

Capítulo Primero.

1. - La Industria Automotriz Mexicana.

Durante las dos últimas décadas, la industria automotriz ha sido una de las actividades económicas que ha registrado mayor crecimiento en México, a la vez que ha constituido uno de los sectores de punta en donde ha puesto a prueba la política de fomento industrial. La influencia de la industria automotriz en la actividad económica de México está comprobada por su importancia en la modernización del aparato industrial del país; así como en su impacto del comercio exterior en el crecimiento y en el resto de la economía, mediante la generación de demandas a la industria de autopartes y conexas y los bienes de capital.

Entre otros productos y actividades que la industria automotriz demanda a través de su consumo, puede mencionar el acero, hule, petróleo, vidrio, hierro, aluminio, plomo, cobre, plástico, textiles, etc. Además su influencia también se ha reflejado en la construcción de carreteras, creación de servicios de mantenimiento y reparación de vehículos entre otros. Debido a su capacidad para generar empleos y a su uso intensivo de capital, dicha actividad ha recibido especial atención por parte del Gobierno Mexicano. Y el desarrollo y crecimiento de esta actividad ha sido regulados por una serie de Políticas o de Decretos encaminadas a fomentar y adecuar la influencia económica de este sector al desarrollo económico de México. La industria automotriz (en su totalidad), se encuentra conformada por tres sectores que son:

- *Autopartes*
- *Terminal.*
- *Distribución.*

El Decreto para el fomento de la industria automotriz de 1977, define como la industria automotriz terminal a los fabricantes nacionales de automóviles, tractocamiones, autobuses integrales o tractores que realizan el ensamble final de estos vehículos, utilizando componentes de producción nacional, tanto propias como de la industria de autopartes, complementados con componentes de importación.

Con el objeto de ofrecer una mejor perspectiva de la importancia que tiene esta actividad comentaremos los antecedentes de la actividad automotriz, posteriormente veremos la reestructuración automotriz, así como las políticas de desarrollo su influencia de capital y finalmente su participación de la industria automotriz en la Economía Mexicana.

1.1. - Antecedentes.

La moderna industria automotriz mexicana, que nació a principios de los años sesenta bajo los lineamientos del modelo de sustitución de importaciones; no se trata de una sustitución elemental o primitiva de los años cuarenta y cincuenta volcada hacia los bienes de consumo no duradero, sino de una etapa más avanzada en la cual se espera que los bienes industriales duraderos y de capital se constituyen en el pivote de la industrialización del país.

Los resultados de la industria automotriz refleja los éxitos y fracasos de la industrialización en su conjunto para la producción automotriz, y al final del periodo del estallido de la crisis de los ochenta alcanzo un elevado desarrollo cuantitativo siendo el segundo generador de empleo después de la industria petrolera. Sin embargo no se trataba de una industria propiamente “nacional” porque la mayor producción corría a cargo de las filiales de las corporaciones multinacionales que habían logrado eludir el decreto nacionalizador emitido por el gobierno de Luis Echeverría.¹

Lo que el gobierno comprendió fue que a finales de los sesenta, a partir de que se empezó a establecer mayores requerimientos de exportación, se presentaron algunos problemas de estrategias que surgieron entre los objetivos de sustitución de importaciones y los fomentos a las economías de escala, los rígidos niveles de contenido nacional por modelo producido, lo cual tendieron a limitar el desarrollo de escalas de producción más elevadas, las armadoras tuvieron dificultades para obtener un abasto oportuno y eficiente por parte de la incipiente industria de autopartes local. En estas condiciones las empresas terminales tuvieron que restringir su producción para cumplir con la regulación, no obstante que el mercado interno se expandió de manera importante en los años posteriores a la emisión del decreto.

A pesar de la regulación local no se superó su dependencia respecto a las importaciones según los coeficientes técnicos de las matrices insumo - producto, de los años de 1970 y 1980 la industria automotriz acrecentó su integración hacia los insumos importados en los años sesenta y setenta; y en virtud el sector se mantuvo con una balanza deficitaria, al permanecer constante el porcentaje de sus insumos importados permitidos por la regulación, las compras del exterior aumentaron en términos absolutos, lo cual fue necesario añadir el sesgo antiexportador que arrastraba con toda la industria nacional pero especialmente a la industria de autopartes.

¹ *La industria Automotriz en México, INEGI.*

El decreto expedido en 1977 se concentro en el fortalecimiento de los requerimientos de exportación del sector con el fin de equilibrar la balanza comercial para 1982, sin embargo este decreto no atendió de igual manera el fomento a las economías de escala y el fortalecimiento de los enlaces productivos, lo cual la economía mexicana entra en recesión a partir de 1982, que más adelante abordaremos, esto hizo que el mercado interno se redujera e agilizó el cambio de exportación, sustitución reforzada por la política económica aplicada durante el periodo de 1983 - 1985. Y a partir de este decreto en 1983 se cancelaba los objetivos de la industria local, priorizando los propósitos de exportación y de la creación de escalas de competencia internacional en precios y calidad muy a corto plazo.

*Y como resultado en 1984 las empresas como Chrysler, General Motors y Nissan empezaron a incrementar sus ventas al exterior, Ford se les unió posteriormente en 1987, aunque alcanzó rápidamente los niveles promedio. Y fue hasta antes del decreto racionalizador de 1985, donde el gobierno no quiso o no pudo apoyar a las automotrices a aceptar un plan racionalizador², lo cual persistió en un importante factor que freno el despegue de la industria. De esta manera la política y el tipo de cambio desarrollaban en los ochenta un impulso en el crecimiento de las exportaciones automotrices mexicanas; y como sabemos que el tipo de cambio pasó de 23 pesos por dólar en 1980 (**tipo de cambio libre nominal**).³*

*La crisis energética mundial constituye un golpe demoledor para los productores norteamericanos y se confirmo la superioridad de los productores Japoneses que estaban notablemente adelantados en el desarrollo e implementación del **“lean production”**. Con estos cambios los automóviles ensamblados en México no solo se volvieron obsoletos en el mercado mundial, sino que se perdió momentáneamente debido a la crisis que se vivía el país del norte. Pero el auge del petróleo fue solo un episodio que postergo a la crisis económica de México y de la industria automotriz en particular, y las grandes corporaciones estaban contra atacando y se creo en México lo que se denomina como el tercer **“núcleo productivo”**, lo cual trata de imitar los métodos japoneses y buscan reforzar su posición con el acceso a mano de obra barata.*

En el decreto de 1989 fue donde se dio un paso decisivo para hacer realidad esa promesa y de comenzar a especializar a México en la producción de autos y camiones ligeros para ser vendidos en el mercado de los tres países, el Tratado de Libre Comercio que fue el que materializará ese plan en un sentido definitivo, añadiendo una estricta regla de origen para evitar que los japoneses lo

² *El plan racionalizador consistió en la proporción o distribución del presupuesto económico, dentro de la industria automotriz para no haber un desequilibrio.*

³ *La Industria Automotriz en México, INEGI.*

interrumpieran, ya que se tenía claro que la industria automotriz norteamericana estaba recuperando el terreno perdido y reconquistando su propio mercado a un ritmo sorprendente. Sin embargo la contribución de México a la recuperación de la industria automotriz norteamericana es menos posible, en cambio si es bastante clara y lo será en el futuro donde el mercado mexicano crecerá hasta sobrepasar los dos millones de unidades en pocos años.

Esta transformación ha llevado a la formación de tres importantes regiones productoras: Europa, Japón y América del Norte (Canadá, Estados Unidos y México), estos países que dominan en cada región de acuerdo con la proporción de vehículos y el tamaño del mercado son: Alemania en Europa, Japón en el este de Asia y Estados Unidos en América del Norte. En 1990 la producción de vehículos de pasajeros en América del Norte alcanza 9.2 millones de unidades y Estados Unidos contribuyo con el 80% de la producción total, Canadá con el 11% y México con el 9%. Ante las fuertes presiones de la competencia internacional, especialmente en el mercado Estadounidense los productores de autopartes y los vehículos en los tres países de la región, han reconocido la necesidad de adecuar sus sistemas de producción a los nuevos esquemas y el imperativo de reforzar el grado de integración existentes. Mientras que México cuenta con elementos necesarios para adaptarse al nuevo sistema de "Producción Esbelta", pues se ha mostrado que la industria automotriz mexicana puede producir con calidad internacional y responder a los sistemas organizativo requeridos; sin embargo México puede contribuir al incremento de la competitividad regional con base en los nuevos esquemas de producción y comercialización.⁴

La industria automotriz mexicana es representada por la industria terminal (Producción de Vehículos) y la de autopartes, ya que la segunda importancia en el país después del sector petroquímico al contribuir en 1990 con el 2.3% del PIB y 9% del PIB manufacturero. Ya que la industria proporciona empleo cerca de 400 mil trabajadores lo cual representa un 10% del personal ocupado en el sector manufacturero, de estos aproximadamente 60 mil se encuentran en la industria terminal, 140 en la industria de autopartes, 120 mil en la industria maquiladora automotriz y el 80 mil en las distribuidoras. La industria automotriz en México comprende empresas dedicadas a la fabricación de automóviles como son: Camionetas, Camiones ligeros y pesados, Tractocamiones, autobuses integrados sobre chasis, así como componentes mayores como motores y transmisiones; producción y venta de automóviles en el mercado mexicano lo realiza la Volkswagen, Nissan, General Motors, Ford y Chrysler, que cuentan con 31 plantas para ensamble de vehículos y producción de motores, pues su capacidad instalada

⁴ *Maldonado Aguirre Serafín. La Rama Automovilística y los Corredores Industriales en el Noroeste de México. Revista Comercio Exterior. No. 6 Junio de 1995.*

es superior a un millón de unidades por año, mientras que el potencial para fabricación de motores es de 2 millones 100 mil unidades.⁵

Estas cinco empresas también participan en la producción y venta de camiones, camionetas y camiones comerciales de menos de 9 toneladas de peso bruto vehicular, además las compañías Dina, Kenworth, Mercedes Benz, Mexicana de Autobuses, Trailers de Monterrey y Víctor Patrón cuentan con 12 plantas para ensamble de vehículos, motores y autopartes que integran el sector que produce vehículos medianos, pesados, tractocamiones y autobuses; dentro del sector de tractocamiones se han realizado importantes conversiones que han permitido incrementos significativos de la competitividad en términos de calidad y precio. Así en 1990 la producción de vehículos llegó a más de 830 mil unidades nivel sin precedentes en la historia de la industria automotriz mexicana; gracias a ello México se coloca entre los 12 primeros productores de vehículos a nivel mundial.

Sin embargo la Ford de Hermosillo era tanto un experimento, como un puesto de avanzada de la industria norteamericana, quizá el más importante en el continente americano; y los investigadores del Instituto Tecnológico de Massachusetts que trabajaba en estrecha vinculación con la industria a través del proyecto **“El auto del Futuro”**, lo comprendieron al desarrollar el gran potencial de lean production en México y formaron un escenario que cultivó a los diferentes directivos de las industrias automotrices y que el gobierno mexicano abandonara el lastre de su política nacionalista y ampliara el margen de acción de las corporaciones para que se estableciera un plan de complementariedad entre **México - Canadá - Estados Unidos**; a cambio de que se comprometían a cumplir con las cuotas de exportación que México siempre había ambicionado.⁶

La mayoría de las compañías se ubicaban en la frontera norte como: Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas; aunque también hay plantas en Jalisco, Estado de México, San Luis Potosí, Veracruz y Yucatán, dichas actividades de la industria maquiladora automotriz se concentraban en la producción, ensamble, estampado y pulido de diversas autopartes y estos productos son intensivos en mano de obra, pero se fabrican otros que se caracterizan por el uso de las tecnologías más avanzadas. Así el comercio automotriz entre México y Estados Unidos representó en 1990 el 30% de su comercio total y el 6% entre México y Canadá el comercio automotriz entre los Estados Unidos y Canadá alcanzó el 33%. En cambio las diferencias estructurales que existen entre las industrias de automóviles, camionetas, camiones medianos y pesados, tractocamiones y autobuses, así como sus mercados ya que el gobierno

⁵ El Sector Automotriz y El Tratado de Libre Comercio. Revista El Mercado de Valores No. 24 Diciembre 15 de 1991.

⁶ Serafín Maldonado Aguirre, La Rama Automovilística y los Corredores Industriales en el Noroeste de México. Revista de Comercio No. 6 Junio de 1995. Jean production.- Es una política que se implementó para dar mayor competitividad al plan de complementariedad entre la relación de México - Canadá - Estados Unidos.

emitió en 1989 dos decretos que se adecuan a las necesidades del país y de la industria. Un Decreto es para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz en donde establece regulaciones para la producción e importación de automóviles y camionetas con peso inferior a 8.9 toneladas.

El otro Decreto es el de Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte para la producción e importación de autobuses, camiones medianos, pesados y tractocamiones, los objetivos son crear las condiciones adecuadas para que la industria se adapte a la nueva estrategia económica de México basada en la liberación comercial y la desregulación económica. Así mismo los decretos buscan promover la integración de la industria automotriz mexicana con el fin de lograr su inserción en las tendencias de Globalización internacional, y alcanzar las economías de escala y de fomentar el desarrollo del mercado doméstico e incrementar las importaciones.

Y como resultado de ambos decretos las empresas automotrices tienen la flexibilidad para determinar los vehículos y los modelos que han de producir. Solo aquellas empresas que cuenten con un superávit de divisas puedan importar vehículos nuevos para complementar su línea doméstica y por cada peso utilizado para importar las empresas deberán exportar 2.5 pesos en 1991, 2.0 en 1992 y 1993, y 1.75 de 1994 en adelante. Sin embargo la negociación del sector automotriz busca la eliminación gradual de todas las tarifas, el Tratado no debe ser un impedimento para promover la inversión en México tanto regional como en otros países; brindando una especial atención a las empresas establecidas, pero sin dejar de buscar incrementos en la competitividad en país ajenos a la región por eso México ha manifestado en el curso de las negociaciones que la industria automotriz pasa por un proceso de reestructuración mundial y que es necesario establecer reglas que beneficien a la región y eleven su nivel de competitividad en el resto del mundo.⁷

⁷ *El Tratado de Libre Comercio. Revista El Mercado de Valores No. 24 Diciembre de 1991. Suplemento.*

1.2. Política de Desarrollo en la Industria Automotriz.

El primer antecedente de la intervención gubernamental es destinado al fomento de la industria ensambladora de vehículos automotores y es el Decreto del 14 de Octubre de 1925, mismo que fue omitido con el fin de dar un tratamiento fiscal especial a la empresa Ford Motor Company, la primera firma automotriz establecida en el país en ese año y mediante ese decreto se reducía el 50% de los impuestos de importación de los componentes para ensamble de vehículos. Y no fue hasta el año de 1948 cuando se permitió que la importación de vehículos, gozando estos de una mayor preferencia en el mercado de ensamblados nacional, la década de los cincuenta, el país tenía una amplia gama de vehículos armados internamente, cuyos beneficios económicos se habían reducido; pues este sector ofrecía una escasa contribución en los que respecta a la generación de empleos, incorporación de partes nacionales, uso de material auxiliares y avances tecnológicos en el proceso de elaboración. Y una nueva política de cuotas de ensamble en 1960, que tuvo un efecto favorable.

En el año de 1969, se estableció una modalidad respecto al otorgamiento de la cuota básica de producción en este acuerdo se condicionaban las importaciones de partes automotrices de dicha cuota, a ser compensadas con exportaciones de partes automotrices fabricadas en el país. A partir de esa fecha, las políticas de desarrollo automotriz, se pueden dividir por periodos que van de acuerdos a los decretos automotrices y que se han emitido durante los sexenios gubernamentales y que son los siguientes:

A) Periodo 1965 - 1972.

El primer decreto que regula la industria automotriz se publicó en 1962, en este año se operaban 17 compañías automotrices de las cuales 10 eran ensambladoras que importaban vehículos sin armar o semidesarmados, y solo el 15 a 20% de las partes de los vehículos se fabricaban en México. Lo cual se ofrecían en el mercado 22 modelos diferentes, cifra que equivalía al 50% de los que se ofrecían dos años antes y esto se debe a que hasta 1962 la industria automotriz carecía de una coordinación eficiente entre el gobierno y las empresas.

*El primer decreto que se publica es el “**Decreto de Integración**” y los objetivos principales eran incentivos a la producción de los fabricantes de partes en México para que aumentara el contenido local de todos los vehículos producidos nacionalmente. Y los fabricantes tenían que estar preparados para proveerse del 60% de sus componentes en el mercado local; además de los requerimientos de contenido doméstico se prohibió a los fabricantes la importación para realizar*

ensambles así como la de motores terminados y solamente nueve fabricantes se sometieron a este decreto de los cuales siete seguían produciendo en el momento en que se aplicaba el segundo decreto en 1972. Y a mediados de los sesenta se consolida la industria a través de la inversión extranjera en activos fijos, ya que parte de esta inversión fue destinada a la producción de motores de diesel y gasolina.

El crecimiento del empleo de la industria fue diez años después, aun más importante, ya que en 1960 era de 16,509 y 600 000 empleados, sin embargos en los años en que se puso en práctica el primer decreto la tasa de crecimiento de las ventas alcanzo un promedio de 20% anual de 1965 a 1972, mientras que las ventas para exportación eran muy bajas (menos del 1% del total en 1972), y es a partir de este año se revierte la tendencia exportadora las cuotas de producción que se establecían a los fabricantes les impedía aprovechar las economías de escala; pues los problemas de producción limitada y un control de precios gubernamentales que tuvieron serias repercusiones sobre las utilidades de las empresas que producían automóviles. De las siete que existían dos obtuvieron ganancias, tres permanecieron en equilibrio y dos presentaron pérdidas. Uno de los problemas al que se enfrento el primer decreto era que el mercado domestico era muy pequeño para sostener la expansión deseada de la industria, por lo que había que poner especial atención en el mercado exportador; **y como sabemos que una economía de escala es aquella ganancia que se genera en la producción y en los costos resultantes del aumento de tamaño de la planta, empresa o industria; o sea, dichas economías al reducir el número de empresas resultan ser por consiguiente una de las razones de monopolio u oligopolio.**

En conclusión como hemos visto que en México hasta en el año de 1925, se importaron los automóviles totalmente armados, y es a partir de esa fecha en que se inicio el proceso de ensamble en el país al establecer la empresa Ford; años más tarde se incorporaron otras empresas como son: en 1935 la General Motors, en 1938 Automex que luego se convirtió en Chrysler, en 1954 la Volkswagen y finalmente en 1967 la Nissan; y a lo largo de este tiempo hubo otros intentos por parte de productores nacionales alentados por el Gobierno Federal.

Entre 1925 y 1961 las características esenciales de esta industria fue la del ensamblaje, con una producción totalmente destinada al mercado local. Fue a partir de 1962 donde se inicio el proceso de sustitución de importación en esta industria, la cual fue conducida por una serie de estímulos y regularmente por parte de las autoridades gubernamentales; pues en ese año se publico el primero de una serie de decretos automotrices. Posteriormente se inicio así la producción de los primeros motores y autopartes; lamentablemente hubo un desordenado crecimiento en el número de modelos, la cual impidió desde el principio el aprovechamiento de las economías de escala. Sin embargo los primeros programas de integración

nacional, en los que existía el requisito de cubrir cierto porcentaje de producción nacional, la cual constituyó un notable avance que sin embargo se distorsionó porque se cubría en forma parcial y engañosa.

Pues sin duda durante el primer decreto que se implantó fue muy deficiente, carecía de algunos aspectos por su extremada regulación que empezó a principios de 1962, su objetivo primordial era de estimular a la producción y mantener una balanza comercial equilibrada. Los objetivos planeados se cumplían en cuantos los beneficios en el Comercio Exterior; sin embargo la protección excesiva generó a empresas poco productivas y esta producción que también descentivó a la competencia entre los productores internos; lo cual se manifiesta en los altos precios de los automóviles para el mercado interno.

B) Periodo 1972 - 1977.

El 24 de octubre de 1972, se publica un Decreto que fijaba las bases para el desarrollo automotriz. En este periodo se gesta un cambio importante en la concepción de la política industrial automotriz, que consiste en combinar la preocupación por sustituir importaciones con el fomento a la exportación de componentes sobre todo a mediano plazo, y las reglas y disposiciones más importantes que contenía este Decreto son las siguientes:

- 1. - Se exigía como grado mínimo de integración nacional del 60% respecto al costo directo de producción y se limitaba la integración vertical de las empresas.*
- 2. - Las empresas deberían compensar con divisas netas, generadas por exportación de productos automotrices y el valor de su cuota básica.*
- 3. - Se restringió el número de tipos y de modelos que podrían ensamblarse para evitar su proliferación y lograr de esta manera una producción más eficiente.*

En estos casos, solo se requería del 40% del contenido local para impulsar las exportaciones; otro incentivo que ofrecía el gobierno a los fabricantes era un subsidio del 30% sobre el precio de lista aplicable a las exportaciones que (entro en vigor en 1976), sin embargo el mercado doméstico estaba sujeto a controles. Las cláusulas más restrictivas se referían a los productores de autopartes, sus empresas tenían que ser de propiedad mayoritariamente mexicanas y (solo se permitía el 40% del capital extranjero), a pesar de la regulación las ventas totales crecieron en este periodo de 235,600 vehículos en 1972 a 298,500 en 1977 vehículos.

El segundo decreto logró aumentar las utilidades de exportación, sin embargo no todos los fabricantes obtuvieron ganancias, debido a los bajos volúmenes de

producción y a la falta de inversión, las ganancias sobre las ventas domésticas estaban distorsionadas por el control de precios vigente y por las cuotas establecidas.

C) Periodo 1977 - 1983

En junio de 1977 entro en vigor un Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz donde se destacan los aspectos más importantes de este podemos decir o mencionar las medidas tendientes a fomentar la exportación, las empresas automotrices no compensaban el monto de sus importaciones, y esto daba como resultado que la industria automotriz mostrara una balanza comercial deficitaria. Pues también se puede decir que el interés gubernamental en apoyo a la industria nacional de autopartes, se reafirmaba la prohibición a la industria terminal de formar una integración vertical.⁸

Se suponía un mayor énfasis a la reducción de las líneas y modelos automotrices, buscando con ello una mayor productividad y maximización de la capacidad instalada existente y uno de los aspectos más importantes es la clasificación de los componentes automotrices, donde se estableció claramente que partes nacionales deberían de ser incorporadas obligatoriamente, entre las principales disposiciones del Decreto mencionado es:

1. - A partir del modelo 1978 la Secretaria de Patrimonio y Fomento industrial asignó un presupuesto de divisas para cada empresa terminal, y para efectos de este presupuesto se consideraron como exportaciones los siguientes conceptos: las exportaciones de Vehículos, partes y componentes, así como las ventas de autos nuevos en las franjas fronterizas y zonas libres del norte del país. Por otra parte se consideró como salida de divisas la importación de partes para ensamble y repuesto de vehículos nuevos, así como el pago de regalías y otros gastos en el exterior necesarios para la operación de la empresa.

2. - Las empresas de la industria terminal deberían generar el 100% de las divisas necesarias para su presupuesto. El 50% por exportación de autopartes de empresas registradas en la Secretaria de Patrimonio y Fomento Industrial, el cual el 50% restante por la exportación de vehículos terminados y/o componentes fabricados por la propia empresa terminal o por empresas no registradas.

3. - Se fijo un grado de integración nacional para los vehículos en la fórmula de costo - partes como son:

⁸ Verdejos Coss y León Gonzalo. Historia y Perspectivas de la Industria Automotriz en México. Tesis de la Facultad de Economía. 1994.

- *Automóviles* **50%.**
- *Camiones* **65%.**
- *Tractocamiones* **70%.**
- *Autobuses Integrales* **70%.**

4. - *También se estableció un grado de integración recomendado que aumentaría progresivamente hasta el año modelo 1991 como lo indica en los siguientes años.*

	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
<i>Automóviles</i>	55%	65%	70%	75%
<i>Camiones</i>	70%	75%	80%	85%
<i>Tractocamiones</i>	75%	80%	85%	90%
<i>Autobuses Integrales</i>	75%	80%	85%	90%

5. - *Los componentes automotrices se clasificaron en tres categorías que son:*

- *Nacionales de incorporación obligatoria.*
- *De fabricación nacional.*
- *Complementarios de importación.*

Sin embargo las empresas que quisieran producir más de un tipo de motor deberían de exportar al menos el 60% del volumen de la producción nacional, se liberaron los precios al distribuidor y al público de los automóviles; pues se estableció que únicamente las empresas con la mayoría del capital nacional podrían incorporar motores a diesel en camiones, tractocamiones y autobuses integrales.

En cambio otras disposiciones tendientes a complementar el Decreto de 1977 que fueron las siguientes:

- a) *La resolución sobre la Planeación Concertada de la Industria Automotriz, lo cual esta resolución planeaba a los compromisos del Gobierno Federal, la industria terminal y la industria de autopartes a corta, mediano y largo plazo.*
- b) *El Decreto que estableció los rendimientos mínimos de combustible para automóviles, con el fin de racionalizar el consumo de combustible y reducir la contaminación ambiental, se emitió en Decreto publicado el 21 de diciembre de 1981; en el cual estipulaba los promedios de rendimiento mínimo de combustible por empresa a partir de 1892, pues estos valores se incrementaron cada año*

modelo desde 7.5 Km, por litro en 1982 hasta 11 Km, en 1990. Y a partir del año de 1985 se producirían solamente automóviles con motores de 6 y 4 cilindros.

c) La resolución para racionalizar el Déficit de la Balanza Comercial de la Industria Automotriz en el año modelo de 1982, y entre los principales puntos de esta resolución publicados en julio de 1981, fueron los siguientes:

- Se fijó un tope para el volumen de producción de automóviles para el mercado interno en el año de 1982, al igual en el año del modelo de 1981, con excepción de todas aquellas empresas cuyos presupuestos fueron positivos durante ese año.*
- El valor de las importaciones de componentes en el año de 1982, no sería superior al año de 1981.*
- El modelo de 1982 no se produciría vehículos que no alcanzaran el grado mínimo de integración.*
- Se prohibió la importación de componentes de lujo.*
- También se prohibió la importación de vehículos equivalentes a los producidos en el país.*

a) En cambio en el año de 1981 se publicó la resolución para racionalizar el déficit de la balanza de cuenta corriente del sector automotriz para el año modelo de 1983. Y entre los puntos más sobresalientes de esta resolución cabe mencionar las siguientes:

- Para 1983 se autorizó a las empresas de la industria terminal solo el volumen de producción para que les permitiera obtener un saldo de divisas equilibrado o positivo.*
- Para efecto del presupuesto de divisas, las empresas de la industria terminal podrían considerar como generación de divisas únicamente los siguientes conceptos como:*

El valor neto de las exportaciones realizadas.

Las ventas de autos nuevos en la franca fronteriza y zonas libres del norte del país.

Las exportaciones de materias primas para el uso automotriz al 20% de su valor total.

Las exportaciones de materias primas para uso no automotriz al 10% de su valor.

- *Se establecieron restricciones para la incorporación de transmisiones y transejes automáticos en automóviles y camiones.*
- a) *También se estableció la incorporación obligatoria de dispositivos de seguridad para vehículos de Autotransporte.*
- b) *Otro de los puntos fue el control de velocidad para vehículos propulsados por motor a diesel, destinados al servicio de Autotransporte de personas y bienes.*

D) Periodo 1983 - 1989

A partir de septiembre de 1983, se publicó el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz el cual se busca consolidar los logros alcanzados con las políticas anteriores, entre los principales objetivos de este Decreto son los siguientes:

- 1. - Establecer un esquema de la planeación en la industria automotriz, en si este Decreto es igual al anterior mencionado pues se plantea la participación de la industria automotriz, con el objeto de evitar las importaciones innecesarias y los paros en las líneas de producción por falta de abastecimiento. Con el objeto de satisfacer adecuadamente la demanda de vehículos y racionalizar el uso de divisas; ya que se fijo en función de la demanda nacional y el presupuesto de divisas en cada empresa, un mínimo de producción de camiones, tractocamiones y autobuses integrales.*
- 2. - Lograr una autosuficiencia de divisas en la industria automotriz, para este efecto se estableció que las empresas terminales fabricantes de automóviles y camiones a gasolina deberían de mantener un presupuesto de divisas superavitario; también se estableció que las empresas fabricantes de camiones con motor a diesel, tractocamiones y autobuses integrales, compensarían sus importaciones y pagos al exterior en la proporción que estableciera la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz. Y con estas medidas se busca que la industria automotriz tenga una balanza de pagos equilibrada.*
- 3. - Racionalizar la producción de vehículos y sus componentes, mejorando así la eficiencia y competitividad ya que cabe mencionar lo que limita para el año modelo de 1984 es la fabricación de tres líneas de automóviles y hasta siete modelos para cada empresa terminal; pues también para señalar que para los modelos de 1985 y 1986 la producción sería de dos líneas de automóviles y cinco modelos.*

Para el año de 1987 solo se permitiría la producción de una línea y tres modelos a cada empresa terminal; como la autorización de mayor número de líneas y modelos estaría en función del presupuesto de divisas, volúmenes mínimos de exportación, precios y avances tecnológicos. Sin embargo los resultados esperados con estos lineamientos era la estandarización de partes y componentes, así como la reducción de costos de producción de los vehículos y sus componentes, con el fin de lograr un nivel más de competitividad internacional y reducir importaciones.

4. - También trata de racionalizar el consumo de combustible en los vehículos de producción nacional, además el Decreto hace referente a los rendimientos mínimos de combustible para automóviles, lo cual se prohibió a partir del **1º de Noviembre de 1984** la incorporación de motores de gasolina de 8 cilindros en automóviles y del **1º de Diciembre de 1985** en los camiones comerciales destinados al mercado nacional. A través de estos reglamentos se buscaba fomentar la fabricación de motores, componentes y vehículos más eficientes que permitieran incrementar el rendimiento del combustible.

5. - Otros de los puntos es el sacrificio fiscal de la federación, para lograr este objetivo se eliminó el subsidio al impuesto general de importación a la industria terminal y de autopartes, pues se establecieron sanciones a las empresas de la industria automotriz. Con este reglamento se buscaba estimular el consumo nacional de partes y componentes automotrices; así como maquinaria y equipo de fabricación nacional.

6. - En este punto se estableció en racionalizar la importación de componentes automotrices, para alcanzar estos objetivos se establecieron los siguientes grados mínimos de integración como son:

Automóviles.	60%
Camiones Comerciales.	70%
Camiones Ligeros.	70%
Camiones Medianos.	80%
Camiones Pesados	80%.
Tractocamiones.	90%
Autobuses Integrales.	90%

Se autorizaría a las empresas terminales programas de fabricación con grados de integración diferentes a los señalados, así como cumplan con los requisitos establecidos por la comisión en lo referente a presupuesto de divisas, volúmenes

*mínimos de producción, exportación, precios y avances tecnológicos. Ya que las empresas de autopartes deberían de alcanzar una integración nacional mínima promedio del 80%, según la fórmula de **costo - directo** en la que incluiría el monto de sus exportaciones directas, las cuales no podrían ser registradas en el presupuesto de divisas de la industria automotriz terminal, lo que se exigía para cada línea de producto una integración mínima del 60%; por los efectos que se busca obtener con estas disposiciones en la disminución en la importación de componentes y estimular las compras nacionales.*

7. - Fomentar la descentralización industrial hacia nuevas zonas de desarrollo.

8. - En cambio se coordina a las Dependencias del Gobierno Federal en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos, ya que para este efecto se creó la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz con representantes en cada una de las siguientes secretarías como lo son: Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Energía, Minas e Industria Paraestatal y Comercio y Fomento Industrial. Ya que con esta medida se busca contar con un organismo de carácter técnico y consultivo del Ejecutivo Federal para todo lo relacionado al sector automotriz.

E) Periodo 1989 - 1993

En diciembre de 1989, se publicaran dos Decretos que reglamentaban por separado a la industria automotriz y a la industria de autopartes. Dentro del primer Decreto están comprendidos a los automóviles y los camiones comerciales ligeros y medianos. En el Auto transporté los autobuses integrales, los camiones pesados y los tractocamiones.

El Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz que entro en vigor en noviembre de 1990, y que a excepción de algunas disposiciones que se derogaron inmediatamente entre las cuales se destacan las siguientes:

- a) El acuerdo por el que se da a conocer la lista de partes y componentes que deben ser considerados como equipo opcionales para la industria automotriz.*
- b) El acuerdo que establece la lista de componentes que deben ser considerados como de importación obligatoria y de fabricación nacional por la industria automotriz terminal.*
- c) El acuerdo que prohíbe la importación de vehículos automotores considerados como de lujo y los deportivos.*

En cambio este Decreto contempla la Globalización de la industria y la inserción de este sector en los mercados internacionales, mediante políticas de desregulación

económica para que garanticen su competitividad y eficiencia. Así como la necesidad de producir a escalas eficientes para que los vehículos y componentes de fabricación nacional, sean competitivos tanto en la calidad como en precio y susceptibles de exportación; entre las disposiciones más importantes se encuentran los siguientes puntos:

- a) La autorización a las empresas de la industria terminal para complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional con la importación de vehículos nuevos, siempre y cuando se dispongan de saldos positivos en su balanza comercial.*
- b) Las empresas de la industria terminal que promuevan exportaciones de maquiladoras o sean accionistas mayoritarias de estas, podrán contabilizar en su balanza comercial hasta el 20% del valor necesario para compensar importaciones para el mercado nacional con la diferencia entre las exportaciones de productos automotrices realizados por dichas maquiladoras y el valor del contenido importado de esas exportaciones.*
- c) Las empresas de la industria automotriz podrán enajenar saldos en balanza comercial entre si.*

Como vemos las empresas de la industria terminal con saldos positivos en balanza comercial, lo cual podrán utilizar dichos saldos hasta que se agoten para importar vehículos nuevos de acuerdo a las siguientes reglas que son:

1. - Que por cada peso o unidad monetaria de importación de vehículos nuevos, las empresas deberán de restar de su saldo las siguientes cantidades:

- a) Durante el año modelo 1991, 2.5 pesos o unidades monetarias.*
- b) Durante los años modelos 1992 y 1993, serán de 2.0 pesos o unidades monetarias y*
- c) A partir del año 1994, será de 1.75 pesos o unidades monetarias.*

2. - El número de vehículos a importar por cada empresa durante los años modelos de 1991 y 1992 no podrán exceder del 15% del numero total de vehículos vendidos en México por dicha empresa durante cada año modelo, este porcentaje será de 20% a partir del año de 1993.

En cambio la previa autorización de la Secretaria de Comercio, podrán hasta un 30% de las inversiones que se realicen en la adquisición de activos fijos y de origen nacional lo cual se puedan destinarse en forma permanente a la producción en el país; también podrán registrarse en el saldo de la balanza comercial. Con el propósito de fomentar la utilización de partes y componentes producidos por

proveedores nacionales y por la industria de autopartes, el valor agregado nacional de las partes y componentes producidos por estas, para que las empresas de la industria terminal se incorporen en la fabricación en el país de partes y componentes y de vehículos pues no podrá ser inferior al 36% del valor agregado nacional de sus productos.

Y cuando los precios al público sean fijados por alguna empresa de la industria terminal, antes de que los impuestos internos rebasen los correspondientes precios internacionales al público para vehículos equivalentes; ya que la Secretaría de Comercio podrá autorizar la importación de estos. En cambio la incorporación de motores de gasolina en camiones medianos destinados al mercado nacional se dio a partir del 31 de diciembre de 1991.

Y como sabemos el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de vehículos de Auto transporté entró en vigor el 1° de enero de 1990, este Decreto al igual que el de la industria automotriz buscan elevar la competitividad y eficiencia de la industria; pues el conjunto de las empresas registradas ante la Secretaría de Comercio que operan en el país a la fecha de publicación de este Decreto y que se incorporen en sus ventas al menos el 40% del valor agregado nacional. El agregado nacional es aquel que resulta de restar a las ventas totales de cada empresa de la industria terminal, las importaciones que realicen las propias empresas, así como el valor del contenido importado de los componentes que se adquieran de sus proveedores, entre los puntos más importantes de este Decreto tiene los siguientes:

- a) A partir del 1° de enero de 1992, se autoriza la incorporación de motores que utilicen gasolina en camiones pesados destinados al mercado nacional.*
- b) Las empresas de la industria terminal podrán realizar importaciones de vehículos de Auto transporté de la clase de los que se produzcan siempre y cuando el valor de sus importaciones anuales de vehículos no exceda del valor agregado nacional de los vehículos de Auto transporté producidos por cada empresa en el mismo año.*

Estos Decretos serán derogados por el Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá, y Estados Unidos; cuya fecha de implementación será en Enero de 1994. A partir de este conjunto de medidas, la política industrial ocupara en los años siguientes un papel pasivo en el desarrollo del sector, predominando en consecuencia en la configuración de la estructura del mercado de la industria y las estrategias seguidas por las empresas del ramo eliminándose la influencia directa del gobierno en la producción automotriz. Sin embargo todos estos lineamientos fueron retomados de las negociaciones del Tratado de Libre Comercio, que en materia automotriz se concluyeron con cuatro acuerdos básicos que son la

Desgravación arancelaria, eliminación de barreras no arancelarias, reglas de origen y regulaciones e inversiones.⁹

Según el TLC, en cuanto a la Desgravación arancelaria para los automóviles, los aranceles se reducirán de forma inmediata a su entrada en vigor del 20 al 10%, y se eliminarán completamente en diez años. Para camiones ligeros los aranceles se eliminarán en cinco años. Para camiones pesados, tractocamiones y autobuses, los aranceles desaparecerán en diez años, y la autopartes se dará una Desgravación inmediata de 5% de 70% en cinco años y de 25% en diez años.

La eliminación de barreras arancelarias incluye la permanencia por parte de México del uso de restricciones a la libre importación de automóviles y camiones ligeros durante los primeros diez años de vigencia del Tratado. Para el caso de vehículos de Auto transporté, el plazo será de cinco años. Con la entrada del Tratado desaparece el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de vehículos de Auto transporté, estableciéndose cuotas de importación de 1994 - 1998 para los productores de hasta un 50% de los vehículos que fabrique anualmente en el país y por clase, para los no productores la cuota va desde 15% en 1994 hasta un 30% para 1998.

El renglón de reglas de origen establece que para los vehículos terminados el costo regional neto debe ser superior al 50% del costo neto de fabricación, limite que se incrementara a 56% durante los siguientes cuatro años y a partir del noveno se fijara en 62.5%. En cuanto autopartes se sujetará al criterio de salto arancelario y el contenido regional no debe ser menor al 50% del costo neto regional.

⁹ *Davila Pérez Consuelo. La Nueva Relación de México con América del Norte. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.*

1.3. - La Reestructuración Automotriz

Como hemos afirmado anteriormente, la industria automotriz se vio obligada a cambiar primero por la influencia de las transformaciones mundiales y luego ante el agotamiento de la estrategia de sustitución de importaciones, lo cual estos decretos que definieron la estrategia sustitutiva; el primer decreto de la integración nacional fue en 1965, en el cual se prohibía la importación de motores obligando a las empresas a ensamblarlos en el país, aumentando gradualmente la parte producida internamente.

A este siguió el de 1972 llamado decreto para el desarrollo de la industria automotriz; el cual tenía como objetivo el de incrementar las exportaciones de la industria terminal y las de la autopartes. El tercero se da en 1977 y es llamado decreto del fomento de la industria automotriz, lo cual buscaba que tal industria tuviera niveles internacionales de competitividad. Todos estos decretos intentaban orientar a la industria hacia el exterior sin abandonar el marco general de la política de sustitución de importaciones.

Eso creo una contradicción lo cual se reflejo en el sesgo antiexportador principalmente de las industrias de autopartes e hizo que solo se alcanzaran limitadamente los objetivos propuestos, ya que tales industrias eran las que menos posibilidades de tipo financiero y tecnológico, tenían para exportar. Y es a partir de 1983 cuando el decreto de racionalización de la industria automotriz cuando se vislumbra un verdadero cambio, pues este decreto tenía los siguientes objetivos que son:

- a) Cambios a largo plazo para la actualización de la planta productiva.*
- b) Elevación del contenido nacional.*
- c) Disminución de las líneas y modelos.*
- d) Establecimiento de un presupuesto estricto de divisas.*
- e) Integración de la demanda interna con la demanda internacional*
- f) Producción de autos de características similares a los del resto del mundo.*

Aunque estos se habían formulado en decretos anteriores este nuevo decreto comenzó un verdadero cambio estructural a la industria automotriz mexicana. Con estas reglamentaciones complementarias al decreto dieron a la creación de la Comisión Intersecretarial de la industria automotriz, con el objetivo de agilizar las políticas y adecuarlas al entorno; así como establecer directrices generales y por esto también nació posteriormente la Comisión Consultiva del sector automotor.

Sin embargo la sucesión de decretos reflejo el propósito de crear una industria nacional que tuviera la capacidad de exportar sin verse comprometida por la competencia externa y a este fin cumplieron con un papel clave las disposiciones para facilitar el flujo de tecnología para la fabricación de partes como son las siguientes:

- Paneles plásticos de carrocería.*
- Componentes para doble tracción, cajas de transferencia, juntas homocinéticas.*
- Inyección de combustible, turbó cargadores.*
- Interiores: Asientos, Volantes, Tableros, etc.*

Este decreto también apunto hacia las industrias terminales, estableciendo que:

- a) Cada productor en su línea principal solo podría fabricar una línea y cinco modelos.*
- b) Se podría autorizar una segunda línea, siempre y cuando fuera para exportación.*
- c) Para una exportación del 80%, el contenido local debía de ser del 30%.*
- d) Para una exportación del 56%, el contenido nacional debería de ser de la misma cantidad, del 56%.*

Lo cual como vemos que se plantea una combinación entre cuotas de exportación y de contenido nacional, por lo que el decreto de 1983 muestra sus innovaciones que se encuentran en la línea de las disposiciones adoptadas en la década de los setenta. Eso hace que el decreto de 1983 que podría haber tenido una mayor vigencia y que sea sustituido al poco tiempo por un nuevo; pues la respuesta gubernamental a este fenómeno es el decreto de 1989 que brinda a las compañías la posibilidad de importar de acuerdo a sus propias políticas y objetivos de exportación, siempre y cuando se compense una con otra, es decir que desaparezca la necesidad de lograr un determinado nivel de contenido nacional en la industria terminal.

Como hemos señalado que en los años ochenta fue un periodo de profundas transformaciones para la industria automotriz, particularmente la reestructuración global de la rama como proceso de enfrentamiento con las empresas del sector lo cual desembocó en una acumulación de derrotas, en pérdidas en las condiciones de contratación y en su correlación de fuerzas con los patrones y a lo largo de los años

se ha operado en la industria del automóvil en México, pues como respuesta a la crisis de dimensiones internacionales, una profunda reestructuración.¹⁰

Los principales elementos de ella son:

- a) La creación de un sector exportador, que se ha convertido en el eje dinámico de la rama.*
- b) La segmentación productiva que se ha operado, tanto en los sectores correspondientes a una y otra fase la exportadora y la orientada al mercado interno.*
- c) La reubicación geográfica de la planta productiva, que se ha desplazado crecientemente hacia el centro - norte y el norte extremo del país.*
- d) La introducción de nuevas tecnologías.*
- e) La redefinición global de las relaciones empresa - sindicato, y la contratación de las condiciones de contratación y uso de la fuerza de trabajo.*
- f) La transformación sustancial de la política del Estado hacia la industria automotriz, que ha implicado tanto la desaparición del sector Paraestatal de la rama, como el apoyo a las estrategias reestructuradas de los negocios.*

Pero la ocupación en el sector automotriz creció a lo largo de la década pasada, desde el nivel cercano a las 50 mil personas empleadas hasta el próximo a las 80 mil, y ahora bien este crecimiento tuvo una gran medida que se indicaran las transformaciones del mercado de trabajo en esta industria. En primer lugar tuvo una importante relocalización geográfica del empleo, que tendió a desplazarse hacia el centro - norte y el norte extremo del país.

En el segundo la mano de obra tendió a concentrarse en plantas exportadoras y sobre todo en las maquiladoras y la fuerza de trabajo se vio fragmentada y dispersada en un gran número de localidades y plantas. Sin embargo se ha planteado que si la reestructuración de la industria automotriz en México se debe a la instrumentación de políticas decididas por los grandes consorcios transnacionales; o bien si se debe al cumplimiento de proyectos de industrialización elaborados por los gobiernos mexicanos.

El primero de los casos se plantea que las acciones gubernamentales han sido meramente adoptativas frente a los diseños de las empresas extranjeras, y el segundo que las autoridades ha tenido la capacidad de atraer a las compañías

¹⁰ Carrillo Jorge. *Maquilización de la Industria Automotriz de México, De la Industria Terminal a la Industria de Ensamble*. Ed. El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, 1990.

hacia sus proyectos industrializados; pues ambos casos el Estado y el consorcio resultan ser los actores principales de un proceso en el que los distintos momentos del ciclo económico y las acciones de los trabajadores y sus sindicatos, intervienen como elementos ambientales a los que tienen que enfrentar los conductores del proceso.¹¹

Sin embargo la reestructuración productiva se visualiza como una estrategia del capital en la transformación global de los procesos productivos, mediante la inserción de nuevas tecnologías y nuevas formas de organización para el trabajo, cuyo objetivo central es el de aumentar la producción y la productividad; dicha reestructuración es además la parte sustantiva del proyecto a modernizar, y su instrumentación abarca los distintos sectores productivos de la economía. La reestructuración productiva se visualiza como una estrategia del capital en la transformación global de los procesos productivos, mediante la inserción de nuevas tecnologías y nuevas formas de organización para el trabajo, cuyo objetivo central es el de aumentar la producción y la productividad.

Además es parte sustantiva del proyecto modernizado, y su instrumentación abarca los distintos sectores productivos de la economía. Y como vemos las estrategias de las empresas como la política industrial donde la nueva orientación de la empresa, es abocarse al desarrollo de un sector exportador dentro de la rama y como México se convierte en un receptor de los nuevos proyectos de inversión debido a su cercanía geográfica con los Estados Unidos, a los incentivos vía subsidios, al bajo costo de la fuerza de trabajo, a una base persistente de producción de motores y una política gubernamental que se dirige al mercado internacional.

¹¹ *Fernando Francisco Herrera Lima. Reestructuración de la Industria Automotriz en México y Respuesta Sindical. Revista. El Cotidiano No. 46 1992, Marzo - Abril, pag. 27 - 33.*

1.4. - Participación e Influencia de la Industria Automotriz en la Economía Mexicana.

Desde finales de la década de los cincuenta hasta 1970, México experimentó un crecimiento continuo, baja inflación y una expansión industrial con énfasis en la sustitución de importaciones. En 1970 era y sigue siendo 22 años después, un país con grandes desigualdades y con serias barreras estructurales al progreso; por un lado se puede observar que el 40% de la población (que corresponde a la fuerza de labor rural), pues que generaba escasamente el 11% del ingreso nacional, estas desigualdades eran muy agudas dentro del mismo sector agrícola ya que el 78% de la propiedad agrícola era incapaz de alimentar a sus propios habitantes, de manera que el otro 13% que generaba $\frac{3}{4}$ partes de toda la producción lo cual proporcionaba trabajo a solo el 20% de los trabajadores del campo. Y la planta industrial estaba sobreprotegida, era ineficiente y generaba ganancias monopólicas, así como agravando la distribución de la riqueza, además los mercados industriales eran demasiado pequeñas para permitir altos niveles de producción.

Estas circunstancias hicieron permitir más vulnerable y dependiente a la economía los cambios en los mercados internacionales, el estancamiento en el mercado agrícola condujo a México a importar cantidades crecientes de granos en un periodo en que se aumentaron los precios internacionales. El fracaso de no poder diversificar mercados y productos de exportación a causa de la debilidad en la estructura industrial ocasionando un bajo nivel de ingreso por exportaciones; además México fue afectado por la recesión de los países industriales y la ruptura del sistema monetario mundial en 1971, y el embargo petrolero de 1973 y la recesión de 1975 ocasionaron que el país experimentara presiones en su balanza de pagos que solamente podía ser controlada con el incremento de la deuda externa.

Las medidas que se tomaron para contrarrestar estos desequilibrios fue el de incrementar a la inversión pública en el sector agrícola de 13.4% en 1970 a 19.2 en 1975, sin embargo esto no fue suficiente para detener la salida de capitales de ese sector, cuando los problemas continuos de la balanza de pagos se requirieron de una devaluación del 80% del peso en 1976, la crisis económica se hace más evidente en México; y los demás depósitos cayeron, pues los inversionistas cambiaron su dinero a dólares y la tasa de crecimiento de PIB cayo al 2.1% muy por debajo del 3.5% de incremento en la población.¹²

En 1976 se llevo a cabo mediante la cual los empresarios se comprometían a invertir y los trabajadores a moderar sus demandas salariales, con el objeto de controlar la inflación y reactivar a la economía; al mismo tiempo el descubrimiento

¹² Fuente: Banco de México.- Informa Anual.

de nuevos yacimientos petroleros, que trajo confianza a los inversionistas mexicanos y extranjeros. Durante el periodo de 1977 y 1978 se llevó a cabo un programa de ajuste concertado con el Fondo Monetario Internacional.

Dicho programa de ajuste consistía en asesorar a nuestro país enfrente un desequilibrio en su balanza de pagos, y la ayuda que este provee pues debe condicionar a la adaptación por parte del país con desajustes de medidas tendientes a la eliminación eventual del desequilibrio externo. De ahí surgen las llamadas políticas de condicionalidad del FMI, que usualmente se traducen en la elaboración de un programa de estabilización económica de común acuerdo con las autoridades del país beneficiario; donde los programas de estabilización que normalmente propone el FMI para países con problemas de balanza de pagos, lo cual tiene como objetivos centrales los siguientes dos puntos:

- 1. - Se trata de reducir el déficit en la cuenta corriente a niveles que puedan funcionar con flujos normales de crédito externo.*
- 2. - Para lograr estos objetivos centrales, casi siempre se requiere alcanzar otro objetivo como es reducir la inflación interna para desacelerar a la tasa de inflación interna.*
- 3. - Otras de las medidas que propone son que se oriente hacia la reducción del crecimiento de la demanda interna, con esto implica la aplicación de políticas monetarias y fiscales.*
- 4. - Por último la adopción de medidas que estimulen el ahorro y desalienten el gasto.*

Sin embargo después de 3 años de recesión la economía mexicana empezó a recobrase en 1978, pues las inversiones en el sector petroquímico mostraron el camino a través del cual la economía empezó a crecer; y el incremento de los precios no se pudo controlar y el poder adquisitivo de los obreros continuó deteriorándose.¹³

Los desequilibrios internos se complicaron con la incertidumbre del programa internacional, entre estos desequilibrios se encontraba el fuerte incremento en el gasto público el cual aumentó a un creciente déficit en la cuenta corriente de la balanza de pagos, ocasionando una fuga de capitales que llevó a una crisis sin precedente en las cuentas externas.

El alza en el gasto público y privado originó un fuerte incremento en las importaciones, en las fuentes de abastecimiento doméstico fueron incapaces de

¹³ Cruz Cruz, Edgar. *La Industria Automotriz en México ante el TLC*. Tesis de la Facultad de Economía. 1993.

sostener o en apoyar este dinamismo; pues en el periodo de 1977 - 1981 las importaciones crecieron a un promedio de 43.5%, ya que durante este periodo de rápido crecimiento económico pues se implementaron varias políticas como:

- a) Un vigoroso programa de inversión pública, particularmente en el petróleo, infraestructura, salud y educación.
- b) Una política fiscal, el su primer objetivo fue establecer la capacidad del gobierno en materia de captación de impuestos; pues el incremento de 11.8% a 15.6% en los impuestos sobre ganancias como porcentaje del PIB, se debían en su mayoría a los impuestos de PEMEX. El segundo objetivo de esta reforma fue modernizar el sistema de impuestos, además de distribuirlos más equitativamente.

Para 1982, la economía mexicana iba apenas a empezar a mostrar los signos más crudos de sus problemas, para ese año la deuda externa total del país ascendía ya a los 81,350 millones de dólares; ese alto nivel de endeudamiento externo de México empezó a dificultar la obtención de divisas para el crecimiento. En ese mismo año los intereses que el país tuvo que pagar al exterior fueron de 12,202.9 millones de dólares, que representaron el 57.5% de las exportaciones de ese mismo año.¹⁴

Las posibilidades de crecimiento económico de nuestro país disminuían; las dificultades con el exterior así lo determinaban y como consecuencia de la escasez de divisas el peso se devaluaba frente al dólar y las inversiones productivas declinaban, los capitales se ubicaban en la esfera especulativa, dolarizando a la economía y presionando de esta forma aún más al tipo de cambio, y no sólo en 1982, la fuga de capitales fue de casi de 5 mil millones de dólares.

Esta situación se complicaba porque en 1982 las exportaciones de México de productos agrícolas sufrieron una contracción del 20.5% y las importaciones de alimentos y materias primas de origen agrícola se elevaron demasiado por la participación de los ingresos del trabajo en el PIB del país era del 35.2%.¹⁵

Con problemas muy graves de oferta interna de bienes de capital y de alimentos, con la producción industrial orientada al mercado interno, exportado fundamentalmente por recursos naturales (**petróleo**), y productos agropecuarios, con el patrón concentrado del ingreso nacional y con la tendencia al incremento de la pobreza en términos absolutos para amplios sectores de la población, México mostraba todos los signos de un país subdesarrollado e inmerso en una de las crisis más importantes de su historia. Ante esta situación el gobierno de México inicia un cambio constante en una nueva política de comercio exterior, donde se cambia el sistema de permisos a la importación por uno de aranceles y se reducen estos a

¹⁴ Banco de México, Informe Anual.

¹⁵ INEGI, Sistemas de Cuentas Nacionales.

niveles que están incluso muy por debajo de los acordados en el GATT. México firmó en 1985 un acuerdo de entendimiento bilateral de subsidios e impuestos compensatorios con ese país, de acuerdo con la Legislación Comercial de los Estados Unidos, cualquier productor puede pedir a su gobierno que imponga un impuesto compensatorio a la importación de mercancías que se considere subsidiarias; solo se daña al productor norteamericano, pero esa prueba se le llama (prueba de daño). En 1986, México ingresa al GATT para tener acceso a una institución donde negociar las condiciones de reciprocidad requeridas ante su apertura, dichos principios son:

- *La reciprocidad.*
- *La no discriminación.*
- *La utilización de barreras exclusivamente arancelarias.*
- *La disminución de aranceles.*
- *La eliminación de restricciones cualitativas y cuantitativas.*
- *La consulta para la solución de controversias bilaterales y multilaterales.*

Todos ellos constituyen un marco teóricamente adecuado para la solución de los conflictos en el comercio entre México y Estados Unidos, y este acuerdo se divide en tres secciones que son:

- *La primera, es una declaración de principios donde se establece los asuntos o materia del acuerdo como son: barreras no arancelarias, la relación entre ingresos por exportación y deuda externa, los servicios, la inversión extranjera, la protección de derechos de autor y los problemas de la región fronteriza.*
- *La segunda sección, establece un mecanismo consultivo para las diferencias en el comercio bilateral.*
- *La tercera sección, establece el tratado comercial a distintos productos y otros temas particulares a tratar como: inversión, transferencia de tecnología, intercambio de información en el sector servicios, etc.*

En cambio la política de apertura comercial, el ingreso al GATT y los convenios firmados, no han traído a México como consecuencia, ni la diversificación de sus relaciones comerciales con el exterior, y ni la búsqueda de reciprocidad. En el ingreso de México al GATT, Estados Unidos fue su interlocutor más importante, y los requerimientos de ese país pesaron más que los de cualquier otro socio comercial. México fue más allá de lo estipulado por el GATT en su apertura comercial; el GATT exige que los impuestos a la importación no sobrepasen el 50% y en México

ningún producto tiene actualmente un arancel mayor al 20%, con esto el GATT exige que la tasa promedio de impuesto a la importación no rebase el 30%, en México esa tasa actualmente tiene solo un 9.78%. En general, al contrario de México la evolución de la política de comercio exterior de Estados Unidos se apunta en este periodo reciente hacia grados crecientes cada vez más complejos de proteccionismo, mediante barreras arancelarias y no arancelarias, pues las barreras no arancelarias se han multiplicado a un ritmo mayor que el de la eliminación de aranceles comerciales. Si bien la apertura comercial externa de México, que se inicia en 1983 y se acelera en 1987 entonces no han encontrado hasta ahora la suficiente reciprocidad por parte de los Estados Unidos, lo que ha permitido el incremento y transformación de nuestras exportaciones.

En 1982 las exportaciones de petróleo crudo de México representaron el 74% del valor de nuestras exportaciones totales y las correspondientes a la industria manufacturera representaron solo el 16% y para 1990 la situación había cambiado de manera significativa, en ese año el petróleo contribuyó con el 33% a las exportaciones del país y la industria manufacturera había elevado su participación hasta el 55%. Todo ello como resultado que entre 1982 y 1990 la tasa de crecimiento promedio anual de las exportaciones de manufacturas fue del 20% y las exportaciones de petróleo registraron una tasa de decrecimiento del 7% promedio cada año, fundamentalmente debido a la caída del precio del petróleo. México a partir de 1982 no ha sido del mismo ritmo: entre 1982 y 1985 crecen a una tasa anual media del 23.8%; del 1985 a 1987 la tasa es aun mayor del 28.3% y la desacelera su crecimiento al 12% entre 1987 y 1990. Y a partir de 1985, son diez los productos que pasan a jugar un papel importante en las exportaciones manufactureras de nuestro país, en términos de participación en las exportaciones de 1989 (37.9%), tenemos:¹⁶

¹⁶ INEGI, *Estadísticas del Comercio*.

1.-Automóviles para el transporte de personas.	11.8%
2.-Motores para automóviles.	10.5%
3.-Partes sueltas para automóviles.	3.1%
4.-Partes y piezas sueltas para automóviles.	2.1%
5.-Hierro acero manufacturado.	2.0%
6.-Vidrio, cristal y sus manufacturas.	1.8%
7.-Hierro en barras y en lingotes.	1.8%
8.-Ácidos policarboxílicos.	1.7%
9.-Fibras textiles artificiales o sintéticas.	1.7%
10.-Cables aislados para electricidad.	1.4%
SUBTOTAL	37.9%

Dentro de estos productos destacan los de la industria automotriz y de las ramas ligadas a su desarrollo, que en conjunto pesan el 25.4%; y de los productos cuya tasa de crecimiento promedio anual de exportación es más importante entre 1987 y 1989 son: el algodón (25.2%); legumbres y frutas preparadas en conserva (24.4%); amoníaco (35.5%); zinc afinado (56.7%); cables aislados para electricidad (23.9%); ácidos policarboxílicos (17.4%); hierro en barras y en lingotes (15.7%); automóviles para el transporte de personas (18%), tequila y otros aguardientes (21.2%); y colorantes y barnices preparados (16.2%). Si por el lado de la cantidad y el tipo de productos exportados se observa cierto grado de concentración, en lo que hace a las empresas exportadoras ubicadas en México, la concentración es aún mayor en la presencia de transnacionales en la exportación muy significativa. Y en el periodo de enero - junio de 1989, doce empresas fueron responsables de un poco más de la cuarta parte de las exportaciones totales del país como son:¹⁷

¹⁷ Banco de México, Dirección de Investigación Económica.

<i>Número de la Empresa</i>	<i>Participación Relativa en las Exportaciones Totales %</i>	<i>Participación Acumulada en %</i>
<i>Chrysler de México</i>	4.2	4.2
<i>General Motor de México</i>	4.2	8.3
<i>Ford Motor Company</i>	3.2	11.5
<i>088888*</i>	3.1	14.5
<i>Unión Nac. Organismo D</i>	2.7	17.3
<i>Volkswagen de México</i>	1.9	19.2
<i>Aeronaves de México</i>	1.8	21.0
<i>I. B. M. de México</i>	1.4	22.4
<i>Met Mex Peñoles, S.A.</i>	1.3	23.7
<i>Industrial Minera México</i>	1.0	24.7
<i>Renault Industria Méx., S. A</i>	1.0	25.7
<i>Nissan Méx. S.A. de C. V.</i>	0.8	26.5

- *Se recurrió a la clave en virtud de que la fuente de información no consigna la razón social de la(s) empresa(s) a las que pertenece.*

A partir de 1982 las importaciones de México registraban primero un movimiento descendente y luego un ascendente; a pesar de la política de liberación comercial de nuestro país, y en la estructura de las importaciones no se ha modificado. Entre 1982 y 1987 se da una disminución de las importaciones de productos manufacturados de una tasa del 4% promedio anual y las importaciones de productos agrícolas crecen sólo al 1% promedio cada año. Como resultado del incremento de las exportaciones y del decremento de las importaciones, la balanza comercial de México entre 1982 y 1987 mantuvo saldos positivos, permitiendo aminorar la presión que los altos déficit comerciales de años anteriores y los pagos de intereses de la deuda externa venían imponiendo a la economía mexicana.

Y la ausencia de crecimiento económico permitía la reducción de las importaciones, a su vez, el incremento de las exportaciones generaba los recursos necesarios para mantener saldos positivos en la balanza comercial y para hacer frente a las obligaciones de la deuda externa. Entre 1982 y 1987, la oferta interna de México (constituida por la producción interna más las importaciones) de bienes

y servicios a disposición de la población del país se redujo al 0.5% en promedio anualmente.¹⁸ Para la población trabajadora del país, el desempleo y los incrementos de precios de los bienes y servicios significaron el deterioro de sus ingresos reales; ello se expresa en el hecho de que la participación de la masa salarial total en el PIB pasara de 35.25 en 1982 a 25.5% en 1988.¹⁹

En general se había cambiado el déficit por el superávit en la balanza comercial a costa de la situación económica, quedando por atacar los altos niveles de inflación, por ello el gobierno del país tomo otras medidas como la del Pacto de Solidaridad que fue un acuerdo que buscaba impedir que subieran los precios, los salarios, el tipo de cambio y la tasa de interés; y en la liberación pretendía que los productos extranjeros compitieran en precio con los internos, de tal manera que la inflación pudiera ser frenada. Para 1988 el crecimiento de los precios al consumidor fue de 51.7%, un poco menos de la tercera parte del índice inflacionario del año anterior (159.2%), con una balanza comercial en ese año todavía positiva y con el significativamente menor proceso inflacionario, se pensaba que estaban dándose las condiciones para el crecimiento económico con estabilidad.²⁰

Ya que en 1989 la tasa de crecimiento del PIB del país fue de 2.8%, superior a la del crecimiento de la población, pero por primera vez después de 1982 la balanza comercial de México resultó deficitaria, el valor de las importaciones de mercancías superó al de las exportaciones en 645 millones de dólares. Para 1990, se estima una tasa de crecimiento del PIB en México de 3% y el déficit de la Balanza Comercial se amplía hasta alcanzar la cifra cerca de los 3,000 millones de dólares, como resultado de que las importaciones se elevaron aproximadamente 27% y las exportaciones lo hicieron solo al 17%. El importante incremento de las importaciones del país en 1989 coincide con la reactivación económica y con la profundización de la política de liberación del comercio exterior.

En diciembre de 1987 (**fecha en que se firma el Pacto de Solidaridad Económica**), la medida arancelaria del país era ya del 11.8% el arancel máximo se estableció en 20% y en Abril de 1988 solamente el 23% de la producción interna continuaba bajo el esquema de permisos previos de importación, cubrían el 29% del total de las importaciones de México. Adicionalmente, la evolución de las importaciones de México revela que algunos productos presentan altas tasas de crecimiento promedio anual entre 1985 y 1989, aunque no tiene alta participación en las importaciones totales. Estos productos son: prendas de vestir de fibras sintéticas o artificiales con una tasa de importación o crecimiento de 38.3%; promedio anual y una participación en el valor de las importaciones de 0.4%; llantas y cámaras 34.7%; y 0.4% respectivamente; automóviles para el transporte de personas 20.3% y 0.4%; aviones y sus partes 21.6% y 0.3%; y maquinaria y

¹⁸ Sexto Informa de Gobierno, Anexo Estadístico, México 1988.

¹⁹ INEGI, Sistema de Cuentas Nacionales.

²⁰ Banco de México, Indicadores Económicos.

aparatos de elevación de carga y descarga 17.7% y 0.8%. Por el dinamismo importador mostrado por esos productos y parecería que han sido de los más sensibles de la política de liberación.

En suma, del balance del comercio exterior de manufacturas de México, se observa que el comercio interindustrial de la rama automotriz es de los más dinámicos, y más importantes, lo que sugiere que las grandes empresas transnacionales mediante su estrategia internacional de inversión y comercio han localizado a México como un centro de operaciones importante. Y la apertura comercial comandada por las grandes empresas y con la subordinación de las pequeñas y medianas, que en México son más del 85%, ha ido construyendo una estructura productiva industrial similar, donde el comercio internacional depende no de la especulación productiva, sino del desarrollo de la división técnica de trabajo al interior de la gran empresa que va colocando distintas partes del proceso productivo en diferentes países y por eso el comercio que se fomenta en el comercio de manufacturas intra empresa e intraindustrial.

Por eso la sobrevaluación del peso era otro factor importante; y la inflación en México sobrepasó la inflación de los Estados Unidos, ocasionando una baja en la competitividad de los productos mexicanos. En cambio México es un país cuya economía se caracteriza por su gran dependencia con los Estados Unidos, esta dependencia ocasiona que cualquier cambio o evento importante en la estructura de ese país; tenga un efecto directo e impactantes sobre la economía mexicana.

La industria automotriz es una de las actividades más dinámicas del país, tanto por el crecimiento de inversión, como los aumentos en el valor de su producción y por el total de las personas que ocupa. La importancia de las funciones que cumple la industria es que por un lado su estrecho contacto con la demanda final lo cual hace extremadamente sensible a las variaciones que registra en cualquiera de sus componentes como:

La inversión, producción, consumo y en menor grado las exportaciones; por otro lado su fuerte dependencia respecto a la producción intermedia de otras ramas le confieren un papel importante esto es el promotor directo e indirecto de la producción en cierto bloque de actividades cuando la demanda final se expande; o bien, cuando esta se contrae y la rama opera como transmisora del mismo efecto sobre sus abastecedoras directas e indirectas. En este sentido, el grado de eficiencia con que opera las ramas abastecedoras donde se determinan los precios, la buena parte de los costos de la industria automotriz terminal el cual obviamente repercute en el precio final. Entre sus principales indicadores económicos de esta industria tenemos al:

Producto Interno Bruto. (PIB)

Durante el periodo de 1980 - 1990, la tasa de crecimiento anual del PIB de la industria automotriz fue del 6.5%, el cual es elevado al compararse con el crecimiento del PIB manufacturero y del sector secundario, los cuales durante el mismo, periodo un crecimiento de 2.1% y 1.8% respectivamente. En contrastes con el crecimiento positivo del PIB en los años anteriores a 1980, en estos últimos once años se ha manifestado un comportamiento diferente y esta inconsistencia se acentúa en los años de 1982, 1983 y 1986, en donde el crecimiento de este indicador disminuyo en comparación con el nivel registrado en el año anterior. Además el nivel de crecimiento ha disminuido en forma considerable, ya que si se compara con la tasa de crecimiento de la población en el periodo de 1980 - 1990, con la registrada en el mismo periodo por el PIB; y como podemos observar que mientras la población creció en un 2.2%²¹ y la tasa del PIB fue solamente del 1.7%, esta implica que el crecimiento de la economía no cubre los requisitos de bienes y servicios de demanda la población.

*Mientras que si analizamos a la Industria Automotriz tenemos que su participación en 1988 en el PIB fue del 1.48%, en 1989 con el 1.67%, en 1990 fue del 1.82%, en 1991 con el 1.99%, en 1992 con el 2.12%, en 1993 y 1994 con el 1.92% y en 1995 con el 1.60%, en 1996 con 1.61%, en 1997 1.77%, en el año de 1998 1.92% y en 1999 y 2000 con el 2.06% respectivamente (**Ver Anexo Estadístico: cuadro 1**), es decir la disminución de la participación de la industria en el PIB Nacional se debe a la crisis económica a principios de 1995. En cambio la participación de la industria Automotriz manufacturera en 1988 fue de 8.64%, en 1989 de 9.41%, en 1990 de 10.11%, en 1991 de 11.14%, en 1992 de 11.81%, en 1993 de 10.95% y finalmente para 1994 fue de 11.02%, en 1995 el 9.01%, en 1996 su participación es del 8.75%, en el 1997 con el 9.35%, con el 9.98% en el años de 1998, y con el 10.77% y 10.83% en los años de 1999 y 2000; y en este año México ocupa el décimo segundo lugar mundial como productor de vehículos, colocándose en el grupo de los 15 países que generan un 92% de la producción en el mundo, siendo con Brasil los dos únicos países Latinoamericanos en dicho grupo.*

Empleo

En 1982 el empleo del sector automotriz era de 259,800 personas, en 1985 de 290,400, en 1990 de 384,400, en 1992 la industria proporciona un empleo cerca de 400,000 trabajadores lo cual representa un 10% del personal ocupado en el sector manufacturero de estas, aproximadamente 60,000 se encuentran en la industria

²¹ Alicia Girón. *Integración Financiera y el TLC Retos y Perspectivas*. Editorial, Siglo XXI. 1991.

terminal, 140,000 en la industria de autopartes, 120,000 en la industria maquiladora automotriz y 80,000 en los distribuidores. En 1993 y 1994 el empleo fue de 446,900 personas y en 1995 el empleo cayo a 390,100 personas, y realmente hubo muchos cambios hasta el año 2000 (**Ver Anexo Estadístico: Cuadro No. 2**), es decir la tasa de crecimiento anual del empleo con respecto a 1992 a 1995 es de menos del 18% esto es, durante el Tratado de Libre Comercio, la caída del empleo en la industria automotriz se ha convertido en una verdadera tendencia debido a la reconversión industrial.²²

En cambio la participación del empleo de la industria terminal en la industria automotriz fue de 19.2% en 1982, de 21.9% en 1983, de 18.9% en 1986, de 14.8% en 1993, de 14.7% en 1994, de 13.7% en 1995 y 1996 fue de 10.9%, lo cual para 1997 es del 11.1%, en el año de 1998 es de 10.7%, en 1999 es del 11.1 y para el año 2000 es de 11.0%. donde la tasa de crecimiento fue de -6% en 1983, de -0.20% en 1986, en 1993 de 32%, de 31% en 1994, del 7% en 1995 y cayo en 7% en 1996, pero como vemos que para el año de 1997 al 2000 vuelve a hacer positiva. (**Ver Anexo Estadístico Cuadros No. 2.1 y 2.2**), es decir la tasa de crecimiento promedio anual del empleo de 1986 a 1993 es de 5.9% en la apertura económica; mientras que en el Tratado de Libre Comercio es de menos 3.9%, aun cuando la industria terminal incremento su participación en el PIB automotriz en tres puntos porcentuales de 1993 - 1995. Todo esto se explica por tres hechos importantes como son:

1.- El primero; por la crisis económica que obligó a la empresas a disminuir costos vía paros técnicos y recortes laborales.

2.- El segundo; por los efectos de la reconversión industrial.

3.- El tercero; por que las empresas adoptaron la estrategia empresarial de incrementar su exportación al resto del mundo para resolver el problema de la realización de las ganancias.

Producción.

Durante el periodo de 1980 - 1990, la producción automotriz casi se duplico donde la producción total en 1991 ascendió a 971 mil unidades, en comparación con los 480 mil en 1980. A principios de la década de los setenta el mercado de automotores se encontraba en plena expansión, para entonces es considerable un crecimiento del parque automotor nacional. En efecto de 1950 a 1960 el número de

²² Rangel Vargas Gabriel. "Impactos de la Integración Económica en la Industria Automotriz Mexicana, 1990 - 1996.

vehículos en circulación había aumentado de 300 mil a 800 mil unidades, lo que significa un crecimiento medio anual de 10%.²³

Entre 1961 y 1965 aumentó a una tasa ligeramente inferior aunque muy elevada (8.2% alcanzado y 1.2 millones de unidades en el último año). Una alta proporción de estos vehículos en circulación habían sido importados; sin embargo el dinamismo de la demanda automotriz se acentuó en los años posteriores, lo cual aunado a la producción de importaciones permitió un rápido aumento en la producción de vehículos. No obstante la tendencia a largo plazo en la producción de automotores no ha sido uniforme en los distintos periodos. En el decenio de 1966 - 1975, la producción de vehículos paso de 103 mil unidades a 359 mil, para registrar una tasa media anual de 13.3%.

Posteriormente en los años de 1976 y 1977 ocurrieron disminuciones de 9.5% y 13.6% respectivamente mismas que se dieron principalmente a la contracción generalizada en la demanda de consumo e inversión; así como a los fuertes incrementos de precios que sucedieron a la devaluación del peso, no obstante en los siguientes cuatro años la industria terminal repuntó con un crecimiento del 20.7% anual en promedio. En este cuatrienio se registró un crecimiento sin precedentes, donde en 1981 se produjo más del doble del número de unidades que en 1977 (281 mil y 596 mil respectivamente). Ya que el auge respondió al acelerado crecimiento de la demanda agregada interna ocurrido a partir de 1978; en el caso de los automóviles influyo muy especialmente el consumo de los sectores de medianos y altos ingresos.

En 1982 y 1983 la producción automotriz se vio afectada por la recesión económica en que se encontraba el país, por lo que este ultimo año su producción descendió en más del 50%. En 1984 y 1985 la producción se incremento nuevamente para volver a registrar una contracción en 1986; a partir de 1987 la producción automotriz ha registrado incrementos constantes y en 199, y hasta el año de 1993, donde su máxima producción fue a partir de 1994 al 1996, lo cual tuvo una insignificante caída donde vuelve alcanzar su producción en el periodo de 1997 -1999; y finalmente para el año 2000 supera esa producción llegando así a las 92,200 unidades. El aumento de la producción nacional se explica principalmente por el incremento que registró la producción de vehículos de exportación, la cual pasó de 18 mil unidades en 1980 a 359 mil unidades en 1991, ya que dentro de las exportaciones los automóviles participaron con el 93% en el año de 1991. (Ver Anexo Estadístico Cuadro 3,3.1,y 3.2).

²³ *Gunner Niels. El TLC y la Organización Industrial y su Aplicación en la Industria Automotriz en México. Revista de Investigación Económica No. 216, Abril - Junio de 1996, p. 21 El autor trabaja actualmente en la Comisión Federal de Competencia.

Precios.

Entre 1970 y 1980, el índice de precios implícito de PIB se incrementó en un 17.6% anual en promedio, mientras que el correspondiente a la rama de vehículos creció al 16.4% anual durante el mismo periodo. Sin embargo se aprecian cambios significativos durante el periodo de 1970 - 1977, es cuando los precios estuvieron sujetos a control oficial, por un lado y en el periodo de 1977 - 1980, es cuando hubo una liberación de los mismos. Así durante el primer periodo el índice del PIB creció al 13.7% anual y el correspondiente a la rama automotriz lo hizo al 1.5% situación en la que explica en alguna medida por el hecho de que durante los años de 1970 - 1976 se mantuvo una política de paridad fija contra el dólar, con los costos de material importados de los vehículos no se incrementaron substancialmente; en contraste con el periodo de 1977 - 1981, lo cual las tasas fue del 21.8% anual para el PIB y del 34.5% anual para la rama automotriz.

En 1983 se vuelve al control de precios durante el periodo de 1980 - 1991, y el índice nacional de precios al consumidor se incrementó a 184.7 mientras que el índice de precios al consumidor de automóviles llegó a 198.4, en tanto el índice de precios de camiones llegó a 170.3. Este comportamiento se explica él porque y antes de 1989, el Gobierno otorgaba aumentos para compensar la inflación nacional y la devaluación de la moneda a partir del Decreto de 1989, pues se tomo como base el incremento de los precios internacionales por lo que durante los últimos años los incrementos de precios tanto en camiones como en automóviles han sido inferiores al índice nacional de precios al consumidor.²⁴

Balanza Comercial.

La problemática del comercio exterior del sector automotriz, en particular por el lado de las importaciones ha sido una de las preocupaciones fundamentales que subyacen a las medidas de regulación y fomento que ha adoptado el Gobierno Federal. A raíz del Decreto de 1977 se observó un repunte significativo en las exportaciones de la industria automotriz, lo que hizo que se elevaran de 415 millones de dólares en 1980 a 5,642 millones en 1991. Dentro de las exportaciones, los conceptos más significativos fueron la exportación de automóviles y la de motores. Las primeras se incrementaron de 129 millones de dólares en 1980 a 3,778 millones en 1991, lo que significo una cantidad de veintinueve veces superior en un lapso de solo 11 años.

Por su parte la exportación de motores aumentó en 36 veces su nivel de exportación, lo cual pasó de 33 millones de dólares en 1980 a 1,196 millones en 1991, y los dos rubros mencionados participaron en conjunto con aproximadamente el 80% de las exportaciones totales; aunque la participación de motores fue

²⁴ Castillo Flores Lucia Teresina. La Industria Automotriz en México Estrategias de la Empresa Multinacional y Política Industrial. Tesis de la Facultad de Economía. Año 1992.

mayoritaria hasta el año de 1986, a partir del año de 1987 la exportación de vehículos se incremento para participar aproximadamente con el 40% del total de exportaciones. En cambio en 1991 la exportación de motores se redujo significativamente, lo cual se debe principalmente a que varias empresas han cerrado sus plantas para adecuarlas a los nuevos diseños. En cuanto a las importaciones también han crecido substancialmente, pasaron de 1,902 millones de dólares en 1980 a 6,568 millones en 1991 y al interior de estas los conceptos más importantes son los de material de ensamble y el de partes y refacciones que presentaron hasta 1986, el 50% del total de las importaciones registradas; ya que esta participación se elevó hasta el 84% en el año de 1991.

El saldo deficitario de la balanza comercial del sector automotriz se incremento de 526 millones de dólares en 1976 a casi 1,500 millones en 1980, así mismo su participación en el déficit comercial total del país se elevó de 20% en 1976 a 44% en 1980. Si bien el déficit automotriz en 1980 representó casi la mitad del déficit comercial del país en 1991 solamente represento el 8%. El déficit tan elevado que alcanzó en el año de 1980 se explica que principalmente las empresas de la industria terminal tuvieron un retraso considerable en el inicio de sus proyectos orientados a la exportación, además en los años inmediatamente posteriores a la aparición del Decreto de 1977, se produjo en el país una expansión sin precedente de la demanda de vehículos que absorbió prácticamente la capacidad instalada, tanto de la industria terminal como de la de autopartes; pues ello no solo imposibilitó a la generación de excedentes exportadores, sino que hizo necesario recurrir a importaciones adicionales de emergencia, y a la incapacidad de la industria nacional para abastecer el mercado.

Sin embargo la explicación del déficit que se ha registrado en la balanza comercial automotriz desde 1989, así como el fuerte incremento que ha registrado las ventas en estos años; y la venta de vehículos nacionales casi se duplico al venderse un total de 634 mil unidades en 1991, mientras que en 1988 solo se vendieron 342 mil. Además se debe considerar el cierre de algunas plantas que se dedicaban la mayor parte de su producción al mercado de exportación y se espera que estas plantas estén listas para ofrecer los nuevos diseños y el déficit comercial se reduzca. Mientras que el crecimiento ha sido el factor clave en el desarrollo de la industria automotriz durante el año de 1992. A pesar de que la industria automotriz mostrara fuertes ventas y elevadas tasas de crecimiento en ese periodo. **(Ver Anexo Estadístico: Cuadro 4, 4.1).**

En **conclusión** diremos que la industria automotriz, es una industria oligopolica a nivel mundial, en la que ha pasado de la etapa de la producción total en una cadena de producción integrada, a la superación de esta cadena en diversas regiones y países a fin de aprovechar no las economías de escala del proceso global, si no las economías que dieran de la ventaja comparativa regional. La segmentación de la cadena productiva ha sido posible gracias al espectacular desarrollo tecnológico y

a la robótica. Pues para México el sector automotriz es muy importante porque contribuye con el 9.5% del PIB manufacturero y el 2.5% del PIB total, haciéndose constituido como el segundo sector exportador del país y que genera alrededor de 500 mil empleos. Y con la entrada en vigor del TLC es de prever la ejecución de nuevos proyectos de inversión y en consecuente crecimiento de esta industria; sin embargo dicho crecimiento quedo sujeto a su carácter de industria complementaria de los Estados Unidos principalmente.

No obstante que para ello, debe quedar claro que el país tendrá que realizar un esfuerzo para mejorar la capacitación de la mano de obra y para impulsar un desarrollo tecnológico propio, para así superar el riesgo de estancarnos en el nivel del país maquilero y auto partero, así mismo se requiere de la presencia de inversionistas locales y de una orientación gubernamental clara que les dé un sentido nacional a este sector industrial y automotor. En cambio en la economía mexicana en los últimos años ha estado sustentado en gran parte en el sector industrial; ya que la expansión y la contracción de la industria condicionan la aceleración y desaceleración del crecimiento económico del país, entre los factores que permitan el surgimiento y consolidación de tal proceso, se encuentra en las condiciones de estabilidad y paz social. Mientras que una política de construcción de infraestructura física, producción de insumos para la industria, desarrollo del sistema educativo nacional y de toda clase de estímulos (**incluidos fiscales y monetarios**), a la inversión privada nacional y extranjera que estuvo dispuesta en el sector.

Pues para la estrategia de sustitución de importaciones se protegió contra la competencia de productos extranjeros, a la producción de bienes de consumo que se encargo desde el principio, del abastecimiento del mercado interno; y en contraste al tiempo que se protegía la producción interna de bienes de capital. En cambio en algunos sectores de la sociedad mexicana han quedado excluidos del consumo de los productos del sector industrial más dinámico, por ello no impidió que se expandiera la demanda por dichos bienes lo cual fueron teniendo las capas medidas de la población urbana y por la diferencia de los productos afectados a los extractos de la población; ello permitió el crecimiento de este sector industrial y de la economía en su conjunto que se ha observado en determinados periodos desde hace cerca 40 años. Donde el componente importado determinó que el crecimiento de la producción industrial, es como si estuviera elevado para impactar al crecimiento económico del país, dado que una parte de los efectos multiplicadores que toda inversión genera, se fugaran hacia el exterior ante la imposibilidad de abastecimiento de ciertas materias primas y bienes de capital. De ahí que el crecimiento económico tuviera que descansar en el endeudamiento externo, que a partir de ciertos años empieza a gravitar pesadamente sobre la economía nacional.