cómputo de sus saldos en balanza comercial.
- Las firmas automotrices podrán importar vehículos nuevos sólo si tienen superávit comercial con el exterior.
- El número total de vehículos que cada empresa podrá importar durante los años–modelos de 1991 y 1992, no podrá exceder de 15 por ciento del número total de vehículos nacionales vendidos en el país por la firma. El porcentaje aumentará a 20 por ciento en el año–modelo 1993.
- Las empresas que no agoten los saldos positivos por la importación de vehículos nuevos durante cada año–modelo, podrán transferir al ejercicio siguiente o enajenar sus derechos sobre utilización de saldos a otras empresas de la industria terminal.
- Los distribuidores de vehículos nuevos establecidos en la franja fronteriza del norte del país y zonas libres de Baja California Sur y parcial de Sonora, podrán realizar importaciones de vehículos nuevos para circular en dichas

regiones, por un monto que no exceda de la diferencia entre el valor de las ventas de vehículos nuevos de fabricación nacional y el valor de las importaciones incorporadas en dichos vehículos.

- El gobierno autoriza importar vehículos nuevos sin cumplir con los anteriores requisitos, cuando los precios al público fijados por alguna empresa de la industria terminal, antes de impuestos internos, rebasen los correspondientes precios internacionales al público para vehículos equivalentes.

Lo que se persigue con el decreto es liberar gradualmente la industria automotriz, y al mismo tiempo, al igual que la economía en su conjunto, detener el incremento de precios con la autorización a las importaciones de autos nuevos. También se aflojaron los contenidos de requerimiento nacional. En términos generales, las nuevas políticas permiten una mejor racionalización de actividades de producción y proporcionar la opción de conseguir insumos de calidad en el extranjero.

Para 1990 la industria automotriz incrementaba su actividad al igual que la economía en su conjunto. Por tercer año consecutivo la producción de autos y camiones en el mercado interno aumentaban y las exportaciones volvían a registrar niveles sin precedentes. Para este año, el valor de las exportaciones totales de la industria automotriz –terminal y de autopartes– ya representaba 18 por ciento de las exportaciones totales y 32 por ciento de las exportaciones manufactureras.

Paradójicamente, en 1991 la industria automotriz tiene un comportamiento contrario a la evolución de la economía. Mientras que la

producción y las ventas del mercado interno lograban superar los niveles máximos de 1981, la economía en su conjunto empezaba a mostrar signos de debilitamiento.

Esta situación se debe, principalmente, a la política de libre comercio implementada por el gobierno de Salinas. A la industria automotriz se le aplicó una liberalización gradual, a diferencia de muchos sectores en donde la apertura fue total e inmediata. Así, las armadoras se beneficiaron porque la importación de autos se permitió bajo ciertos requisitos, protegiendo así la industria automotriz terminal.

En cambio, el impacto que la apertura comercial estaba infligiendo a las empresas por la entrada de productos del mercado internacional, ponía en una situación difícil su permanencia en el mercado. Además, debe sumarse como una medida negativa hacia las empresas la política de mantener una moneda sobrevaluada, ya que fomentaba la importación de productos porque resultaban más baratos que los producidos internamente<sup>1</sup>.

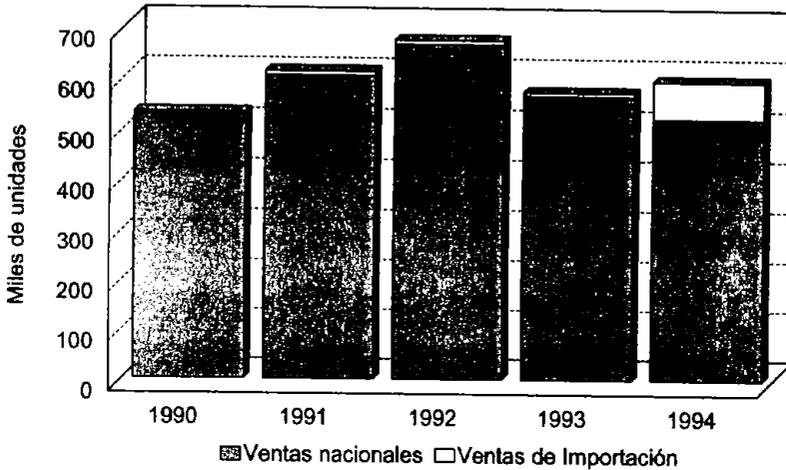
En contraste, las importaciones de autos nuevos no tuvieron gran impacto en la industria automotriz. A partir de 1990 se empezaron a importar autos nuevos al mercado nacional, pero no representaron peligro porque las importaciones promedio de 1990 y 1991 sólo representaron 1.3 por ciento de las ventas nacionales. De hecho, las armadoras utilizaron la importación para cubrir los segmentos en donde no tenían presencia, como son las líneas de

---

<sup>1</sup> Lo anterior se manifiesta en el incremento desmedido de las importaciones. En los primeros tres años del gobierno de Salinas las importaciones totales de la industria manufacturera crecieron 111.9 por ciento, al pasar de \$16,743.9 millones de dólares en 1988 –último año del sexenio anterior–, a \$35,473.1 millones de dólares en 1991.

lujo y deportivos –ambos tipos de vehículos representaban 7 por ciento de las ventas totales–.

Gráfica 6  
Ventas de automóviles de la industria automotriz



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

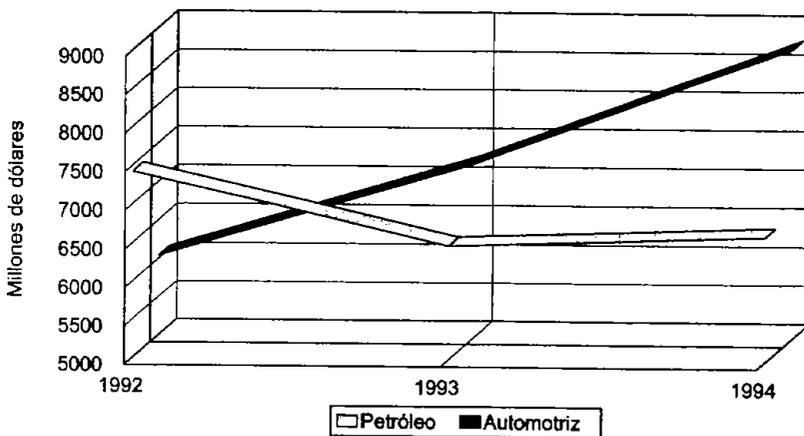
El modelo económico de Carlos Salinas empezó a agotarse en los próximos años. “La economía mexicana comenzó a mostrar los primeros signos de debilidad hacia mediados de 1991, tendencia que continuó en 1992 y que definitivamente llegó a niveles de estancamiento absoluto en 1993. El PIB real creció 3.6 por ciento, 2.8 por ciento y 0.6 por ciento en esos años, respectivamente” (Cárdenas, p. 173).

En 1992 la industria automotriz todavía registró un incremento en la producción, fomentada por atractivos planes de financiamiento que permitían las bajas tasas de interés y menores niveles de inflación –en este año la inflación se ubicó en 15.5 por ciento–. Sin embargo, para 1993 la actividad

EVOLUCIÓN SEXENAL

automotriz disminuyó, al igual que la economía en su conjunto. En este año la industria automotriz empezó a manifestar una vez más su alta capacidad exportadora. El valor de las exportaciones de la industria automotriz ascendió a \$7,249.8 millones de dólares, 19.9 por ciento más que las de 1992. Este resultado permitió que la industria automotriz fuera la principal actividad generadora de divisas, desplazando al segundo lugar a las exportaciones petroleras.

Gráfica 7  
Valor de las exportaciones de la industria  
automotriz y del petróleo



Fuente: Banco de México.

No obstante, también se convirtió en la principal actividad importadora. Entre 1989 y 1993 las importaciones totales de la industria automotriz registraron una tasa media de crecimiento anual de 21.4 por ciento. En tanto, las exportaciones registraron una tasa media de crecimiento anual de 15 por ciento. Con respecto al déficit de la balanza comercial del sector automotriz, en 1992 alcanzó la cifra de \$2,537.6 millones de dólares, la más alta de los últimos años y representó 12.3 por ciento del total del déficit comercial de la

economía. El principal problema de la industria automotriz es la alta dependencia de las autopartes importadas, ya que en promedio eran 94 por ciento autopartes –material de ensamble, motores y refacciones–. En contrapartida, las exportaciones de esos bienes representaron sólo 32 por ciento de las ventas al exterior de la rama.

Para el último año del sexenio salinista sucedieron hechos políticos y sociales que no tienen precedente en la historia moderna del país. No obstante, “a pesar de los desafortunados eventos políticos y delictivos internos y del escenario internacional, la fortaleza de los indicadores económicos del país dio a lugar a avances significativos en distintos renglones.”(Banco de México, 1994, p. 1).

Así, en 1994 la actividad económica registró una recuperación importante, el PIB creció 3.5 por ciento, después de que un año antes sólo aumentó 0.7 por ciento. El buen comportamiento del PIB en el último año del sexenio salinista se apoyó en una fuerte recuperación de la producción industrial, la cual tuvo la tasa de crecimiento más alta de los últimos cuatro años. El dinamismo de este sector se sustentó por la construcción y la industria manufacturera.

Se puede decir que durante 1994 la actividad económica estuvo influenciada por un mayor gasto gubernamental, que pretendía darle una maquillada en un año eminentemente electoral. Una de las medidas que utilizó el gobierno fue la construcción de obras públicas, ya que con esta acción se fomentó la demanda en otras ramas. Así, a lo largo de 1994 hubo una “mayor construcción de viviendas, el desarrollo de infraestructura carretera y de puentes, la expansión del transporte colectivo Metro en la

Ciudad de México y proyectos de electrificación e irrigación.” (Banco de México, 1994, p. 18).

Durante este año la industria automotriz no respondió al igual que varios sectores, debido a que desde principios de 1994 el mercado interno empezaba a deteriorarse. Si en años anteriores las ventas internas se fomentaron con atractivos planes de financiamiento, los problemas políticos, como el levantamiento en armas en Chiapas y el asesinato de Luis Donaldo Colosio, provocaron desestabilización en los mercados financieros y con ello altos costos financieros.

Ante esta situación, las armadoras instaladas en el país una vez más demostraron su alta capacidad para adaptarse a las condiciones que le vaya marcando la demanda. Ante un mercado interno deprimido, las armadoras empezaron a dar mayor importancia a las exportaciones. Así, por primera vez la producción para la exportación cubrió más del 50 por ciento de la producción total.

En este año se produjeron 1,090,9 millones de unidades, 3.4 por ciento más que la producción de 1993. De este total, la producción interna cayó 7.1 por ciento y cubrió por primera vez 47.8 por ciento del total. Las exportaciones aumentaron 15.4 por ciento y abarcaron 52.2 por ciento del total. En términos de valor se posesiona por segundo año consecutivo como la principal generadora de divisas. Los ingresos por exportaciones ascendieron a \$8,750.3 millones de dólares, 20.7 por ciento más con respecto a los niveles de 1993. Esta cifra le permitió a la industria automotriz cubrir 25.3 por ciento de las divisas generadas por la exportación total, a diferencia del 19 por ciento que abarcó la exportación del petróleo (ver gráfica 7).

En términos acumulados, en el mandato salinista la producción total ascendió a 5.59 millones de unidades, 144.4 por ciento más que el sexenio anterior. Vale resaltar que en 1992 se rebasó por primera vez la cifra de un millón de vehículos producidos, y ese nivel se mantuvo durante 1993 y 1994. En términos anuales, durante este lapso se registró una tasa media anual de crecimiento de 11.6 por ciento.

Uno de los indicadores más claros del cambio y de la competitividad ganada por la industria automotriz nacional es el comportamiento de la producción para la exportación, el cual fue resultado de cambios importantes de la regulación de la rama y por la instrumentación de estrategias globalizadoras por parte de las plantas terminales en el marco de la integración de la economía mexicana a los mercados internacionales.

De esta manera, la producción para la exportación creció a ritmos acelerados a partir de 1989, cuando se exportaron 195,467 unidades; para 1994 se alcanzó la cifra de 569,204 unidades. Esto es, la exportación de vehículos registró una tasa media de crecimiento anual de 23.8 por ciento entre esos años. En términos acumulados, las exportaciones sumaron 2.29 millones de vehículos exportados durante el sexenio salinista. Esta cifra contrasta con las 369,707 unidades exportadas durante el sexenio anterior.

La producción para el mercado interno registró un comportamiento más moderado, tuvo una tasa media de crecimiento anual de sólo 3.8 por ciento. No obstante, este resultado fue suficiente para registrar niveles sin precedentes: durante el sexenio se acumularon 3.29 millones de vehículos, 81 por ciento más que el sexenio anterior.

## **II. Impacto del TLC en la industria automotriz**

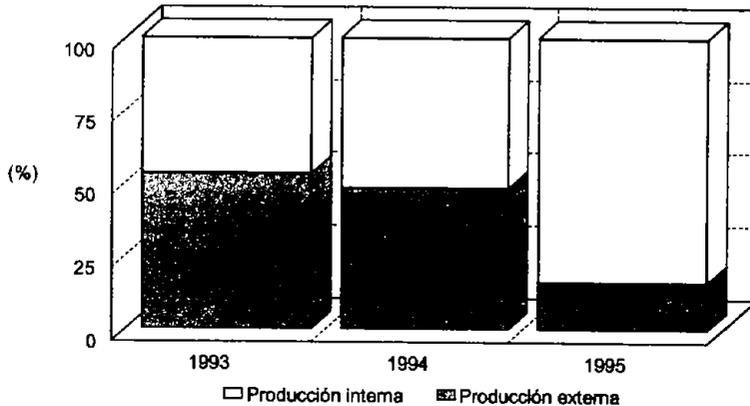
### **II.1 TLC automotriz**

Uno de los indicadores más claros de la competitividad de la industria automotriz nacional es el comportamiento de la producción para el mercado de exportación, el cual fue resultado, entre otras cosas, de cambios importantes en la regulación de la rama. A partir de 1989 influyó la disminución de los requerimientos de contenido nacional para los vehículos de exportación (contempladas en el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz), y posteriormente por la instrumentación de estrategias globalizadoras por parte de las plantas terminales en el marco de la integración de la economía mexicana a los mercados internacionales.

En este contexto, varias plantas ensambladoras instaladas en el país recibieron reconocimientos mundiales por su competitividad y calidad total en sus procesos y productos. Por ejemplo, la planta de General Motors, ubicada en Silao, es la más competitiva a nivel mundial; Chrysler tiene la planta más moderna en Ramos Arispe, y según el Instituto Tecnológico de Massachusetts, la Ford ubicada Hermosillo es la planta considerada como la segunda a nivel mundial por sus estándares de calidad. Por su parte, las otras dos empresas, Nissan y Volkswagen, cuentan con dos plantas estratégicas para abastecer el mercado norteamericano. La armadora japonesa, ubicada en Aguascalientes, se ha constituido como el proveedor exclusivo del modelo Sentra y la planta de Volkswagen en Puebla, abastece todo el mercado de América del Norte y es el único proveedor en el mundo del Beetle (SECOFI, boletín de prensa 24 de abril de 1997).

IMPACTO DEL TLC EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Gráfica 8  
Tendencia de la producción automotriz  
por tipo de mercado



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

Ante este entorno de especialización, la producción para la exportación empezó a jugar un papel importante a partir 1989, ya que en este año cubrió 30 por ciento de la producción total y ante la perspectiva de un Tratado de Libre Comercio con América del Norte para 1994 (primer año del TLC), por primera vez la producción de exportación de vehículos abarcó más del 50 por ciento de la producción total (51.3 por ciento). Para 1995 se sumó un factor muy importante: la caída del mercado interno. Este descenso influyó para que la producción de exportación cubriera el 83.4 por ciento de la producción total en ese año.

Así, las positivas expectativas generadas por la firma del TLC llevaron a la industria automotriz a crecer de manera meteórica. El acuerdo comercial hizo atractiva la instalación de nuevas plantas armadoras en nuestro país, como es el caso de BMW, Honda y Mercedes Benz. Ante estas acciones,

México se posesiona como un importante centro de producción automotriz para el mercado regional del TLC.

Entre las características principales con relación a la industria automotriz, contempladas en el TLC (SECOFI, 1994), se encuentran:

- **Estados Unidos:** a) Eliminó de inmediato sus tasas arancelarias para las importaciones de automóviles de pasajeros provenientes de México; b) Redujo en forma inmediata sus tasas arancelarias para la importación de camiones ligeros a un nivel de 10 por ciento, el cual se abatió gradualmente hasta llegar a 0 por ciento en cinco etapas anuales de desgravación y, c) Eliminará gradualmente sus tasas arancelarias para los demás vehículos en 10 etapas anuales de desgravación.
  
- **México:** a) Se redujo en forma inmediata en 50 por ciento sus tasas arancelarias para los automóviles de pasajeros y camiones ligeros, y eliminarlas totalmente con una gradualidad de 10 y 5 años respectivamente; b) Reducirá gradualmente las tasas arancelarias para todos los demás tipos de vehículos en un período de 10 años; c) Eliminará al término del período de transición de 10 años, la vigencia del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, que será sustituido por un sistema de cuotas que finalizará en forma gradual en un plazo de 5 años y, e) A partir del 1 de enero del año 2009, es decir 15 años después de la entrada en vigor del TLC, México eliminará con una gradualidad de 10 años las restricciones a la importación de vehículos usados originarios de los territorios de Estados Unidos y Canadá.

- **Canadá:** a) Se compromete a eliminar sus tasas arancelarias para vehículos importados provenientes de México en el mismo período de transición en el que este último país reducirá y eliminará sus aranceles a las importaciones de vehículos provenientes de Estados Unidos y Canadá; b) Canadá eliminó de inmediato sus restricciones cuantitativas a la importación de vehículos usados provenientes de Estados Unidos. Para el caso de las importaciones de automóviles usados, procedentes de México, Canadá comenzará a eliminar sus barreras cuantitativas en la misma forma en que México se comprometió a hacerlo; es decir, 15 años después de la entrada en vigor del TLC y con una gradualidad de 10 años a partir del año 2009.

### **II.1.1 Reglas de origen**

“Un tratado de libre comercio permite que cada país miembro conserve sus propios aranceles contra los países no miembros. Por consiguiente, para evitar el problema del transbordo de artículos importados de un bajo arancel a un alto arancel del país miembro del TLC, se necesita una regla de origen para determinar lo que constituye un producto nacional o regional que pueda quedar libre de impuestos. Sin embargo, esta cuestión técnica podrá volverse proteccionista al elevar el nivel de contenido regional requerido para que el artículo reciba tratamiento preferencial. Este aspecto proteccionista encontró su forma más severa en el TLC en dos sectores: los automóviles y los bienes textiles” (Steven, p. 45).

En lo que se refiere a las reglas de origen para el sector de automóviles, se acordó que los productos automotrices provenientes de México podrán calificar para el trato preferencial del TLC si demuestran contener un valor agregado (contenido neto) de 62.5 por ciento para automóviles de pasajeros y camiones ligeros y de 60 por ciento para los demás vehículos y autopartes. Cabe mencionar que la elevada proporción de valor agregado nacional requerido beneficia específicamente a las corporaciones estadounidenses con plantas en México, ya que la infraestructura integral desarrollada en las últimas dos décadas les permite cumplir con la norma.

El propósito del alto contenido de valor regional es impedir que productores de automóviles de otras regiones del TLC se aprovechen de las cláusulas preferenciales del Tratado simplemente estableciendo plantas de ensamble en uno de los tres países –particularmente en México–, para luego gozar de la exención de impuestos de todo el mercado de América del Norte. Las reglas de origen hacen necesario efectuar gran parte de la producción de refacciones en los tres países para gozar de la exención de impuestos (Ibidem).

### **II.1.2 Adecuación al TLC**

En 1995 la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial emitió un decreto que reforma y adiciona el decreto para la Modernización de la Industria Automotriz publicado en 1989. Estas nuevas reformas incorporan

las disposiciones acordadas en el TLC, las cuales entraron en vigor desde el 1 de enero de 1994.

En esta nueva reforma al decreto se presentan las disposiciones contenidas en el texto del TLC, entre las que destacan las relativas al valor agregado nacional y la balanza comercial ampliada. Con respecto al valor agregado nacional que deben incorporar los fabricantes de vehículos, se señala que será de 34 por ciento hasta 1998, disminuyendo un punto porcentual cada año hasta alcanzar 29 por ciento en el año 2003. Asimismo, se integra a la industria maquiladora como industria proveedora nacional. Cabe mencionar que hasta 1993 el valor agregado nacional era de 36 por ciento. Por su parte, en la balanza comercial ampliada se permite un dólar de importación por cada \$0.772 dólares de exportación en 1995, reduciéndose gradualmente hasta llegar a \$0.55 dólares en el año 2003.

## **II.2 Impacto industrial**

Una de las variables que tuvo impacto importante en la industria automotriz en el marco del TLC es la inversión extranjera directa, ya que la inversión en activos fijos que realizó la industria terminal fue importante en los últimos años. Durante el período 1989–1996 la inversión acumulada ascendió a \$7,342 millones de dólares, registrando una tasa media de crecimiento anual de 17 por ciento. A partir de 1992, ante la perspectiva de un tratado de libre comercio en América del Norte, la industria automotriz terminal aumentó considerablemente sus inversiones: en 1992 la inversión

total ascendió a \$1,348 millones de dólares, lo que representó un incremento de 54 por ciento con respecto a 1991; si se compara con 1990, se registra un aumento de 335 por ciento. Con las perspectivas de la firma del TLC y su puesta en marcha, de 1992 a 1994 la inversión sumó \$3,928 millones de dólares, lo que representó 54 por ciento de la inversión acumulada de los últimos ocho años.

Las inversiones realizadas por las armadoras antes y después de la firma del TLC, reflejan la capacidad que tiene la industria automotriz para adaptarse a las condiciones que le vaya marcando la economía nacional. Así, con fuertes inversiones tuvo la infraestructura adecuada para empezar a exportar, permitiendo que para mediados de 1994 las exportaciones fueran el principal sustento de la industria automotriz.

## **II.2 .1 Consolidación industrial**

Nuevamente, fiel a la costumbre sexenal, en el primer año de gobierno de Ernesto Zedillo Ponce de León, la economía se encontraba en crisis. Desde diciembre de 1994 la moneda registró una devaluación y por consiguiente se desencadenaron desórdenes macroeconómicos. Ante esta situación, la industria automotriz terminal entró en una nueva etapa, caracterizada por una aguda depresión del mercado interno y la decisión de las plantas armadoras de realizar mayores esfuerzos por acceder a los mercados externos, con el fin de compensar la caída de las ventas internas.

IMPACTO DEL TLC EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Durante 1995 la economía sufrió la crisis más severa ocurrida desde la década de los años treinta. Ante esta situación el gobierno tuvo que implantar un ajuste doloroso pero inevitable, para que la actividad económica se recuperara en el plazo más corto posible (Banco de México, 1995, p. 1). Las políticas monetaria y fiscal adoptadas –restricción monetaria, alzas en impuestos y servicios públicos–, moderación de los ajustes salariales y el débil ritmo de la actividad económica, ocasionaron que el PIB se redujera 6.9 por ciento y la inflación se elevara a 51.97 por ciento.

Como consecuencia de lo anterior y debido al elevado volumen de inventarios prevaleciente desde el inicio del año, la producción automotriz para el mercado interno se contrajo en mayor medida, de modo que al cierre de 1995 la producción descendió 70.8 por ciento, hasta 152,500 unidades. Evidentemente, la caída del mercado interno se explica por la abrupta disminución de la actividad económica y la pérdida del poder adquisitivo por parte de los compradores potenciales.

	Miles de unidades					
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Mercado Interno</b>	152.5	240.4	353.6	448.8	416.4	456.5
<b>Mercado Externo</b>	778.6	970.8	984.4	978.7	1,077.2	1,432.9
<b>Producción total</b>	931.1	1,211.2	1,338.0	1,427.5	1,493.6	1,432.9

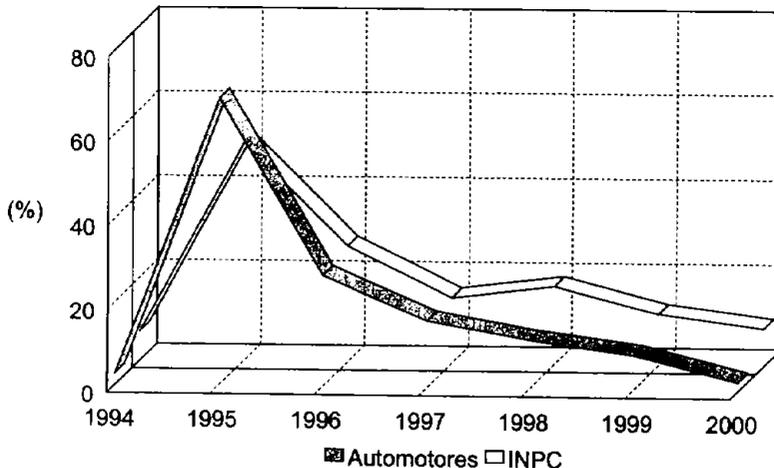
Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

Aunado a lo anterior, existen dos factores fundamentales para explicar dicha caída: el primero es la restricción crediticia y las elevadas tasas de

interés, que prácticamente eliminaron la posibilidad de comprar automotores mediante algún tipo de financiamiento. Conviene resaltar que precisamente la expansión del crédito para este tipo de bienes fue uno de los elementos esenciales en el explosivo crecimiento observado a partir de 1988.

El segundo elemento a considerar son los constantes incrementos en los precios de los vehículos, en virtud del encarecimiento de los componentes importados ocasionado por la devaluación. En 1995 el índice de precios de los vehículos creció 68.54 por ciento, 16.57 puntos porcentuales más que los precios promedio de todos los bienes. Esta situación contrasta con los registros de 1994, ya que los precios de los vehículos sólo aumentaron 2.81 por ciento, 4.24 puntos porcentuales menos que el índice general.

Gráfica 9  
Incremento del precio de vehículos automotores y el INPC



Fuente: Banco de México.

En contraste, la producción para el mercado externo se constituyó en una importante vía para aminorar los efectos de la crisis en el mercado mexicano, siguiendo la tendencia globalizadora iniciada años atrás. En 1995 la producción para la exportación ascendió a 778,678 unidades, 36.8 por ciento más que las exportaciones de 1994. En este año las exportaciones registraron una participación sin precedentes en la producción total, cubrieron 83.6 por ciento, mientras que la producción para el mercado interno el 16.4 por ciento restante. En 1994 la composición fue 52.2 por ciento para las exportaciones y 47.8 por ciento para el mercado interno.

En el primer año de gobierno de Ernesto Zedillo también se aplicó un decreto automotriz; pero a diferencia de los anteriores, la publicación de las modificaciones al decreto automotriz responde a la necesidad de incorporar al instrumento regulatorio fundamental de la industria las nuevas disposiciones resultantes del TLC. Las principales disposiciones que se integraron al decreto son las siguientes:

- Durante los primeros cinco años de vigencia del tratado se establece un requisito mínimo de 34 por ciento de incorporación de valor agregado nacional proveniente de proveedores de las empresas terminales. Este requisito se irá reduciendo un punto porcentual anual hasta llegar a 29 por ciento al final del período de transición previsto en el tratado (ver cuadro siguiente). Las empresas que en 1992 alcanzaron un porcentaje menor al indicado, podrán mantenerlo hasta que el porcentaje alcanzado iguale al negociado. Esta disposición estimula el desarrollo de proveedores de partes y componentes nacionales al garantizarles una participación en la demanda de las empresas terminales.

**Cuadro 4**

**Desgravación anual del valor agregado nacional proveniente de  
proveedores de empresas terminales**

34% del 1 enero de 1994 hasta el 31 de diciembre de 1998.  
33% del 1 de enero al 31 de diciembre de 1999.  
32 % del 1 de enero al 31 de diciembre de 2000.  
31% del 1 de enero al 31 de diciembre de 2001.  
30% del 1 de enero al 31 de diciembre de 2002.  
29% del 1 de enero al 31 de diciembre de 2003.

Fuente: Monografía 10 del TLC, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

- Los fabricantes de automóviles y camiones ligeros deben mantener una balanza comercial equilibrada. Si se alcanzan saldos positivos, los fabricantes pueden utilizar dichos saldos para importar vehículos, sujetos a un factor de compensación. Antes de la operación del tratado, las empresas terminales tenían que compensar en 200 por ciento sus montos totales de importaciones definitivas de vehículos terminados y en 100 por ciento las de autopartes. A partir de 1994, los ensambladores de vehículos deberán cumplir con un requisito igual, pero en un porcentaje menor y decreciente para los siguientes años. En ese año será de 80 por ciento, posteriormente disminuirá gradualmente cada año hasta llegar a 55 por ciento al final de 10 años.
- La empresa de la industria terminal podrá sumar a su balanza comercial ampliada hasta un 20 por ciento del valor necesario para compensar importaciones de autopartes destinadas al mercado nacional, con la diferencia entre las exportaciones de productos automotores realizados y el valor del contenido importado por dichas exportaciones.

- Previa autorización de la Secretaría, la empresa de la industria terminal podrá contabilizar en su balanza comercial ampliada hasta un 30 por ciento del valor de sus inversiones realizadas en activos fijos de origen mexicano.

En términos generales, el nuevo decreto que reforma y adiciona el fomento y la modernización de la industria automotriz, contempla tanto las disposiciones del decreto anterior como las del TLC. Así, las diversas disposiciones pretenden insertar a la industria automotriz en los mercados mundiales mediante una apertura gradual y a la producción nacional que mantenga una integración nacional mínima que le permita competir en condiciones de calidad y a precios competitivos a nivel internacional.

El balance de la industria automotriz para 1996 es acorde al desempeño de la economía en su conjunto. Aunque existen avances importantes, tanto en la economía nacional como en la industria automotriz, los logros no fueron suficientes para impulsar el mercado interno más allá de la mitad de los niveles alcanzados en 1994.

Durante 1996 la actividad económica entró en una fase de franca recuperación, luego de una fuerte contracción registrada en 1995. El PIB creció 5.1 por ciento en 1996, el cual contrasta con la caída de 6.2 por ciento que sufrió la economía un año antes. "La recuperación del producto se sustentó en el dinamismo de las exportaciones y en la reactivación tanto de la inversión como del consumo." (Banco de México, 1996, p. 7).

Por su parte, la inflación se redujo considerablemente, al pasar de 51.97 por ciento en 1995, a 27.7 por ciento en 1996. Con estos niveles de inflación

y una estabilidad en los mercados financiero y cambiario, las tasas de interés también se redujeron. “A mediados de abril de 1995 la tasa de interés interbancaria a 28 días alcanzaba un nivel de 110 por ciento, un año después había declinado a 46 por ciento y al cierre de 1996 descendió a 27.6 por ciento” (Banco de México, 1996, p. 2).

En el caso de la industria automotriz, los niveles alcanzados en 1996 superaron considerablemente los de 1995. En la producción para la exportación se lograron niveles sin precedentes y en el mercado interno una recuperación importante. No obstante, aún lejos de los niveles alcanzados en 1994.

Gracias a un conjunto de acciones adoptadas por las empresas automotrices –como atractivos planes de financiamiento y una mayor gama de modelos– y por las autoridades en materia fiscal<sup>2</sup>, fue posible que al cierre de 1996 la producción total para el mercado interno creciera 57.7 por ciento, hasta 240,423 unidades. No obstante, esta producción sólo representó 46 por ciento de los niveles de 1994 y 36 por ciento de la producción de 1992, año en que se registró el máximo nivel.

La producción para la exportación continuó registrando cifras récord. Creció 24.7 por ciento para ubicarse en 970,874 unidades. De ese total, la exportación de camiones ligeros ascendió a 336,843 unidades, 85.1 por ciento más que el mismo lapso de 1995. Con este resultado se obtienen dos años con crecimientos extraordinarios debido a la desgravación negociada en el TLC,

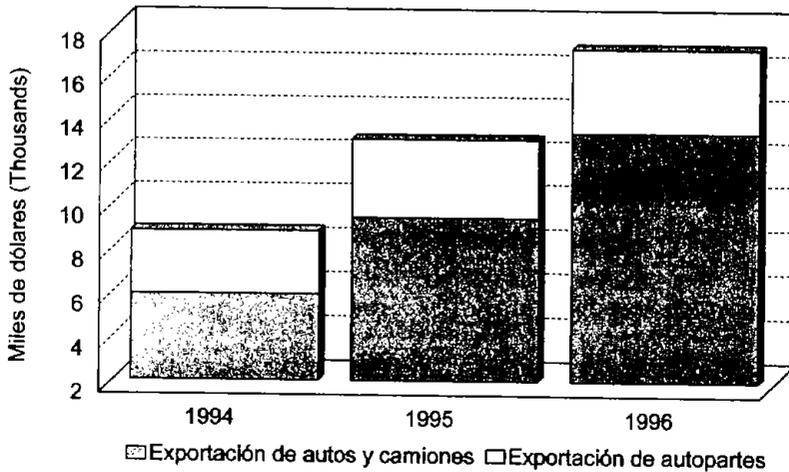
<sup>2</sup> Una de las medidas fiscales que fomentó la adquisición de vehículos fue el anuncio de volverse a cobrar el Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN). A fines de octubre de 1996, con la firma de Acuerdo de Crecimiento Económico (ACE), se acordó que en 1997 terminaría la exención del ISAN. Aunque ya se esperaba que en noviembre de ese año reportaran un crecimiento anual de 50 por ciento, al darse a conocer la aplicación del ISAN las facturaciones aumentaron hasta 80 por ciento. Las ventas internas del último bimestre representaron 28 por ciento del total de las ventas anuales.

IMPACTO DEL TLC EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

ya que en el tercer año del tratado el arancel de importación de los camiones nacionales hacia el mercado estadounidense era de 4 por ciento. Para 1998 se libera el mercado en América del Norte para este tipo de automóviles.

En términos de valor, por tercer año consecutivo las exportaciones se mantuvieron como la actividad líder. Las exportaciones de la industria automotriz sumaron \$17,153 millones de dólares, 32.1 por ciento más que el mismo lapso de 1995. De este total, el 71.6 por ciento fueron generadas por las exportaciones de autos y el 28.4 por ciento restante por autopartes.

Gráfica 10  
Tendencia del valor de las exportaciones  
de la industria automotriz



Fuente: Banco de México.

Además de la estrategia globalizadora de las armadoras, el mayor nivel de exportaciones se debe a que firmas como Chrysler, Volkswagen y General Motors promovieron exportaciones de piezas automotrices mediante sus filiales, ya que el monto de las facturaciones se trasladó a la balanza

comercial de la armadora (El Financiero, 27 de abril de 1997, p. 6). Este movimiento les permite contar con un mayor nivel en el superávit comercial, el cual, según el decreto automotriz, tendrán un mayor margen de importación, ya sea para importar autos o partes automotrices.

El panorama general de 1997 se caracterizó por una mejoría de la actividad económica —el PIB creció 7 por ciento—, la cual tuvo su origen en la expansión de la demanda interna y en el continuo dinamismo de las exportaciones. “En general, la producción se vio estimulada por una mejoría de las expectativas sobre el rumbo de la economía y por el fortalecimiento del clima de confianza. Estos dos factores, junto con tasas de interés reales y nominales decrecientes —reflejo a su vez de una disminución a lo largo del año de las expectativas de inflación—, indujeron un repunte sin precedente en la inversión privada.” (Banco de México, 1997, p. 16–17).

No obstante, nuevamente la economía empezaba a mostrar síntomas de debilitamiento. Ahora fue por factores externos, pues a finales de octubre la crisis asiática empezaba a manifestarse en la economía nacional, principalmente en un alto nerviosismo en el sistema financiero. “El 27 de octubre el índice de precios y cotizaciones de la Bolsa Mexicana de Valores se contrajo 13.3 por ciento y la moneda nacional se depreció 7.2 por ciento. La tasa de interés de Cetes a 28 días, que en la subasta del 21 de octubre se había reducido a 17.3 por ciento, una semana después aumentó a 20.9 por ciento.” (Banco de México, 1997, p. 105). Para finales de 1997 el gobierno logró sortear los efectos desestabilizadores de la crisis asiática, sin embargo la economía empezaba a mostrar debilidades. Iniciaba una nueva debacle económica, originada por el precio de la globalización.

Por segundo año consecutivo, después de la crisis de 1995, la producción total de automóviles superó el millón de unidades. En 1997 se produjeron 1,338,002 unidades, 10.5 por ciento más que el mismo lapso de 1996. La producción del mercado interno fue el sustento –creció 47 por ciento con respecto a la producción de 1996–, ya que las exportaciones empezaron a desacelerarse. Así, la producción para el mercado de exportación sólo creció 1.4 por ciento, para ubicarse en 984,430 unidades. “Dicho resultado se explica porque las fábricas productoras de automóviles operaron a niveles muy cercanos a plena capacidad y porque se incrementó en forma importante la demanda interna de vehículos, esto último en respuesta al mayor ingreso disponible y a la mayor adquisición de bienes durables en el año, compensando el rezago atribuible a la crisis de 1994 (Banco de México, 1997, p. 47).

Durante los primeros meses de 1998 la crisis asiática –que en los últimos meses de 1997 generó el llamado *Efecto Dragón* en los mercados internacionales– alcanzó dimensiones que pocos imaginaron y terminó por atemperar el exagerado optimismo de analistas económicos, empresarios y consumidores. La agudización de la volatilidad financiera internacional y el descenso en los precios internacionales del petróleo, hicieron que analistas y el gobierno modificaran negativamente sus expectativas acerca de las principales variables económicas y financieras de México.

Para 1998 el gobierno pretendía aumentar la actividad económica. Entre los objetivos más importantes contemplados en los Criterios Generales de Política Económica se encontraban: lograr un crecimiento de PIB de 5.2 por ciento; contener la inflación en 12 por ciento para el cierre del año;

aumentar en 5.3 por ciento el gasto programable del sector público, y mantener el tipo de cambio promedio en \$8.74 pesos por dólar. Todo ello suponía un precio estimado para el petróleo de exportación de \$15.5 dólares el barril.

Conforme transcurrían los meses, se hizo evidente que los pronósticos no se cumplirían. Una persistente debilidad de las cotizaciones internacionales del petróleo obligó a reducir el precio estimado a \$13.5 dólares por barril y finalmente a \$11.5 dólares por barril, al final del año se cotizo en \$10.2 pesos por barril en promedio.

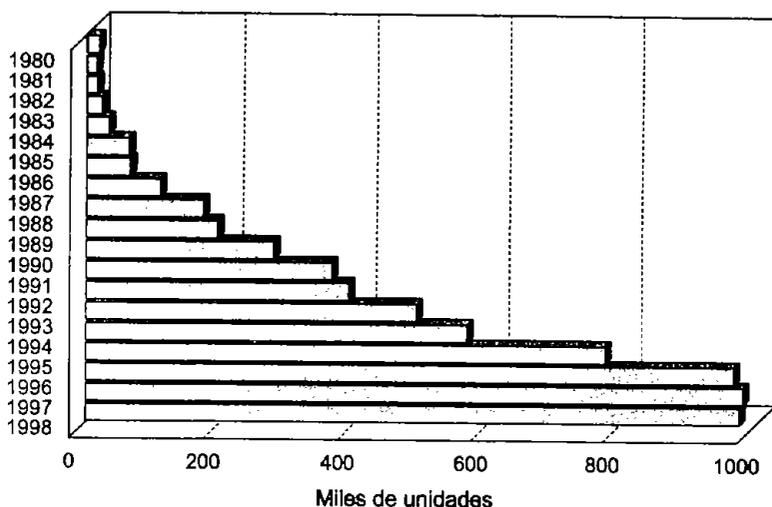
Así las cosas, lejos quedó el horizonte de crecimiento y estabilidad económica. El gobierno de Ernesto Zedillo se enfrentó a un nuevo reto: inestabilidad financiera persistente y la contracción de un mercado interno.

En cuanto a la actividad de la industria automotriz, al parecer se desligó del entorno desfavorable que existía. La producción para el mercado interno creció 27 por ciento, hasta 448,832 unidades. Ese resultado se debió al dinamismo que tuvo la actividad económica en los primeros meses del año. Además, para superar las deficiencias del sistema bancario, la mayoría de las concesionarias pusieron en marcha atractivos planes de financiamiento e incentivos para el pago en efectivo. Es importante comentar que en el comportamiento de las ventas también se debe considerar que los sectores que adquieren autos corresponden a los estratos de ingresos medios y altos, aquéllos que no resienten de inmediato las medidas de ajuste económico que comenzaron a principios de año.

IMPACTO DEL TLC EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

En el caso de las exportaciones, éstas cerraron el año con una facturación de 978,758 unidades, lo que significó un descenso de menos de un punto porcentual con respecto a 1997. Esta caída se presenta después de 16 años consecutivos de aumentos constantes en las exportaciones<sup>3</sup>.

Gráfica 11  
Tendencia de la producción de exportación de automóviles



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

A pesar de que la exportación de camiones ligeros registró una disminución anual de 2.6 por ciento, al sumar 381,181 unidades, si se compara con las cifras de 1993 contrasta considerablemente con las 47,607 unidades exportadas en ese año. Esta situación se debe a que realmente el TLC fomentó una mayor exportación de autos ligeros, pues como se comentó al inicio del capítulo, Estados Unidos (principal mercado de este tipo de unidades) de manera inmediata redujo sus aranceles a 10 por ciento y a partir

<sup>3</sup> El descenso más reciente fue en 1981, con un registro de 21 por ciento.

de 1994 disminuiría dos puntos porcentuales hasta quedar en cero aranceles en 1998. Así, a partir de este año quedó libre el intercambio comercial dentro de la región del TLC.

Después de la desaceleración de finales de 1998, ocasionada por impactos externos, la economía repuntó y por consiguiente mejoró su desempeño a lo largo de 1999: la inflación estuvo por debajo de la estimación oficial (fue de 12.32 por ciento contra una meta oficial de 13 por ciento); y el PIB creció 3.7 por ciento, 0.7 puntos porcentuales por arriba de la estimación oficial. Con este cierre anual “la economía mexicana acumuló 16 trimestres consecutivos de aumento interrumpido” (Banco de México, 1999, p. 11).

Nuevamente, las armadoras presentan cifras favorables, la producción total creció 4.6 por ciento y por primera vez en sus historia la exportación de autos y camiones ligeros superó la producción de un millón de unidades (1,077,217). Asimismo, en términos de valor esta rama contribuye con una tercera parte del total de divisas generadas por la actividad económica del país.

El último año del presidente Ernesto Zedillo fue sustancialmente mejor que el previo, “...en el 2000 el desempeño de la economía mexicana superó las expectativas prevalecientes a principios del año. Ello se sustentó en la solidez de los fundamentos económicos internos y en la importante expansión de la economía de Estados Unidos.” (Banco de México, 2000, p 8). Otra vez, las expectativas de las principales variables económicas fueron superadas. Es el caso del PIB, que con un crecimiento de 6.9 por ciento superó en 2.4 puntos porcentuales al pronosticado, y también fue el más alto de las dos

últimas décadas; en la misma situación está la inflación, se estimaba 10 por ciento y el registro final fue de 8.96 por ciento.

La producción de autos y camiones ligeros estuvo acorde al desempeño de la economía, las exportaciones mantuvieron por segundo año consecutivo el ritmo y la producción para el mercado interno mejoró después del tropezón de 1999.

Con las cifras del 2000 se puede concluir que las exportaciones lograron consolidarse para ser el principal soporte de la producción. Esta situación estuvo acorde a la política aplicada por el presidente Ernesto Zedillo, ya que al tomar posesión y ante una caída sin precedentes de la demanda interna en el marco del TLC, fomentó el sector exportador.

No se equivocó, ya que en los últimos años el crecimiento económico estuvo sustentado por las exportaciones de bienes y servicios, lo que se explica por tres factores (Banco de México, 2000, p. 14):

- Cambio estructural en la economía mexicana, incentivando un intenso proceso de inversión en el sector exportador, lo que elevó la productividad y la competitividad de las empresas correspondientes.
- Integración creciente de la economía nacional con la de Estados Unidos.
- Expansión de la economía estadounidense en los años recientes.

En el balance sexenal las exportaciones sumaran 6,222,955 unidades, 171 por ciento más que el sexenio anterior. En cambio, la producción para el

mercado interno descendió 37 por ciento, para sumar 2,068,264 unidades. Por tipo de mercado, de la producción total se destinó 25 por ciento al mercado interno y 75 por ciento al mercado de exportación, esta situación contrasta con el sexenio anterior, que fue de 59 y 41 por ciento, respectivamente.

**Cuadro 5**  
**Producción de la Industria automotriz por tipo**  
**de mercado y período sexenal**  
**(%)**

	Sexenios			
	1977-1982	1983-1988	1989-1994	1995-2000
<b>Mercado Interno</b>	96	80	59	25
<b>Mercado Externo</b>	4	20	41	75
<b>Producción total</b>	100	100	100	100

Fuente: elaboración propia con datos de la AMIA.

## II.2 .2 Apertura externa exitosa

El 2001 no se escapó a la maldición sexenal, ya que “Vicente Fox asumió la presidencia justo cuando México empezó la recesión más prolongada desde los años 30 del siglo pasado. Se podría argumentar que la recesión de Fox fue diferente. Se dio en un contexto de estabilidad macroeconómica y fue resultado de factores externos, a diferencia de todas las anteriores, originadas por errores internos” (Heat, Periódico Reforma del 25 de noviembre de 2004).

Efectivamente, el desempeño de la economía mexicana del primer año de Vicente Fox estuvo influenciado por un entorno internacional adverso; principalmente por la desaceleración de la economía de Estados Unidos. Esta

situación ocasionó que la expansión económica experimentada en México durante los últimos cinco años se detuviera. “Así, en 2001 el PIB real registró una caída de 0.3 por ciento. Sin embargo, a diferencia de lo ocurrido en episodios previos en que el PIB mostró una variación negativa a precios constantes, en 2001 prevaleció un entorno financiero estable y la inflación disminuyó” (Banco de México, 2001, p. 115).

En términos generales, el Banco de México consideró, en su informe anual, que por primera vez en los últimos 25 años como un ciclo económico normal, en donde la desaceleración de la economía estuvo acompañada de un comportamiento estable de las principales variables financieras del país. Así, mientras que la economía en su conjunto retrocedía menos de un punto porcentual, por tercer año consecutivo se consiguió el objetivo de inflación trazado: después de registrarse una inflación anual de 8.96 por ciento en el 2000, se redujo a 4.4 por ciento al cierre de 2001. Estos niveles de precios permitieron que las tasas de interés nominal y real descendieran a niveles que no se registraban durante mucho tiempo (los Certificados de la Tesorería se ubicaron en promedio en 11.31 por ciento), con una estabilidad aceptable del tipo de cambio, el cual se ubicó en \$9.1423 pesos por dólar al final del periodo.

El comportamiento que registró la industria automotriz durante el primer año de Vicente Fox, fue reflejo de lo que sucedió en la economía nacional. La producción total de las armadoras instaladas en el territorio nacional descendió 3.8 por ciento con respecto a los niveles alcanzados durante el 2000, al ubicarse en 1'817,867 unidades. Este resultado fue por una menor producción de exportación, ocasionada por la caída en la demanda del

mercado estadounidense. En contraste, la producción interna de autos mantuvo un crecimiento de 1.4 por ciento, motivado, principalmente, por un entorno financiero estable, lo que permitió que las armadoras mantuvieran sus atractivos planes de financiamiento.

Se puede decir que el primer año sexenal marcó nuevas tendencias en la industria automotriz: la producción interna de camiones ligeros interrumpió una tendencia creciente de seis años consecutivos; la exportación de autos, después de tres años, decreció, y por primera vez las ventas internas de autos y camiones importados representaron más de la mitad de la demanda del consumidor (51.5 por ciento del total de las ventas al menudeo). A pesar de estas condiciones adversas, por primera vez el gobierno entrante no aplicó un decreto para fomentar a la industria automotriz; sin embargo, en este año se empezó a manejar el desarrollo y aplicación de un programa de apoyo a la competitividad automotriz, sobre todo porque en el 2004 el Decreto que está vigente desaparecerá.

	<b>Miles de unidades</b>		
	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
<b>Mercado Interno</b>	435.4	454.9	370.4
<b>Mercado Externo</b>	1382.5	1,319.4	1,170.2
<b>Producción total</b>	1,817.9	1,774.3	1,540.6

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

Para el 2002, la situación económica no registró mejora importante, básicamente por la contracción de la producción industrial en Estados Unidos. Esta situación influyó para que la producción nacional tuviera un aumento modesto, especialmente en aquellos sectores más vinculados al sector

exportador. Así, el incremento anual del PIB fue en 2002 de sólo 0.9 por ciento (Banco de México 2002, p. 107).

Con relación a la industria automotriz, su producción sumó 1'774,370 unidades, lo que representó una disminución de 2.4 por ciento. Este descenso fue por la caída de 5 por ciento que se presentó en la producción para la exportación, sobretodo por un menor consumo del mercado estadounidense, que acapara el 80 por ciento de las exportaciones de automóviles nacionales (AMIA, diciembre 2002). En términos de valor, las facturaciones externas tuvieron un ligero descenso de 2 por ciento, al ubicarse en \$27,097 millones de dólares. Este nivel le alcanzó para mantenerse como la principal generadora de divisas, ya que cubrió 33 por ciento del valor total de las exportaciones nacionales, cifra equivalente en casi el doble de las exportaciones petroleras, actividad que se ubicó en el segundo lugar.

En contraste, la estabilidad financiera registrada en el segundo año de gobierno del presidente Fox, permitió que las armadoras automotrices mantuvieran sus atractivos planes de financiamiento y con ello superar en 5 por ciento la producción destinada al mercado interno del 2001.

Para el 2003, se mantuvieron las mismas características registradas un año antes: recuperación lenta de la economía por la contracción de la demanda de Estados Unidos y la continuación de la estabilidad financiera.

En el caso de la industria automotriz, además de una menor facturación externa, se suma el descenso de la producción destinada al mercado interno por la incertidumbre que ocasionó la importación de autos libre de aranceles

para el 2004, en el marco del TLC. La combinación de estos factores ocasionó que la producción total de las armadoras cayera 13 por ciento, para ubicarse en 1'540,565 unidades. Con este resultado, los tres años de gobierno de Vicente Fox se registró una tendencia decreciente en la producción de automóviles.

La producción para la exportación se ubicó en 1'170,203 unidades, 11 por ciento menos con respecto a los niveles obtenidos en el 2002. Al igual que la economía en su conjunto, las exportaciones automotrices se enfrentaron a un entorno internacional particularmente complejo: pérdida de confianza de los consumidores e inversionistas internacionales por la incertidumbre política derivada de la guerra de Irak (Banco de México 2003, p.11).

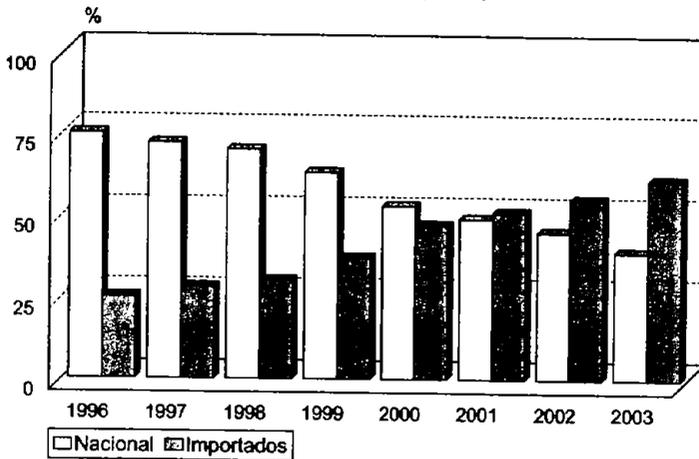
En el caso de la producción para el mercado interno, ésta retrocedió 19 por ciento, para ubicarse en 370,362 unidades. Este resultado estuvo influenciado porque los consumidores potenciales pospusieron sus compras para el 2004, debido a: las falsas expectativas que se generaron por la incertidumbre provocada por la posibilidad de adquirir un automóvil más barato en Estados Unidos como consecuencia de la apertura automotriz de automóviles nuevos en el marco del TLC; inestabilidad cambiaria por conflictos internacionales, y la posibilidad de una reducción en el IVA (AMIA, diciembre de 2003).

Además de estos factores, se debe sumar la preferencia creciente de los consumidores por la adquisición de autos y camiones ligeros de importación y la accesibilidad de poder adquirirlos de una amplia gama de modelos. Esta

IMPACTO DEL TLC EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

situación permitió que la venta de autos y camiones importados lograra niveles sin precedentes, ya que de las facturaciones totales de automóviles los de manufactura extranjera cubrieron 61 por ciento del total.

Gráfica 12  
Venta de automóviles al público por tipo de fabricación



Fuente: Elaboración propia con datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

Analizando los primeros tres años de gobierno del presidente Vicente Fox, se puede concluir que a pesar de que la producción total registra un descenso anual constante, presenta los niveles suficientes para obtener una producción sin precedentes para los primeros tres años de los últimos cinco sexenios.

Las perspectivas de la industria automotriz son favorables para los próximos tres años, sobretodo porque los últimos trienios de cada sexenio se presentan las condiciones económicas necesarias para que la producción automotriz aumente, en promedio los segundos periodos sexenales

IMPACTO DEL TLC EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

representan 56 por ciento de la producción total del sexenio. Además, si se considera que la producción acumulado del 2001 al 2003 representó el 62 por ciento de todo el sexenio anterior, con sólo mantener los mismos niveles en los próximos tres años el balance sexenal de Fox estaría superando en 24 por ciento la producción acumulada durante el mandato de Ernesto Zedillo.

**Cuadro 7**  
**Producción de la Industria automotriz**  
**por tipo de mercado y periodo sexenal**

	Miles de unidades				
	1977- 1982	1983- 1988	1989- 1994	1995- 2000	2001-2006*
<b>Mercado Interno</b>	2,634.1	1,820.1	3,298.1	2,068.3	2,521.5
<b>Mercado Externo</b>	110.5	467.8	2,292.8	6,222.9	7,744.1
<b>Producción total</b>	2,744.6	2,287.9	5,590.9	8,291.2	10,265.6

\*: de 2001 a 2003 cifras reales y de 2004 a 2006 cifras estimadas.

Fuente: elaboración propia con datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

### **II.3 Rentabilidad laboral**

Una de las variables que es importante analizarla por separado son los trabajadores de las armadoras instaladas en el territorio nacional, ya que es un factor importante para el desarrollo del sector automotor.

Debido a que existe la problemática de contar con información homogénea<sup>4</sup>, se determinó analizar el periodo de 1989 al 2002 del personal empleado por la industria automotriz que registra el INEGI, por contar con cifras actuales y homogéneas.

Durante el sexenio de Carlos Salinas, el personal ocupado por la industria automotriz se ubicó en promedio anual en 177 mil trabajadores, encontrando sus puntos más altos en 1991 y 1992, años en que la producción automotriz también alcanzó niveles sin precedentes. Para 1994, último año sexenal, el personal ocupado se redujo porque la industria automotriz empezaba a cambiar su estructura de producción: por primera vez la producción para la exportación cubría más de la mitad del total.

Para el mandato de Ernesto Zedillo, en promedio las armadoras emplearon 420 mil trabajadores, lo que representó un crecimiento de 137 por ciento con respecto al sexenio precedente. De hecho, durante los seis años aumentaron los trabajadores de manera constante, registrando una tasa media de crecimiento de 9.5 por ciento. Este dinamismo del empleo automotor estuvo acompañado por una producción sin precedentes en la exportación de autos y camiones.

---

<sup>4</sup> Las cifras de la Secretaría de Economía y el INEGI no coinciden, mientras que la AMIA no tiene bases de datos de los trabajadores.

Para los dos primeros años de Vicente Fox, de 2001 y 2002, se detiene el dinamismo laboral, ya que con una plantilla de 476 mil trabajadores en promedio, representó 6.9 por ciento menos que los niveles registrados en el 2000. Durante este periodo, la industria automotriz estuvo envuelta por una caída en la producción, tanto interna como externa.

Ahora, con la finalidad de analizar la importancia que tiene el sector laboral en las armadoras instaladas en el país, se desarrolló un índice de productividad de la industria automotriz<sup>5</sup>, que en los dos últimos sexenios ha registrado un mayor crecimiento si se toma como base de comparación la industria de la manufactura y el sector industrial.

Así, desarrollando un índice de cada uno de los crecimientos anuales de la productividad de los tres grupos industriales, se puede apreciar que durante el sexenio de Carlos Salinas el índice de productividad de la industria automotriz acumuló un crecimiento de 54 por ciento, el cual es el doble del crecimiento registrado por el sector industrial y 17 puntos porcentuales más que el sector manufacturero. Este comportamiento fue posible porque las armadoras no sólo aumentaron de manera considerable su producción, sino que también su plantilla de personal.

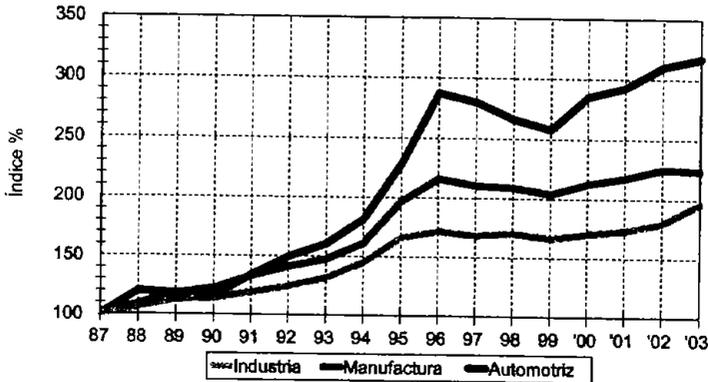
---

<sup>5</sup> La información que se utilizó es la producción a precios constantes y número de obreros de la industria, manufactura y automotriz, de la Encuesta Industrial Mensual del INEGI.

IMPACTO DEL TLC EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Gráfica 13

Índice de productividad del total de la industria,  
la manufactura y la automotriz  
(Base 1987 = 100)



Fuente: cálculos propios con base en información de la Encuesta Industrial Mensual del INEGI.

A pesar de que en el último sexenio del siglo XX, gobernado por Ernesto Zedillo, la productividad para los tres grupos industriales se redujo considerablemente, nuevamente la industria automotriz acumuló un mayor crecimiento de 25 por ciento en el índice de productividad, que representa 22 puntos más que el sector industrial y 17 puntos sobre el registro de la industria manufacturera.

Para los tres primeros años del mandato de Vicente Fox, que va de 2001 a 2003, la productividad de la industria automotriz registró un menor dinamismo en relación a la productividad de la industria manufacturera, debido a la menor producción automotriz tanto para el mercado interno como para el externo. No obstante, como se puede apreciar en la gráfica 13, la productividad ganada en los dos sexenios anteriores le permite mantenerse en la punta: 42 por ciento por arriba del índice de la industria manufacturera y 61 por ciento más que el índice del sector industrial.

### III. Conclusiones

- Como se puede apreciar con el desarrollo del trabajo, se logró el objetivo general en el sentido de que las armadoras instaladas en el territorio nacional le bastaron 26 años para posesionarse como una industria líder, que supo aprovechar los diversos decretos que implementó el gobernante en turno para desarrollar una capacidad productiva acorde a las exigencias del sistema capitalista.
- Durante los últimos cinco sexenios, incluyendo los primeros tres años de Fox, la industria automotriz presentó una tendencia positiva en dos indicadores básicos: duplicar su presencia dentro del PIB, al pasar de una participación de 1.4 por ciento con respecto al PIB nacional en 1982, a 3.1 por ciento en el 2003, y ser la principal industria generadora de divisas, de contribuir con el 3 por ciento del valor de las exportaciones totales en 1982, pasó a cubrir casi una tercera parte (30 por ciento) del valor total de las exportaciones en el 2003.
- Se puede concluir que la industria automotriz ha sorteado con creces los vaivenes económicos que se han presentado en cada mandato presidencial por dos principales razones: la primera es que es un sector que ha contado con el apoyo gubernamental en turno, pues se caracteriza por ser una de las actividades que más regulaciones se le han aplicado para fomentar su desarrollo, y la inversión extranjera es el segundo punto relevante, ya que a través de la apertura de la economía nacional la inversión en infraestructura vía intrafirma la colocó con la capacidad productiva suficiente para adaptarse a las condiciones que le marcaron los diferentes momentos económicos.

CONCLUSIONES

- Desde el periodo sexenal que va de 1977 a 1982, la industria automotriz empezó a demostrar su alta capacidad productiva para responder a las exigencias del mercado nacional: en primera instancia, las armadoras supieron aprovechar en los primeros cinco años de este sexenio el auge sin precedente en la demanda interna, logrando una producción en su punto más alto. En segunda instancia, al amparo del decreto automotor implantado en 1977, las armadoras instaladas en México empezaron a tener un cambio estructural al interior de la industria automotriz, ya que a las empresas tradicionales centradas en el mercado interno se agregaron nuevas plantas de motores y montaje para la producción de exportación, separándose tanto físicamente como en su organización la producción interna y la de exportación. Este cambio les permitió hacer frente a la crisis de 1982, ya que a diferencia de lo que sucedió con la economía nacional, en donde la infraestructura industrial nacional creada con el *boom* petrolero demostró sus deficiencias al estallar la crisis, la nueva infraestructura de la industria automotriz que se instaló en el período de 1977-1982 vino a fortalecer a las armadoras, porque a partir de entonces las exportaciones empezaron a jugar un papel relevante para compensar los vaivenes del mercado interno.
- Con el desarrollo del primer capítulo, también se pudo constatar que en el lapso de 1983 a 1988 la industria automotriz demostró su dinamismo en inversiones y exportaciones, ya que las empresas continuaron con sus planes de ampliación y adaptación de su capacidad a la exportación, gracias a que el decreto automotriz perseguía los mismos objetivos que el marco regulatorio precedente, que era el de apoyar a las armadoras para que incursionen en los mercados internacionales.

- Con fomento gubernamental y mayores inversiones, durante el sexenio de Miguel de la Madrid las exportaciones acumuladas cubrieron 20 por ciento de la producción total, cifra que contrasta con el 4 por ciento alcanzado en el período 1977-1982.
- Se pudo constatar que en el período presidencial de Carlos Salinas de Gortari, de 1989 a 1994, al amparo del Decreto para el Fomento y la Modernización de la Industria automotriz, las armadoras registraron cifras sin precedentes en los dos tipos de producción:
  - A. Con respecto al mercado interno, se consolidó la industria armadora de autos al permitir a las empresas de este sector la libre producción de líneas y modelos, complementando la oferta nacional mediante la importación de vehículos bajo ciertos requisitos. Así, a diferencia de 1988, cuando se vendían en el mercado nacional 38 diferentes modelos de autos, a finales de 1994 se facturaban 52, de los cuales 31 eran de producción nacional y 21 modelos importados.
  - B. En el caso de las exportaciones, las empresas continuaron invirtiendo para optimizar escalas de producción, la adopción de tecnologías adecuadas y, por consecuencia, una mayor competitividad que permitió aumentar considerablemente la producción para el mercado externo. En términos acumulados, las exportaciones sumaron 2.29 millones de vehículos exportados durante el sexenio salinista. Esta cifra contrasta con las 369,707 unidades exportadas durante el sexenio anterior.
- Se puede afirmar que en el sexenio salinista uno de los indicadores más claros del cambio y de la competitividad ganada por la industria

automotriz nacional fue el comportamiento de la producción para la exportación, el cual fue resultado de cambios importantes de la regulación de la rama y por la instrumentación de estrategias globalizadoras por parte de las plantas terminales en el marco de la integración de la economía mexicana a los mercados internacionales.

- En el periodo de Carlos Salinas se pudo constatar una capacidad productiva constante, que supo adaptarse a las condiciones que le marcó el mercado. Así, ante un mercado interno deprimido a finales del sexenio, inició la consolidación de la producción para la exportación, pues por primera vez cubrió más del 50 por ciento de la producción total.
- Como se pudo corroborar en el segundo capítulo, para el periodo presidencial de Ernesto Zedillo, nuevamente la industria automotriz demostró su alta capacidad para adecuarse a las nuevas condiciones que le marcó la demanda, ya que fue el período donde se consolidó la instrumentación de estrategias globalizadoras por parte de las plantas terminales en el marco de la integración de la economía mexicana a los mercados internacionales, sobre todo por las positivas expectativas generadas por la firma del TLC. Así, mientras que de la producción total se destinó 25 por ciento al mercado interno, para el mercado de exportación fue de 75 por ciento; esta situación contrasta con el sexenio precedente, que fue de 59 y 41 por ciento, respectivamente.
- A pesar de que en los primeros tres años del sexenio de Vicente Fox tanto la economía nacional como la industria automotriz se encontraban en problemas por el entorno internacional adverso, principalmente por la guerra de Irak, una vez más las armadoras demostraron su alta capacidad

**CONCLUSIONES**

para adaptarse a las condiciones que le indicó el mercado, ya que no sólo su principal producción fue la de exportación, sino también empezaron a tener importaciones de autos sin precedentes, debido a que atendieron la demanda interna de autos con dos terceras partes con autos de manufactura exterior.

- A manera de conclusión general, se puede decir que para el 2003 las armadoras instaladas en el territorio nacional se encuentran preparadas para la apertura y desregulación pactada para este sector en diversos compromisos internacionales contraídos por México, porque supieron capitalizar, a través de los sexenios, las políticas públicas aplicadas para favorecerlas.

## BIBLIOGRAFÍA

- Asociación Mexicana de la Industrial Automotriz (AMIA), *Boletines anuales* de 1982 a 2000.
- Bancomext-Secofi, *Industria de Autopartes*, estudio elaborado por Booz-Allen & Hamilton e INFOTEC, México, 1987.
- Banco de México, *Informe Anual*, varios años de 1994-2000.
- Carrillo V., Jorge (compilador), *La Nueva Era de la Industria Automotriz en México*, El Colegio de la Frontera Norte, México, 1990.
- Centro de Investigación Para el Desarrollo (CIDAC), *Integración Industrial México-Estados Unidos, Alternativas para el Futuro, el Reto del Libre Comercio*, Diana, México, 1992.
- El Financiero*, periódico, diciembre 1987 y 27 abril 1997.
- Expansión, Grupo Editorial, *Análisis, La Economía Mexicana*, México, varios años de 1977-1984.
- INEGI, *Estadísticas Históricas de México*, Tomo I, México, 1994.
- Juárez, Humberto, *Trabajadores-En línea* (publicación electrónica: [www.uom.edu.mx](http://www.uom.edu.mx)), marzo-abril 2001.
- Micheli, Jordy, *Globalización y Producción de Automóviles en México*, UNAM, Facultad de Economía, México, 1994.
- Rivera Ríos, Miguel Ángel, *Crisis y Reorganización del Capitalismo Mexicano, 1960/1985*, Ediciones Era, México, 1987.

SECOFI, *Boletín de prensa*, 24 de abril de 1997.

SECOFI, *Monografía 10 del TLC*, 1994.

Steven Globerman y Michael Walter, *El TLC, un enfoque trinacional*, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.

Zapata, Francisco, *et all, La reestructuración industrial en México. Caso de la industria de autopartes*, Cuadernos del CES - El Colegio de México, México, 1994.