

## **Introducción**

*Para analizar el proceso de integración del mercado Trilateral es necesario entender de cuáles son las grandes tendencias que predominan en la industria automotriz a nivel mundial; es evidente que este proceso de integración tienda a desarrollarse de acuerdo con estas tendencias. Y es posible que los cambios en la estructura de mercado automotriz mexicano ante la firma del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos y Canadá, a partir de la premisa de que la evolución de nuestro mercado no será contrarias a las tendencias que predominan en la industria automotriz mundial.*

*El objetivo de este trabajo, esta dividido en 4 secciones y que es el análisis del sector automotor haciendo hincapié en los principales cambios que ha sufrido desde el proceso anterior a 1994 y el camino de desregulación total, que a la fecha lleva 4 años así como sus perspectivas hacia la desregulación completa; también es dar una respuesta a los cambios en el mercado, así como contar con la flexibilidad necesaria para reestructurar los procesos de producción.*

*Otro de los objetivos es las determinantes y las perspectivas en el mercado interno como externo, así como el problema de incremento del insumo importados hacia este sector y el reflejo hacia la balanza comercial. Y en general hay grandes rezagos, pues la primera consiste en la Industria Automotriz Mexicana que comprende la evolución del sector automotor que se había caracterizado por su regulación excesiva, pues prácticamente desde su establecimiento, la protección que se le ha dado a México lo cual ha propiciado que los precios internos de los autos no sean competitivos con sus estándares internacionales. A pesar de estas características que afecta al mercado interno principalmente a México, aun es un país atractivo para la industria armadora de otros países; y se esta utilizando como plataforma de exportación hacia los Estados Unidos y Canadá, debido a la cercanía geográfica y a los bajos costos de producción respecto de otros países y a las ventajas que ofrece el TLC en términos arancelarios; y la evolución de la industria automotriz en México ha transitado por tres etapas que son:*

- a) La primera etapa se caracteriza por su extremada regulación que empezó desde de 1962 y tuvo el objetivo de estimular la producción y mantener la Balanza Comercial equilibrada, solo se permitía la venta de autos al mercado interno de unidades fabricadas en México y que además que se requería que un porcentaje determinado del valor del acto fuera de autopartes nacionales. Los objetivos planteados se cumplirán en cuanto a beneficios en el comercio exterior; sin embargo la protección también desincentiva la competencia entre los productores internos lo cual se manifiestan en los altos precios de los automóviles para el mercado interno.*

- b) *En 1989, se inicio la segunda etapa es el marco regulatorio que se hizo más flexible permitiendo la entrada de unidades nuevas importadas y tratando de fomentar las exportaciones y la producción, pues los precios continuaran por encima de los estándares internacionales.*
- c) *En 1994, entro en vigor el TLC marcando una nueva etapa, en donde se da forma gradual la eliminación de las restricciones a la importación de automóviles, y este proceso finalizará en el año 2004 y cuando se hayan eliminado por completo las barreras y la regulación que caracterizó al sector automotor por décadas.*

*Y como hemos visto que a partir de la crisis de 1994, la industria automotriz inicia un periodo de recesión profunda y de una concentración sin precedentes del mercado interno; ya que las principales variables que determinan el crecimiento del sector sufrirán un deterioro grave y entre las más importantes se encuentran la concentración general de la actividad económica medida por el PIB, la tasa de inflación por arriba del 50%, tasas de interés bastantes elevadas; y es lo que hace imposible el financiamiento, devaluación del más del 100%, de la crisis bancaria por endeudamiento de empresas y familias, drástica caída del empleo, la inversión y las remuneraciones reales; también la evolución de las ventas de automóviles en el mercado interno han tenido un comportamiento distinto según las condiciones macroeconómicas generales.*

*Las variables que determinan las ventas en el mercado interno son el nivel de ingreso de la economía, medida por el PIB, el tipo de cambio real y las tasas de interés y en la mayoría de los automóviles se adquieren con algún tipo de financiamiento y el nivel de precios internos, en la realidad esta determinado por estos dos últimos; pues otras de las cosas es la participación que ha tenido la industria automotriz en la economía mexicana, ha sido satisfactoriamente es el caso del PIB que en 1995 tubo una caída del -6.2%, ya que provoco una contracción sin precedentes de las ventas internas de autos en un 6.9%; sin embargo para los años de 1996 y 1997 el PIB creció en un 5.1% y 7.0% respectivamente pues las ventas en el mercado interno en 80.6 y 46.6% en esos dos años respectivamente, pues las ventas en el mercado interno depende principalmente del nivel de ingreso de la economía en su conjunto medida por el PIB, del tipo de cambio real y en menor medida de los precios internos.*

*Y la evolución del sector automotor en cuanto al comercio exterior se puede explicar de dos maneras, la primera es respecto a las condiciones macroeconómicas generales y la segunda es respecto al proceso de desregulación; en si la **primera etapa** se refiere a que cuando la economía mexicana sufre una contracción de su demanda interna derivada por alguna modificación brusca en el*

*tipo de cambio real, lo cual provoca una caída en las ventas internas; sin embargo esta tiene efecto positivo en cuanto a su competitividad internacional, es decir que se vuelve más atractiva para el mercado externo y así aproximadamente tres cuartas partes de la producción se canalizan al exterior y esto hace que se vuelva a precios internacionales. En cuanto a la **segunda etapa** podemos decir que el proceso de desregulación ha tenido un papel importante en cuanto a los plazos de desgravación.*

*Y como vemos que durante el periodo de 1990 – 1994 la participación de las exportaciones en la producción total fue menor al 50%, mientras que en el periodo de 1995 – 1997 este rubro se incremento a casi el 80% en promedio. Por su parte este incremento se debe a la concentración de la demanda interna en 1995, y por otra parte a que con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio se logró una reducción a tasa cero para nuestras exportaciones hacia los Estados Unidos, mientras que la tasa aplicable a nuestras importaciones de aquel país y en ese año paso del 20 al 10%, y este se reducirá al 5% en 1994 y al 0% para el año 2004.*

*Para la segunda parte que es la Industria Automotriz Estadounidense, donde veremos que esta industria se ha caracterizado desde su formación donde ha emprendido intensos y constantes estrategias de organización industrial que se indujo a la reestructuración interna y de los sistemas de producción; así como veremos también el primer eslabón productivo hacia las industrias como son las innovaciones y mejoras tecnológicas dentro de las tres grandes empresas de Estados Unidos como son Chrysler, General Motors y Ford. También nos muestra el desarrollo de la industria automotriz estadounidense donde marca un patrón de crisis mediante transformaciones creativas, y de esta forma la industria estadounidense se llevó a su máximo expresión en el sistema de producción.*

*Por otro lado la industria profundiza en su sesgo exportador al aumentar las exportaciones de vehículos de automotor y autopartes de 17.4 millones de dólares en 1980 a 46.7 millones de dólares en 1992, además su situación de la industria automotriz estadounidense en su economía deriva a las crisis que habían enfrentado en ciertos periodos; esta crisis fue resultado de la perdida de competitividad de la industria y a los factores estructurales, ya que al hablar de competitividad la cual la podemos llamar como una experiencia a la caída absoluta de la productividad. Así como la situación económica y las variaciones que ha sufrido la industria automotriz de los Estados Unidos, esta crisis que ha experimentado en la segunda mitad de los ochenta, así como la concentración económica que ha sufrido los Estados Unidos debido a la consolidación de nuevas firmas principalmente la japonesa, tanto en la industria terminal como en la de autopartes*

*Y como sabes la importancia que ha tenido la industria automotriz a nivel mundial, es una industria que esta catalogada como una industria madura, con mercados altamente concurridos y saturados; y esta actividad productiva intensa*

*en capital; más que la tecnología por lo que su nivel de innovación tecnológica es menor con relación a las otras industrias. Sin embargo en términos globales sabemos que la evolución de la industria de autopartes tanto en la terminal como de autopartes mostró una ruta excedente en la década pasada, y como en Europa es una región económica que ha venido produciendo crecientemente la mayor parte de los motores de combustión interno a nivel mundial.*

*Y por último veremos la participación y los objetivos de Estados Unidos en la industria automotriz ante al Tratado de Libre Comercio y como sabemos que el interés de Estados Unidos hacia México es muy distinto, pues su negociación y su significado que los atribuye a un instrumento de liberación y es evidente que Estados Unidos persigue ahora del Tratado, no solo son eliminar lo que queda de las restricciones comerciales, sino lograr la apertura del sector de servicios; donde ellos tienen fuertes ventajas comparativas y conseguir las máximas garantías, de esta manera podrá articular a procesos productivos internacionales aprovechando la barata mano de obra mexicana.*

*En nuestra tercera parte se atribuye a la Industria Automotriz Canadiense donde veremos de cómo y cuando se inicio la industria automotriz, el flujo de sus productos entre los distintos países tendrá a incrementarse; ya que sabemos que Canadá comenzó a integrar sus industrias automovilísticas a partir del año de 1965, al entrar en vigor el Pacto Automovilístico entre los Estados Unidos y Canadá; en el cual tuvieron una gran participación las tres compañías más grandes de los Estados Unidos como son: Chrysler, General Motors y Ford. Y a parte de todo esto la industria automotriz Canadiense se encuentra entre las primeras diez empresas a nivel mundial, ocupando el séptimo lugar pues en la década de los ochenta Canadá disfruto de una ventaja considerable por los bajos costo de la mano de obra, en comparación con los Estados Unidos en la fabricación de vehículos y componentes.*

*Eso explica el bajo costo del tipo de cambio; lo cual le dará a Canadá el 30% de la ventaja a sus costos en los vehículos y componentes, asimismo a principio de los ochenta las ensambladoras canadienses comenzaron a proveerse de autopartes provenientes de México, Brasil y Taiwan, lo cual con esto también disminuyó su costo. Y por su parte veremos la relación que existe entre Canadá y los Estados Unidos dentro de lo que es el ALC entre estos dos países, así como su política que enfrenta ese país; pues dentro de este acuerdo despertó muchas polémicas entre ambos países, debido a las grandes presiones proteccionistas regidas por el Congreso de Canadá debido a esto se empezó por discriminar dichas negociaciones Bilaterales, debido a las consecuencias económicas y políticas de aquel acuerdo ALC, así como la importancia que ha tenido la industria automotriz canadiense a nivel mundial en comparación con otros países.*

*En nuestra última parte conoceremos lo que fue el Tratado de Libre Comercio, cuando se iniciaron dichas negociaciones; así como algunos resultados que ha tenido dicho Tratado pues así como los beneficios que han tenido dichos países con la entrada del TLC. También veremos algunos puntos importantes que propone cada país para su negociación; así como las perspectivas que tienes cada país, dentro de la industria automotriz mexicana los cuáles fueron sus beneficios y costos al entrar al Tratado de Libre Comercio, su modo de integración y su relación vinculada entre los tres países. Finalmente conoceremos algunas perspectivas de la industria automotriz Mexicana para lograr una mayor hegemonía en este Tratado; así como los grandes problemas que ha enfrentado para poder seguir adelante con el TLC y de cuales fueron sus proyecciones para los años posteriores en materia de inversión y producción, etc.*

## **Bibliografía.**

1. *Abella Armogal Gloria. La Introducción Automotriz en México, Tesis de la Facultad de Economía. UNAM, 1984.*
2. *Agustín Coyote Ricardo. El Sector Servicios en México 1960 – 1993, Tesis de la Facultad de Economía. UNAM, 1990*
3. *Alver Acevedo Carlos. TLC Marco Histórico para una Negociación, Primera Edición, Edición Jus S. A. de C. V. 1991.*
4. *Barcenas Ortega José Alejandro. El Autotransporte de Carga en México y el TLC. Tesis de la Facultad de Economía. UNAM, 1995.*
5. *Bernal Sahagón Víctor Manuel. La Integración Comercial de México a Estados Unidos y Canadá, Editorial Siglo XXI. UNAM.*
6. *Caballero Urbiales Emilio. El Tratado de Libre Comercio México Estados Unidos y Canadá, Facultad de Economía. UNAM, 1991.*
7. *Carrillo Jorge. Maquilización de la Industria Automotriz de México de la Industria Terminal a la Industria de Ensamble. Editorial El Colegio de la Frontera Norte. Tijuana 1990.*
8. *Castillo Flores Lucia Teresina. La Industria Automotriz en México Estrategias de la Empresa Multinacional y Política Industria 1980 – 1990. Tesis de la Facultad de Economía. UNAM, 1992.*
9. *Castro Pedro. Comercio e Inversiones México – Canadá: Un Tratado Bilateral. Revista Comercio Exterior, vol.43, Núm.5 México Mayo de 1993.*
10. *Centro de Investigación para el Desarrollo. A. C. El Acuerdo del Libre Comercio para Fortalecer la Soberanía. Editorial Diana, Autor CIDAC. 1991*
11. *Centro de Investigación para el Desarrollo. A. C. El Acuerdo del Libre Comercio México – Estados Unidos. Editorial Diana, Autor CIDAC. 1991*
12. *Corona A. Juan Manuel. Reconversión Industrial y Acumulación de Capital en México 1970 – 1990. Tesis de la Facultad de Economía. UNAM, 1990.*

13. Corona Guzmán Roberto. Las Relaciones Comerciales Será el Marco del Tratado de Libre Comercio. Primera Edición, Editorial El Colegio de México. 1993.
14. Cruz Cruz Edgar. La Industria Automotriz en México. Tesis de la Facultad de Economía. UNAM, 1984.
15. Davila Alejandro. Liberalización Económica y Estabilidad del Sector Externo en México en la Búsqueda de Alternativas. Editorial E. C. P, México 1990.
16. Davila Pérez Consuelo y Morales Aragón Eleazar. La Nueva Relación con América del Norte. Facultad de Ciencias y Políticas y Sociales. Editorial, Facultad de Economía, UNAM, 1992.
17. Eujii Gerardo y Laria Eduardo. El Sector Externo y las Reestricciones al Crecimiento Económico de México. Revista Comercio Exterior, Febrero de 1996.
18. Flores Ayala José Heriberto. La Industria Automotriz en México. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1984.
19. Framontier Jacques. Renault: La Fortaleza Obrera, Editorial Laia, Barcelona 1974.
20. García González Gustavo. La Inversión Extranjera en la Industria Automotriz Terminal. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1983.
21. Gómez Moganda Vázquez Paula Eugenia. La Crisis y la Reestructuración de la Industria Automotriz en México. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1989.
22. Genner Niels. El TLC y la Organización Industrial y su Aplicación en la Industria Automotriz en México. Revista Investigación Económica, Núm. 216, Abril – Junio de 1996.
23. Guevara González Bertha Xochitl. La Industria Automotriz Terminal en México 1962 – 1982. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1984.
24. Guzmán González José Manuel. La Industria Automotriz Mexicana en el Proceso de Globalización 1980 – 1994, Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1997.

25. Hernández Gómez Martín y Martínez Diego Hilda. *El Proceso de Reestructuración en la Industria Automotriz terminal México 1980 – 1995*, Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1996.
26. Herrera Lima. Fernando Francisco. *Reestructuración de la Industria Automotriz en México y Respuesta Sindical*. Revista *EL Cotidiano*, Núm. 46 Marzo – Abril de 1992.
27. Ilggen Thomas L. *Autonomy y Interdependencia U. S. Western Europa Montory y Trad. Relaciones 1950 – 1984*.
28. León Ramos Alejandro. *La Industria Automotriz Estructura y Financiamiento*. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1996.
29. Lerive Elaine. “*El Tratado de Libre Comercio México – Estados Unidos, en la Problemática Económica y Social Estadounidense*”, en la *Integración Comercial de México – E. U. – Canadá*; varios autores, Editorial Siglo XXI, México, 1990.
30. Linhart Robert. *De Cadenas y Hombres*. Editorial Siglo XXI, México, 1993.
31. López Gutiérrez Pedro Fernando. *La Competitividad de la Industria Mexicana en la Apertura Económica 1989 – 1994*. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1995.
32. Maldonado Aguirre Serafín. *La Rama Automovilística y los Corredores Industriales en el Noroeste de México*. Revista *Comercio Exterior*, junio de 1985.
33. Marmering Fred “*Brand Oyalty and the Decline of American Automobile Firms*”, en *Breaking Papers on Economic Activity*, 1991.
34. Méndez Montaña Saúl. *El Modelo de Producción Cabb – Couglas y su aplicación en la Industria Automotriz Terminal de México 1970 – 1990*. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1996.
35. Mercado Alfonso y Stamayor Maritza. *El Comercio de Autopartes entre México y Canadá*. Revista *Comercio Exterior*, Núm. 7, Julio de 1996.

36. Mercado Alfonso y Tanjura Taeka. Las Exportaciones Automovilísticas de México, Factores Favorables, Obstáculos y Necesidades de la Política. *Revista Comercio Exterior*, Núm.9, 1996
37. Micheli Jordy. Globalización y Producción de Automóviles en México, Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1994.
38. Molina Nava Martín. El TLC Bloque Económico del Norte América México, más haya de la Apertura Económica. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1994.
39. Manden Yasuhiro. El Sistema de Producción Toyota. Editorial Siglo XXI, México, 1979.
40. Nuñez de la Mora Roman. La Reestructuración Mexicana. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1996.
41. Ortiz de la Sancha Nurahi. La Reestructuración de la Industria Automotriz en México. El Caso de General Motors 1980 – 1995. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM 1996.
42. Rangel Vargas Gabriel. Impactos de la Integración Económica de la Industria Automotriz Mexicana 1990 – 1996. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM 1998.
43. Revista Mercado de Valores. El Sector Automotriz y el Tratado de Libre Comercio, Núm. 24, Diciembre 15 de 1991.
44. Revista Mercado de Valores. Avances de la Negociación del TLC entre México – Canadá – Estados Unidos, en la Solución del Tratado de Libre Comercio, Núm. 9, Mayo 1 de 1992.
45. Revista Mercado de Valores. Resultado de la Negociación del tratado de Libre Comercio, Núm. 18, Septiembre 15 de 1992.
46. Riordan Roet. Relaciones Exteriores de México en la Década de los Noventa. Primera Edición, Editorial Siglo XXI, 1991.
47. Rodríguez de Aguilar Lavin Alma Rosa. Expectativas Políticas Modernización de Autotransporte de Carga ante el TLC. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1993.

48. Salcedo Zacatecas José. Los Cambios Económicos de la Industria Automotriz. Tesis de la Facultad de Economía, México, UNAM, 1981.
49. Shaikan Harley Herzenber. Automatización y Producción Global: Producción de Motores de Automóviles en México – E. U. – Canadá. Editorial UNAM, Facultad de Economía, 1989.
50. Secretaria de Comercio y Fomento Industrial. Tratado de Libre Comercio en América del Norte, Sector Automotriz, Monografía. Num.10, Octubre de 1994.
51. Silva Salgado Cristina Arlette. Un Arancel Optimo para la Industria de Automóviles en México. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1994.
52. Siney Weintrad. México Frente al acuerdo de Libre Comercio, primera Edición, Editorial Centro de Investigación para el Desarrollo, 1989.
53. Solana Fernando. La Nueva Estrategia Internacional de México, Primera Edición, Editorial Colegio de México; Noviembre de 1993.
54. Terón Valdés Alberto. Bases para la Aplicación del Sector Automotriz en México. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1984.
55. Vega Canovas Gustavo. México – Estados Unidos – Canadá. Primera Edición, Editorial Colegio de México 1993.
56. Verdegos Coss y León Gonzalo. Historia de la Industria Automotriz en México ante el Tratado de Libre Comercio (México – Canadá – Estados Unidos). Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1994.
57. Villa García María Guadalupe. La Industria Magnética de Exportación en el Subsector de Autopartes México 1980 – 1992. Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1994.
58. Womacd P. Jomes. La Máquina que Cambia el Mundo. Editorial Mc Graw Hill, Asociación Mexicana de Distribución de Automotores A. C.
59. Zapata Ferrer Luis Mario. La Industria y Política Industrial en México: El Caso de la Rama Automotriz 1925 – 1980, Tesis de la Facultad de Economía, UNAM, 1990.

## **Fuentes Estadísticas**

60. - **Banco de México: Informe Anual Dirección de Investigaciones Económicas, varios años, Indicadores Económicos, varios años.**
60. - **Diario Oficial de la Federación del 20 de Diciembre de 1993.**
61. - **Finalcial Times Sorvy, World Cars Industry, octubre de 1992.**
62. **El Financiero, del 21 de Noviembre de 1990, 10 y 20 de Julio de 1998 y 4,6, y 7 de Agosto de 1998.**
63. **Forbes, Enero de 1993.**
64. **Idem varios años.**
65. **Informe Anual de la Organización de las Naciones Unidas 1994.**
66. **INEGI. Sistemas de Cuentas Nacionales de México, Estadísticas de Comercio, varios años.**
67. **Informe de Gobierno, Anexo Estadístico, sexto, México 1998.**
68. **Informe de Gobierno, Anexo Estadístico, primero, segundo y tercero, México 1990.**
69. **Informe de Gobierno, Anexo Estadístico, segundo y cuarto, México 1994.**
70. **Informe de Gobierno, Anexo Estadístico, segundo y cuarto, México 1998.**
71. **Según Datos de American Automovile Manufactures Asociación en Economic Indicators.**

## **TESIS**

**TEMA:** *Importancia y Perspectivas de la industria Automotriz ante el Tratado trilateral.*

	<b>Pag.</b>
<b>Introducción:</b>	
<b>Capítulo Primero.</b>	
1. - <i>La Industria Automotriz Mexicana.</i>	1
1.1. - <i>Antecedentes.</i>	2
1.2. - <i>Políticas de Desarrollo en la Industria Automotriz.</i>	6
1.3. - <i>La Reestructuración Automotriz.</i>	19
1.4. - <i>Participación e Influencia de la Industria Automotriz en la Economía Mexicana.</i>	23
<b>Capítulo Segundo.</b>	
2. - <i>Antecedentes.</i>	38
2.1. - <i>La Industria Automotriz Estadounidense.</i>	41
2.2. - <i>Crisis y Repunte de la Industria Automotriz Norteamericana.</i>	49
2.3. - <i>Importancia de la Industria Automotriz Estadounidense a Nivel Mundial.</i>	53
2.4. - <i>Participación y Objetivos de la Industria Automotriz Estadounidense ante el TLC.</i>	61
<b>Capítulo Tercero.</b>	
3. - <i>Antecedentes.</i>	65
3.1. - <i>La Industria Automotriz Canadiense.</i>	67
3.2. - <i>Economía de la Industria Automotriz de Canadá.</i>	71
3.3. - <i>Participación de la Industria Automotriz Canadiense a Nivel Mundial.</i>	77
3.4. - <i>El ALC de Canadá y Estados Unidos.</i>	84
<b>Capítulo Cuarto.</b>	
4. - <i>Importancia y Perspectivas del Tratado Trilateral.</i>	88
4.1. - <i>Implicaciones del Acuerdo del Libre Comercio.</i>	94
4.2. - <i>La Estructura de Integración Automotriz.</i>	97
4.3. - <i>TLC entre México – Estados Unidos – Canadá.</i>	105
4.4. - <i>Perspectivas de la Industria Automotriz en México ante el TLC.</i>	112
<b>Conclusiones.</b>	
<b>Apéndice Estadístico.</b>	
<b>Bibliografía.</b>	