

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

C. S. H.



EL TLC. UNA EXPECTATIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ MEXICANO

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACION
DE EMPRESAS
P R E S E N T A N :
GUSTAVO CARRILLO MUÑOZ
GERARDO GARDUÑO SALDIVAR
✓ DAGOBERTO LOPEZ GUTIERREZ
GABRIEL ARNULFO ROJAS MEJIA

MEXICO, D. F.

1993

INDICE

INTRODUCCION	3	
HIPOTESIS	14	
MARCO TEORICO:		
- TEMAS IMPORTANTES DEL TLC.	17	
- ANTECEDENTES DEL TLC	19	
CAPITULO I		
CAMBIOS ESTRUCTURALES EN LA INDUSTRIA		
AUTOMOTRIZ MEXICANA	32	
1.1. PUNTOS PRINCIPALES DEL TERCER		
DECRETO (1985)	37	
CAPITULO II		
LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA EN EL		
MUNDO	41	
2.1. LA ESTRUCTURA DE LAS IMPORTACIONES		
EN 1986 (%)	44	
2.2. BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR		
AUTOMOTRIZ	45	
2.3. SECTORES LIDERES EN EXPORTACIONES		46
2.4. SISTEMA DE PRODUCCION ESBELTA		47
2.5. REGIONALIZACION EN EL ABASTECIMIENTO		
Y EN LA PRODUCCION	48	
2.6. TENDENCIAS EN AMERICA DEL NORTE		48
CAPITULO III		
ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ		
MEXICANA	50	

3.1. LA INDUSTRIA TERMINAL	50
3.2. LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES	54
3.3. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MAQUILADORA	61
CAPITULO IV	
VEHICULOS QUE LLEGARON A MEXICO CON LA APERTURA COMERCIAL	63
CAPITULO V	
VENTA ANUAL DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS 1981-1990	64
5.1. ANALISIS DE VENTAS	64
5.2. INDICE DE CRECIMIENTO (BASE 1981=100)	66
5.3. INCREMENTO PORCENTUAL RESPECTO AL AÑO ANTERIOR (1981-1990)	67
5.3.1. ANALISIS DE LOS VEHICULOS POPULARES	67
5.3.2. VEHICULOS COMPACTOS	67
5.3.3. VEHICULOS DE LUJO	68
5.3.4. VEHICULOS DEPORTIVOS	68
CAPITULO VI	
BALANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL AÑO DE 1990	70
6.1. EL MERCADO DE VEHICULOS EN 1990	72
6.2. DEMANDA	72
6.3. OFERTA	74
6.4. EXPORTACIONES	75
CAPITULO VII	
MEDIDAS ARANCELARIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ	79

7.1. PRODUCTOS AUTOMOTRICES	79
7.2. ELIMINACION DE ARANCELES	79
7.3. REGLAS DE ORIGEN	80
7.4. DECRETO AUTOMOTRIZ DE MEXICO	81
7.5. DECRETO MEXICANO DE AUTOPARTES	81
7.6. IMPORTACIONES DE VEHICULOS USADOS	82
7.7. RESTRICCIONES A LA INVERSION	82
7.8. REGULACION SOBRE RENDIMIENTO CORPORATIVO PROMEDIO DE COMBUSTIBLE	82
7.9. NORMAS AUTOMOTRICES	83

CAPITULO VIII

SEGUIMIENTO DE LA INVESTIGACION EN EL
SECTOR AUTOMOTRIZ

84

8.1. PROCESO DE INVESTIGACION	84
8.2. OBJETO DE LA INVESTIGACION	84
8.3. DETERMINACION DEL TAMAÑO DE LA MUESTRA	85
8.4. MUESTREO	85

PRESENTACION DE RESULTADOS

88

CONCLUSIONES

102

CONCLUSIONES ESPECIFICAS

105

COMPROBACION DE HIPOTESIS

108

RECOMENDACIONES

112

ANEXOS

115

CITAS BIBLIOGRAFICAS

120

BIBLIOGRAFIA

121

INTRODUCCION.

Esta investigación pretende dar una visión más clara del Tratado de Libre Comercio, y de la Industria Automotriz en su conjunto, esperando que la información contenida pueda ser de utilidad, a cualquier persona interesada en el tema, como lo ha sido para este equipo de trabajo.

Se analiza de que forma afecta el Tratado de Libre Comercio al Sector Automotriz establecido en México en sus exportaciones e importaciones.

Comenzamos por conocer cuando se estableció la primera Planta Automotriz en México y conocer las disposiciones legales que han influido en el desarrollo del sector, para convertirlo en uno de los más dinámicos del país, revisando la capacidad de su planta productiva, y comparandola con los principales países productores de automóviles, conociendo su competitividad a nivel internacional su desarrollo tecnológico y las posibilidades para continuar su desarrollo en una economía globalizada.

Se tomó en cuenta el volumen de ventas del sector a nivel nacional e internacional mismo que sirvió para mostrar la preferencia del consumidor y en este sentido, el propósito de nuestra investigación es conocer el efecto que puede provocar la apertura comercial en el sector y la capacidad de respuesta de un Tratado de Libre Comercio, conociendo además de las disposiciones legales, la relación internacional del sector, para lograr mayores ventajas. Por eso hemos considerado varios capítulos en los cuales hacemos referencia a cada uno de los puntos importantes que se están tratando en la apertura comercial, primero con el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) y ahora con el Tratado de Libre Comercio, continuando con cada capítulo de la siguiente manera:

Capítulo Primero; revisamos los avances, instancias y

INTRODUCCION.

circunstancias que ha experimentado el proceso de negociación que han llevado a México a suscribir el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos y Canadá, presentándolos de manera cronológica desde 1985 hasta el 17 de diciembre de 1992, fecha en la que se firma dicho tratado.

Capítulo Segundo; se comenzó analizando los cambios estructurales de la Industria Automotriz Mexicana. Mencionando algunos decretos que influyen en la firma del Tratado de Libre Comercio. Demostrando que el Estado juega un papel importante en la industrialización del sector.

Capítulo Tercero; engloba a la Industria Automotriz Mexicana en el mundo, reflejando la capacidad competitiva, sus formas de producción y organización. Lo que ha obligado a los productores mundiales a reconsiderar la estructura completa de la industria y del mercado, considerando sus importaciones, exportaciones, producto terminal y autopartes.

Capítulo Cuarto; muestra una descripción de los automóviles que ya se importan con la apertura comercial, demostrando que el mercado nacional demanda vehículos con mayor desarrollo tecnológico, lo que provoca que las compañías luchen por dar al consumidor un mejor producto, provocando un mayor desarrollo de la Industria Automotriz en su conjunto.

Capítulo Quinto; análisis sobre las ventas de los automóviles por categorías, revizando su estructura porcentual, el índice de crecimiento y su incremento porcentual con respecto al año anterior. Demostrando la preferencia del consumidor, y determinando en que línea se da mayor índice de crecimiento.

Capítulo Sexto; analizamos un balance de la Industria Automotriz Mexicana en 1990, donde reflejamos los conceptos de globalización de la producción, competitividad internacional, tecnología, proceso de manufactura, así como una revisión al mercado de vehículos y en su demanda, oferta y exportaciones. Demostrando que México cuenta con empresas competitivas y con capacidad de crecimiento, para integrarse al mercado internacional.

Capítulo Séptimo; medidas arancelarias en el sector automotriz, que son el resultado de la negociación en el Tratado de Libre Comercio en donde diseñaron un esquema de liberalización comercial fundamentado en la eliminación de barreras en la zona de libre comercio, y eliminará restricciones a la inversión en el sector durante un período de 10 años.

Capítulo Octavo; se presenta la metodología utilizada en la investigación, mostrando la fórmula, y el procedimiento para determinar el tamaño de la muestra, así como los resultados obtenidos en la tabulación, y reflejando estos resultados en forma gráfica y porcentual para una rápida comprensión.

Capítulo Noveno; comprobación de hipótesis, realizada con base a los resultados obtenidos en los cuestionarios aplicados a las distribuidoras de automóviles así como a diferentes personas con el fin de conocer su punto de vista en el tema, dicha información sirvió para confirmar o negar, según el caso, la hipótesis planteada.

Capítulo Décimo; conclusiones obtenidas de manera global en nuestra investigación, las cuales sintetizan de una manera ágil esta investigación.

INTRODUCCION.

Capítulo Undécimo; recomendaciones propuestas por el equipo de trabajo esta investigación que consideramos será necesarias para poder estar a la vanguardia y que exige la modernidad y el Tratado de Libre Comercio para integrarse más rápidamente al modelo de desarrollo impuesto por los países desarrollados.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

En que forma afecta el Tratado de Libre Comercio (TLC) a la Industria Automotriz Mexicana en sus importaciones y exportaciones.

Debido al proceso de industrialización adoptado en décadas pasadas la Industria Automotriz es uno de los sectores más dinámicos del desarrollo industrial y del crecimiento económico en América del Norte, particularmente en México. Las características propias de esta industria la han llevado a una vinculación estrecha con otras ramas lo que ha provocado importantes efectos multiplicadores.

A raíz del establecimiento de la primera planta automotriz en México en 1925 las actividades de la industria se concentraron fundamentalmente en le ensamble de ciertas autopartes y vehículos. A partir de 1962, la industria se sumó al proceso de sustitución de importaciones y se avocó a la fabricación de autopartes de vehículos. Esta etapa estimula el surgimiento de un número creciente de empresas de autopartes y de una mayor conexión entre empresas armadoras de vehículos y productoras de partes y componentes.

En 1981, la Industria Automotriz en su conjunto alcanzó los niveles más altos de producción desde su establecimiento en México, ya que las ventas al mercado doméstico fueron superiores a 500,000 vehículos anuales. Sin embargo, la situación económica por la que atravesó el país en los siguientes años, obligó a los productores a ocupar nuevos mercados en el exterior y a una mayor racionalización en la producción nacional.

El dinamismo y la innovación son características de esta

industria por lo que se ha constituido como uno de los sectores líderes en los países que han sabido incrementar su competitividad.

En los últimos 20 años, sus formas de producción y organización han experimentado un proceso de transformación fundamental lo que ha obligado a los productores mundiales a reconsiderar la estructura completa de la Industria Automotriz y su mercado.

De esta forma la integración de México al GATT (1986) y, la apresurada apertura del mercado despertó el interés de los empresarios mexicanos de esta rama. Las disposiciones iniciales del TLC establecen formalmente una zona de libre comercio entre México, Canadá y Estados Unidos, conforme al Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).

El 4 de diciembre de 1987 el gobierno aceleró todos los procesos de apertura comercial, en un intento por mantener deprimidos los precios y así controlar la inflación, en los inicios del Pacto de Solidaridad Económica (PSE).

Analizaremos los cambios estructurales en esta rama de la producción mexicana, de 1962 a 1987 y haremos mención a algunos decretos que influyeron en estas variaciones.

DEFINICION DEL PROBLEMA.

Para conciliar los intereses de los tres países se busca en primer lugar, un acuerdo sobre el modelo de desarrollo de la Industria Automotriz en la región. Una vez establecido el modelo, el siguiente paso será establecer los mecanismos que permitan una adecuada transición, con una desgravación arancelaria y normas de origen que promueven la inversión y la competitividad de la industria.

El Tratado de Libre Comercio no debe ser un impedimento para promover la inversión en México tanto regional como de otros países, brindando especial atención a las empresas ya establecidas, pero sin dejar de buscar incrementos en la competitividad en países ajenos a la región. Por ello, 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 de igual a igual al resto del mundo:

- * Alto nivel tecnológico y bajos costos de producción;
- * Diversificación de modelos para el gusto de los consumidores;
- * La crisis mundial ha repercutido en el poder adquisitivo del consumidor;
- * Incremento de recursos financieros para la modernización de la planta productiva.

Así se identificará que los factores antes mencionados representarán nuestras variables independientes.

Siendo la variable dependiente el nivel de competitividad de las exportaciones mexicanas del sector

INTRODUCCION.

automotriz a nivel internacional.

Por lo tanto el interés de esta investigación se centrará en explicar la relación que existe entre las variables independientes y la variable dependiente.

HIPOTESIS.

1. México cuenta actualmente con una planta productiva capaz de adaptarse al modelo de producción de Estados Unidos y Canadá, en la rama automotriz.

Nula. México no cuenta actualmente con una planta productiva capaz de adaptarse al modelo de producción de Estados Unidos y Canadá, en la rama automotriz.

2. El sector automotriz mexicano hoy día es competitivo internacionalmente.

Nula. El sector automotriz mexicano hoy día no es competitivo internacionalmente.

3. El sector de autopartes y accesorios automotrices en México cuenta con una tecnología de punta a nivel internacional.

Nula. El sector de autopartes y accesorios automotrices en México no cuenta con una tecnología de punta a nivel internacional.

4. México cerrará sus puertas a la inversión extranjera mundial, limitándose exclusivamente al desarrollo económico que logre obtener con Estados Unidos y Canadá en la rama automotriz.

Nula. México no cerrará sus puertas a la inversión extranjera mundial, limitándose exclusivamente al desarrollo económico

HIPOTESIS.

que logre obtener con Estados Unidos y Canadá en la rama automotriz.

5. Las empresas transnacionales líderes en México presentarán una pérdida de mercado a raíz de la introducción de nuevas marcas de la Industria Automotriz.

Nula. Las empresas transnacionales líderes en México no presentarán una pérdida de mercado a raíz de la introducción de nuevas marcas de la Industria Automotriz.

6. Con la llegada del TLC la Industria Automotriz alcanzará los niveles más altos de producción de toda su historia.

Nula. Con la llegada del TLC la Industria Automotriz no alcanzará los niveles de producción más altos de toda su historia.

7. Con la entrada del TLC, México reducirá sus importaciones y aumentará sus exportaciones en la rama automotriz.

Nula. Con la entrada al TLC, México no reducirá sus importaciones y no aumentará sus exportaciones en la rama automotriz.

8. Con la entrada al TLC México aumentará sus importaciones y disminuirá sus exportaciones en la rama automotriz.

Nula. Con la entrada al TLC México no aumentará sus

HIPOTESIS.

importaciones y no disminuirá sus exportaciones en la rama automotriz.

9. El TLC no afecta a México ya que cuenta con una industria avanzada y con una estructura sólida y eficiente capaz de competir con países europeos y orientales.

Nula. El TLC si afecta a México ya que no cuenta con una industria avanzada y con una estructura sólida y eficiente capaz de competir con países europeos y orientales.

10. El modelo de desarrollo de la Industria Automotriz beneficiará a México, Estados Unidos y Canadá por igual y se promoverá la inversión y competitividad de la Industria Automotriz.

Nula. El modelo de desarrollo de la Industria Automotriz no beneficiará a México, Estados Unidos y Canadá por igual y no se promoverá la inversión y competitividad de la Industria Automotriz.

MARCO TEORICO

Para poder hablar de un Tratado de Libre Comercio, primero debemos saber, de que se trata, que temas ha de tratar, y cual, es el objetivo de un tratado.

Primero nos preguntamos ¿Qué es un tratado?.

El tratado es un instrumento legal que permitirá normar el comercio exterior de México y Estados Unidos, en donde México tiene el 70% de su comercio y donde se movilizan actualmente alrededor de 60 mil millones de dólares, cifra que evidentemente seguirá creciendo a través del tiempo. Entonces, lo que el tratado hará es dar un fundamento legal para que este comercio sea estructurado, a fin de que los conflictos que se presenten en ese campo sean resueltos de una manera equitativa y efectiva.

TEMAS IMPORTANTES DEL TLC.

EL TLC CONSTA DE SEIS GRANDES TEMAS:

1.- *ACCESO A MERCADOS.* Incluye a todos aquellos grupos donde se negocia la eliminación de los aranceles, las barreras arancelarias al comercio exterior y también la eliminación de todas las barreras no arancelarias. Además, en un Tratado de Libre Comercio un tema de gran importancia es la eliminación de las barreras al comercio de bienes.

2.- *REGLAS DE COMERCIO* Es tan importante como el primero, porque este último garantiza que el comercio de bienes entre los tres países, después de un periodo de transición y de ajuste, quedará completamente libre, esto es, sin barreras arancelarias y no arancelarias. Con respecto a las reglas de comercio éstas tratan de evitar que en el futuro broten nuevas barreras proteccionistas entre los tres

países.

3.- *SERVICIOS*. Igualmente importante, no sólo por lo que significa en términos de su proporción en el comercio mundial, sino también por los impactos que tiene en la competitividad y en la economía. Se está negociando la eliminación a las barreras del comercio de servicios, tales como telecomunicaciones, transportes y servicios financieros, que tan fundamentales impactos tiene sobre el resto de los sectores de la economía.

4.- *INVERSION*. En inversión, todos conocemos la lucha que se da hoy en día por atraer capitales. Sin embargo en los últimos años México se ha convertido en un país especialmente competitivo, que ha logrado atraer grandes montos de capital del resto del mundo.

5.- *PROPIEDAD INTELECTUAL*. México protege los derechos de propiedad intelectual en el mundo. En Estados Unidos y Canadá nuestros productores de propiedad intelectual por así llamarlos, han tenido problemas. Y en este aspecto se intenta establecer un marco regulatorio entre los tres países, de modo que México sea un lugar en donde los mexicanos y extranjeros que quieran desarrollar o usar tecnologías avanzadas, no corran ningún riesgo; es decir, que esté protegida su propiedad intelectual.

6.- *SOLUCION DE CONTROVERSIAS*. Es de suma importancia establecer un mecanismo de solución de controversias y conflictos, neutral, justo y, sobre todo rápido en la resolución de problemas.

Hablaremos de algunos de los grupos de alto interés relacionado directamente con el tema de competitividad:

El primero se refiere al mantenimiento de economías de

escala; esto significa que hay que contar con una gran producción, lo cual sólo se logra si se tiene un mercado grande y se eliminan las barreras entre los tres países. Sólo de esta manera tendremos en América del Norte uno de los mayores mercados del mundo.

ANTECEDENTES DEL TLC.

Los avances, instancias y circunstancias que ha experimentado el proceso de negociación del TLC que México pretende suscribir con los Estados Unidos y Canadá son presentados de manera cronológica desde 1965 hasta el 17 de diciembre de 1992.

1965

Se firma el entendimiento bilateral, en materia de subsidios y derechos compensatorios, mediante el cual los E.U. se comprometen a comprobar el daño que pudiesen ocasionar las exportaciones, antes de aplicar un impuesto compensatorio.

1967

Los gobiernos de México y E.U. firman un acuerdo marco que establece una serie de principios y procedimientos de consulta para abordar problemas que surgan en materia de comercio e inversión.

Agosto 7 de 1989

Durante la Séptima Reunión Binacional México Estados Unidos, celebrada en Tlatelolco, ambas delegaciones: Llegan a un entendimiento para acelerar a corto plazo las

negociaciones sobre medidas arancelarias y no arancelarias en el marco de la Ronda Uruguay del GATT, de expedir las pláticas sobre acero y derechos de propiedad intelectual, de celebrar otras pláticas sobre textiles.

Deciden iniciar pláticas exhaustivas durante la Reunión cumbre de los presidentes Salinas de Gortari y Bush, (a celebrarse en Washington en octubre del mismo año) sobre facilidades de comercio e inversión y el acceso a mercados en áreas o sectores específicos.

Octubre 3 de 1989

Durante la visita del presidente de la República Lic. Carlos Salinas de Gortari, a Washington, el Secretario de Comercio y Fomento Industrial, Dr. Jaime Serra Puche da a conocer con sus homólogos estadounidenses, Roberto A. Mosbacher, Jefe del Departamento de Comercio y la embajadora Carla Hills representante comercial, la firma de sendos entendimientos:

1. Con el Sr. Roberto A. Mosbacher el que establece el comité conjunto para la inversión y comercio organismo creado para cumplir las metas siguientes:

1.1 Identificar oportunidades de comercio e inversión en cada país.

1.2 Apoyar la promoción de estas oportunidades en cada país.

1.3 Cooperar en la coordinación de eventos de promoción del comercio y la inversión incluyendo la celebración de conferencias, exhibiciones, misiones de desarrollo de oportunidades de negocios y seminarios.

1.4 Cooperar en el intercambio de información estadística global relativa a flujos de inversión.

2. Con la embajadora Hills, el que comprende la realización

de futuras negociaciones con miras a facilitar el comercio y la inversión.

Adicionalmente, el Secretario Serra, y la embajadora Hills, anuncian:

Un acuerdo relativo a las exportaciones mexicanas de acero a los Estados Unidos, y un consenso bilateral para eliminar las prácticas que distorcionan el comercio de ese producto.

El establecimiento de un ambiente constructivo sobre la protección de los derechos de propiedad intelectual, para promover la innovación tecnológica y la inversión en México.

Un compromiso para revisar y mejorar el Acuerdo Bilateral textil para apoyar la continua expansión del comercio de textiles y vestido de manera adecuada y ordenada.

Enero 21 de 1990

En ocasión de la VII reunión de la Comisión Ministerial de México Canadá, celebrada en la ciudad de Ottawa, el Dr. Jaime Serra Puche, Secretario de Comercio y Fomento Industrial, reitera el propósito de suscribir un acuerdo bilateral con Canadá para impulsar el intercambio comercial entre los dos países.

Marzo 16 de 1990

El Sr. Presidente de la República Lic. Carlos Salinas de Gortari y el primer ministro de Canadá suscriben entre otros convenios sobre minería, productos forestales, transportes, equipos y servicios relacionados con el desarrollo del petróleo y gas, petroquímica, telecomunicaciones, productos eléctricos, servicios de consultoría, productos automotrices, textiles, silvicultura, inversiones transferencia de

tecnología maquiladoras, agroindustria y procesamiento de alimentos.

En su mensaje el presidente Salinas de Gortari, afirma que México y Canadá fortalecen y reafirman su relación y muestra que las dos naciones y los pueblos no serán dejados fuera de los cambios que vive el mundo en esta época de conformación de bloques, de nuevas relaciones económicas y políticas. Y señala que los acuerdos firmados y el acercamiento político entre México y Canadá muestra que estamos deseados a participar en la vanguardia de la transformación mundial para beneficio de nuestros pueblos.

Por su parte el primer ministro Brian Mulroney, afirma:

Para fomentar el comercio hemos incluido un memorándum de entendimiento que prevé consultas entre los dos gobiernos para así poder crear oportunidades comerciales y de inversión en sectores de interés prioritario. La nueva agenda entre México y Canadá, es resultado directo de la convicción de que, ahora más que nunca, los dos países tienen mucho en común y mucho que ofrecer, además de que la naturaleza extremadamente difícil y complicada de los problemas sociales exige grados de cooperación sin paralelo entre las naciones.

Mayo 22 de 1990

En la residencia oficial de Los Pinos el Lic. Carlos Salinas de Gortari presidente de los Estados Unidos Mexicanos, recibe del Honorable Senado de la República los resultados del Foro Nacional de Consulta sobre las relaciones comerciales de México con el mundo. Las conclusiones de la consulta establecen claramente la necesidad y conveniencia para México, de iniciar negociaciones tendientes al establecimiento de un Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos.

Al dar lectura a las conclusiones de esta consulta

nacional el senador Maximiliano Silerio Esparza, señala que. las relaciones comerciales de México con Canadá y los Estados Unidos tienen una importancia especial, deriva de la cercanía geográfica y la intensidad de la relación económica.

Junio 11 de 1990

Con base en la recomendación del Senado de la Republica de (mayo 22 de 1990) el presidente de la República Lic. Carlos Salinas de Gortari, acude a la ciudad de Washington para sostener pláticas con el presidente George Bush, sobre las relaciones bilaterales entre ambos países. Los dos mandatarios se proponen ampliarlas en el ámbito económico, así como crear un clima de mayor estabilidad y confianza para el comercio y la inversión, por lo que determinan que el establecimiento de un Tratado de Libre Comercio es la mejor alternativa para lograr un crecimiento sostenido de sus economías e instruyen respectivamente al Dr. Jaime Serra Puche, Secretario de Comercio y Fomento Industrial y a la embajadora Carla Hills, representante comercial de los Estados Unidos, para que inicien las consultas y trabajos preparatorios requeridos, para dar principio al proceso de negociación.

Agosto 8 de 1990

El Secretario de Comercio y Fomento Industrial Jaime Serra Puche y la embajadora Carla Hills, representante comercial de los Estados Unidos emiten un comunicado conjunto, la recomendación a los presidentes Salinas y Bush, de iniciar las consultas tendientes a formalizar las negociaciones de un Tratado de Libre Comercio entre los dos países.

Septiembre de 1990

El presidente de la Republica Carlos Salinas de Gortari instruye al Secretario de Comercio y Fomento Industrial, la creación de la oficina de negociacion del TLC; y designa al Dr. Herminio Blanco Mendoza, jefe de la negociacion del mismo.

De igual manera, se instituye la Comisión Intersecretarial del TLC presidida por la SECOFI y compuesta por la Secretaría de Relaciones Exteriores, Hacienda y Credito Público, Programación y Presupuesto, Trabajo y Previsión Social, el Banco de México y la Presidencia de la Republica.

Septiembre 7 de 1990

El Gobierno de México acuerda con los Estados Unidos, iniciar negociaciones para el TLC.

Septiembre 23 de 1990

El presidente George Bush, solicita al comité de finanzas del senado al comité de medios y procedimientos de la Cámara de representantes de su país, la autorización formal para iniciar las negociaciones del TLC bajo el procedimiento expedito denominado FAST TRACK.

Febrero 5 de 1991

Los gobiernos de México, Canadá y Estados Unidos anuncian simultáneamente su decisión de iniciar negociaciones trilaterales que conduzcan a un TLC, para crear una región de América del Norte, la zona de libre comercio más grande del mundo.

Marzo 1 de 1991

El Secretario de Comercio y Fomento Industrial Dr. Jaime Serra Puche, acude al evento de instalación del foro permanente de información, opinó y dialogó sobre las negociaciones del TLC, entre México, Canadá y Estados Unidos, para exponer el punto de vista del gobierno mexicano sobre el tema.

Junio 12 de 1991

Se inicia el proceso de negociación del TLC en la Primera Reunión Ministerial, celebrada en Toronto Canadá. Los equipos negociadores llegan a los siguientes acuerdos:

1.- Establecer seis grandes áreas de negociación:

- Acceso a Mercados
- Reglas de Comercio
- Servicios
- Inversión
- Propiedad intelectual
- Solución de controversias.

2.- Integrar 18 grupos de trabajo para la negociación:

- Aranceles y Barreras no Arancelarias.
- Reglas de Origen.
- Compras del Sector Público.
- Agricultura.
- AUTOMOTRIZ.
- Otros sectores industriales.
- Salvaguardas.
- Antidumping, Subsidios, Impuestos Compensatorios.
- Normas
- Principios Generales para la negociación de servicios

- Servicios Financieros
- Servicios de Seguros
- Transporte Terrestre
- Telecomunicaciones
- Otros Servicios
- Inversión
- Propiedad intelectual
- Solución de controversias

3.- Organizar durante el mes de julio de 1991, reuniones de todos los grupos de trabajo definido, para intercambiar información y precisar los puntos básicos sobre los que se elaborarán.

4.- Organizar la Primera Reunión Plenaria de los jefes de Negociación los días 8 y 9 de julio de 1991 para decidir la dirección que se dará a cada grupo de trabajo.

5.- Organizar la Segunda Reunión Plenaria de los jefes de Negociación los días 6 y 7 de agosto de 1991, para recibir los informes de avance correspondientes y dar instrucciones a los grupos negociadores.

6.-Celebrar una Segunda Reunión Ministerial los días 18, 19 y 20 de agosto de 1991, en la ciudad de Seattle, Washington, para recibir informes de avance de los grupos y decidir las nuevas líneas de trabajo.

7.- Celebrar en la segunda quincena de octubre de 1991, en México, la Tercera Reunión Ministerial de Negociaciones.

Junio 20 de 1991

El Secretario de Comercio y Fomento Industrial, expone

Ante el H. Senado de la República los siete principios básicos de la negociación del TLC y recibe una recopilación de las ponencias presentadas por los sectores empresarial, comercial, de servicios y a la ciudadanía interesada, el foro permanente de información, opinión y diálogo sobre el Tratado de Libre Comercio, la documentación comprende 256 trabajos de partidos políticos, organizaciones obreras y campesinas, instituciones culturales y educativas y personas interesadas en el tema del TLC, con el siguiente resultado, 81% se manifiesta a favor, 7% en contra y el 12% condicionaron su apoyo.

Julio 8 y 9 de 1991

Se celebra la Primera Reunión Plenaria de Negociaciones en Washington.

Agosto 6 y 7 de 1991

Se celebra la segunda Reunión Plenaria de Negociaciones en Oaxtepec, Morelos.

Agosto 18, 19 y 20 de 1991

Se celebra la segunda Reunión Ministerial en Seattle, Washington. Al término de las negociaciones se llega a los siguientes acuerdos:

1.- Se establece de común acuerdo, que los aranceles vigentes al 12 de junio del presente año constituyen la base para negociar su reducción paulatina. Esta se llevará a cabo, según los productos a la luz de tres criterios: a) los susceptibles de desgrabarse de inmediato, b) aquellos que puedan serlo a mediano plazo, y c) los que requieren de un

MARCO TEORICO.

periodo mayor. Asimismo, se buscará la eliminación de barreras no arancelarias como son las cuotas y permisos de importación, negociando también otros productos. En materia de acceso destacan algunos sectores específicos, como son: Agricultura, AUTOMOTRIZ, Textiles, Energéticos en el SECTOR AUTOMOTRIZ se destacan numerosas regulaciones, como son las disposiciones estadounidenses para el consumo eficiente de gasolina conocido como CAFE, el convenio sectorial conocido como AUTOPAC entre Canadá y Estados Unidos y el decreto para la INDUSTRIA AUTOMOTRIZ expedido por México el año pasado.

Frente a disposiciones tan complejas como variadas, los negociadores se abocan al análisis de las regulaciones que deben conciliar el desarrollo del sector automotriz al interior de los tres países, con el incremento de su competitividad frente al resto del mundo.

Sostiene que, con los principios del GATT las salvaguardas deben ser transparentes y tener un carácter transitorio. Busca fortalecer las bases para que México, como nación soberana, tenga una amplia y sólida capacidad para decidir su destino en un mundo caracterizado por una mayor y más estrecha interdependencia política, económica y cultural.

Agosto 27 de 1991

El secretario de SECOFI, Jaime Serra Puche, expone ante el H. Senado de la República los resultados de la segunda reunión ministerial.

Octubre 9 y 10 de 1991

Se celebra la tercera reunión plenaria de negociaciones en Ottawa Canadá. En octubre 25, 26 y 27 se celebra la

MARCO TEORICO.

tercera reunión ministerial en Zacatecas, México. Durante la negociación, los tres países acuerdan la necesidad de buscar un modelo para la industria automotriz de América del Norte, que permite elevar la competitividad y fomentar la inversión. Para diseñar la propuesta que presentará próximamente a sus contrapartes, México consultará ampliamente a todos los eslabones de la cadena AUTOMOTRIZ, Industria de autopartes, terminal y distribuidores.

Diciembre 13 y 14 de 1991

Carlos Salinas de Gortari y Bush se reúnen en la residencia presidencial de Campo David, Maryland. Ambos mandatarios hacen un balance de las negociaciones e instruyen a sus negociadores para que preparen un primer texto completo, que incluya entre paréntesis, las diferencias que aún subsistan para el mes de enero. Del 6 al 10 de enero de 1992 se celebra la cuarta reunión plenaria de negociaciones en Washington. En enero 16 y 17 de 1992 se realiza la quinta reunión plenaria de negociaciones en Washington, en febrero 4 y 5 se celebra la sexta reunión de conversaciones en Ottawa, Canadá. En febrero 8, 9, 10 y 11 de 1992, se celebra la cuarta reunión ministerial de negociaciones en Chantilly, Virginia. Como resultado de las negociaciones en materia AUTOMOTRIZ, se presenta especial atención a las reglas de origen de cuyo diseño dependen, por una parte, la inversión y el comercio con países ajenos a la región y, por la otra, los programas de abastecimiento de las empresas y los planes de inversión y el comercio con países ajenos a la región y, por la otra, los programas de abastecimiento de las empresas y los planes de inversión para los fabricantes de vehículos y de autopartes.

Junio 17 de 1992

Reunión Trilateral de Trabajo entre el Dr. Herminio Blanco, el embajador Julius Katz y el Sr. John Weekes, para hablar sobre los temas de compras del sector publico y automotriz.

Julio 7 de 1992

El jefe de la negociación del TLC Herminio Blanco, se reúne en Washington, con sus contrapartes de Estados Unidos y Canadá, Sres. Julius Katz y John Weekes respectivamente para revisar el estatus que guardan todos los grupos de trabajo y negocian específicamente lo concerniente a los sectores de energía, AUTOMOTRIZ y compras de gobierno.

El 12 de agosto de 1992 concluyen las negociaciones sobre el TLC de América del Norte, después de una serie de secciones celebradas en la ciudad de Washington, entre los representantes de cada país.

Diciembre 17 de 1992

En ceremonias por separado, celebradas en México, Washington y Ottawa, quedó suscrito hoy 17 de diciembre de 1992, el TLC, el cual fue definido por los mandatarios firmantes como el medio adecuado para enfrentar el reto de la productividad y la globalización de la economía.

El primer ministro de Canadá Brian Mulroney, firmó el convenio en el edificio del Parlamento; George Bush lo hizo en la sede de la Organización de Estados Americanos y el presidente Carlos Salinas de Gortari, en una ceremonia oficial de Los Pinos.

El jefe del ejecutivo mexicano ratificó que el tratado contribuirá a consolidar el programa económico del país y a elevar la competitividad y los niveles de vida nacionales.

Brian Murloney, primer ministro de Canadá firmó el acuerdo y dijo: "Tomamos esta decisión, no porque fuera la más fácil ni la más popular, sino, porque es la mejor vía para tener un país más próspero en el futuro".

Respecto al TLC Bush dijo que será el vínculo que unirá a E.U. con su primer y tercer socios comerciales, lo que redundará en una "asociación de crecimiento permanente" manifestó que la amistad y la paz se verán fortalecidas con la energía de 360 millones de ciudadanos "intercambiando libremente por nuestras fronteras"

I. CAMBIOS ESTRUCTURALES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

Para analizar los cambios estructurales de la industria automotriz desde los años sesenta, sera necesario mencionar algunos decretos que influyeron para que se dieran dichos cambios.

En primer lugar, el Estado decidió a principios de los años sesenta, integrar el automóvil como un candidato más a la política de sustitución de importaciones. Esto se dió gracias al impacto que ofreció la industria automotriz en el empleo y por el subsecuente ahorro de divisas que representaba, así como por los movimientos en el mismo sentido que otros países experimentaban en aquel entonces (Brasil y Argentina).

En aquellos años el mercado mexicano constaba de once empresas con operaciones de ensamble, 44 marcas y 117 modelos. La división geográfica de los mercados aún operaba a escala internacional, por lo cual las empresas de Estados Unidos dominaban en América Latina, FORD, GENERAL MOTORS y también fábricas Auto Mex (esta última, en un tercio, propiedad de Chrysler a partir de 1959).

En este marco surge el primer reporte oficial, el cual plasma los propósitos básicos en materia de industrialización para el sector automotriz, contenía:

- ''a) Limitar el número de empresas automotrices de tres a cinco en el sector terminal;
- b) Restricciones al número de marcas y modelos producidos en cada empresa y en la frecuencia de cambios de un modelo;
- c) Reserva a la integración vertical de las empresas terminales
- d) Posesión mayoritaria mexicana, tanto en el sector terminal como autopartes; y
- e) Contenido local mínimo de 60% sobre el costo directo de fabricación.'' (4)

CAMBIOS ESTRUCTURALES.

Podemos darnos cuenta que los puntos a) y b) correspondían a la búsqueda de racionalidad económica y de economías de escala eficientes que evitarán la sobre capitalización y capacidad ociosa que se dio en Brasil y Argentina. por otra parte los incisos c) y d) pretendían proteger a la industria nacional de cualquier eventualidad producto de una política de ajuste en las operaciones mundiales de las empresas controladas por capital trasnacional; se quería estimular la inversión privada nacional en el sector de autopartes, constituyéndose en una fuente importante de modernización tecnológica, ahorro de divisas e integración al resto del aparato industrial, lo cual fué visto por el gobierno como positivo para la economía nacional, ya que de alguna manera lo justificaba ante los sectores sociales que se oponían al ingreso del capital extranjero.

El fragmento e) responde a un propósito de integración mediante el impulso de especialización en componentes con alto valor agregado, como la producción de motores, en sus distintas fases como son:

Fundición y maquilado de sus partes, ensamble y prueba final; creemos que este es un punto muy importante ya que las actividades mencionadas permitirían que nuestro país contara con los sistemas necesarios para realizar dicha actividad, lo que permitiría dar un paso más para lograr que la industria automotriz cuente con la tecnología más avanzada en su ramo, y de esta forma ser más competitiva ante la apertura comercial, logrando una mayor penetración en los nuevos retos comerciales como puede ser en la futura firma del TLC, E.U., México y Canadá. (es necesario aclarar que en esta época no se mencionaba nada sobre un posible acuerdo de libre comercio entre estos países).

Asimismo el reporte oficial iba mucho más lejos al condicionar el volumen de importaciones al comportamiento de

las exportaciones para cada empresa. Al entrar en vigor el decreto para la manufactura de automóviles en agosto de 1962, se eliminó lo relativo a la mexicanización del sector terminal y no se impuso límite al número de empresas que podrían operar en el mercado nacional. Al respecto, cabe mencionar que este decreto contiene algunas contradicciones sobre la información oficial anteriormente mencionadas, referente al límite de expansión de empresas en el ramo, principalmente a la mexicanización del sector terminal, esto es, el ensamblaje de vehículos.

Es precisamente de este decreto, donde surge la constitución final de la manufactura automotriz en México de los años sesenta, teniendo al principio de aquellas décadas diez empresas automotrices y al final solamente siete. (hubo una escasa diferencia de tres empresas automotrices).

Por otro lado, el estado se reservó una plaza disel nacional (DINA) y además adquirió un paquete de acciones por un 60% de VAN en 1963, siendo el resto para American Motors.

A excepción del capital estatal, el decreto significó la pulverización total del capital estatal en el sector terminal: "prueba de ello la tenemos al observar que en 1963 se inician tres proyectos de producción que fracasaron inmediatamente: Impulsora Mexicana Automotriz, Rev de México y Representantes Delta". (2)

Por otra parte, se ampliaron los espacios para el capital trasnacional no estadounidense como por ejemplo:

Renault, Volkswagen y Nissan. Ahora bien, es importante mencionar que siguiendo la política de sustitución de importaciones, el estado puso énfasis en el crecimiento del mercado interno y la integración horizontal desde los inicios de los años sesenta. Este periodo se le conoce como el segundo núcleo productivo de México 1963.

En cuanto a la estrategia empresarial, el mercado creció por la diversificación y no por la creación de economías de escala en producción en serie.

CAMBIOS ESTRUCTURALES.

El segundo decreto que también influyó para que se originaran cambios en la estructura de la industria automotriz mexicana, entró en vigor en 1977. Dicho decreto hace énfasis rotundo en la promoción de exportaciones y la racionalización industrial. Asimismo, asignaba un presupuesto anual de divisas para cada empresa, tomando en cuenta su balanza comercial histórica y su grado de integración nacional, por lo cual se fijaron dos niveles: Obligatorio y el Recomendado.

Con respecto a la exportación se flexibilizó a tal punto el mecanismo de ponderación, que cada empresa podría incluir en su contabilización las realizadas, salvo que no excedieran el 20% del volumen de exportaciones requerido.

También marcaba restricciones al comercio deficitario de autopartes (no más de 50%), además de permitir la producción de más de un tipo de motor, con la obligación de exportar al menos el 60% del volumen total de la producción, lo cual demuestra la preocupación del Gobierno para seguir captando divisas, y la industria automotriz es un excelente medio para lograrlo.

Ahora bien, es importante describir que los dos decretos se dieron en dos situaciones diferentes del país y que ambos persiguieron objetivos distintos. En primer lugar, el decreto desde 1968 se fijó como objetivo primordial al retiro del capital estatal en el sector terminal quedando para el estado solamente DINA y el 60% de VAN.

Por otra parte se ampliaron las bases para que el capital trasnacional no estadounidense entrara sin obstáculos (V.W., Renault y Datsun)

El segundo decreto (1977) surge por un verdadero estado de alarma en el país, ya que a pesar del dinamismo con que se integró la industria automotriz el modelo de industrialización en México, las exportaciones nunca representaron más allá del 10% del volumen total de la

producción. Siempre había dependido para su desarrollo de un alto volumen de importaciones, es decir, existía una evolución negativa en la balanza comercial sectorial ya que se exportaba poco y se importaba mucho, aunque esto no disminuyó el crecimiento del mercado interno.

''Sin embargo, el mercado interno siguió creciendo a un ritmo promedio del 4% en aquella década, con el único lapso recesivo en 1975-1977''. (4)

Mientras se daban todas estas circunstancias en nuestro país la industria automotriz quedaba conformada de la siguiente manera, para fines de los sesentas:

''* Dominio del capital extranjero, producto de la incapacidad financiera de Know-How tecnológico, de dirección y redes de comercialización del capital nacional.

* El capital foráneo le imprimió a la industria un determinado patrón tecnológico en general de obsolescencia en los países centrales.

* De manera consustancial, los procesos de producción corresponden a aquellos países: Fordismo y Taylorismo.

* Estos procesos productivos necesitaron el concurso de los obreros industriales.

* Se logró cierta especialización en la producción de motores, base del ''boom'' exportador de los años ochenta.

* Sucedió la primera desconcentración geográfica hacia los estados periféricos al D.F.: Estado de México, Puebla y Morelos''. (4)

Surge el tercer decreto para la industria automotriz, debido a su peso negativo en su balanza comercial sus problemas para seguir ganando mercado, se perseguían escalas de competencia internacional en precios y calidad a muy corto plazo, mediante la producción de automóviles que cumplieran la norma de Estados Unidos, básicamente en el ahorro de energía y leyes anticontaminantes, esto lo podemos considerar como una novedad, anteriormente ningún decreto se había

preocupado por la contaminación ambiental, pero debido a los problemas de salud que presenta la población del D.F., el gobierno se preocupó por exigir que la Industria Automotriz, utilice equipo anticontaminante en los automóviles de reciente modelo (1990-1991), en este aspecto cabe mencionar que la industria no tuvo ningún problema para instalar el equipo "ecológico", lo cual puede ser considerado como un punto a su favor; demuestra estar preparada para enfrentar posibles ajustes en la producción de sus modelos recientes.

1.1 PUNTOS PRINCIPALES DEL TERCER DECRETO (1985).

"*Autorización para que las empresas del sector terminal fabriquen componentes destinado al mercado externo.

* Reducción de las líneas básicas por empresas a tres en 1985, dos en 1986, y sólo una en 1987, con cinco modelos como máximo.

* Prohibición para la producción de motores de ocho cilindros.

* Permiso para la elaboración de una línea adicional de automóviles, con el propósito de exportación, no obstante se cumplan los mínimos de integración". 45.

Sin embargo, debido a la obsesión por las exportaciones en estos años (1985-1987), se generó una ruta de constantes devaluaciones monetarias y un constante incremento de la inflación.

Para ser exactos en el periodo de Miguel de la Madrid, el peso perdió el 26% de su valor y esto se debió al estímulo de las exportaciones. Es decir, un peso débil es como un aliciente para incrementar el volumen de las exportaciones pero castiga a otros sectores vinculados con la economía interna, la combinación de devaluaciones y férrea política salarial instrumento empleado para reducir la inflación, son un señuelo a la inversión extranjera, en particular la que se

dedica a producir bienes transables internacionalmente. Es por ello que en estos años (1983-1987) en especial se produce un verdadero auge en la inversión extranjera que llega vestida de maquiladora.

El costo de la mano de obra también pierde valor del periodo de 1981 a 1986, llegó a perder hasta un dólar por hora, para ubicarse en menos de un décimo de la mano de obra estadounidense; en este aspecto la Industria Automotriz juega un papel muy importante ya que pese a esta información la obtuvimos haciendo preguntas directas a los trabajadores de Chevrolet, Nissan, Ford, Chrysler y V.W.), la gran mayoría de la industria en general paga sueldos muy bajos, la mencionada industria tiene uno de los mejores sueldos en el mercado. Este abaratamiento sólo es comparable con el país brasileño que tiene una economía muy pobre (es el país más endeudado del mundo).

La maquila se convierte en un importante soporte de la economía nacional, por la generación de empleo directo y de divisas. Por consiguiente, la Industria Automotriz se convierte en una de las más activas impulsoras del "boom" exportador. Cifras de 1976 señalan que por ensamble de equipo y accesorios automotrices se obtuvieron 993 mil millones de pesos en exportaciones y se dio empleo a 54 mil trabajadores, para 29 y 20% respectivamente del total de la industria.

Por otra parte, las empresas terminales automotrices sancionadas por el Estado a través del segundo decreto (1977) se integran a la producción por maquiladoras mexicanas al ciclo productivo de los Estados Unidos. En este proceso destacan la producción de componentes menores, como vestidos, tableros, arneses, estéreos, sistemas de ventilación y aire acondicionado, antenas, etc.

Podríamos definir que desde que inició la aplicación del segundo decreto se estableció una zona de libre comercio donde el trabajo barato sería una de las consideraciones

principales.

Hoy en día según algunas afirmaciones de Carlos Salinas de Gortari respecto al Libre Comercio, señala que: "Mexico enfrentará al Libre Comercio con trabajo barato; al contrario queremos mejores salarios" (6)

Según estas declaraciones, podremos decir que a diferencia de la política del pasado gobierno hoy en día se busca elevar los niveles de vida de los trabajadores, sin embargo, aún se duda si en realidad se llevará a cabo con éxito estos propósitos.

Ahora bien, y siguiendo con nuestro análisis de la Industria Automotriz podemos resumir que en la década de los años ochentas, el Estado mexicano desempeñó un papel importante en lo que respecta al desarrollo de la Industria Automotriz mexicana, como se mencionó en líneas arriba por medio del tercer decreto trató de aumentar las exportaciones, al igual que la inversión extranjera tan característica en las maquiladoras actualmente.

Sin embargo, a raíz del crecimiento exponencial en las exportaciones de aquellos años, se descuidó un poco el mercado interno el cual se sumergió en una crisis debido a la política económica seguida por el gobierno de Miguel de la Madrid.

Para finalizar el análisis de los cambios estructurales en la Industria Automotriz en 1989 el gobierno mexicano emitió dos decretos que se adecúan a las necesidades del país y de la industria.

El decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz establece regulaciones para la producción e importación de automóviles y camionetas con peso inferior a 8.9 toneladas.

El decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autopartes señala, a su vez, los requisitos para la producción e importación de

CAMBIOS ESTRUCTURALES.

autobuses, camiones medianos, pesados y tractocamiones.

Los objetivos de los decretos son crear las condiciones adecuadas para que la industria se adapte a la nueva estrategia económica de México basada en la liberalización comercial y la desregulación económica. Asimismo, los decretos buscan promover la integración de la Industria Automotriz mexicana con el fin de lograr su inserción en las tendencias de globalización internacional; alcanzar economías de escala; fomentar el desarrollo del mercado doméstico e incrementar las exportaciones.

Como resultado de ambos decretos, las empresas automotrices tienen flexibilidad total para determinar los vehículos y modelos que han de producir. Además, se elimina la incorporación obligatoria de partes específicas en la fabricación de vehículos y se permite la inversión extranjera hasta de 100% en plantas de ensamble de vehículos.

Desde nuestro punto de vista muy particular de los decretos anteriores sólo provocarían que México se presentará débil a las negociaciones del TLC en esta materia, en virtud de que los Estados Unidos y Canadá cuentan también con su reglamento que utilizarán en la mesa de negociaciones.

II. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA EN EL MUNDO

Las compañías norteamericanas han volteado principalmente hacia los dos mercados más grandes en Latinoamérica, es decir, Brasil y México, como bases desde las cuales pueden exportar vehículos totalmente manufacturados (TM) y componentes mayores hacia sus mercados. Las compañías Japonesas quienes como consecuencia de la reacción norteamericana hacia sus exportaciones directas han sido forzadas a invertir dentro de Estados Unidos, y hacer uso extensivo de la conexión latinoamericana particularmente a México.

¿Cuál será el impacto de los países en desarrollo de un cambio en el proteccionismo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)? El inevitable incremento en el acceso del mercado Japonés bien podría representar una opción para los países de menos desarrollo, Nissan por ejemplo ha empezado en 1988 a exportar autos a Japón desde su filial en México.

Al finalizar los ochentas los países desarrollados todavía contaban con un pequeño porcentaje de la demanda de la producción mundial de vehículos. Dentro de este total ha habido un marcado cambio de énfasis dirigido ha Asia. En 1970 alrededor del 80% de la producción de países subdesarrollados estaba en latinoamérica desde entonces los países asiáticos, particularmente Corea del Sur han incrementado su participación. En términos de ventas domésticas, de cualquier modo, los países latinoamericanos continúan ejerciendo un lugar dominante aunque la demanda fue altamente inestable y bastante débil durante la década pasada.

Por veinte o treinta años el mundo automotriz ha escuchado del potencial latinoamericano el cual todavía ocupa una posición pequeña en el mapa global. Aunque el crecimiento se mantiene relativamente alto, el ingreso per cápita y la

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

distribución no han mejorado suficientemente para dar a los mercados locales el aliento y la profundidad que necesitarían para respaldar el incremento significativo de producción.

El siguiente cuadro muestra algunos indicadores básicos del uso y demanda de vehículos para países en desarrollo en 1986 incluyendo a México.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

Región y País	Parque Vehic. (mill)	Población (mill)	Personas por auto de pasaj.	Y Per-Capita.
AMERICA LATINA				
Argentina	5.29	31.2	8.1	2,157
Brasil	12.24	143.3	14.3	1,673
Chile	0.74	12.3	24.7	1,329
Colombia	1.19	30.0	50.7	1,191
México	7.41	81.7	15.8	2,247
Peru	0.59	20.2	52.5	885
Venezuela	2.48	17.8	11.4	2,865
ASIA				
China	2.01	1,045.5	5,731.5	225
India	2.32	783.9	694.9	259
Indonesia	2.01	176.8	183.1	511
Corea del Sur	1.11	43.3	77.8	2,104
Malasia	1.49	15.8	14.1	2,007
Pakistán	0.66	101.9	259.5	309
Filipinas	0.88	58.1	161.4	601
Taiwan	1.34	19.6	21.4	---
Tailandia	1.19	52.4	108.2	746
AFRICA				
Argelia	0.97	22.8	38.8	2,548
C. de Marfil	0.25	10.5	65.2	712
Kenia	0.26	21.0	167.3	284
Marruecos	0.64	23.7	53.1	54
Egipto	0.67	50.5	118.6	1,054
Nigeria	1.41	105.4	134.2	806
Zimbawe	0.26	9.0	51.0	572

Fuente: Automotive Yearbook 1987, Unctad, Handbook of International Trade and Development Statistics, 1987 Supplement, New York, 1988.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

La primera parte toma a los siete países mas grandes de Latinoamérica y explica que el stock de vehículos en ellos es bastante mas grande que en cualquier otra parte del Tercer Mundo.

Argentina, Brasil y México tenían un parque vehicular combinado de alrededor de 25 millones de unidades, un total que es mas del doble que el de los nueve países asiáticos mas grandes. Más aún, el stock en Venezuela, Chile y Perú no es ni comparable, acumulando 5 millones en el mismo año. Se sigue que, la proporción por auto-persona en las naciones latinoamericanas está mucho mas cerca de los niveles de la Organización de Cooperación y Desarrollo (OCDE) que en cualquier otro grupo de países subdesarrollados, exceptuando a Malasia y Taiwan.

2.1. ESTRUCTURA DE LAS IMPORTACIONES EN 1986 (%)

Región y país	Valor Total de las Import. (mdd)	Autos de pasajeros	Vehic. Comerciales	Partes y Acce.
AMERICA LATINA				
ARGENTINA	269.9	4.1	10.6	75.5
BRASIL	314.3	---	2.6	96.9
COLOMBIA	263.5	45.9	9.6	37.8
MEXICO	790.7	5.0	6.9	88.0
VENEZUELA	673.0	61.0	20.7	18.2
ASIA				
INDONESIA	583.4	27.5	5.9	37.8
C. DEL SUR	376.6	4.9	8.5	86.6
MALASIA	275.3	55.8	23.3	18.2
TAILANDIA	333.9	19.8	7.6	19.6

FUENTE: NACIONES UNIDAS.

2.2. BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

Concepto	1991	1992	Crecimiento (%)	Part. en exp./imp. Auto. (%)	Part. en exp./imp. Total (%)
EXPORTACIONES					
Vehiculos	3,778	2,691	40.4	67.0	13.9
Motores	1,196	1,478	-19.1	21.2	4.4
Autopartes	668	498	34.1	11.8	2.5
Total	5,642	4,667	20.9	100.0	20.8
IMPORTACIONES					
Vehiculos	369	345	7.0	5.6	1.0
Motores	251	178	41.0	3.8	0.7
Autopartes	5,964	4,438	34.4	90.6	15.5
Total	6,584	4,961	32.7	100.0	17.2
SALDO					
Vehiculos	3,409	2,346			
Motores	945	1,300			
Autopartes	-5,296	-3,940			
Total	- 942	-2,294			

FUENTE: Departamento de Estudios Económicos de BANAMEX con datos del Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática de la Secretaría de Programación y Presupuesto.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

La industria automotriz en 1990 es el principal exportador de vehículos manufacturados, precedido únicamente por el petróleo y los productos agrícolas. Por eso resalta la importancia que tiene para nuestra economía su evolución en Estados Unidos. El deterioro que ahí sufre es ocasionado por dos factores: a) la creciente competencia japonesa, que ingresa con éxito al mercado de vehículos de lujo, b) la caída de las ventas internas por el menor gasto del consumidor en bienes duraderos.

2.3 SECTORES LIDERES EN EXPORTACION

(ENERO-SEPTIEMBRE 1990)

PARTICIPACION POR SECTORES	
Petróleo	30.52
Agricultura	7.49
INDUSTRIA MANUFACTURERA	
AUTOMOVILES	
Carrocerias y partes para automoviles	7.54
Industrias basicas de minerales no ferrosos	4.15
Maquinaria y aparatos eléctricos	4.02
Industria basica de hierro y acero	3.71
Maquinaria y equipo no electrico	2.63
Quimica basica	2.49
Otras industrias manufactureras	2.20
Otras industrias quimicas	2.09
Otros productos alimenticios	1.47

FUENTE: Departamento de Estudios Económicos de BANAMEX

En los últimos 20 años la industria automotriz en sus formas de producción y organización ha experimentado un proceso de transformación fundamental que ha obligado a los productores mundiales a reconsiderar la estructura completa de la industria y el mercado.

Aunque sólo 10 empresas realizan el 70% de las ventas a nivel internacional los cambios que experimenta la industria son globales y ningún país, empresa o planta puede estar ajena a ellos si pretende competir exitosamente en los mercados internacionales. (7) Las innovaciones en las técnicas y en la organización de la producción han planteado nuevos retos que se reflejan en cambios tanto en los patrones de abastecimiento de partes como en la localización de las plantas.

El sistema de producción en masa, que caracterizó a la industria por muchos años, ahora enfrenta el reto que plantea transitar al sistema de * Producción Esbelta * lean producción (8) y de la regionalización en el abastecimiento y producción para satisfacer el mercado mundial.

2.4. SISTEMA DE PRODUCCIÓN 'ESBELTA'

Apartir de los años setenta, Japón despegó como productor a escala mundial debido a sus innovaciones tecnológicas en la producción. Los niveles de competitividad que alcanzó fueron tales que superó notablemente a empresas de otras. La estrategia que revolucionó los sistemas de producción automotriz consistieron en una mayor capacitación y especialización de los trabajadores; mayor variedad de productos y fragmentación del mercado; competencia en base a calidad en vez de precio; reducción de inventarios al mínimo a través de una relación más estrecha entre productores y proveedores, y un sistema de abastecimiento conocido como

'justo-a-tiempo'

2.5. REGIONALIZACION EN EL ABASTECIMIENTO Y EN LA PRODUCCION.

La nueva estrategia obligó a que los proveedores de autopartes y componentes y las empresas de la industria terminal tuvieran una relación más estrecha para lograr una coordinación más precisa que permitiera minimizar inventarios y al mismo tiempo, alcanzar altos niveles de calidad. Esto implicó una tendencia hacia la regionalización de la producción, pues las plantas que abastecen a la industria terminal tendieron a localizarse cerca de los centros de producción los cuales, a su vez se ubicaron en torno a sus principales mercados.

Esta transformación ha llevado a la formación de tres importantes regiones productoras: Europa, Japón, y América del Norte (Canadá, Estados Unidos, y México). Los países que dominan en cada región de acuerdo con la proporción de vehículos y tamaño de mercado son Alemania en Europa, Japón al este de Asia y Estados Unidos en América del Norte.

2.6 TENDENCIAS EN AMERICA DEL NORTE

En 1990 la producción de vehículos de pasajeros en América del Norte alcanzó 9.2 millones de unidades. Estados Unidos contribuyó 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 vehículos de 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 existente.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

México cuenta con los elementos necesarios para adaptarse al nuevo sistema de 'producción esbelta'. Se ha demostrado que la Industria Automotriz mexicana puede producir calidad internacional y responder a los sistemas organizativos requeridos. Además, la cercanía de los proveedores mexicanos los centros de producción de la región y la cercanía de estos a los mercados finales, confirman que México puede contribuir al incremento de competitividad regional con base en los nuevos esquemas de producción y comercialización.

III. ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA

La industria automotriz mexicana la encontramos representada por tres sectores de vital importancia.

- 1) Industria terminal (Producción de vehículos)
- 2) Industria de Autopartes.
- 3) Industria Automotriz Maquiladora.

3.1. LA INDUSTRIA TERMINAL.

La industria terminal en México comprende empresas dedicadas a la fabricación de automóviles, camionetas, camiones ligeros y pesados, tractocamiones, autobuses integrales y sobre chasis, así como componentes mayores, y transmisiones.

La producción y venta de automóviles en el mercado mexicano la realizan Volkswagen, Nissan, General Motors, Ford y Chrysler, que cuenta con 31 plantas para ensamble de vehículos y producción de motores. La capacidad instalada es superior a un millón de unidades por año, mientras que el potencial para la fabricación de motores es de 2,100,000 unidades.

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, Chrysler de Monterrey y Victor Patrón cuenta con doce plantas para ensamble de vehículos, motores y autopartes que integran el sector que produce vehículos medianos, pesados, tractocamiones y autobuses.

Dentro del sector tractocamiones se han realizado importantes conversiones que han permitido incrementos significativos de la competitividad en términos de calidad y

ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

precio. Asi DINA CAMIONES está asociada con NAVISTAR de Estados Unidos KENWORTH MEXICANA con PACCAR y MERCEDES BENZ MEXICO con DAIMLER-BENZ de Alemania. (ver cuadros siguientes).

IMPORTACIONES DE MEXICO PROVENIENTES DE CANADA EN 1990	
SECTOR	MILLONES DE DOLARES.
AGROPECUARIO	57
MINERIA	33
PETROLEO	15
CALZADO	1
MADERA	46
TEXTILES	8
MATERIALES NO METALICOS	15
SIDERURGIA	42
BIENES DE CAPITAL	64
EQUIPO DE TRANSPORTE	8
AUTOMOTRIZ	3
DE MAS INDUSTRIAS	3

TOTAL DE IMPORTACIONES DE CANADA EN 1990	
SECTOR	MILLONES DE DOLARES.
AGROPECUARIO	8,702
MINERIA	1,214
PETROLEO	21,437
CALZADO	2,011
MADERA	5,329
TEXTILES	5,226
MATERIALES NO METALICOS	3,197
SIDERURGIA	8,556
BIENES DE CAPITAL	39,260
EQUIPO DE TRANSPORTE	7,031
AUTOMOTRIZ	26,345
DE MAS INDUSTRIAS	5,803

ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

IMPORTACIONES DE MEXICO PROVENIENTES DE E. U. EN 1990	
SECTOR	MILLONES DE DOLARES.
AGROPECUARIO	2,498
MINERIA	158
PETROLEO	3,076
CALZADO	167
MADERA	813
TEXTILES	501
MATERIALES NO METALICOS	173
SIDERURGIA	1,013
BIENES DE CAPITAL	3,949
EQUIPO DE TRANSPORTE	603
AUTOMOTRIZ	658
DE MAS INDUSTRIAS	480

TOTAL DE IMPORTACIONES DE E. U. EN 1990	
SECTOR	MILLONES DE DOLARES.
AGROPECUARIO	27,696
MINERIA	3,071
PETROLEO	97,781
CALZADO	15,515
MADERA	18,503
TEXTILES	28,798
MATERIALES NO METALICOS	16,462
SIDERURGIA	27,275
BIENES DE CAPITAL	123,789
EQUIPO DE TRANSPORTE	20,476
AUTOMOTRIZ	23,245
DE MAS INDUSTRIAS	33,650

ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

PARTICIPACION POR EMPRESA EN LAS VENTAS DEL
MERCADO MEXICANO EN 1990.

(UNIDADES)

AUTOMOVILES

EMPRESA	PARTICIPACION.
VOLKSWAGEN	38.24%
NISSAN	22.80%
FORD	14.90%
CHRYSLER	14.90%
GENERAL MOTORS	91.70%

PARTICIPACION POR EMPRESA EN LAS VENTAS DEL
MERCADO MEXICANO EN 1990.

(UNIDADES)

CAMIONES LIGEROS

EMPRESA	PARTICIPACION.
VOLKSWAGEN	5.00%
NISSAN	18.00%
FORD	21.00%
CHRYSLER	22.00%
GENERAL MOTORS	34.00%

PARTICIPACION POR EMPRESA EN LAS VENTAS DEL
MERCADO MEXICANO EN 1990.

(UNIDADES)

CAMIONES PESADOS

EMPRESA	PARTICIPACION.
DINA	53.10%
MERCEDES BENZ	44.20%
TRAILERS DE MONTERREY	1.40%
KENWORTH	1.30%

ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

En 1990 la producción de vehículos llegó a más de 830,000 unidades, nivel sin precedente en la historia de la Industria Automotriz Mexicana. Gracias a ello, México se colocó entre los 12 primeros productores de vehículos a nivel mundial. Las ventas domésticas alcanzaron los 550,000 vehículos mientras que las destinadas a la exportación superaron las 200,000 unidades.

Como resultado de este crecimiento, el parque vehicular mexicano cuenta, en 1991, con cerca de 9 millones de vehículos, de los cuales 4.3 millones son automóviles; 2.7 son camiones ligeros y pesados; 52,000 tractocamiones; 25,000 autobuses integrales y 1.8 millones son autos importados. El crecimiento del parque vehicular en los últimos 10 años fue del 55% correspondiendo 46% a automóviles y el 78% a camiones

3.2. INDUSTRIA DE AUTOPARTES

La industria mexicana de autopartes está formada por más de quinientas empresas, muchas de las cuales a causa de coinversiones cuentan con tecnología punta, calidad y precios competitivos a nivel internacional.

Desde 1987, la industria de autopartes ha demostrado un marcado dinamismo al experimentar tasas de crecimiento de 24.5%. Esta dinámica es resultado del repunte en las ventas domésticas de vehículos terminados así como de las exportaciones de vehículos ensamblados, motores, productos de maquiladora y exportaciones directas.

Entre las autopartes más competitivas están las partes para motor, arneses, radios, cinturones de seguridad, diversos accesorios para autos, y asientos y sus partes, mofles, limpia parabrisas, acumuladores y amortiguadores.

La industria de autopartes ha realizado importantes esfuerzos para incrementar sus estándares de producción y para responder a las nuevas formas de "producción esbelta"

ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

en cuanto a calidad precio y servicio. Para alcanzar una posición relevante como proveedor de equipo original de las empresas productivas de vehículos en E.U. y Canadá, se ha buscado la especialización en determinados productos mediante la asociación con empresas extranjeras que cuentan con tecnología de punta. Estas alianzas estratégicas se han realizado con el fin de mejorar y expandir sus operaciones, como son los siguientes casos:

EMPRESA MEXICANA

SPICER

ICA AUTOPARTES

CONDUMEX

PROEZA/METALZA

GRUPO RASSINI

CISA MEX

GRUPO TEBO

NEMAK

SOCIO EXTRANJERO:

DANA, KELSEY-HAYES.

GKN, PERFECT

CIRCLE. STANADYNE.

VICTOR, PRESTOLITE, AC-

GMC, TRW, MAHLE.

CLARK, BUDD, BORG

WARNER

SEALET POWER, PACKARD

ELECTRIC, MAREMONT

CORP

A. O. SMITH, SOLVAY

AUTOMOTIVE

NHK (JAPON)

LEAR SEANTING

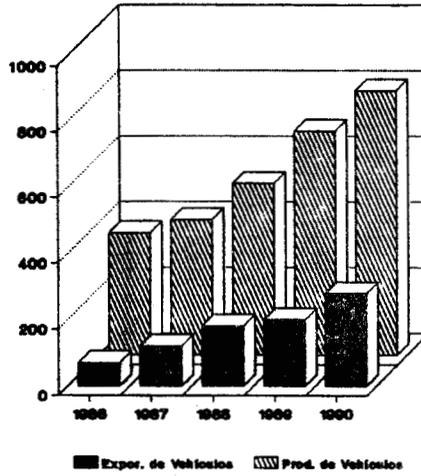
ALFRED TEVES, TRW

FORD, TEKSID

Las gráficas muestran el flujo comercial existente entre los países integrantes del Tratado de Libre Comercio (México, Estados Unidos y Canadá) en lo que respecta a las importaciones de vehículos y de autopartes en 1990.

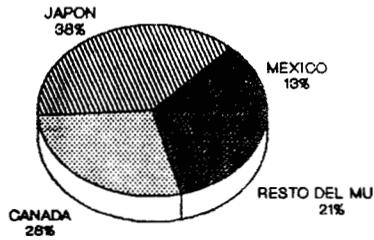
**FLUJO COMERCIAL DEL SECTOR
AUTOMOTRIZ ENTRE LOS TRES
PAISES INTEGRANTES DEL TLC.**

MEXICO: EVOLUCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1986-1990)



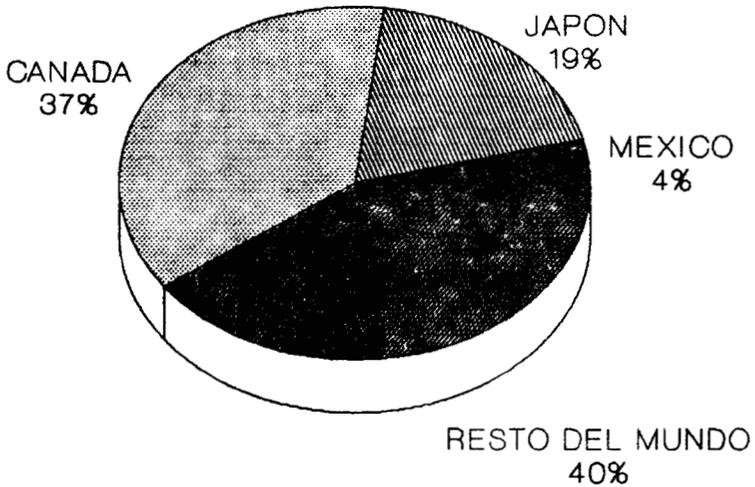
FUENTE: DEMOGRAFIA No. 16, 1990

IMPORTACIONES DE AUTOPARTES DE EE.UU. (1990) PARTICIPACION



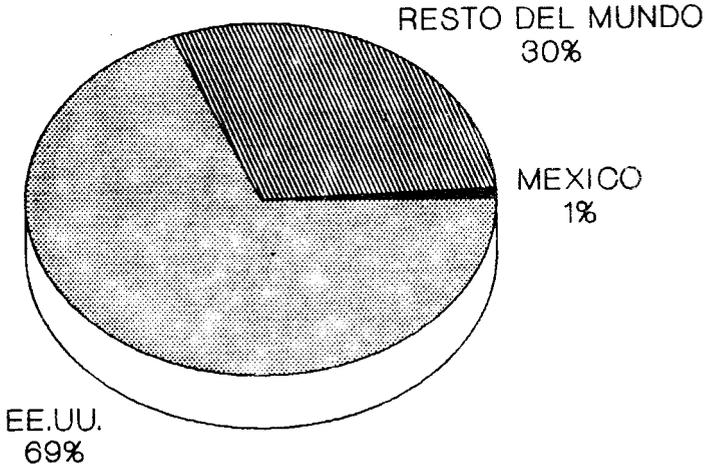
FUENTE: DEMOGRAFIA No. 16, 1990

IMPORTACIONES DE VEHICULOS DE EE.UU. (1990) PARTICIPACION

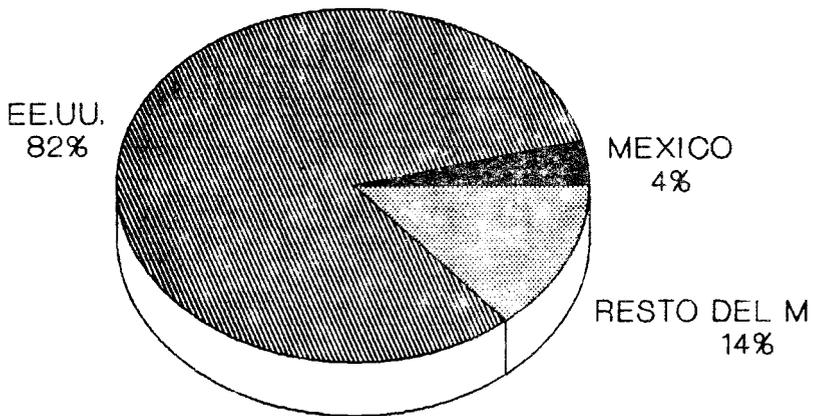


FUENTE: MONOGRAFIA No. 10. SECOFI

IMPORTACIONES DE VEHICULOS DE CANADA. (1990) PARTICIPACION



IMPORTACION DE AUTOPARTES DE CANADA. (1990) PARTICIPACION



FUENTE: MONOGRAFIA No. 10. SECOFI

3.3. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MAQUILADORA.

En 1990, las empresas de la Industria Automotriz maquiladora establecidas en México sumaron 161 y representaron cerca del 10% del total de las plantas maquiladoras en México. La mayor parte de las compañías se ubican en al frontera norte: Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, aunque también hay plantas en Jalisco, Estado de México, San Luis Potosí, Veracruz y Yucatán.

Las actividades de la industria maquiladora automotriz se concentran en la producción, ensamble estampado y pulido de diversas autopartes. Estos productos son intensivos en mano de obra, pero se fabrican otros que se caracterizan por el uso de tecnologías más avanzadas.

Las mayores empresas automotrices estadounidenses tienen 33 plantas maquiladoras: General Motors 22, Ford 8 y Chrysler 3. Además, el capital estadounidense participa en 136 maquiladoras Japón, asu vez, ha invertido en 4 plantas; Corea del Sur, Alemania y Canadá cuentan también, con sus respectivas maquiladoras.

En 1988 la industria ensambladora de automóviles y motores conservó su liderazgo como la más importante de las manufactureras mexicanas de exportación. Este año las ventas al exterior de automóviles y motores se incrementaron 7 y 6% respectivamente, y arrojaron ingresos por 2,764 mdd. si bien las tasas de crecimiento registradas en estos renglones en 1988 son inferiores a las de los años anteriores. debe ser tomado en cuenta que el elevado nivel de aquellas refleja la instalación de puesta en marcha.

En 1989, el empleo generado por la maquiladora automotriz alcanzó el 20% del total en ese sector y el valor agregado generado por la actividad representó 23.8% del total de la industria maquiladora y su producción, en 1990 alcanzó

ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

una cifra cercana a \$ 3,400 millones de US.

se estima que durante 1991, el PIB del sector alcanzará una cifra cercana a los 5 mil millones de dólares, lo que representará un crecimiento de 17.1% con respecto a 1990 y que el empleo aumentará en 13.7% proporcionando empleo a 117,000 personas.

El dinamismo del armado de vehículos en 1991 favoreció la actividad manufacturera en 26.5% (30.4% en 1990) y exporto 5,769 mdd. monto superior en 980 millones (20.5%) al de 1990.

IV. VEHICULOS QUE LLEGARON A MEXICO CON LA APERTURA COMERCIAL

La apertura comercial iniciada por el gobierno de Carlos Salinas de Gortari ha permitido la llegada al país de diversos vehículos lo cual representa tener varias opciones para cubrir las necesidades de aquellas personas que pueden adquirir un vehículo de estos. Los vehículos son: deportivos, camionetas de lujo, vehículos compactos, etc.; los modelos que llegaron son importados por distintas compañías radicadas en México.

LISTA DE LOS MODELOS 1991:

''GENERAL MOTORS; CADILLAC SEDAN DE VILLE.
CHEVROLET CORVETTE COUPE.
FORD LINCOL TOWN CAR.
FORD EXPLORER XLT.
DODGE STEALTH R/T TURBO.
CHRYSLER IMPERIAL.
CHRYSLER VOYAGER PLYMOUTH.
VOLKSWAGEN PASSAT.
VOLKSWAGEN PASSAT VARIANT.'' (9)

Como nos podemos dar cuenta los vehículos que ya llegaron tienen calidad, por lo que podrán satisfacer los gustos y exigencias de los consumidores. Además si tomamos en cuenta que estos automóviles, entrarán a nuestro país sólo con la apertura comercial, ya con el establecimiento del Tratado de Libre Comercio este representará el advenimiento de nuevas marcas de automóviles, los cuales representarán diversas opciones de compra y por lo tanto un crecimiento del mercado interno, sin destacar las posibilidades de competir a nivel internacional.

V. VENTA ANUAL DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS 1981-1990

A continuación hacemos un análisis de la venta de automóviles por categorías, también revisamos su estructura porcentual, su índice de crecimiento y su incremento porcentual con respecto al año anterior.

5.1. ANALISIS DE VENTAS

Podemos darnos cuenta que de 1981 a 1990 este último ha sido su mejor año en cuanto a ventas se refiere, ya que despachó 348,803 vehículos Populares 213,590 lo cual representa 61.24% en su estructura porcentual, en compactos 110,213 que es equivalente a un 31.60% en vehículos de lujo 19,569 representando un 5.43% lo que representa 1.51% en la estructura porcentual.

El segundo año en ventas está representado por 1981, ya que se entregaron un total de 340,363 vehículos, de los cuales a continuación detallamos:

populares 179,852 lo que equivale a un 52.84% en su estructura porcentual, compactos 109,506 lo que representa 32.17%, de lujo 37,410 dando 10.99%, finalmente los vehículos deportivos 13,595 lo que representa 3.99%

1982 representa el tercer año de ventas con un total de 266,761 vehículos, populares 179,928 lo cual representa 62.74% en su estructura porcentual, compactos 78,669 equivalente a 27.43%, de lujo 20,066 que es igual a 7.01%, finalmente los vehículos deportivos con 8,076 lo que representa un 2.82%.

El cuarto año en importancia es 1989 con una venta total de 274,505 vehículos, los cuales se vendieron de la siguiente forma, populares: 146,591 equivalente a 53.40% es su estructura porcentual, compactos 104,322 lo que representa un 38.00%, los de lujo 19,936 lo que representa 7.26%.

VENTA ANUAL DE AUTOMOVILES.

finalmente los deportivos con 3,856, dando 1.33%.

El quinto año en ventas fué 1985 con un total de 242,187 vehículos, populares 135,489 equivalente a 55.94% en su estructura porcentual, compactos 74,028 que es igual a 30.57%, de lujo 23,549 representado 9.72% y deportivos 9,121 lo que da 3.77%.

El sexto año esta representado por 1984 con un total de 217,650 vehículos populares, equivalente a un 61.10% en su estructura porcentual, compactos 57,480 que es igual a 26.41%, de lujo 18,731 que es igual a 8.61, deportivos 8,981 representando 3.89%.

El séptimo año en importancia de ventas fué 1986 con un total de 210,066 vehículos, populares de 110,053 equivalente a 52.39% en su estructura porcentual, compactos 78,916 que es igual a 37.57%, de lujo 17,209 representado 8.19%, deportivos 3,888 el cual refleja 1.83%.

El octavo año lo ocupa 1983 con un total de 192,052 vehículos vendidos; populares 124,741 lo que representa 64.95% en su estructura porcentual, compactos 38,590 equivalente a 20.09%, de lujo 19,740 lo que representa 10.28%, finalmente los vehículos de lujo con 8,981 lo que es igual a 4.66%.

El noveno año en 1988 con 160,670 vehículos vendidos, populares 93,446 lo que refleja 58.16% en su estructura porcentual, compactos 51,199 equivalente a 31.87%, de lujo 11,565 lo que refleja 7.20%, deportivos 4,460 equivalente a 2.78%.

El décimo año en ventas es 1987 con un total de 154,152 vehículos, populares 92,939, equivalente a 60% en su estructura porcentual, compactos 45,237, lo que representa 29.35%, de lujo 13,230 que es igual a 8.58%, deportivos 2,746 equivalente a 1.78.

En el transcurso de 1981-1990 la Industria Automotriz vendió 242,720 vehículos en promedio, el año que ocupa el

VENTA ANUAL DE AUTOMOVILES.

primer lugar es 1990 y los vehículos, que tienen el primer lugar de ventas son los populares, segundo lugar los compactos, tercer lugar los de lujo y finalmente los deportivos.

El análisis anterior nos permite afirmar que la Industria Automotriz ha mantenido su nivel de ventas estable (de 1981-1990) ya que despacho 240,000 por año.

5.2. INDICE DE CRECIMIENTO (BASE 1981 = 100)

A continuación analizaremos su índice de crecimiento tomado con base 1981.

En este año vendió un total de 340,363 vehículos, contra 286,761 de 1982, lo cual representa un crecimiento de 84.25%.

En 1983 colocó en el mercado un total de 192,052 vehículos lo que representa 56.43% en su crecimiento, en 1984 vendió 127,650 que es igual a 63.95%, en 1985 242,167 equivalente a 71.16% de crecimiento, en 1986 160,670 vehículos, lo que representa 47.21% para 1987 154,152 que es igual a 45.29% de crecimiento, para 1988 vendió 210,066 vehículos equivalente a 61.72% en 1989 274,505 lo que es igual a 80.65%, y finalmente 1990 con 348,803 vehículos vendidos lo que representa un crecimiento de 102.48%.

En sí podemos decir que la Industria Automotriz tuvo un crecimiento promedio de 61.31% lo que le ha permitido ser una de las industrias más importantes en nuestro país ya que es la segunda más importante después de la petrolera.

5.3. INCREMENTO PORCENTUAL RESPECTO AL AÑO ANTERIOR ANTERIOR (1981-1990)

5.3.1. ANALISIS DE LOS VEHICULOS POPULARES:

En 1981 la Industria Automotriz vendió 179,652 vehículos contra 179,928 de 1982 lo que representa un crecimiento del .04% respecto al año anterior, ahora comparamos los vehículos vendidos en 1982 contra 1983 como resultado un incremento porcentual del 6.60%, en 1985 siguió incrementando sus ventas con 135,489 vehículos y como consecuencia un incremento del 1.69%, para 1986 tuvo una baja ya que sólo despacho en el mercado 93,446 vehículos, en 1987 volvió a bajar sus ventas esta línea, sólo vendió 92,939 vehículos dando una nueva baja de 0.54%, en 1988 se recuperó y vendió 110,053 dando como resultado un crecimiento de 18.41% en 1989 nuevamente vuelve a recuperar mercado y coloca 146,591 vehículos y crece nuevamente en un 33.20%, 1990 refleja ser el mejor año de esta década y para esta línea ya que recuperó mercado nuevamente y despacho 213,590 vehículos equivalente a 45.70% de incremento.

5.3.2. VEHICULOS COMPACTOS

En 1981 vendió 109,506 vehículos contra 78,669 de 1982, lo que representa un decremento de 28.16%, en 1983 tuvo nuevamente una baja ya que sólo colocó en el mercado 38,590 vehículos dando -50.95%, para 1984 se recuperó colocando 57,480 vehículos lo que refleja un incremento porcentual de 48.98%, en 1985 nuevamente continúa recuperándose en esta categoría, incrementa sus ventas a 74,028 vehículos equivalente a 28.79%, en 1986 refleja una caída de 30.84% ya que sólo vende 51,199 vehículos, 1987 refleja otra baja de -11.64% con una venta de 45,237 vehículos, en 1988 indica su

recuperación coloca en el mercado 78,916 vehículos reflejando un incremento de 74.45% 1989 sigue su recuperación vendiendo 104,322 vehículos equivalente a 32.19% de incremento, finalmente 1990, en este año coloca 110,213 vehículos lo que refleja 45.70% de crecimiento.

5.3.3. VEHICULOS DE LUJO

En 1981 coloca en el mercado 37,410 vehículos contra 20,088 de 1982, lo que refleja una baja porcentual de -46.30%, 1983 continua a la baja esta línea de automóviles, ya que sólo vende 19,740 que es igual a -1.73% , en 1984 sigue cayendo, ahora sólo vende 18.731 vehículos reflejando una baja porcentual de -5.11%, en 1985 se recupera despachando en el mercado 23,549 lo que nos da un crecimiento del 25.72%, para 1986 tiene una caída bastante fuerte esta línea de vehículos ya que sólo vende 11,565 lo que refleja -50.89%, en 1987 tiene una ligera recuperación y logra vender 13,230 y observa un crecimiento de 14.40%, en 1988 sigue su recuperación vendiendo 17, 209 vehículos equivalente a un incremento de 30.08%, en 1989 vende 19,936 vehículos reflejando nuevamente 15.85% de crecimiento, para 1990 registra una baja de -1.84% ya que vende sólo 19,936 vehículos es decir 397 vehículos menos que el año anterior (1989-1990).

5.3.4. VEHICULOS DEPORTIVOS.

En este tipo de vehículos la Industria Automotriz logró vender 13,595 vehículos en 1981 contra 8,076 de 1982, lo que refleja una baja porcentual de 40.60%, en 1983 registra una ligera recuperación coloca en el mercado 8,981 vehículos, lo que nos da un crecimiento de 11.22%, en 1984 registra otra baja de 5.75% ya que sólo vende 8,465, en 1985 se recupera

VENTA ANUAL DE AUTOMOVILES.

registrando un crecimiento de 7.75% ya que despacha 9,121 vehiculos. en 1986 registra otra baja pues sólo vende 4,460 vehiculos lo que refleja una baja de -51.10%, 1987 sigue bajando esta línea de vehiculos. ya que sólo coloca 2,748. lo que refleja otra baja porcentual de -38.43%, en 1988 se recupera vendiendo 3,888 vehiculos que es equivalente 41.59% de crecimiento, 1989 registra otra baja de -5.97% ya que sólo vende 3,654 vehiculos, en 1990 registra una recuperación de 48.55% pues surte 5,431 vehiculos.

Como nos podemos dar cuenta la Industria Automotriz tiene sus ventas más fuertes en vehiculos populares y compactos es en estas líneas donde registra su mayor índice de crecimiento porcentual sobre todo de 1989 a 1990.

VI. BALANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL AÑO DE 1990.

El pasado año de 1990, representó para la Industria Automotriz la iniciación de una nueva etapa, en la que los conceptos de globalización de la producción, la internacionalización de los productos, la competitividad internacional, la tecnología más actualizada en los procesos de manufactura y vehículos son ya una realidad en nuestro país ya que empresas como la Ford, la Chrysler, Nissan y Volkswagen, cuentan con la tecnología más avanzada para la producción de vehículos como son: de carga, de lujo, compactos etc..

El mes de noviembre las exportaciones alcanzaron 4,212.6 millones de dólares, contra importaciones por 3,600.4, resultado un superávit de 612.5 millones de dólares; los principales productos exportadores son: vehículos en un volumen por todo el año de 27,859 unidades que representa el 51% de las ventas al mercado interno que fueron de 550,308 unidades, alrededor de un millón de motores, otras partes componentes, que por otra parte dan una idea que la producción en nuestro país tiene ya calidad internacional, así como capacidad para exportar vehículos de todo tipo (compactos, comerciales, de lujo, de carga, etc.) y competir en el mercado más difícil como es entre otros el norte americano.

Lo anterior lo podemos confirmar con el hecho de que durante los años de 1989 y 1990 se concertaron con todos los sectores; gobierno, autoparte, distribuidores e industria terminal, los Decretos y sus reglas de Aplicación para el Fomento y Modernización de esta industria. Resalta la intención de liberalización, con el fin de eliminar todos los obstáculos para que la industria alcance niveles de competitividad que le permitan insertarse en las tendencias

BALANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

mundiales de globalización.

Asimismo, es de primordial importancia lo acordado en el Decreto para el Fomento y Modernización de la industria manufacturera de vehículos de carga, mediante el cual habre la frontera para la importación de autobuses a partir de enero de 1991, para tractocamiones en 1993 y para camiones pesados en enero de 1994 constituyendo este Acuerdo uno de los mas agresivos en la historia de esta industria.

Con los decretos algunas empresas como Ford y Nissan entre otras tuvieron más confianza para realizar más inversiones en nuevas plantas; según datos de AMIA: "en el contexto de mayor confianza y flexibilidad en los decretos, algunas empresas terminales anunciaron inversiones en nuevas plantas, expansión y otras instalaciones que alcanzarón una cifra aproximada de 4,000 millones de dólares." go.

Podemos considerar como otra de las manifestaciones de la internacionalización el hecho de que los Decretos para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, permiten que las empresas terminales establecidas en México, utilicen sus excedentes de divisas para importar vehículos y de esta manera ofrece una mejor y más amplia gama de opciones al consumidor mexicano, lo cual permite ampliar y fortalecer el mercado de venta, lo que la hará más competitiva ante la apertura comercial, de igual forma tendrá mayores posibilidades de enfrentar los mercados norteamericano y canadiense, ante la firma del Tratado de Libre Comercio.

Otro campo que es importante es que la industria se compromete a lanzar modelos 1991 con el convertidor catalítico, lo cual se logra por la disponibilidad de la nueva gasolina sin plomo (magna sin), impulsada por el gobierno, y esto ubica a nuestro país en la incorporación de la tecnología más avanzada para abatir las emisiones de gases. La que ha sido cuestionada por el gobierno de los estados Unidos para la firma de el Tratado de Libre Comercio

ya que como sabemos la contaminación en el D.F. es muy alta."

6.1. EL MERCADO DE VEHICULOS EN 1990.

En 1990 la Industria Automotriz registró nuevamente un crecimiento muy importante, según datos de AMIA: "el mercado registro un crecimiento del 23.4% en relación al año anterior al alcanzar una cifra de ventas mayores de 550,306 unidades, incluyendo los vehículos importados. El presente año (1991) es ya el tercer año consecutivo del crecimiento arriba del 30%, en promedio." (11)

Nosotros suponemos que las principales razones que influyeron en el crecimiento de la demanda son: la estabilidad de precios (es relativa esta estabilidad), la ampliación de los planes de financiamiento, el descenso de las tasas de interés y la presencia del Sedan V.W. cuyas ventas mensuales fueron superiores 7,000 unidades en promedio.

6.2. DEMANDA.

Como ya mencionamos anteriormente el mercado de vehículos se comportó de manera favorable, tanto a nivel interno como en la exportación. A nivel de segmentos del mercado se movió de la siguiente forma:

"Automóviles	64.1%
Camiones	34.9%
Tractocamiones	26.6%
Autobuses	14.7%" (12)

En el segmento de automóviles, la categoría de los populares absorbe el 60% del mercado, el automóvil más vendido es el V.W. Sedan con el 39.4% de participación,

BALANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

siguiendole el Tsuru 37.4%, el Golf 13.1% y el Jetta 10.1%.

Los compactos participan con el 31.2% del segmento en 1990, de los cuales el modelo más comercializado fue Topaz con un 26.09%; el Spirit 21.7%, el Shadow con el 21.3%, el Cutlas con un 12.4%, el Cavalier 12.0%, y el 3.5% restante, otros modelos que participan dentro de esta categoría. Como nos podemos dar cuenta la demanda de vehículos en nuestro país es alta, más en los llamados populares, las otras categorías de vehículos son vendidos en un porcentaje considerable, por lo que podemos deducir que estos mismos vehículos tendrán muchas posibilidades de ganar mercado en los estados Unidos y Canadá ya que su población en general tiene un poder de compra superior a la nuestra.

En lo referente a los autos de lujo y deportivos su participación es del 7.1%, en donde el Cougar ocupa el primer sitio en ventas con el 26.2% luego Thunderbir 21.7% el Century y Taurus 16.3%, el New Yorker 11.4% y por último el Phantom con un 6.1%.

El los automóviles de importación, estos participan en el total con el 1.1% el modelo más demandado ha sido el Passat de Volkswagen con 1,129 unidades con 28.9% de penetración, el Lincoln Town Car con 940 o 24.0%, el Cadillac con 769 o 20.2%, el Maxima 436 o 13.0% y entre el Imperial, Corvette y 300 ZX suman 509 o 13.9% de participación. Todo esto sin lugar a dudas contribuye a que las finanzas de la Industria Automotriz sean sanas, dando como resultado confianza para enfrentar la apertura comercial y muchas posibilidades de ganar terreno en los mercados mundiales .

Los comerciales participan con el 68.2% del total en el segmento, qui los tres más comercializados son: el C-20 con un 16.5%; F-200 con un 11.2% y el D-250 con 11.0%, en ligeros, con una participación del 24.6%; están el F-350 con un 24.3%; el P-30 con un 23.4% y el D-350 con un 18.0% de participación en este segmento. aqui es necesario mencionar

BALANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

que los camiones importados caen dentro de los comerciales, pero se analizan aparte, absorbiendo un 0.8% del segmento, y los modelos que se comercializan son: el Aerostar, Voyager y Explorer participando con el 43.0%, 38.1% y 18.9%, respectivamente, dentro de esta parte de los camiones. Con respecto a la categoría de los medianos, sólo una empresa produce este tipo de unidades, por lo cual su participación dentro del mercado de camiones es del 0.3%.

En lo referente a camiones pesados, esta categoría participa con el 4.8% del segmento y las empresas participan de la siguiente manera: Kenworth Mexicana con un 1.7% y Trailers de Monterrey con un 0.3%. En los chasis coraza con una participación del segmento del 1.0% las empresas estuvieron así; Famsa con un 49.3%; Dina Camiones con un 43.7% y Trailers de Monterrey con un 6.9%.

Siguiendo la actual segmentación del mercado, llegamos al de tractocamiones, este ocupa el 0.7% del mercado total y las empresas se ubican de la siguiente forma: Kenworth Mexicana absorbe el 57.1%; Dina Camiones el 23.8%; Famsa el 17.8%; Víctor Patrón 0.7% y Trailers de Monterrey 0.6% de participación. en lo referente a los autobuses integrales, este segmento participa con el 0.3% de total, y a nivel de empresas, Dina Camiones el 62.4% y Trailers de Monterrey el 2.4% este segmento en particular se ha visto más dinámico gracias al mayor número de empresas que están participando en 1990 a diferencia de 1989, como nos podemos dar cuenta la Industria Automotriz cuenta con una organización de producción la cual le permite ser optimista ante los nuevos mercados de vehículos.

6.3. OFERTA

La producción al mercado interno de 1990 arrojó un total de 541,000 vehículos, cifra que representa un 21.6% de

BALANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

diferencia positiva al compararla contra el año de 1989.

Del acumulado en 1990, los segmentos participan de la siguiente forma: autos 83.8%, camiones 35.2% tractocamiones con un 0.7% y autobuses con un 0.3% por empresas. La fabricación de vehículos fue así Volkswagen 144,847 unidades, Nissan 112,267, General Motors 95,093, Chrysler 91,236, Ford 81,690; en vehículos con motor a gasolina y con motor diesel: Dina Camiones 7,033, Famsa 5,723, Kenworth Mexicana 2,376, Dina Autobuses 950, Mexicana de Autobuses 535, Trailers de Monterrey 220 y Victor Patrón 27. Las unidades con motor a gasolina participan de total producido con 97.0% y el 3.0% restante para los de motor diesel, lo anterior nos permite observar que el nivel de producción es aceptable para iniciar la conquista de nuevos mercados, quizá esto no parezca algo irreal, pero si la Industria Automotriz quiere ser competitiva a nivel mundial, sólo lo podrá lograr enfrentando los nuevos retos, y así tener mayor experiencia ante nuevas eventualidades.

6.4. EXPORTACIONES.

Las ventas al mercado externo durante 1990 ascendieron a 276,859 unidades, lo que representa un incremento del 43.3% con respecto a 1989, los automóviles 249,921 y camiones 26,938 y su participación del total en este año es del 9.3% y 9.7% respectivamente.

La participación por empresas es de la siguiente forma: Ford con un 32.0% Chrysler con un 27.4%, Volkswagen con un 16.7%, General Motors con un 14.8% y Nissan con un 9.1% del total acumulado en 1990. como ya se mencionó las exportaciones tuvieron un incremento de 41.3% con respecto al a 1989, lo que nos hace creer que efectivamente, la Industria Automotriz cruza por su mejor momento, y que si bien no tiene todas las de ganar ante la apertura comercial, tampoco tiene

BALANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

que ser pesimista ya que si cuenta con elementos para sobresalir, siendo esta una empresa competitiva a nivel mundial.

CUADROS ANALIZADOS.

ESTRUCTURA PORCENTUAL					
Categoría	1981	1982	1983	1984	1985
Populares	52.84	62.74	64.95	61.10	55.94
Compactos	32.17	27.43	20.09	26.41	30.57
De Lujo	10.99	7.01	10.28	8.61	9.72
Deportivos	3.99	2.82	4.68	3.89	3.77
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Categoría	1986	1987	1988	1989	1990
Populares	58.16	60.29	52.39	53.40	61.24
Compactos	31.87	29.35	37.57	36.00	31.60
De Lujo	7.20	8.58	8.19	7.26	5.60
Deportivos	2.78	1.85	1.85	1.33	1.56
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

FUENTE: AMIA, Boletín 304 pp. 14

BALANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

VENTA ANUAL DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS 1981-1990					
Categoría	1981	1982	1983	1984	1985
Populares	179,852	179,928	124,741	132,274	135,489
Compactos	109,506	78,889	36,590	57,480	74,028
De Lujo	37,410	20,088	19,740	18,731	23,549
Deportivos	13,895	8,078	8,981	8,485	9,121
Total	340,363	286,781	192,052	217,650	248,167
Categoría	1986	1987	1988	1989	1990
Populares	93,446	92,939	110,053	146,591	213,590
Compactos	51,199	45,237	78,916	104,322	110,213
De Lujo	11,365	13,230	17,209	19,936	19,569
Deportivos	4,460	2,748	3,868	3,856	5,431
Total	160,670	154,152	210,066	274,505	348,603

FUENTE: AMIA, Boletín 301, pp. 14

INDICE DE CRECIMIENTO (BASE 1981=100)					
Categoría	1981	1982	1983	1984	1985
Populares	100.00	100.04	69.36	73.94	75.33
Compactos	100.00	71.84	35.24	52.48	67.60
De Lujo	100.00	53.70	52.77	50.07	62.65
Deportivos	100.00	59.40	62.27	62.27	67.09
Total	100.00	64.25	56.43	63.95	71.16
Categoría	1986	1987	1988	1989	1990
Populares	51.96	51.26	61.19	81.51	118.76
Compactos	46.73	41.31	72.07	95.27	100.65
De Lujo	30.91	35.36	46.00	53.29	52.31
Deportivos	32.31	20.20	28.60	26.69	39.95
Total	47.21	45.29	61.72	60.65	102.48

FUENTE: AMIA, Boletín, pp. 14

BALANCE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

INCREMENTO PORCENTUAL RESPECTO AL AÑO ANTERIOR.					
Categoría	1981	1982	1983	1984	1985
Populares	---	0.04	(30.67)	6.60	1.89
Compactos	---	(28.16)	(50.95)	48.95	28.79
De Lujo	---	(46.30)	(1.73)	(5.11)	25.72
Deportivos	---	(40.60)	11.21	(5.75)	7.75
Total	---	(15.75)	(33.03)	13.33	11.27
Categoría	1986	1987	1988	1989	1990
Populares	(31.03)	(0.54)	18.41	33.20	45.70
Compactos	(30.84)	(11.64)	74.45	32.19	5.55
De Lujo	(50.89)	14.40	30.06	15.65	(1.64)
Deportivos	(51.10)	(38.43)	41.59	(5.97)	48.53
Total	(33.66)	(4.06)	36.27	30.28	27.55

FUENTE: AMIA, Boletín 301, pp. 14

VII. MEDIDAS ARANCELARIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

Según la información proporcionada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, los resultados de la negociación del Tratado de Libre Comercio diseñaron un esquema de liberación comercial fundamentado básicamente de la siguiente forma:

7.1. PRODUCTOS AUTOMOTRICES

El TLC eliminará barreras al comercio de automóviles, autosuces y autopartes ("productos automotrices") regionales dentro del área de libre comercio, y eliminará restricciones a la inversión en el sector durante un período de 10 años.

7.2. ELIMINACION DE ARANCELES.

Cada país signatario eliminará a lo largo del período de transición, todos los aranceles a sus importaciones de productos automotrices regionales. La mayor parte del comercio de productos automotrices entre Canadá y Estados Unidos se realiza libre de arancel, conforme a lo dispuesto en su ALC, o en el AUTOPAC.

Vehículos. De conformidad con su ALC, Canadá y E.U. eliminará aranceles al comercio de vehículos. Para las importaciones provenientes de México, en el Tratado se acordó que E.U.:

- * Eliminará de inmediato sus tasas arancelarias para automóviles de pasajeros.
- * Reducirá de inmediato a 10% sus tasas arancelarias a los camiones ligeros, y las eliminará gradualmente en un período de cinco años.

MEDIDAS ARANCELARIAS.

* Eliminará en 10 años sus tasas arancelarias para otros vehículos.

Para las importaciones provenientes de Canadá y E.U. México:

* Reducirá de inmediato en 50% sus tasas para automóviles de pasajeros y eliminará gradualmente en un periodo de 10 años.

* Reducirá de inmediato en un 50% sus tasas para los camiones ligeros y eliminará gradualmente en 5 años y:

* Reducirá gradualmente sus tasas arancelarias sobretudo en los demás tipos de vehículos en un periodo de 10 años.

Canadá eliminará sus tasas arancelarias para vehículos importados provenientes de México en el mismo periodo que, México desgrabará las importaciones provenientes de Canadá y Estados Unidos.

Autopartes. Cada país eliminará de inmediato las tasas arancelarias para ciertas autopartes, en tanto para otras, se eliminará en 5 años y para una pequeña porción en 10 años.

7.3. REGLAS DE ORIGEN.

De acuerdo con las reglas de origen del TLC, para calificar al trato arancelario preferencial, los Productos Automotrices deberán incorporar un porcentaje de contenido regional conforme a la fórmula de costo neto (que ascenderá a 62.5% para automóviles de pasajeros y camiones ligeros, así como motores y transmisiones para este tipo de vehículos de autopartes). Para calcular con precisión el nivel de contenido de los productos automotrices, se identificará el valor de las importaciones de autopartes provenientes fuera

de la región a lo largo de la cadena productiva.

7.4. DECRETO AUTOMOTRIZ DE MEXICO

El Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz se eliminará al término de la transición. Durante este periodo se modificarán las restricciones del decreto para:

- * Eliminar de inmediato, la restricción a las importaciones de vehículos, que está condicionada a las ventas en el mercado mexicano;
- * Revisar de inmediato, los requisitos de balanza comercial a fin de que los fabricantes de vehículos establecidos en México reduzcan gradualmente el nivel de exportaciones de vehículos y partes requerido para importar tales productos y eliminar, la disposición que les permita sólo a ellos importar vehículos; y
- * Cambiar las reglas de "valor agregado nacional" reduciendo gradualmente el porcentaje requerido de autopartes producidas por ciertas maquiladoras; asegurando que los productores mexicanos, canadienses y estadounidenses de autopartes participen en el crecimiento del mercado mexicano sobre una base competitiva, toda vez que durante la transición se continuará exigiendo a los fabricantes de vehículos en México la compra de autopartes mexicanas; eliminando el requisito de su valor agregado nacional al término de la transición.

7.5. DECRETO MEXICANO DE AUTOPARTES

El Decreto para el Fomento y la Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autopartes, que cubre camiones (excepto ligeros) y autobuses, se derogará inmediato

y se sustituirá un sistema transitorio de cuotas que estará vigente por cinco años.

7.6. IMPORTACIONES DE VEHICULOS USADOS

Las restricciones canadienses a las importaciones de vehículos usados provenientes de Estados Unidos se eliminará el 1o. de enero de 1994, conforme a lo establecido en el ALC. Comenzando quince años después de la entrada en vigor del TLC, Canadá eliminará la prohibición de importar vehículos usados provenientes de México en un periodo de diez años. México eliminará, en el mismo lapso, la prohibición a las importaciones de vehículos usados que provengan de América del Norte.

7.7 RESTRICCIONES A LA INVERSION

De conformidad con las disposiciones sobre inversión del TLC, México permitirá de inmediato a los inversionistas de países del TLC, la participación de hasta un 100% en las empresas consideradas proveedores nacionales de autopartes, y hasta 49% en las otras empresas, incrementándose a 100% al cabo de cinco años. Los umbrales de México para la autorización previa de adquisiciones en el sector automotriz se regirá por las disposiciones del TLC en materia de inversión.

7.8. REGULACIÓN SOBRE RENDIMIENTO CORPORATIVO PROMEDIO DE COMBUSTIBLES

Conforme a lo establecido en el TLC, Estados Unidos modificará la definición del contenido de la flotilla que aparece en la Regulación sobre Rendimiento Corporativo Medio

MEDIDAS ARANCELARIAS.

de Combustible (CAFE), de modo que los fabricantes de vehículos puedan incorporar partes y vehículos fabricados en México, y elegir que los productos exportados a Estados Unidos sean clasificados como nacionales.

Después de diez años, la producción mexicana que se exporta a Estados Unidos recibirá el mismo trato que la estadounidense y la canadiense para propósitos del CAFE. Los automóviles producidos en Canadá actualmente pueden ser considerados como nacionales para propósitos del CAFE. Estas disposiciones no implican un cambio en los niveles mínimos de rendimiento de combustible para los vehículos vendidos en Estados Unidos.

7.9. NORMAS AUTOMOTRICES

En el TLC se constituye un grupo intergubernamental específico para revisar y elaborar recomendaciones respecto a normas automotrices a nivel federal en los tres países, incluidas las necesarias para lograr una mayor compatibilidad de las normas.

VIII. SEGUIMIENTO DE LA INVESTIGACION EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

8.1. PROCESO DE INVESTIGACION

Existen varios pasos a seguir en el proceso de diseñar y poner en práctica un estudio de investigación.

1.- Llegar a un acuerdo sobre el propósito de la investigación. Esto representa una determinación en las decisiones que deben ser apoyadas, los problemas y oportunidades que deberán ser estudiadas, etc.

2.- Convertir el propósito de la investigación en objetivos particulares.

3.- Estimar el valor de la información de la investigación.

4.- Diseñar el estudio de la investigación .

5.- Llevar a la práctica el diseño, recopilar y analizar los datos para preparar el informe.

8.2. OBJETO DE LA INVESTIGACION

Consiste en exponer que información se necesita. Se debe elaborar (el objeto de la investigación) de tal manera que, al obtener información se pueda mejorar la decisión expresada en el propósito de la investigación.

Así, el propósito producirá el desarrollo de objetivos de la investigación.

Estos objetivos tienen tres componentes:

1.- La interrogante de la investigación misma.

2.- La elaboración de hipótesis, que sean respuestas alternativas a la interrogante de la investigación.

3.- El campo de acción o los límites de la investigación. Por ejemplo, de toda la industria en México, (sólo nos interesa ver el desarrollo de la industria AUTOMOTRIZ).

8.3. DETERMINACION DEL TAMAÑO DE LA MUESTRA

En la investigación a realizar, es necesario tener una base teórica en lo que respecta al tamaño de la muestra a utilizar. A continuación mostraremos como determinamos nuestra magnitud muestral para el tipo de cuestionario que aplicamos.

8.4. MUESTREO

Una muestra probabilística consiste en una o más realizaciones de un experimento aleatorio. El correspondiente a un número (n) de elementos recibe la denominación del tamaño de la muestra.

Debido a que en estadística se trabaja normalmente con una mayor confianza cuando la muestra es aleatoria, puede considerarse una distribución probabilística dimensional constituida por los puntos representativos de todas las muestras posibles con las restricciones que impone el diseño y las probabilidades correspondientes.

Dos de las formas más utilizadas en técnicas de muestreo son:

- * Muestreo aleatorio sin reemplazo
- * Muestreo aleatorio con reemplazo

El primero consiste en que todas las unidades de la población, tienen las mismas posibilidades de ser extraídas, pero si la población es finita, la probabilidad de que salga un elemento dependerá de los que fueron separados anteriormente para formar parte de la muestra y dejaron por lo tanto de pertenecer a los seleccionables.

Si el muestreo es con reemplazo se coincide con el muestreo de poblaciones infinitas, ya que devolver a la población cada elemento extraído de la misma, la población es inagotable.

SEGUIMIENTO DE LA INVESTIGACION.

La fórmula que utilizaremos es para muestras con población finita, es la siguiente:

$$n = N (p) (q) (r) / e^2 + (N-1) (p) (q)$$

Donde:

n = Tamaño de la muestra	?
N = Tamaño de la población	300
p = Probabilidad de éxito	.95
q = Probabilidad de fracaso	.05
e = Error de estimación	.05
r = Coeficiente de confianza	95% = 1.96

Sustituyendo estos valores en la fórmula tenemos:

$$n = \frac{300 (.95) (.05) (1.96)^2}{.0025(499) + 3.8416(.95)(.05)}$$

$$n = \frac{23.75 (3.8416)}{1.2475 + 0.182476}$$

$$n = \frac{91.238}{1.462676}$$

$$n = 64.576 = 65 \text{ cuestionarios a aplicar.}$$

La encuesta realizada al sector automotriz tiene como objetivo central obtener información de índole cuantitativa y cualitativa que nos permita conocer las expectativas relacionadas con su nivel de competitividad de las exportaciones e importaciones ante la apertura comercial (TLC).

SEGUIMIENTO DE LA INVESTIGACION.

Otro objetivo es identificar con el cuestionario aplicado si en México la planta productiva en el sector automotriz puede igualar su modelo de producción al de Estados Unidos y Canadá; por lo tanto determinar si este sector es competitivo a nivel internacional.

El instrumento utilizado para recopilar la información de nuestra investigación fué un cuestionario que está compuesto de la siguiente forma:

El cuestionario está integrado por 22 preguntas, el cual abarca aspectos tales como:

- * La efectividad y eficacia para competir internacionalmente con los efectos de la Apertura Comercial;
- * Verificar si el sector de autopartes y accesorios cuenta con tecnología de punta para competir internacionalmente;
- * Observar si el modelo de el sector automotriz debe encaminar su modelo de desarrollo conforme a lo establecido por Estados Unidos y Canadá.

PRESENTACION DE RESULTADOS

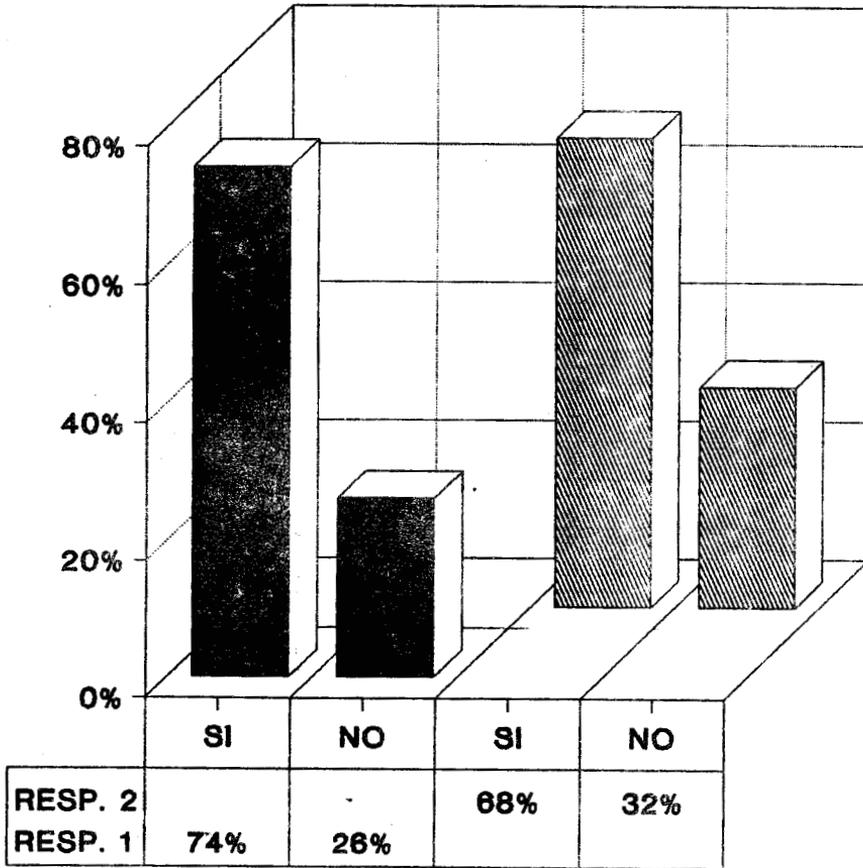
ES EL SECTOR AUTOMOTRIZ MEXICANO EFICAZ INTERNACIONALMENTE

RESPUESTA 1

LA PLANTA PRODUCTIVA MEXICANA SATISFACE LA DEMANDA INTERNA Y EXTERNA

EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

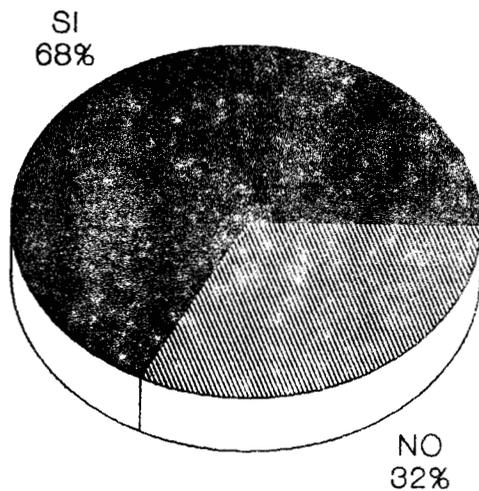
RESPUESTA 2



■ RESP. 1 ▨ RESP. 2

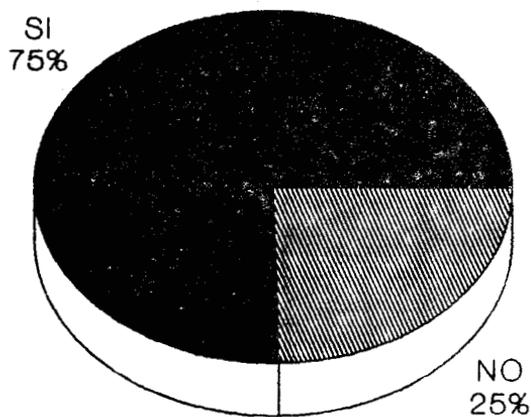
MEXICO PUEDE ADAPTARSE AL NUEVO SISTEMA DE PRODUCCION DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.

RESPUESTA 3



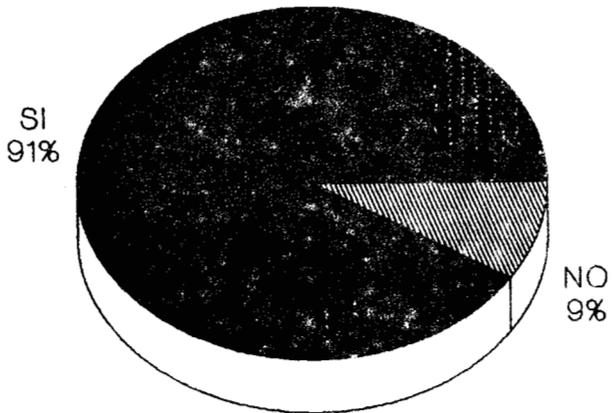
LA PLANTA PRODUCTIVA MEXICANA ES CAPAZ DE LOGRAR EL MISMO NIVEL DE PRODUCCION QUE E.U. Y CANADA

RESPUESTA 4



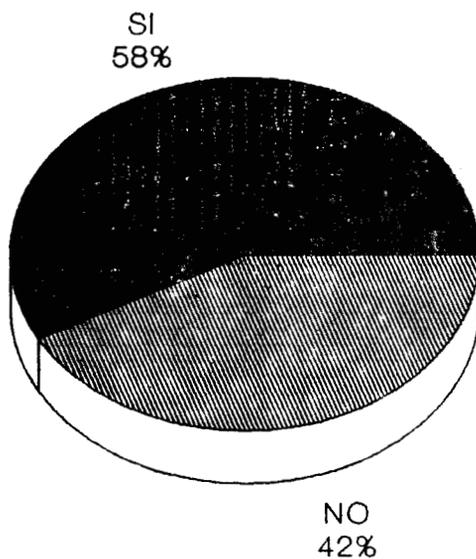
ES NECESARIO INCREMENTAR ESTA PLANTA PRODUCTIVA.

RESPUESTA 5



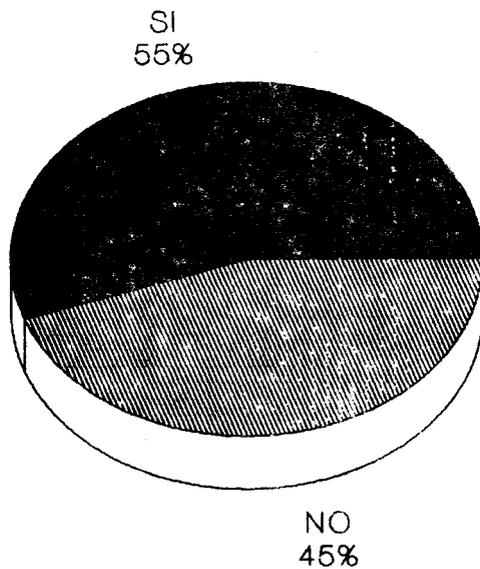
**EL SECTOR DE AUTOPARTES Y ACCESORIOS
POSEE TECNOLOGIA DE PUNTA PARA
COMPETIR INTERNACIONALMENTE.**

RESPUESTA 0



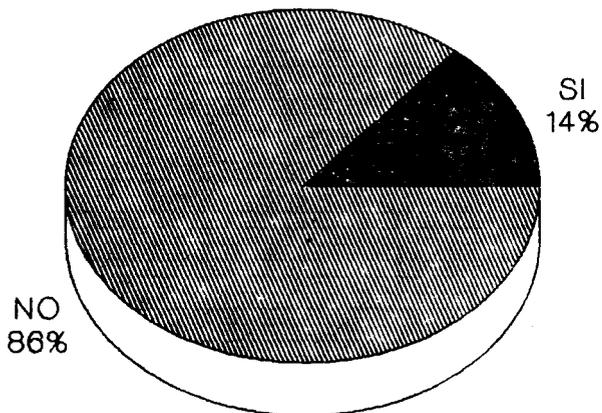
EL TLC. TRAERA UNA BAJA EN LAS VENTAS DE AUTOMOVILES HECHOS EN MEXICO.

RESPUESTA 7



MEXICO CIERRA SUS PUERTAS A LA INVERSION QUE NO PROVENGA DE EU. Y CANADA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

RESPUESTA 8

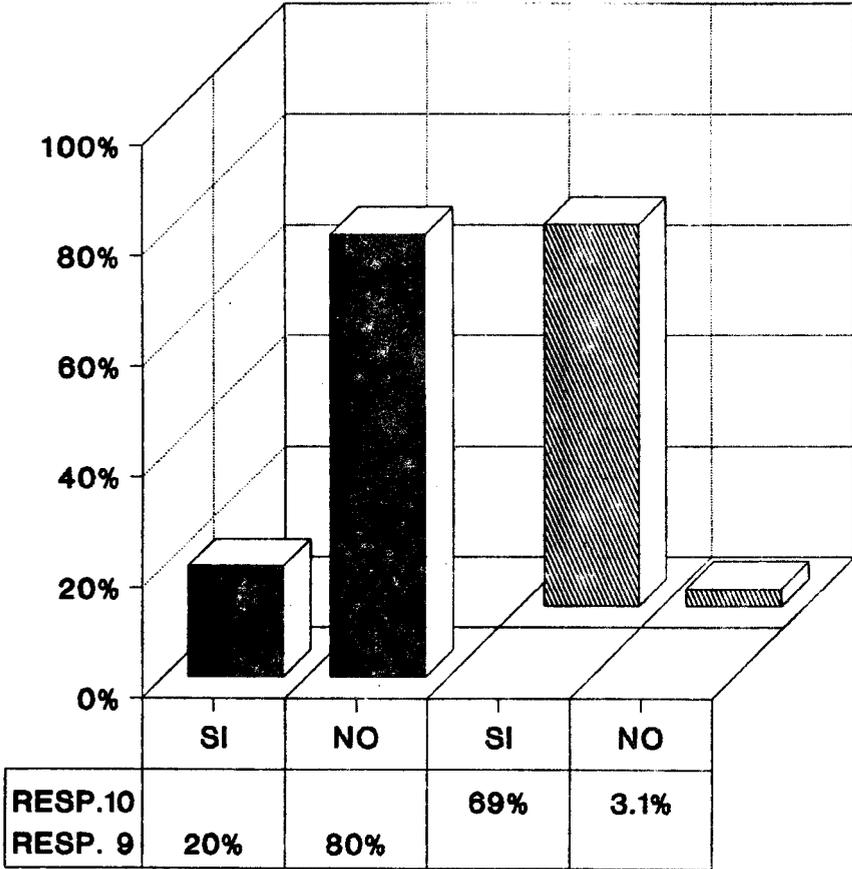


MEXICO DEBE LIMITARSE AL DESARROLLO ECONOMICO CON E.U. Y CANADA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

EL TLC PROVOCARA UNA BAJA EN LOS PRECIOS DE AUTOPARTES Y ACCESORIOS.

RESPUESTA 9

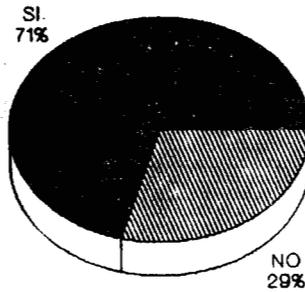
RESPUESTA 10



■ RESP. 9 ▨ RESP.10

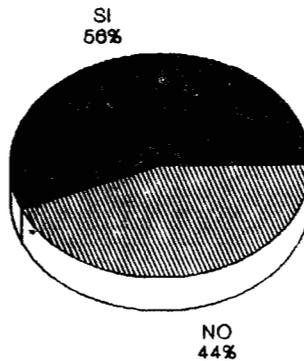
**TRAERA BENEFICIOS PARA LOS PLANES DE
AUTOFINANCIAMIENTO LA ENTRADA
DEL TLC.**

RESPUESTA 11



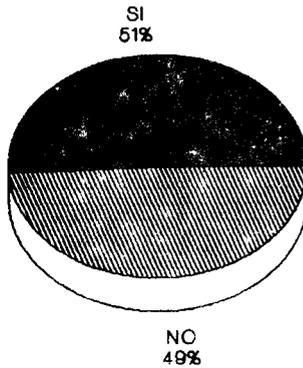
**CON EL TLC HABRA UN DESPLAZAMIENTO EN EL
MERCADO INTERNO A RAIZ DE LAS NUEVAS
MARCAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.**

RESPUESTA 15



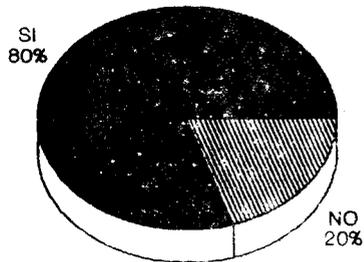
**LA INTRODUCCION DE NUEVAS MARCAS DE
AUTOMOVILES, TRAERA CONSIGO UN
DEBILITAMIENTO EN LA ECONOMIA.**

RESPUESTA 16



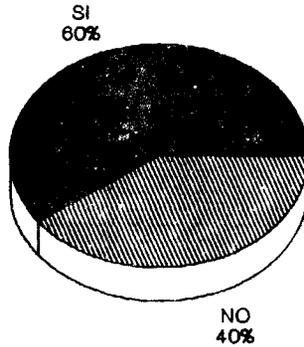
**CON EL TLC. EL CONSUMO INTERNO DE
AUTOMOVILES PODRIA INCREMENTARSE**

RESPUESTA 17



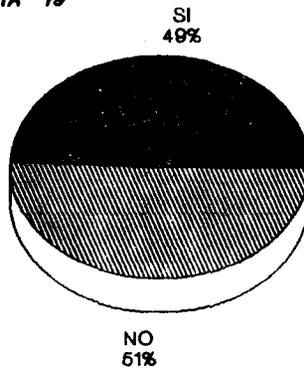
CON EL TLC. MEXICO AUMENTARA SUS EXPORTACIONES EN LA RAMA AUTOMOTRIZ.

RESPUESTA 18



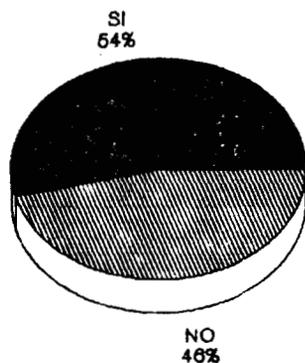
CON EL TLC. MEXICO REDUCIRA SUS IMPORTACIONES EN ESTE SECTOR.

RESPUESTA 19



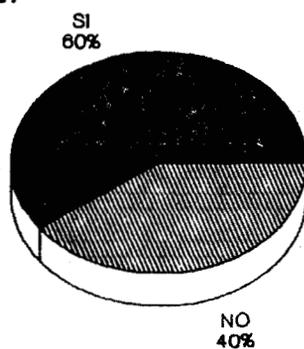
CON EL TLC. HABRA UN INCREMENTO DE LAS IMPORTACIONES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.

RESPUESTA 20



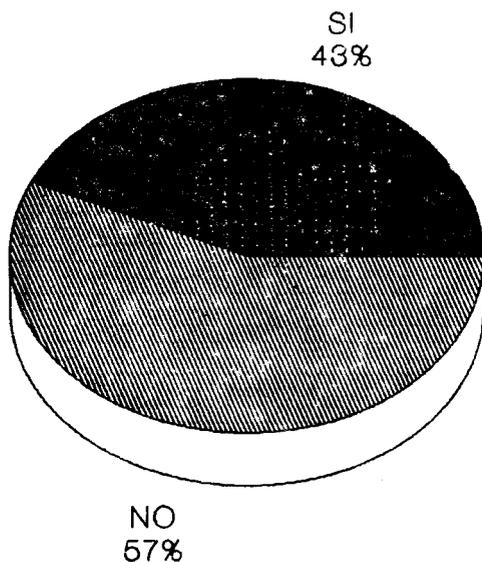
LA PRODUCCION MEXICANA QUE SE EXPORTA A E.U. RECIBIRA EL MISMO TRATO QUE LA ESTADOUNIDENSE Y LA CANADIENSE.

RESPUESTA 21



**LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ NACIONAL
DEBE ENCAMINAR SU MODELO DE
DESARROLLO A LO ESTABLECIDO
POR E.U. Y CANADA.**

RESPUESTA 22



CONCLUSIONES.

Analizando los resultados obtenidos por los cuestionarios aplicados, así como por la información recopilada de las diferentes fuentes, llegamos a la siguiente conclusión, el sector automotriz localizado en México mantiene un elevado nivel de exportaciones .

La investigación mostró que las exportaciones se están incrementando, y el mercado interno crece de manera notable, esto lo llevará a ser el cuarto productor mundial de automóviles en un lapso no mayor de 10 años. De las diferentes fuentes encontramos que para lograr este objetivo la tasa de crecimiento debiera ser del 8% en los próximos cinco años, y así lograr los niveles de competencia internacional que le permitan integrarse eficazmente al libre comercio y lograr la consolidación de los mercados. Además los niveles de productividad alcanzados por las empresas sacan a flote a un México competitivo capaz de aprovechar de manera importante la globalización de la economía a nivel mundial.

* La entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio traerá mayores ventajas en el sector automotriz a los Estados Unidos de Norteamérica ya que como es conocido, la recesión económica de los E.U. ha afectado más que ningún otro sector, al automotriz. De ahí surge su interés, porque (la industria automotriz mexicana se encuentra en pleno crecimiento), le permitirá integrarse a operaciones mexicanas de bajo costo, lo que le otorgara una muy necesaria ventaja competitiva sobre los productores japoneses, por lo menos de corto a mediano plazo.

*En este sector se prevé que México se convertirá en una base importante para la manufactura sobre todo de autos compactos

CONCLUSIONES

para el mercado norteamericano, muchos de los cuales se fabrican actualmente en Asia. Además, casi la mitad de las partes utilizadas por las tres grandes plantas automotrices se originan en Estados Unidos, así que un aumento en la producción mexicana apoyará a la industria de componentes norteamericana. Así mismo en Estados Unidos se decidirá cuántos modelos habrán de ser fabricados en cada planta de México, y traerá un aumento de los consumidores finales, ya que aquí hay una mayor disponibilidad de opciones y sistemas de financiamiento para la adquisición de bienes de consumo duradero y las tasas de interés no son tan altas como en Estados Unidos.

* Otro punto importante es el fortalecimiento que tendrán con el TLC las empresas automotrices de autopartes de E.U. en México.

* Respecto a la fabricación de autopartes, por ejemplo, el actual requisito de 60/40 de estructura de capital mexicano y extranjero, que deben cumplir las empresas consideradas como de la "industria de autopartes", se reduce de inmediato a 51/49 y se deroga al sexto año de vigencia del pacto, o sean a partir de 1999.

En segundo lugar la adquisición de empresas de autopartes ya establecidas en el país con inversión mayor a 25 millones dólares deberá ser aprobada previamente por la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, y continúa el régimen especial para las empresas que se registren en la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) como "proveedores nacionales", entendiéndose como tales aquellas empresas no vinculadas patrimonialmente, directa o indirectamente, con empresas terminales establecidas en México.

CONCLUSIONES.

Con la realización de esta investigación pudimos ampliar nuestros conocimientos en el campo de la Industria Automotriz y enmarcar su desenvolvimiento con la entrada de el Tratado de Libre Comercio.

CONCLUSIONES ESPECIFICAS

1. La investigación realizada comprobó que el sector automotriz mexicano es un sector en plena expansión, el cual emplea directa e indirectamente a más de 450 mil trabajadores, lo cual representa un 10% del personal ocupado en el sector manufacturero. Contribuye con el 9% del PIB manufacturero. Y con el 2.3% del PIB nacional (en producción de vehículos).

2. Se observó, que los niveles de productividad alcanzados por las empresas automotrices, sacan a flote aun México competitivo. Podemos decir que esta industria ya tienen un camino recorrido en términos de exportaciones e incorporación de la más alta tecnología, de los mejores procesos de producción y administración; como son los abastecimientos "justo a tiempo" y los índices de robotización de algunas plantas .

3. Con la apertura comercial que se ha venido dando se generaron cambios estructurales que originaron cambios positivos en casi toda la Industria Automotriz mexicana; habiendo cambios estructurales que originaron que esta industria tenga la solidez necesaria. Las diferentes empresas (Nissan, General Motors, Ford, Volkswagen y Chrysler) tienen capacidad de venta aceptable, todas ellas tienen planes de autofinanciamiento los cuales permiten que la clase media pueda adquirir un vehículo.

4. Los tres grandes fabricantes norteamericanos (Ford, Chrysler y General Motors) consideran la apertura del TLC de gran interés, les permite vender más automóviles en el creciente mercado mexicano, así como integrarse a la producción mexicana de bajo costo, con lo que obtiene una

CONCLUSIONES.

ventaja necesaria que les permite competir con los productores japoneses, de corto a mediano plazo; su objetivo es impedir que países terceros particularmente Japón se valgan de México como una base de exportación con mano de obra barata para ganar mercado. Además de defender sus productos y con ello obtener una mayor parte del mercado mexicano.

5.-La Industria Automotriz Mexicana mantiene un alto nivel de exportaciones, esta tendencia se acentuará en la medida en que como producto de la economía global y apoyada en el TLC, faciliten los intercambios y las empresas europeas, estadounidenses y asiáticas establezcan una logística; por lo tanto la venta de los vehículos no dependerá de la voluntad de las empresas mexicanas sino de las decisiones que se tomen en Detroit (en Detroit es en donde se determinará cuantos modelos serán fabricados en cada planta de México y Estados Unidos).

6.- Se acordó que las importaciones que realicen las empresas ensambladoras podrán iniciar en forma inmediata, si los vehículos cumplen con las reglas de origen.

7.-El acuerdo en materia automotriz conllevará diversos beneficios, tanto en la industria de autopartes como ala terminal. A la primera, se le garantizará temporalmente un porcentaje de las compras de la industria terminal lo que le asegurará una escala adecuada de producción y, por ende posibilidades de abatir costos medios. Además el periodo de transición será suficientemente largo para permitir la modernización cabal de las empresas, a través la inversión y el cambio tecnológico de igual forma, en materia de requisitos de uso de combustibles, no se discriminará en contra de la industria nacional, por lo que se facilitará su incorporación al mercado regional.

CONCLUSIONES.

En caso de la industria terminal, el acuerdo automotriz, participará en el desarrollo de patrones competitivos de especialización que permitan aprovechar de economías de escala. La industria terminal también contará con la flexibilidad necesaria para importar partes componentes y vehículos para complementar su producción adecuadamente.

8. El estudio del balance de 1990 mostró la situación de ese momento y dio una clara perspectiva de la Industria Automotriz, determinando que su situación es sólida con lo que se espera que en próximos años el mercado continúe creciendo a una tasa alrededor del 12 al 15% si esto se logra la Industria Automotriz Mexicana incrementará sus ventas. Es por eso que con la firma del TLC esta industria se integraría a lo que sería el mercado más grande del mundo, teniendo posibilidades de triunfar y de enfrentar nuevos retos, que permitan lograr mayor experiencia y ser más competitivos.

COMPROBACION DE HIPOTESIS.

HIPOTESIS 1

De acuerdo a los datos obtenidos con la aplicación de los cuestionarios, esta hipótesis se confirma; el 73% de los distribuidores encuestados, afirman que México cuenta con una planta productiva capaz de adaptarse al modelo de producción de Estados Unidos y Canadá. Es claro que las empresas automotrices establecidas en México tienen un gran apoyo de capital extranjero. Esto se denota por el desarrollo tecnológico y administrativo que hay dentro de las plantas manufactureras nacionales.

A través de la recopilación de datos encontramos un claro ejemplo, en la planta Ford ubicada en Hermosillo, la cual fue señalada por su eficiencia, en un estudio elaborado recientemente por el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) sobre la industria automotriz a nivel mundial.

HIPOTESIS 2

A través de los resultados arrojados por los cuestionarios; la hipótesis se confirma, ya que el 87% afirma que México si cuenta con una planta productiva capaz de competir a nivel internacional, gracias al dinamismo y la innovación que hay dentro de este sector. Por la consulta de datos en revistas encontramos que México logró producir más de 830 mil unidades, cifra que colocó a México entre los 12 primeros productores de vehículos a nivel mundial; del total 280 mil unidades fueron destinadas a la exportación y representan el 33.73% de la producción nacional en este sector.

HIPOTESIS 3

De los datos obtenidos se confirma esta hipótesis. Porque México cuenta con inversión extranjera en el sector automotriz de autopartes, inversión que durante 10 años garantizará una proporción de valor agregado de la industria terminal, esta proporción quedará representada con un 34% durante los primeros 5 años y después se reducirá a 29% al final de la transición. Adicionalmente se establecerá un mecanismo para que en términos absolutos, durante la transición la industria de autopartes también tenga garantizado por lo menos su mercado actual, en términos reales, más una participación en el crecimiento de la demanda doméstica.

HIPOTESIS 4

Esta hipótesis se niega porque el 88% de los encuestados opina que México no debe cerrar sus puertas a la inversión extranjera. El Tratado de Libre Comercio fomenta la integración a los mercados internacionales. La globalización de la economía, los mercados de complementación son ya una realidad. En México no hay muchos ejemplos; en E.U. hay varios vehículos armados con piezas elaboradas en distintos países, el motor es estadounidense el eje japonés y la carrocería de otro país, entonces nos daremos cuenta que el automóvil ya es producto de la globalización, en los hechos ya opera porque la eficiencia y la productividad no necesariamente está en todos los componentes.

HIPOTESIS 5

Esta hipótesis se confirma porque las empresas automotrices establecidas en México si tendran una perdida de mercado. El 55% de las personas encuestadas, afirman que cuando lleguen otras marcas a través del Acuerdo Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Desde nuestro punto de vista creemos que esto traerá mayores beneficios al consumidor final.

El 43% opina que para evitar esta perdida de mercado las empresas automotrices líderes en México deberan ampliar la diversificación e inovación de sus modelos, así como bajos precios y mejores planes de autofinanciamiento. Para así lograr mantener e incrementar su propio mercado.

HIPOTESIS 6

Esta hipótesis se niega. Con la puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio México no alcanzara los niveles más altos de producción, porque el 60% de los encuestados opina que la industria automotriz mexicana tendera a incrementarse paulatinamente (a largo plazo 3,10,15 y 25 años).

HIPOTESIS 7

Esta hipótesis se confirma. El 49% de los encuestados opina que efectivamente México reducirá sus importaciones, por los beneficios que pueda traer la apertura comercial en el sector automotriz.

HIPOTESIS 8

Esta hipótesis se niega porque el 51% de los encuestados opina que México reducirá sus importaciones y habrá un incremento en las exportaciones. Por el crecimiento de su planta productiva, tanto en autopartes como en su producto terminal. Por lo cual creemos que las importaciones irán disminuyendo de manera sustancial.

HIPOTESIS 9

Esta hipótesis no la podemos confirmar ni negar. El 50% opino que el Tratado de Libre Comercio no afecta a México en lo que se refiere al sector automotriz; puesto que México cuenta con una madurez y una estructura sólida.

México no debe quedar al margen de la modernización y los avances tecnológicos.

HIPOTESIS 10

Esta hipótesis se confirma porque el 56% opino que el modelo de desarrollo de la industria automotriz no beneficiará a los tres países por igual ya que tienen diferentes tipos de economía de mercado. Los beneficios dependerán de la capacidad de su modelo económico; por lo cual creemos deben unificar criterios a corto, mediano y largo plazo conforme a lo pactado en el Tratado de Libre Comercio; para cubrir las necesidades de cada país en el sector automotriz.

RECOMENDACIONES.

Con base a la investigación realizada, nos dimos cuenta que la Industria Automotriz Mexicana se encuentra en pleno crecimiento; además se coloca en condiciones favorables ante la eminente apertura comercial, además de poner a prueba su planeación estratégica para enfrentar al Tratado de Libre Comercio. Por lo que nos permitimos dar las siguientes recomendaciones:

1. Establecer y mejorar los programas ya existentes para satisfacer la calidad del producto automotriz terminal en el mercado nacional.
2. En el caso de la industria terminal, buscar el desarrollo de patrones competitivos de especialización que permitan establecer economías de escala.
3. Fomentar programas orientados a incrementar la productividad dado el crecimiento del mercado ampliado que se dará con el TLC.
4. Diseñar programas de comercialización y venta de productos automotrices para su distribución, promoción y publicidad en el extranjero, adaptados a los valores culturales y sociales de cada país.
5. Incrementando la competitividad de la Industria Automotriz (de autopartes y terminal), a través de optimización de escalas de producción, la maximización de los productos, la especialización eficiente y la complementación eficaz de las tres economías partiendo del marco normativo vigente para los tres países; el cual provocará la liberalización

CONCLUSIONES.

comercial, la educación de regulaciones nacionales y la promoción de la inversión compatible con las características específicas del sector en cada país.

6. Eliminar trabas burocráticas, otorgando al sector automotriz las facilidades necesarias a fin de agilizar los tramites y procedimientos para el cumplimiento de sus obligaciones.

7. Implementar una mayor producción de automóviles y autopartes, aprovechando la eliminación a mediano y largo plazo de las barreras arancelarias y no arancelarias.

8. Promover el desarrollo eficiente del sector de autopartes y producto terminal; con el fin de observar y crear directa e indirectamente fuentes de empleo, esto através de un crecimiento de la planta productiva en distintos Estados de la República Mexicana, promoviendo la descentralización productiva.

9. La integración del sector automotriz en América del Norte arraigara condiciones de competitividad que se reflejara en una oferta más amplia de vehículos a precios más bajos para los consumidores por lo cual tanto las planta productivas de los tres países, serán beneficiadas, como los consumidores de los tres países, puesto que los precios tenderán a bajar.

10. Crear apoyos adecuados para la Industria Automotriz para ampliación y modernización de la planta productiva para formar parte de un proceso estratégico de la integración de cadenas automotrices a nivel internacional. Esto nos ayudaría para lograr de una manera rápida y eficiente, el poder abrir rutas tecnológicas con base a un modelo trilateral, formar

CONCLUSIONES.

parte de un gran sector automotriz através de esquemas de integración horizontal y vertical en esta industria.

11. Para apoyar esa ampliación de la planta productiva, se promoverá más inversión extranjera pudiendose hacerse modificaciones a la Ley de Inversiones Extranjeras, que permitan la entrada de mayor capital en el país.

EL SIGUIENTE CUESTIONARIO LO PRESENTAMOS CON UNA SOLA FINALIDAD Y UN SOLO OBJETIVO, RECAER INFORMACIÓN PARA REALIZAR NUESTRA TESIS. AGRADECIENDO DE ANTEMANO LA ATENCIÓN QUE NOS BRINDA EL PARTICIPAR EN LA SOLUCIÓN DEL MISMO. ALUMNOS DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA UNIDAD IZTAPALAPA.

Nombre. _____

Ocupación. _____

1. ¿ Es el sector automotriz en México, efectivo y eficaz para competir internacionalmente. ?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

2. ¿ Actualmente en México existe una planta productiva capaz de satisfacer la demanda interna y externa ?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

3. ¿ México cuenta con los elementos necesarios para adaptarse al nuevo sistema de producción del sector automotriz. ?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

4. ¿ La planta productiva mexicana es capaz de lograr el mismo nivel de producción que Estados Unidos y Canadá ?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

5. ¿Será necesario incrementar esta planta productiva.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

6. ¿El sector de autopartes y accesorios cuenta con la tecnología de punta para competir a nivel internacional.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

7. ¿La entrada del TLC traerá consigo una baja en las ventas de los automóviles hechos en México.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

8. ¿México cerrara sus puertas a la inversión extranjera que no provenga de E.U. y Canadá en el sector automotriz.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

9. ¿México debe limitarse al desarrollo económico con E.U y Canadá en el sector automotriz.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

10. ¿La firma del TLC traerá como consecuencia una baja en los precios de las autopartes y accesorios.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

11. ¿Traerá beneficios para los planes de autofinanciamiento la entrada del TLC.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

12. ¿Cuáles son los objetivos de México, con E.U y Canadá en lo que concierne al sector automotriz. ?

13. Desde su punto de vista ¿ Cuales son los objetivos que busca E.U con la negociación al incluir el sector automotriz.?

14. Continuando con esta línea ¿Cuales serian los objetivos de Canadá al incluir a la industria automotriz en la firma del TLC.?

15. Con la integración de México al TLC; ¿ Habra un desplazamiento en el mercado interno a raíz de las nuevas marcas del sector automotriz ?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

ANEXOS.

16. ¿Considera que la introducción de nuevas marcas de automoviles, traerá consigo un debilitamiento en la economía nacional.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

17. ¿Considera que con la firma del TLC el consumo interno de automoviles podria incrementarse de manera notable.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

18. Con la entrada al TLC, México aumentará sus exportaciones en la rama automotriz.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

19. ¿Con el Tratado . México reducirá sus importaciones en este sector.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

20. ¿Con el tratado habrá un incremento de las importaciones en el sector automotriz ?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

21. ¿La producción Mexicana que se exporta a E.U. recibirá el mismo trato que la estadounidense y la canadiense.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

22. ¿Considera que la industria automotriz nacional debe encaminar su modelo de desarrollo conforme a lo establecido por E. U. y Canadá.?

SI () NO () ¿ Por qué ? _____

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- 1) Sidney Weintraub, México Frente al Acuerdo de Libre Comercio. Ed. Diana, Mayo de 1989. pp. 28
- 2) Revista, Alto Nivel, año tres, número 29 enero 1991.
pp. 17
- 3) Ibidem, pp. 99
- 4) Ibidem, pp. 47
- 5) Aspectos Generales de la Apertura Comercial. Comercio Exterior. Octubre 1987, Núm. 10 pp. 37
- 6) Periódico, La Jornada 15 de marzo de 1991. pp 1 y 26.
- 7) De acuerdo a la producción total, 1987 las 10 primeras empresas productoras de vehículos fueron: General Motors, Ford, Toyota, Nissan, Peugeot, Citroen, Volkswagen, Chrysler, Renault, Fiat, Vaz.
- 8) El término *LEAN PRODUCTION* fue introducido por Jhon Krafak en su estudio *THE TRIUNPH OF THE LEAN PRODUCTION SYSTEM* y desarrollado ampliamente por J. Wonack, D.T. Jones y D. Ross. en el estudio sobre la evolución de la industria automotriz. THE MACHINE THAT CHANGE EN THE WORLD, 1990.
- 9) Revista Expansión. Diciembre 19, 1990, Vol. XXII, Núm. 556
- 10) Revista AMIA, Boletín 901. Enero 1991 pp. 1
- 11) Ibidem, pp. 1
- 12) Ibidem, pp. 2

BIBLIOGRAFIA

- * Sidney Weintraub, 'México Frente al Acuerdo de Libre Comercio'. No. 10 octubre 1987.
- * Aspectos Generales de la Apertura Comercial. 'Comercio Exterior'. No. 10 octubre 1987.
- * Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. AMIA, 'Mercado de Vehículos'. No. Octubre 1988.
- * Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. AMIA, 'La Industria Automotriz Mexicana en Cifras'. Compendio 1982-1988.
- * Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. AMIA, 'Industria Manufacturera'. Noviembre de 1991.
- * Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. AMIA, 'Exportaciones'. 1992.
- * ALTO NIVEL, año 3 No. 29.
- * CONCAMIN, Enero de 1990.
- * CONCAMIN, Enero de 1991.
- * CONCAMIN, Marzo de 1991.

BIBLIOGRAFIA.

REVISTAS.

- * DECISION, Enero de 1990.
- * EL MERCADO DE VALORES. Enero de 1990.
- * EL MERCADO DE VALORES. No. 9-23 Año 1992.
- * Expansión, 'Las Empresas más Exportadoras e Importadoras en México'. 1989.
- * Expansión, 'El Secreto es Tener Visión y V.W. a la Cabeza'. Marzo 1991.
- * Expansión, 'Empresas en el Mundo'. Diciembre 1990.
- * Informe del Banco de México. de 1988 a 1991.

MONOGRAFIA.

- * Resumen. Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos. SECOFI.
- * Monografía 10. Sector Automotriz. SECOFI. Tratado de Libre Comercio en América del Norte.
- * Monografía V. Conclusión de la Negociación del TLC. entre México Canadá y Estados Unidos. SECOFI. Jaime Serra Puche.

BIBLIOGRAFIA

- * Monografía 1. El ABC del TLC. Tratado de libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos. SECOFI.
- * Monografía. México y la Ronda de Uruguay del GATT. Jaime Serra Puche. SECOFI.

PERIODICO.

- * LA JORNADA. Marzo 15 de 1991.
- * EL UNIVERSAL. Abril 20 de 1992.
- * EL FINANCIERO. Agosto 26 de 1992.
- * EL FINANCIERO. Diciembre 18 de 1992.
- * EXCELSIOR. Junio 29 de 1992.
- * EXCELSIOR. Octubre 15 de 1992.