



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

División Ciencias Sociales y Humanidades

Perspectivas de la Industria Automotriz con la entrada
del Tratado de Libre Comercio

Tesina

Licenciatura en Administración Financiera

Beatriz Gallardo Esquivel

Asesor:

Sergio Domínguez Vargas

México, 1991

INDICE

CAPITULO I “México en los Tratados de Libre Comercio”

- 1.- Antecedentes Históricos.
- 2.- Objetivos.
- 3.- Nuestro ingreso al GATT.
- 4.- El Tratado de Libre Comercio con E: U: y Canadá.
- 5.- Principales representantes en las negociaciones.

CAPITULO II “La Industria Automotriz Mexicana”

- 1.- Creación de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles.
- 2.- La Industria Automotriz.
- 3.- Situación Económica.

CAPITULO III “Perspectivas de la Industria Automotriz dentro del TLC”

- 1.- Reestructuración de la Industria Automotriz.
- 2.- La Demanda.
- 3.- La Oferta

CAPITULO IV “Principales exportaciones de México”

- 1.- Su Impulso.
- 2.- Las Exportaciones y el Tratado de Libre Comercio.
- 3.- Importaciones.

CAPITULO V “Instituciones de Ciencia y Tecnología en México”

- 1.- El CONACYT.
- 2.- La Tecnología y el Tratado de Libre Comercio

CAPITULO VI “La Calidad y Productividad en México”

- 1.- Conceptos de Calidad y Productividad.
- 2.- Calidad Total.

CONCLUSIONES.

BIBLIOGRAFIA.

INTRODUCCION

El presente trabajo tiene como propósito proporcionar una visión general de la manera en que México se ha ido desarrollando en el mercado internacional, así como los nuevos compromisos que en materia de comercio exterior asumirá con la firma del Tratado de Libre Comercio.

Con el objetivo de no abarcar el estudio del amplio campo de las actividades económicas del país, nos hemos abocado, en particular, al análisis de lo que acontece en la Industria Automotriz Mexicana, como una de las principales integrantes de nuestro contexto económico y tecnológico, aludiendo someramente los antecedentes más sobresalientes de esta industria, y su desarrollo desde la década de los 40's hasta lo que es en este momento "la base de la economía mexicana"; de igual manera abordamos los principales tratados comerciales en los que ha participado México y la trascendencia de cada uno de ellos, haremos referencia a los principales participantes del Tratado de Libre Comercio, su trayectoria y su actual línea de acción en las negociaciones; las ventajas y desventajas que habrán de surgir de llegarse a firmar el Tratado de Libre Comercio y sus repercusiones en la Industria Automotriz, refiriéndose a su situación económica.

Tratamos temas relacionados con las exportaciones e importaciones de México, tomando en consideración la situación económica y política por la que atravesó el país a partir del año de 1976 y la forma que se ha ido desarrollando e involucrándose la Industria Automotriz para lograr la estabilidad económica, política y social que hoy presenta dentro de nuestro contexto industrial.

Exponemos lo más relevante de los acontecimientos que dieron auge a esta industria, y como México ha logrado colocarse en una de las primeras posiciones de exportación para abastecer al mercado norteamericano.

Mas adelante se analiza el mercado automotor mexicano y las posibles repercusiones que experimentaran con la firma del Tratado de Libre Comercio, tanto en lo concerniente a los principales factores que integran la oferta, como a los de la demanda, haciendo referencia especial a lo acontecido entre los años 1976 a 1990.

Abordaremos puntos relevantes como son: la integración de la oferta y la demanda, su importancia en el aspecto económico, así como sus tendencias, composición, temporalidad y otros aspectos importantes. Además examinamos la oferta y la demanda y sus perspectivas con la firma del Tratado de Libre Comercio.

Otro objetivo principal es tratar el aspecto tecnológico; y su importancia dentro de la Industria Automotriz Mexicana, además se hace referencia a las principales instituciones de Ciencia y Tecnología en México y se analizan las ventajas y desventajas que tendría para la tecnología mexicana su posible anexión al Acuerdo de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá.

Además tratamos los temas relacionados con la calidad y productividad en México; se analiza el concepto de "Calidad Total", los problemas a los que se enfrenta la Industria Mexicana en los aspectos de calidad y productividad y cuales serán las posibles repercusiones en esta materia con la entrada en vigor del Tratado del Libre Comercio.

Y formalmente elaboramos un capítulo de conclusiones y recomendaciones de la Industria Automotriz Mexicana en general, con la inminente firma del Tratado de Libre Comercio habrá de tomar en cuenta.

CAPITULO I.- "MEXICO EN LOS TRATADOS DE LIBRE COMERCIO"

1. ANTECEDENTES HISTORICOS.

El intercambio comercial entre naciones se ha hecho necesario a través de los años y se intensificó a partir de la segunda guerra mundial. Los países comunes llamados subdesarrollados se identifican por su limitadas exportaciones en productos y en este tipo de economía es muy pobre la mano de obra calificada; se enfocan específicamente a explotar sus recursos naturales y no existen grandes capitales de inversión para actividades económicas más productivas. Por ello en cuanto a las importaciones, este tipo de economía depende en gran medida de países desarrollados, pues ellos importan principalmente productos alimenticios y productos manufacturados.

Es por ello que el autor Michael Michaely afirma lo siguiente: " En contraposición los países desarrollados se distinguen por tener una diversificación de productos de exportación, mano de obra especializada, capital de inversión; la mayoría de ellos importan tanto productos primarios* como manufacturas**, y adquieren sus importaciones tanto en países avanzados como en países subdesarrollados ". (1)

Actualmente vemos que efectivamente las características mencionadas son las que identifican o distinguen un tipo de economía de otro; por eso es indispensable que se abran y combinen ambas economías para dar paso a un mercado mundial en beneficio de todos.

México está clasificado como un país en vías de desarrollo; para Manuel R. Palacios " ha sido un país con una participación muy activa en busca de una política económica internacional, con fines de equidad y cooperación "(2) y a través de la perseverancia se creó el Tratado de Montevideo, en donde intervinieron países latinoamericanos " lo que instituyó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, suscrito por los representantes de los gobiernos de Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay, Perú y Uruguay ".(3)

2. OBJETIVOS:

- a) La ampliación de mercados nacionales, a través de la eliminación gradual de las barreras al comercio intrarregional, para acelerar su proceso de desarrollo económico;
- b) Alcanzar un desarrollo económico mediante el máximo aprovechamiento de los factores de producción indispensable. ;
- c) Fortalecer las economías nacionales para lograr un incremento en el comercio de los países latinoamericanos entre sí y con el resto del mundo;
- d) Crear condiciones propicias para adaptar las actividades productivas existentes a las nuevas modalidades del intercambio Comercial;

e) Decididos a perseverar en sus esfuerzos tendientes al establecimientos, en forma gradual y progresiva, de un mercado común latinoamericano; por lo tanto, a seguir colaborando con él conjunto de los gobiernos de América en los trabajos ya emprendidos con tal finalidad y;

f) Animados de propósito de aunar esfuerzos en favor de una progresiva complementaron e integración de sus economías, basadas en una efectiva reciprocidad de beneficios, deciden establecer una zona de libre comercio y celebrar, a tal efecto, un tratado que instituye la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio."(4)

Los puntos antes mencionados son los principales objetivos que propone el Tratado Montevideo también conocido como ALALC (Asociación Latinoamericana de Libre Comercio), y sirvieron de base para que los países del cono Sur los retomaran en sus tratados es el caso específico del Tratado de Cartagena*. (5)

Este fue el modelo para que del Tratado de Montevideo se reformaran algunos incisos y diera lugar a lo que más adelante se conoció como ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración)

3. NUESTRO INGRESO AL G.A.T.T.

Recientemente México firma un Tratado General sobre Tarifas y Comercio (GATT); este Tratado esta esencialmente enfocado a los aranceles* y proteccionismo** ; en este sentido se firmó en Suiza la adhesión de México al GATT en el año de 1987; como sabemos tanto al exportar como importar se les aplica un impuesto que es llamado comúnmente " tarifas, derechos aduaneros,

impuestos complementarios sobre las importaciones o derechos de compensación "; con la firma del GATT, lo que México pretendía Era la eliminación de dichos impuestos arancelarios; por tener nuestro país una economía tanto exportadora como importadora y al lograr su objetivo se beneficiarían principalmente las Industrias Nacionales.

El GATT " retomo mucho de la carta de la Habana omitiendo la sección a las practicas comerciales discriminatorias". (6) En forma general los objetivos propuestos bajo los que se firma él Tratado son:

a) Que sus relaciones comerciales y económicas deben tender al logro de niveles de vida más altos;

- b) La consecución del pleno empleo y de un nivel elevado cada vez mayor del ingreso real y de la demanda efectiva;
- c) Utilización completa de los recursos mundiales;
- d) Acrecentamiento de la producción y de los intercambio de productos" (7)

Estos objetivos se realizan en base a la celebración de Tratados que tienen su apoyo en la reciprocidad y las mutuas ventajas en la reducción substancial de los aranceles aduaneros y en la eliminación de la discriminación del comercio internacional.

Aun es muy reciente la firma de dicho Tratado para predecir que tan benéfica podrá ser la adhesión al GATT. México sigue en pie para lograr su modernización, buscando la ampliación del mercado y la reducción de impuestos a sus productos para tener mayor acceso a la economía internacional.

4. "TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON ESTADOS UNIDOS Y CANADA"

Al vislumbrarse el siglo XXI, México sigue a favor de la modernización en todos sus aspectos y su perspectiva actual es la firma del Tratado de Libre Comercio, cuyos objetivos están encaminados a lograr un acelerado desarrollo en la economía mexicana esperando ver los resultados del naciente tratado entre México, Estados Unidos y Canadá al inicio del siglo XXI.

Los Objetivos del Tratado marco son:

- a) Impulsar las exportaciones;
- b) Estimular la inversión de capital foráneo y nacional en nuestro país, dado que se tendrá acceso al mercado más grande del mundo;
- c) Impulsar la modernización tecnológica de la industria nacional para hacerla más competitiva, lográndose esto a partir de la transferencia real de tecnología por parte de las empresas del país del norte;
- d) Al tener acceso al mercado más grande del mundo, tanto por su tamaño como por su ingreso per capita, la industria nacional se vera estimulada a crecer y por lo tanto se generaran fuentes de empleo;

e) Reducir el hostigamiento comercial arancelario y no arancelario del que son objeto los productos mexicanos altamente competitivos en el mercado estadounidense al propiciar la eliminación gradual de aranceles, barreras no arancelarias, acceso estable a largo plazo a este mercado y establecer un mecanismo de resolución de controversias" (8).

Con los objetivos planteados en el tratado marco, se espera una respuesta favorable a nuestra economía; y según declaraciones del presidente Salinas de Gortari las relaciones comerciales de México con el mundo deben sujetarse a las siguientes premisas:

1) Las relaciones comerciales de México deben apegarse estrictamente a la Constitución;

2) Los tratados comerciales buscan como principal objetivo el bienestar de la población;

3) Los tratados comerciales de México deben reconocer la naturaleza diferente de los cuatro bloques del comercio mundial; Estados Unidos y Canadá, América Latina, la Cuenca del Pacífico y Europa del 92;

d) Las estrategias comerciales de México serán graduales en su instrumentación" (9)

Esperamos que al finalizar este siglo y al iniciar el XXI, México logre las metas propuestas para hacer resurgir el país a la modernización.

Al hacer un recuento de los tratados en los que ha participado México, podemos observar que sus objetivos están enfocados al desarrollo económico, político, tecnológico y social, para lograr un México mejor, en donde su meta principal radica en ingresar al mercado más grande e importante del mundo y hacer resurgir su economía en un plazo no muy largo para competir en todos los aspectos con las economías desarrolladas, esperando que al iniciar el próximo siglo se vean coronados los esfuerzos de los gobernantes para ver nacer el México moderno que han ido fomentando ida tras ida.

5.- PRINCIPALES REPRESENTANTES EN LAS NEGOCIACIONES

Trataremos de dar una breve semblanza de la trayectoria política que han tenido los representantes de cada uno de los países integrantes que forman la mesa de negociaciones del Tratado trilateral de Libre Comercio:

" Por México, encontramos al frente de la mesa de negociaciones a Herminio Blanco Mendoza, que fuera Subsecretario de Comercio Exterior, de 40 años de edad, estudio economía en el Instituto de Estudios Superiores de Monterrey y curso la maestría y el doctorado en la Universidad de Chicago, su tesis: Inversión e incertidumbre, análisis empírico. Antes de ser Subsecretario solo tuvo dos actuaciones públicas: como asesor en la Secretaría de Hacienda (1978-1980) y en la Presidencia de la República (1978-1980)." (10)

Por Estados Unidos, Carla Hilar, abogada de 56 años de edad, fue considerada por su antecesor, Clayton Yeuter, como una magnífica negociadora cuya práctica en el Derecho le ha dado amplia experiencia internacional a lo largo de 25 años. Su primer cargo de importancia lo desempeñó de 1958-1961 como procuradora adjunta, en los Angeles California; encabezó la División Civil de la Secretaría de Justicia en 1974. Un año después, el presidente Gerald Ford la nombro Secretaria de Vivienda y Desarrollo Urbano; después reanudo el ejercicio particular de la abogacía y perteneció al Consejo Directivo de empresas como IBM, American Airlines y Corning Close Worke. A ella se le encomendó poner en práctica el Tratado de Libre Comercio". (15) Blanco Mendoza y Hills están bajo el mando de sus respectivos Secretarios de Comercio cuyos historiales son los siguientes:

Jaime Serra Puche (por México), de 39 años, estudia Ciencias Políticas y Administración Pública en la UNAM, curso la maestría en Economía en el Colegio de México y se doctoro en Economía en la Universidad de Yale; su tesis " A Computable General Equilibrium for the Mexican Economy; an analysis of fiscal policies" alcanzo su primer puesto de importancia, como Subsecretario de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en 1986 y le toco elaborar la miscelánea fiscal en 1987, que fue desaprobada por la Cámara de Diputados. Desde diciembre de 1988 ocupa su actual cargo como Secretario de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Robert Mosbacher, de 63 años, se ha forjado en los negocios. Es petrolero y banquero, tanto el como Bush provienen de familias acomodadas del noroeste de Estados Unidos; ambos hicieron fortuna sin la ayuda de sus padres, Mosbacher obtuvo el grado académico en Administración de Empresas por la Universidad de Washington en 1947. En Houston fue presidente de la Mosbacher Energy Company, empresa que ha producido petróleo y gas durante cuarenta años. Fue Director de Texas Commerce

Bancshares y de Life Insure Company; tiene negocios de bienes raíces y ganadería, es recaudador de fondos del Partido Republicano desde 1960." (10)

Como observamos México esta representado por personas que aun no cuentan con la suficiente experiencia para negociar internacionalmente; en cambio Estados Unidos tiene personas con bastante experiencia en ese aspecto por lo que podríamos decir tiene una ventaja a su favor, pero no dudamos que los

Representantes de México tengan la capacidad, integridad y habilidad para negociar lo que más le convenga a México, y luchar por su " modernización " que ha permanecido rezagada a través de los sexenios y que ningún Presidente anterior se había atrevido a dar el paso que dio el Presidente Carlos Salinas de Gortari y esperemos que la firma del Tratado de Libre Comercio proporcione los beneficios y brinde las oportunidades para lograr el desarrollo, la independencia y sobre todo el respeto a la soberanía mexicana.

Lo que se pretende con la firma del Tratado de Libre Comercio es dinamizar el desarrollo económico y aprovechar la complementariedad de las economías.

La Industria Automotriz, por ser la base de la economía mexicana, es uno de los puntos que se trata en el Tratado y es la empresa que debe poner mas de su parte para lograr superar la etapa inicial del Tratado; ¿ De que forma? capacitando e instruyendo a su personal, para que logre combatir la competencia en la que se va a haber inmiscuida.

CAPITULO II

“ LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA”

I.- CREACION DE LA ASOCIACION MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOVILES (A.M.D.A).

La Industria Automotriz Mexicana se ha ido formando y desarrollando a través de los años y de Tratado a las necesidades por las que ha pasado el país. Estas necesidades dieron origen a lo que hoy conocemos como " Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles." " Eran los años 40's al prohibirse la importación de vehículos armados en el extranjero, había desaparecido el papel doble de importador distribuidor. El desafío de los distribuidores de entonces fue invertir y capitalizarse para hacer mas eficiente su capacidad operativa"

(I). Esta restricción trajo como resultado que empezara a tomar forma la idea de formar lo que hoy conocemos como AMDA, A.C, creada en 1945; los fundadores fueron W. Stanley Durkheim, Lorenzo Sours, Pablo Bush, Humberto Gloria y Winston Morris" (2).

Cabe hacer mención que hasta ese momento la AMDA encontró un cuadro desolador contra el cual luchar, pues tenia que enfrentar la problemática que había dejado la segunda guerra mundial. A consecuencia de eso Estados Unidos suspendió el envío de partes y componentes automotrices. Con ese panorama negativo Los Industriales mexicanos se comprometieron de abastecer al Mercado con la fabricación de autopartes mexicanas. La década que va de 1956 a 1965, tiene una importancia relevante, " ya que en ella se sucedieron cuatro Presidentes que debieron afrontar varios problemas, apoyándose en la riqueza de la herencia y renovando los compromisos de la Asociación con la Sociedad" (3)

En México existía una gran demanda de ensambladoras que impedía " la incorporación de partes nacionales, el aprovechamiento de la tecnología y la generación de mas empleos" (4). Ante esta situación el Presidente Adolfo López Mateos, en 1962, estableció formalmente la Industria Automotriz. Y la razón esencial era que se necesitaba contar con una Industria Mecánica propia que fuera capaz de cimentar las bases del desarrollo técnico industrial del país. Además se tenia que evitar en lo posible la compra de vehículos importados; porque México tenia el compromiso de crear nuevas fuentes de empleo para preparar y emplear a un mayor numero de obreros.

En México había perspectivas de que la industria nacional fuera autosuficiente para satisfacer las necesidades presentes y futuras del país.

Es así como la industria automotriz va logrando adecuadamente y cada vez con mayor ahínco ser autosuficiente en esta rama, y se lanza a la conquista de un futuro más prometedor para dicha industria.

A partir de 1964 se prohíbe la importación de motores y de conjuntos mecánicos de ensambles de los motores que hasta ese momento representaban el 60% del costo de fabricación, porque como comentábamos anteriormente, en el país se necesitan crear nuevas fuentes de empleo por la situación tan crítica que atravesaba el país y al prohibirse la importación de motores y conjuntos mecánicos de ensamble forzosamente se tenían que abrir plantas terminales y es efectivamente en ese periodo cuando se instalan nueve plantas terminales, trayendo como consecuencia un magnífico desarrollo para la rama automotriz y para el país; porque hubo un ahorro global en divisas y se generó mayor número de empleos.

Desde 1965 hasta 1975 son años clave para la industria automotriz, porque es una época en que surge la necesidad de adecuar la industria a las necesidades existentes hasta ese momento.

Como punto preliminar prevalecían las compensaciones que condicionaban las importaciones de autopartes; se pretendía el estímulo de la actividad y el incremento de mano de obra, además de buscar motivaciones para impulsar la actividad.

En 1969 se requirió que en la industria automotriz hubiera una compensación cada vez mayor de sus importaciones con sus exportaciones.

En 1977 se publica el Decreto para el fomento a la Industria Automotriz, en donde se reconoce que " la política de fomento vigente hasta ese momento había cumplido ya sus objetivos y que se hacía por lo tanto necesario un nuevo marco legal y conceptual, que permitiera lograr en esa industria niveles internacionales de productividad y convertirla, a mediano plazo en generadora neta de divisas" (5) posteriormente se siguen dictando disposiciones que favorecen a la Industria Automotriz.

En 1978 se crea la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial SEPAFIN encargada de fijar un presupuesto anual de divisas para la industria automotriz " de la cual se asignaría una cuota a cada empresa en función de su balanza de divisas histórica, del grado de participación mexicana en su

capital y del grado de integración de sus vehículos" (6). Especificándose asimismo, que " para hacerse acreedora a estímulos fiscales, las empresas de la industria terminal deberían mantener un saldo equilibrado entre importaciones y exportaciones en su presupuesto de divisas, así como cumplir con los porcentajes mínimos de integración nacional que se indican a continuación: Automóviles, 50%; camiones, 65%; tractocamiones y autobuses integrales, 70%; y tractores agrícolas*, 65% " (7). El 8 de junio de 1990 aparece publicado en el Diario Oficial el Decreto por el que se reforma y adiciona el fomento y modernización de la Industria Automotriz, teniendo como finalidad que la Industria se abriera paso a nivel internacional e ingresara a los mercados mundiales. Como observamos, es de 1965 a 1978, cuando se dictan las bases en las que iba a estar fincada la industria automotriz, en donde verdaderamente se le va a dar la importancia que tiene dentro del contexto económico, político y social en el que se encuentra actualmente. Esto con la única finalidad de que México salga del rezago en que se encuentra inmerso.

2.- LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La Industria Automotriz esta clasificada dentro de la rama de transformación y a su vez esta integrada por dos arreas, la primera denominada industria automotriz terminal, y la segunda la industria de autopartes.

La industria terminal comprende todos aquellos establecimientos dedicados a la fabricación y ensamble de automóviles, autobuses integrales, camiones, tractocamiones y tractores agrícolas; la de autopartes incluye todo aquello que esta relacionado con la fabricación de componentes y sus partes que son necesarias para el ensamblaje de vehículos. La industria automotriz, por la importancia que tiene dentro del contexto económico, guarda una relación muy estrecha con otras ramas de la economía, como nos lo menciona un conocedor de la materia Diego G. López Rosado " la Industria Automotriz en particular el sector manufacturero, radica no solo en su propia producción de vehículos, sino también en el crecimiento que induce en la actividad de otras ramas, como la de productos de hule, vidrio plano, textil y de equipos y aparatos eléctricos, que dependen en buena medida, para su expansión del mercado que les representa la Industria Automotriz" (8)

Con los datos antes mencionados podemos darnos cuenta de la importancia que reviste dicha Industria tanto para el desarrollo de la economía mexicana, como una importante fuente generadora de empleo, ya sea en forma directa o indirecta " en virtud de que propicia el establecimiento de una serie de pequeñas y medianas Empresas tales como talleres mecánicos, de hojalatería, lubricación, gasolineras, vulcanizadoras, servicios eléctricos, etc." (9)

El proceso de fabricación no termina en el ensamblaje del vehículo y es precisamente en el mantenimiento que el comprador final debe darle al vehículo los servicios indirectos antes mencionados. Integran a la Industria Automotriz terminal conocidas en el medio como "plantas" un total de 27 industrias que operaban en uno o más de los mercados de automóviles, camiones, tractocamiones, autobuses integrales y tractores agrícolas. Al inicio de la década de los setenta la Industria Automotriz estaba representada por un conjunto de industrias ensambladoras que operaban a base de piezas sueltas y de manera marginal, por empresas importadoras de vehículos ya ensamblados. En 1962 dio inicio la vinculación de la producción de automotores con la industria mexicana.

El 1º de septiembre de 1964, se determinó la obligación de integrar a la industria terminal el 6% del costo directo del vehículo fabricado en México. Como respuesta a esta obligación varios empresarios hicieron inversiones en él área de manufactura e indudablemente se produjo una repercusión inmediata en la industria nacional de autopartes; Y como resultado de ello se originó la problemática del monto de la importación en las partes que eran aproximadamente del 40% agregándose la importación de maquinaria del exterior, lo que llegó a ocasionar serios problemas en el déficit de nuestra balanza de pagos. Ante esta problemática se trataron de dar posibles soluciones, entre ellas: "aumentar el contenido nacional de los vehículos y compensar las importaciones de la industria con exportaciones de vehículos y partes automotrices. En 1969 se requiere a las empresas automotrices compensar un porcentaje mayor a las importaciones con exportaciones"(10)

En 1972 se publica un nuevo Decreto donde se señalan medidas adicionales; pero en 1977, mediante el Decreto para el fomento de la Industria Automotriz, cuando se reconoce que la política en esta materia hacia necesaria la modernización de un nuevo marco legal y conceptual para lograr niveles Internacionales de productividad y en un plazo no muy largo se viera como generadora neta de divisas.

Tomaron como año modelo el de 1978 cuando la Secretaría de Patrimonio y Fomento de la industria fijaría un presupuesto anual de divisas para la industria automotriz," de la cual asignaría una cuota a cada industria en función de su balanza de divisas históricas, del grado de participación mexicana en su capital y del grado de integración nacional de sus vehículos"(11)

"Además quedó asentado que para hacerse acreedor a estímulos fiscales, las empresas de la industria terminal deberían mantener un saldo equilibrado entre importaciones y exportaciones en el presupuesto de divisas, así como cumplir con los porcentajes mínimos de integración nacional como mostraremos a continuación:

Automóviles 50%

Camiones 65%

Tractores y autobuses integrales 70%

Tractores agrícolas 6%

Es de la manera como Diego G. López conocedor de la materia, nos dice como se va vinculando la industria automotriz con la economía mexicana y de como pasa a formar parte de las ramas más importantes y de mayor interés dentro de la industria mexicana, tanto en la forma generadora de empleos, como exportador al mercado internacional. Es entre 1977 y 1979 cuando el déficit comercial de la industria tiene un incremento considerable de 427 millones de dólares en el primer año a 1992 millones en último; lo que vino representando un incremento de un 133% en solo 3 años. Como se menciona anteriormente, es en 1981 cuando la industria automotriz tiene una tendencia hacia el crecimiento tanto en producción con un 22%, como en ventas con un 23% con respecto al año anterior. " La producción alcanzó 597,118 unidades y las ventas 571,013 unidades, logrando el país mantenerse en el segundo sitio como fabricante de vehículos automotores en América Latina." (13)

3.-SITUACION ECONOMICA

El año de 1976 fue clave en la Industria Automotriz, por haber sido él más difícil en la historia de dicha industria, ya que fue el año clímax de la crisis económica y todos los factores se presentaban adversos, y no es sino hasta 1978 cuando se ve con optimismo y renovadas esperanzas la llegada de un futuro prometedor para los industriales automotrices. Conforme al análisis elaborado por la asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A.C. (A.M.D.A), se menciona que " es de relevancia subrayar el hecho de que todo el mundo automotriz, es decir: Industria terminal, de autopartes, carroceros etc. han podido resistir la peor crisis de su historia, y otras aprovechando la dura lección para sanear las finanzas y rediseñar sus planes de operación, su estrategia comercial y modernizar su administración y sus políticas de gestión"(14). Y es a partir de esta fecha cuando dicha industria tiene un resurgimiento integral en todas sus áreas.

La industria automotriz terminal, la encontramos clasificada como manufactura de consumo final, y hasta la aparición del sistema de Cuentas Nacionales de México que se genera información por separado para la rama de autopartes y para la terminal. Se integra por fabricantes nacionales que realizan el ensamble de Vehículos automotores y que utilizan componentes de producción nacional, tanto fabricados por ellos mismos, como por la

industria de autopartes, complementadas con componentes de importación.

En 1980 existían nueve industrias (plantas), de las cuales se dedican a la fabricación de camiones pesados, con un peso bruto vehicular hasta de 13.5 ton. y otras 5 de las mismas que se dedicaron a la producción de tractocamiones y 3 a autobuses integrales. (ver anexo 1)

En el seguimiento de plantas de la industria automotriz existen actualmente 8 plantas " cuatro de ellas producen tanto automóviles como vehículos comerciales y camiones ligeros" (15) Chrysler de México, S.A. de C.V y Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. de C.V, Ford Motor Company y General Motors de México, las otras cuatro industrias cuentan con una mayor capacidad de especialización: Volkswagen de México, y Nissan Mexicana, porque solo se dedican a la fabricación de automóviles y vehículos comerciales; Renault de México produce solo automóviles y, Diesel Nacional, S.A. se concentra en la producción de vehículos comerciales y camiones ligeros. Tres de las 8 industrias cuentan con capital mexicano mayoritario: Diesel Nacional S.A. con 100%, Vehículos Automotores Mexicanos con el 95%, y Renault de México con el 60%. Las cinco restantes son de capital extranjero al 100%. Como observamos el 70% son industrias con capital extranjero, por tal razón México tiene que tomar determinaciones rápidas para fomentar la inversión mexicana en dichas industrias.

Desde la década de los 70's ya se vislumbraba la formalización de una posible relación comercial entre México, Estados Unidos y Canadá, como lo menciona el autor Níger Harris cuando dice " se están desarrollando 3 regiones principalmente en la economía mundial.

* La región de Norteamérica constituida por México, Estados Unidos y Canadá;

* Europa Occidental;

* La región del sudeste asiático" (16)

Estas regiones son puntos estratégicos para lograr un mercado internacional que logre derribar fronteras en el intercambio comercial, que hasta ahora han existido entre las naciones. Hasta este momento el Tratado de Libre Comercio propone la vinculación de México- Estados Unidos y Canadá, por conjugarse perfectamente las condiciones para lograr los objetivos planteados.

Níger Harris nos presenta tres flujos importantes que deben ser considerados en la integración económica vía mercados, y son:

* Intercambio de mercancía y servicios'

* movimiento de capitales y;

* flujos migratorios de mano de obra" (17)

La demanda automotriz se revela entonces cambiante en cuanto a su volumen y a las características del producto, dándose un incremento a raíz de las exportaciones japonesas. Originando a nivel internacional, una capacidad excedentaria de producción, y esto es resultado de la falta de demanda interna lo que ocasiona una sobreproducción en los países. La demanda de automóviles se encuentra fundamentalmente basada en el comportamiento de las variables económicas como son:

Los cambios en el ingreso personal disponible y en los precios de venta, apoyos crediticios, etc. es decir actualmente la demanda automotriz se ha incrementado considerablemente debido principalmente a los apoyos crediticios.

En la mayoría de los Tratados en los que México ha participado, tales como el Tratado Latinoamericano de Libre Comercio, Tratado Latinoamericano de Desarrollo Integral, Tratado General sobre Tarifas y Comercio etc. buscan en general un desarrollo económico en sus objetivos, dando como resultado un resurgimiento y mayor auge en las industrias debido al aumento de inversión en este caso específico mencionamos la Industria Automotriz por ser, como se indico anteriormente la base económica de México, debido a la importancia de la industria y al PIB.

La Industria Automotriz como se menciono tiene una gran relevancia dentro del contexto económico es necesario fortalecerla e impulsarla para continuar siendo una de las primeras en México es indispensable" fomentar el desarrollo de la industria para consolidar los avances logrados, ampliando su participación en la economía nacional" Las circunstancias actuales, tanto nacionales como internacionales, hacen necesaria la modernización de la industria, además de involucrarse en mercados internacionales que garanticen su competitividad y eficiencia, México tiene el firme propósito y debe de cambiar la mentalidad para dar el paso definitivo hacia la modernización. La mayoría de la población en general (empresarios, empleados, ciudadanos etc.) no acepta el cambio esgrimiendo como argumento la comparación entre la economía de México y de Estados Unidos, ya que plenamente estando la primera en vasis de desarrollo y la segunda desarrollada, seria absurda la propuesta de la firma de un tratado debido a las condiciones imperantes con las que cuenta Estados Unidos y piensan que el objetivo fundamental del país del norte es absorber la economía en general; pero considerando que la economía mexicana depende en gran parte de la norteamericana como en el caso de la Guerra del Golfo Pérsico, en donde la industria mas afectada fue precisamente la Automotriz porque la mayoría de las armaduras se encuentran ubicadas en el

norte del país y se vieron en la necesidad de disminuir la producción, debido a que ya no les fue posible exportar a Estados Unidos porque la mayor parte de la producción es para el país vecino y cualquier desvío que tenga E.U. va a afectar indudablemente la economía mexicana. Verdaderamente los mas afectados con la firma del TLC serian los empresarios cuyos productos están carentes de calidad, y con precios muy elevados, lo que los hace poco competitivos en un mercado abierto razón por la cual no aceptan la firma del TLC ya que se les obligaría a cambiar completamente el aparato productivo y su mentalidad además de que claro es tendrían que invertir más. Pero veamos como no es tan trágica la anexión de México, Estados Unidos y Canadá, veamos por ejemplo la zona norte de México, tiene un nivel de vida mas elevado que la del centro y la del sur y de ser verdaderas las aseveraciones de que "el libre comercio empobrece al grupo de menor capacidad económica" los núcleos del norte como Tijuana, Ciudad Juárez, Nuevo Laredo, Reynosa etc. serian los mas pobres por tener colindancia con Estados Unidos y por ser centros de población que realizan un mayor comercio con las ciudades fronterizas y los de mejor capacidad económica serian Chetumal y Tapachula, por tener colindancia con paises pobres como son Guatemala y Belice. La realidad palpable es todo lo contrario, ya que podemos advertir que esta afirmación es falsa con hechos verídicos y por lo tanto como la teoría de los vasos comunicantes nos dice: El de mayor nivel le transmite liquido al de menor nivel, teoría que se apoyaría con lo antes expuesto y con la entrada del Tratado en nuestro país aumentaría su nivel económico, sin negar que Estados Unidos y Canadá también tendrían indudablemente su beneficio.

Uno de los objetivos del TLC tiende a que se le dé una igualdad en los factores de producción y precio: trabajo, materia prima y capital y al nivelar los precios de los factores de la producción se igualarían los ingresos de los países participantes. Actualmente paises en vías de desarrollo que hasta hace uno años no tenían mas inquietud que abastecerse internamente, e ir subsistiendo, ahora han despertado ante las necesidades que ida a día va exigiendo la gran masa poblacional como es el caso especifico de México. " que ha mostrado un notable cambio estructural basado en la posibilidad de tener competencia en nuevos mercados y la necesidad de buscar mayor conocimiento científico" (18)

La propuesta de una posible anexión comercial le brinda a la Industria mexicana una responsabilidad mayor, porque tenemos que comprometernos como industria y país a lograr un avance integral en materia de competitividad porque ahora ya no se mide la competitividad en razón territorial, poblacional, de recursos energéticos etc, sino que actualmente son otros parámetros los que van a medir el grado de competitividad como posteriormente se enuncian, como nos lo menciona el Secretario de Comercio y Fomento Industrial Lic. Jaime Serra Puche,"Japon y Singapur han logrado ser países altamente competitivos y no cuentan con un gran territorio." (19)

2.- LA TECNOLOGIA AUTOMOTRIZ Y EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO

Ante la entrada en vigor del TLC no es conveniente adoptar un papel pasivo, sino enfrentarnos abiertamente y tratar de contrarrestar la competencia internacional, de igual manera que otros países están penetrando en nuestro mercado y se les da la oportunidad de colocar sus bienes y servicios mediante una agresiva promoción, de igual forma México debe presionar para colocarse y lograr un buen nivel en la competencia internacional, y esto solo puede darse con la firma de dicho tratado y abrir la competitividad de nuestros productos en los mercados.

Ahora bien, debemos tomar en cuenta que aspectos nos van a determinar el grado de competitividad de nuestro comercio exterior; los binomios producto tecnología y mercado subvaluación.

a) PRODUCTO TECNOLOGIA.- Los bienes exportados son reflejo directo de la tecnología que importamos y desarrollamos, cuando importamos o producimos tecnología obsoleta, lo mas que podemos exportar son artículos obsoletos, con mercados restringidos. Aun en los mercados de bienes intensivos en mano de obra, la tecnología sigue siendo uno de los elementos más importantes del proceso productivo."(2)

En este aspecto México debe de buscar la manera para dejar de importar tecnología y producir la propia, en el caso de la industria automotriz se ve claramente como es una de las industrias que cuentan con un grado de tecnología superior en comparación de las otras, por las razones que la mayoría de ellas son transnacionales es increíble como año con año nos encontramos con avances tecnológicos nuevos, que nos hacen pensar el grado de avance con que cuentan nuestro país vecino Estados Unidos, porque recordemos que las Industrias Automotrices están en un 90% en manos de extranjeros y realmente las industrias 100% mexicanas únicamente están copiando tecnología ya que proviene de países desarrollados.

b) " MERCADO SUBVALUACION.- Independientemente de los factores tales como la cercanía o las relaciones culturales, la posición del peso frente a las monedas de nuestros principales socios comerciales, juega un papel preponderante para elegir los mercados donde conviene mas comprar y vender" (3) Es decir como sabemos el valor del dólar es superior a la moneda mexicana considero que dentro del TLC se deben uniformar criterios para decidir que patrón va a servir de base para la compraventa de productos en general. Los países en vías de desarrollo, caso de México, sirven o son utilizados de respaldo por los mas industrializados para la "producción de bienes intensivos con mano de obra de bajos sueldos" llevándonos a una nueva división del trabajo: Investigación, desarrollo y administración de empresas en el norte todo ello es realmente impresionante.

Como la zona norte se mantiene con las maquilas a precios excesivamente baratos, por ejemplo: " las horas de un mecánico en la rama automotriz de los países en desarrollo, donde hay salarios bajos, provocan una división internacional de trabajo" (4) porque para ellos les resulta mas barato enviar las piezas para armar en otros países (Mexico-Brasil), que pagar a un obrero calificado en su país de origen. (ver anexo I) México y Brasil son países con mano de obra barata, en comparación con Suiza que es 13.3 veces mas cara, siguiendo Estados Unidos que es 10.5 veces mas cara en comparación con la mano de obra mexicana, por lo tanto, a nuestro país vecino le conviene seguir mandando sus productos a maquila porque existe una diferencia muy marcada en el costo de la mano de obra. Las transnacionales, caso de la industria automotriz, tiene una gran influencia a través de las patentes y la tecnología que mandan por contratos de management a productores autóctonos. La tendencia evoluciona solo en cuanto que las transnacionales fomentan la participación de capital y de la producción locales, pero las siguen controlando por medio del envío de tecnología.

Con todo lo anterior queremos decir que la industria automotriz tiene su tecnología controlada y vemos con gran asombro como año con año han ido evolucionando en la rama terminal. Es tan impresionante el avance acelerado que se ha experimentado que el ser humano aun no termina de adaptarse a un cambio tecnológico, cuando surgen nuevos acontecimientos que el hombre con su ingenio, imaginación y destreza han logrado desarrollar y realizar nuevos avances tecnológicos.

De esta forma notamos los cambios que han tenido lugar y a que ritmo se han dado, por ejemplo es una realidad ver automóviles muy sofisticados producidos bajo técnicas muy estrictas, que muchas veces la imaginación humana no logra comprender. " Esto muestra como el ser humano ha llegado a dominar sus complejos sistemas de producción humana, mucho antes de organizar racionalmente su propia conducta" (5)

Es por ello que tanto México como Brasil cuentan con una producción automotriz que dominan el 100% en comparación con Chile con un 79% y por ello es que se debe aprovechar el reto del TLC para propiciar una producción mas especializada y crear mayor competencia en el aparato productivo a nivel nacional. Es verdad que quizá los inicios de dicho Tratado ocasionen trastornos a nivel industrial pero creo que la industria automotriz esta capacitada para afrontarlos, y con la ventaja de que se incrementara el grado de inversión para que crezca aun más, pero los realmente más beneficiados serán los consumidores, porque habrá mas oferta y variedad en automóviles y mayor oferta de trabajo ante el mercado en expansión, aunque debemos recordar que dicha industria siempre ha tenido un tratamiento especial porque en comparación por ejemplo de la industria electrónica se podrán comprar aparatos eléctricos personas que no sean estrictamente

empresarios para revender y se les respetara el arancel a pagar y la automotriz sigue conservando la exclusividad, es decir no se les va a permitir a personas civiles que se comercie con los automóviles y únicamente industrias reconocidas del ramo podrán importar automóviles.

Lo anterior nos muestra la necesidad de formar y capacitar debidamente a nuestros recursos humanos para mantenerlos actualizados en los aportes e innovaciones tecnológicas más avanzadas en el sector automotriz para que en un plazo no muy largo, México logre tener su tecnología propia e independizarse completamente en este aspecto para lograr llegar a la meta fijada. Con el TLC va a ser necesario fomentar la tecnología si se quiere sobresalir y estar a la par con otros países desarrollados.

Los países en vías de desarrollo deben orientar el desarrollo de la industria y de las profesiones hacia tres metas:

- 1.- Se tienen que satisfacer las necesidades básicas de la población;
- 2.- La tecnología debe adecuarse a las posibilidades culturales y económicas del país.
- 3.- Los métodos deben poderse reproducir en el país en desarrollo sin requerir nuevas dependencias de importaciones y exportaciones posteriores.

Por esta razón los industriales mexicanos deben actualizar, capacitar, orientar y adiestrar a sus obreros y personal profesional en general para ir saliendo del rezago en que nos encontramos; porque entre mas capacitado se encuentre el personal, mayor ingreso podrá exigir, pero a la larga lograremos ser independientes de otros países, además de que la capacitación y adiestramiento deben ser parte esencial de la empresa para lograr el cambio y comenzar a dar forma de lo que será el nuevo México moderno. Porque no es posible que los mexicanos sigan regalando su mano de obra, aunque actualmente no pueden aspirar a mas por no tener acceso a la especialización es decir en este momento los automóviles modernos requieren de mano de obra especializada, porque los mecánicos o talleres pequeños no están capacitados para arreglar los desperfectos de los automóviles y de seguir así se quedarán sin empleo y cerrarán los talleres por falta de especialización, porque ahora las agencias de automóviles cuentan con mecánicos y absorben esta rama industrial.

En esto radica lo medular de ingresar al TLC, para que se tenga acceso al intercambio tecnológico y haya personal capacitado para hacer frente a los problemas técnicos que se presenten en su reparación y mantenimiento.

CAPITULO III

PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DENTRO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO

1.- Reestructuración de la Industria Automotriz

El autor Jorge A. Acevedo nos dice que la " industria automotriz se reestructura a escala mundial desde finales de los años 70's pasa de una estructura polar, tanto en la producción como en el consumo, que tenia en Estados Unidos y Europa, a una tripolar, con la incorporación de Japón, sobre todo a nivel de la producción" (1)

Con la intervención de Japón se dio un importante suceso en la oferta automotriz, porque este país trae modelos más económicos en todos aspectos, porque los ya existentes, debido a que su producción requería de un consumo excesivo de gasolina, pasan a ser sustituidos por vehículos japoneses de 4 cilindros. "Estas circunstancias vienen a acentuar la competencia generada por la rápida penetración de los automóviles japoneses en el mercado norteamericano" (2)

Con la penetración de la oferta automotriz japonesa empieza a crecer la industria japonesa y obliga a la norteamericana a modificar su ritmo de trabajo que hasta ese momento había ido desarrollando, lo que trajo como consecuencia mayor exportación por parte de los japoneses al mercado norteamericano. El año de 1990 fue magnifico para la industria automotriz en todos aspectos, aun considerando los problemas económicos por los que estaba pasando el país, en este periodo cabe hacer mención que la continuación del programa económico el gobierno sentó las bases para la estabilización de los mercados cambiarios y financieros con un grado de control sobre la inflación, por lo que se logro en cierto grado el objetivo del Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico para controlar el mercado cambiario y el financiero teniendo repercusiones favorables dentro de la industria automotriz, porque se logro la estabilidad en los precios de los automóviles además de la baja que hubo en las tasas nominales, siendo los anteriores factores importantes para la venta al menudeo. También se dieron grandes facilidades de autofinanciamiento en casi todas las marcas automotrices, obteniendo magníficos resultados como mostramos a continuación con los tipos de planes de cada una de las industrias Chrysler (Planfia); Ford (Conauto); General Motors (Su auto); Nissan (Sicrea); Volkswagen (Facil-clasico).

Dichos planes tienen como objetivo permitir a la clase media baja la posibilidad de obtener un automóvil con facilidades, dando mensualmente la cantidad pactada de Tratado al auto que desea y pueden obtener el auto por subasta o por sorteo como posteriormente mostraremos.

"Por su parte, los planes de globalización y penetración en la industria mexicana en el exterior presentaron sus frutos al tener las ventas de exportación niveles nunca alcanzados en la historia del sector automotor. (3)"En este año se inicia la importación de unidades que viene a complementar el abasto para el mercado interno " (4)

Ante todas estas situaciones que presenta la industria automotriz los distribuidores deben tener en cuenta el compromiso y la responsabilidad que tienen tras de ellos desde el momento de realizar inversiones en capacitación de personal y adquisición de equipo; porque con la firma del TLC se tendrá el compromiso de prestarle al cliente un mejor servicio y una "Calidad Total" para satisfacer las necesidades del cliente cada vez más exigente. "Hoy en día inmerso en un ambiente de completa liberalización comercial y creación de bloques económicos a nivel mundial, hemos entendido que pretender desarrollar una industria manteniendo sobre ella una elevada protección, no es el mecanismo adecuado, ya que lo único que conlleva dicha estrategia es condenar a esta al fracaso y a su lenta desaparición. El panorama que se nos presenta actualmente nos obliga a avanzar en esta materia al grado que hoy somos una de las economías más abiertas al mundo. La industria automotriz de nuestro país no se ha quedado al margen de esto, puesto que se ha decidido liberar, si no totalmente, si de manera parcial, las fronteras a la importación de vehículos, medida esta que por sí sola implica beneficios." (5), con todo esto queremos decir que los consumidores serán los más beneficiados con la posible anexión comercial propuesta por los Estados Unidos y Canadá. " El 8 de junio del presente año, apareció publicado en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforma y adiciona lo relativo al fomento y modernización de la industria automotriz, con la finalidad principal de lograr la inserción de la industria automotriz nacional a los mercados mundiales. Dicho decreto tiene su instancia más importante en el artículo cuarto, el cual establece que las empresas de la industria terminal podrán complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional mediante la importación de automóviles nuevos cuando dispongan de saldos positivos en su balanza comercial, conforme a las reglas contenidas en el capítulo IV del mismo Decreto" (6) Dicha medida tiene efectos benéficos para el país, porque "el condicionamiento de mantener un balance superavitario con el exterior, por parte de las empresas, motivara de manera importante el incremento de las exportaciones de vehículos automotores" (7) por lo que se verán obligados a incrementar sus niveles de producción con un mayor volumen de calidad de los automóviles armados en México, para que los haga competitivos dentro de los mercados internacionales, generando beneficios para las industrias complementarias a la rama automotriz porque al incrementarse la producción requerirá de una mayor productividad de la industria de autopartes porque se necesitara en la fabricación de automóviles el 36% de componentes nacionales, generando una fuente de trabajo mayor. "Por otro lado, la necesidad de mantener una balanza comercial positiva, obligara a las industrias armadoras, no solo a incrementar sus niveles de exportación, sino además a buscar la diversificación de sus mercados " (8)

Los distribuidores de vehículos están plenamente conscientes que en este México cambiante, el consumidor demanda cada vez mayores niveles de calidad y mejor servicio. Por consiguiente el distribuidor no solo debe vender el producto a precios competitivos sino además dar el servicio y la información necesaria al que lo requiera. El integrarnos a los mercados internacionales nos exige ser cada vez más responsables" (9).

La unión comercial va a dar origen a clientes cada vez más exigentes y únicamente va a poder competir quien verdaderamente reúna los requisitos siguientes: calidad, productividad y precios accesibles. Los distribuidores deben tener cuidado en conservar una relación más directa con el consumidor, y con las armadoras porque ellos son los intermediarios entre el consumidor y el productor y son los que conocen los gustos y necesidades del mercado y son los indicados para responder al reto que requiere la modernización del país, " existe capacidad instalada, personal experto, vínculos tecnológicos, suministros de materiales y canales de comercialización adecuada para satisfacer las necesidades de venta y servicio que el consumidor requiere" (10)

Existe una firme determinación de participar en la modernización industrial y comercial que la sociedad y la economía del país exigen; pero es estimulante el saber que en el caso de la industria automotriz los distribuidores esten conscientes de su compromiso y cumplan con los objetivos y metas, sus programas de inversion y expansion de capacidad y servicio se estan materializando y son reflejo del crecimiento y la demanda que el sector exige" (10)

Lo que la industria automotriz debe perseguir independientemente del país es: " Introducir a todo lo largo de las cadenas de la industria nuevos metodos de produccion "esbelta" o flexible que han dado tantos exitos a la industria automotriz japonesa; * Establecer, entre todos los segmentos una relación de cooperación y no de rivalidad;

* Apoyar el desarrollo de la infraestructura física y de telecomunicaciones que permita internacionalización de las operaciones;

* Mejorar la productividad de la mano de obra, a través de programas de capacitación, de calidad total y reducir la rotación de personal que afecta, sobre todo, a la región del norte del país" (11)

Si se tiene éxito la industria automotriz mexicana ingresara a las grandes ligas de la industria a nivel mundial. A finales de la década México puede alcanzar o espera tener una producción de mas de un millón de vehículos y a partir de esto lo colocaría entre uno de los 4 o 5 fabricantes de automóviles de mayor volumen a nivel mundial.

LA DEMANDA

2.- LA OFERTA AUTOMOTRIZ

La industria automotriz actualmente cuenta con una oferta de producción de automóviles bastante extensas en el mercado, las marcas de mayor circulación son:

VOLKSWAGEN DE MEXICO, S.A. DE C.V.

FORD COMPANY S.A. DE C.V.

CHRYSLER DE MEXICO, S.A. DE C.V.

GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. DE C.V.

NISSAN MEXICANA S.A. DE C.V. (12)

Como podemos advertir existe en México una oferta en el mercado mexicano muy completa y variable para satisfacer las necesidades más exigentes del público consumidor, siendo las más competitivas a nivel de producción comercial:

VOLKSWAGEN, NISSAN, FORD, CHRYSLER, Y GENERAL MOTORS.

Con la firma del TLC el mercado automotriz tendría aun más competencia, pero de ninguna manera se podría hablar de la quiebra de las industrias antes mencionadas porque en primera instancia cuentan con una estabilidad financiera que difícilmente puede decaer. Por el contrario podemos aseverar que les beneficiara, ya que se contaría con una apertura tecnológica en mayor grado, mayor calidad y acceso a la competencia con los mercados internacionales. Lo que habrá de requerir son recursos humanos debidamente capacitados, para contender con los adelantos tecnológicos incorporados a las unidades automotrices que salen al mercado.

En lo referente a la oferta, en cuanto a número de distribuidores por marca, la Volkswagen es la que tiene un 22.6% siguiendo Chrysler con un 15.4%, la Nissan con un 13.8% y la Ford con un 12.7% estas marcas son las más competidas en el mercado.

Las inversiones van a tener un considerable avance, ya que de ellas va a depender en gran parte el éxito o fracaso de la anexión comercial a largo plazo, porque va a ser muy importante que las marcas automotrices mejoren la calidad y para ello se necesita inversión para cumplir con los requisitos mínimos para competir a nivel internacional, si tomamos en cuenta que la industria automotriz siempre ha contado con capacidad sobrante, de todos los sectores sería la menos afectada y al mismo tiempo de las más beneficiadas con la firma del referido tratado.

LA DEMANDA

Si bien es cierto que la demanda automotriz va a variar de Tratado al volumen, características y a las variables económicas anteriormente mencionadas, también es cierto que a partir de 1985 se ha incrementado considerablemente, debido principalmente a los apoyos crediticios que brindan la oportunidad a la clase media de adquirir un vehículo del año, y observemos como la industria va tomando mayor importancia dentro del contexto económico.

Existen en el mercado una variedad de marcas automotrices de las cuales las de mayor demanda son:

VOLKSWAGEN, NISSAN MEXICANA, FORD, CHRYSLER, GENERAL MOTORS,

posteriormente analizaremos a cada una de ellas de Tratado a sus ventas de menudeo y mayoreo, producción y exportación tomando como base los años 1990-1991. Chrysler alcanzo ventas de 10,000 unidades siendo el mes de diciembre en el que se realizaron mayores ventas al menudeo y en septiembre descendio aproximadamente a las 4500 unidades, es decir el 45% de las ventas de diciembre.

En las ventas al mayoreo observamos que tuvo su mayor ascenso en el mes de octubre y descendió considerablemente en el tercer trimestre del año de 1990. En lo referente a la producción observamos que en general todo el año de 1990 y 1991 fue regular para las armadoras notándose un ligero descenso en el mes de septiembre.

En exportaciones los mejores meses de exportación de unidades fueron el tercer semestre del año de 1990. FORD en ventas al menudeo observamos que logro colocar en el mercado nacional 11,000 unidades y el mayor porcentaje fue en el mes de julio en general a partir de mayo de 1990, ha tenido una buena aceptación en el mercado y los meses de menores ventas fueron marzo y abril de 1990. En ventas al mayoreo dicha marca automotriz logro sus mejores ventas en el 2o. trimestre del año y tuvo un notable descenso en el mes de septiembre.

La Producción fue buena en general aunque tuvo descenso en el tercer semestre de 1990.

En lo referente a las exportaciones observamos que su mejor época exportadora fue en el cuarto semestre de 1990. NISSAN en ventas al menudeo observamos que durante todo el año de 1990 y primer trimestre del 91, tuvo ventas al menudo ascendiendo en los meses de agosto, enero, febrero y marzo, y tuvo su mayor descenso en abril de 1990.

El comportamiento fue bueno en general y la producción tuvo un giro similar a las ventas de mayoreo, ya que descendieron en el mes de diciembre y vemos que las exportaciones también fueron considerables en el mes de noviembre,

donde hubo mayores unidades exportadas. VOLKSWAGEN esta marca podemos considerarla como la que mayor aceptación en el mercado tuvo, alcanzando su máximo volumen de colocación de unidades en agosto con aproximadamente 14,500 unidades y se observa un descenso en el mes de septiembre, pues colocó únicamente alrededor de 5000 unidades, también en ventas al mayoreo fue bastante aceptable solo que en septiembre descendió considerablemente en cuando a la producción fue similar a las ventas y veamos como las exportaciones fueron variables.

El automóvil mas vendido es y continua siendo el Volkswagen Sedan del que a la fecha se han vendido 22,384 unidades, participando en un 24% en la venta total de automóviles.

CAPITULO IV

PRINCIPALES EXPORTACIONES DE MEXICO

1.- SU IMPULSO

Como ya mencionamos anteriormente uno de los objetivos fundamentales del TLC esta enfocado a impulsar las exportaciones. Actualmente México ocupa el tercer lugar en proveer al mercado norteamericano de productos tales como " televisores a color, equipos modulares de sonido, café crudo, cobre sin refinar, refrigeradores para uso domestico, marcos de madera, animales bovinos vivos, cemento portland, grabadoras de cassettes, cobre para reciclar, tubos de cobre, micrófonos, camarones, aparatos para transmisión de televisores, cerveza, ventiladores, artículos de madera, papel para escribir, chaquetas y blazers para niños y hombres, etc. (1)

Estos productos son los principales que exporta México en general, pero en lo que a la industria automotriz se refiere observamos que de "1970 a 1980 la exportación de automóviles había representado una débil proporción de las exportaciones totales de la industria terminal; el numero de unidades que salían del país oscilaban entre los 15 mil y 20 mil unidades, sin embargo, a partir de 1985, se da un incremento acelerado, alcanzando 165 mil unidades en 1988" (2)

De Tratado a los datos registrados, consideramos que la industria automotriz logro recuperarse a pesar de que en los años de 1983 a 1986 fueron muy bajas las ventas internas y con las exportaciones hubo una compensación en la producción; lo que nos indica que en esta industria existe una tendencia a extender su mercado. Si retomamos que el objetivo del TLC es fomentar la exportación, podemos asegurar un porvenir prospero a esta industria, porque al ingresar a mercados mas amplios e importantes, es necesarios que no existan obstáculos administrativos que la limiten y si se firma el tratado comercial Mexico-Estados Unidos-Canada, deberán reducirse considerablemente los tramites y bajar los aranceles de exportación, lo que permitirá como consecuencia un avance hacia el desarrollo y modernización de Mexico.

La industria automotriz, a través de los años, ha seguido una trayectoria hacia el desarrollo en las exportaciones ya que ha pasado a ser uno de los principales proveedores en los mercados de nuestro país vecino Estados Unidos. Su mayor crecimiento se registro en el año de 1985 y ha seguido incrementándose conforme se va consolidando la industria automotriz; en el siguiente cuadro podemos observar el comportamiento de las exportaciones en relación con la producción de automóviles. (Industria Automotriz Terminal) de 1980 a 1986. (ver anexo I)

En base al cuadro anterior concluimos que la industria automotriz, de 1980 a 1986, ha tenido un despunte definitivo que indudablemente la ha colocado dentro de las ramas más importantes de la economía mexicana.

Con lo anterior vemos que a partir de 1980 la industria se ha visto involucrada en una economía exportadora, colocándose en una de las primeras posiciones a pesar de la caída que tuvo a principios de la década de los años setenta. A continuación analizaremos el comportamiento de dicha industria en las exportaciones en el periodo comprendido de 1986 a 1990. "1981 fue un año en que casi toda la producción de automotores la absorbía el mercado interno, para llegar a 1988 a constituir el 53% para un mismo volumen de producción" (3)

Esta transformación del papel del mercado externo se intensifica, después de 1986, con la entrada en operación de la planta de estampe y ensamble de automóviles de la Ford Motor Company en Hermosillo, Son. Y es a partir de 1986 cuando empieza el segundo momento de la estrategia exportadora de la industria automotriz terminal, mediante la exportación de automóviles" (4)

Es importante aclarar que la primera etapa consistió en la exportación de motores, que asignaba a México el papel de uno de los proveedores de motores para la industria automotriz norteamericana. Lo anterior es la evolución que ha tenido la industria automotriz de 1981 a 1988. Ha seguido manteniendo su ritmo de crecimiento en 1990 a pesar de la caída que experimentó la Ford en 1990, por motivo de la huelga que la paralizó, logrando una recuperación casi inmediata y colocándose en una de las primeras filas exportadoras " de tal manera que el finalizar el año se presenta un crecimiento total del 37% respecto a 1989, siendo la Ford y Volkswagen las marcas que mayor crecimiento presentan"(4)

"De los 268,695 vehículos que se comercializaron al exterior, 241,757 fueron automóviles, que fue el segmento que mayor dinamismo presentó, con un 46% de crecimiento con respecto a 1989" (5)

De Tratado a la información presentada, la industria automotriz, por el rápido crecimiento que ha registrado al paso de los años, ha contribuido a lograr un mayor peso relativo dentro de la estructura de las exportaciones mexicanas.

Si consideramos la entrada del TLC, con los datos mencionados, concluimos que indudablemente se daría un avance aun mayor a la rama de exportaciones porque se han ido manifestando las pautas a seguir para otorgar a las principales industrias automotrices mexicanas un mejor porvenir y la invitación para lograr alcanzar las metas propuestas hasta llegar a su modernización y también la de México en sus diferentes aspectos.

El hecho de modificar el régimen de exportaciones por las causas anteriormente citadas, tendría efectos positivos ya que se cuenta con una visión más clara del futuro de esta industria.

2.- LAS EXPORTACIONES Y EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO

La entrada en vigor del TLC no podemos desligarla del propósito de internacionalizarnos y una de las metas fijadas para la industria automotriz mexicana esta enfocada a las exportaciones debido a la importancia que tiene para el país.

En un discurso pronunciado por el presidente de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles se menciona que " para el presente año, habremos de exportar alrededor de 220 mil vehículos, un millón y medio de motores y otros componentes, cuyo valor total se aproxima a los 4 mil millones de dólares" (6)

Con los datos antes mencionados podemos aseverar que la industria automotriz esta colocada como una de las primeras empresas manufactureras mas importantes del país, de ahí la aseveración de estar considerada como la base de la economía mexicana.

Pero en lo que se refiere a la industria terminal " se anuncian inversiones para los próximos 5 años, estimadas en 3,500 millones de dólares, destinados a proyectos de exportación" (7), lo que ocasionaría un incremento y creación de nuevas fuentes de trabajo ya sea en forma directa o indirecta en virtud de que propicia el establecimiento de una serie de pequeñas y medianas empresas tales como talleres mecánicos, de hojalatería, lubricación, gasolineras, vulcanizadoras, servicios eléctricos, etc. Como observamos, la internacionalización que se pretende con el TLC propicia grandes oportunidades para entrar de lleno a la competitividad en mercados mas amplios. Y brindaran buenas oportunidades para el futuro. Un conocedor del sector automotriz como lo es el Lic. Cesar Flores menciona que "de emprender una verdadera internacionalización en nuestro sector debemos llevar a cabo todas las acciones que permitan el fortalecimiento de nuestro mercado interno como una plataforma para la exportación" (8)

El mercado mexicano muestra un comportamiento de fortalecimiento con aumentos mayores al 20%, que seria de aproximadamente 530 mil unidades vendidas, que sumadas a las 220 mil de exportación daría un total de 750 mil vehículos producidos en nuestro país.

Ante México se abren expectativas muy tentadoras que indudablemente tenemos y debemos enfrentar y es así como los integrantes de la industria automotriz se tiene que comprometer a la incorporación del proceso de globalización a nivel mundial. No es una tarea fácil, pero si un gran reto que a la larga traerá muchos beneficios y satisfacciones tanto a la industria en particular como al país en general. Prueba de ello es el comportamiento y avance que ha tenido la industria después de la dura recesión del sector que tuvo en el periodo de 1983-1990 del cual salió ileso y se

ha seguido manteniendo estable prueba de ello es el volumen de producción de vehículos que creció en mas de 240% entre 1983-1990. (9)

En pocas palabras "el volumen de las exportaciones automotrices se ha incrementado mas de nueve veces de 1983 a la fecha" (10)

Como se menciona anteriormente la finalidad de la industria automotriz es ingresar a la modernización y contribuir a la creación de nuevas fuentes de empleo por ser una industria que emplea a mas de 300,000 trabajadores, esta cifra representa casi el 20% total de empleos manufactureros del país. Los distribuidores de vehiculos emplean a mas de 60,000 personas.

Las industrias automotrices con el TLC han anunciado los programas de inversión en México, que es aproximadamente 4,500 millones de dólares en los próximos cuatro años y están orientados principalmente para fortalecer la planta exportadora del país.

En un discurso pronunciado por el Dr. Fernando Sánchez Ugarte se menciona que "se estima que la venta de vehículos para el mercado nacional crecerá durante los próximos años a una tasa promedio anual del 9%, esto implica que en 1994 se venderán en México mas de 650,000 vehículos y las razones y conclusiones que se dan son las siguientes:

En primer lugar, México forma ya parte de la industria automotriz de Norteamérica, esto no es solo debido a la localización geográfica sino a los desarrollos que ya se dan en la industria. México es hoy, el primer exportador de motores de los Estados Unidos, con mas de dos millones de unidades.

Las empresas de la industria automotriz mexicana producen ya, en exclusiva para el mercado norteamericano, varios modelos. Las plantas mexicanas han logrado importantes reconocimientos por los niveles de calidad que han alcanzado, con lo que demuestra que en particular dicha industria esta preparada para ingresar y competir mundialmente en el TLC.

Sin duda, la automotriz es la industria mexicana que esta mas vinculada con Canadá y Estados Unidos, aun antes de la firma de cualquier tratado.

En segundo lugar la industria automotriz americana esta enfrentando una fuerte competencia por parte de los japoneses. "Esto esta llevando a que los americanos revisen sus estrategias y emprendan un programa de reestructuración de su industria automotriz. México juega un importante papel estratégico en la industria norteamericana." (11)

Con todo lo anterior México tiene grandes posibilidades de enfrentar la internacionalización con éxito, pero sin olvidar que le ha costado sortear los problemas desde la década de los 70's y de que se ha estado preparando para que en este momento logre la meta fijada e ingrese al mercado mas grande del mundo.

3.- IMPORTACIONES

La Industria Automotriz en México se remonta como tal a principios de la década de los años sesenta. Pero tiene su desarrollo en el proceso de industrialización y resurgió con más auge en el periodo conocido como desarrollo estabilizador " el cual abarco, precisamente hasta finales de los sesenta. El crecimiento de la industria automotriz en México se vio fortalecido por el modelo de desarrollo que el país había adoptado, el cual mantenía sobre las industrias nacientes una elevada protección comercial que ofrecía a todos estos sectores un mercado a su disposición, completamente cautivo" (12)

Las importaciones al igual que las exportaciones, tienen un papel relevante en la economía y la modernización del país, alcanzando su máximo histórico en 1981, con un monto de 1,915 millones de dólares. (Ver anexo II)

De Tratado al cuadro anterior observamos que de 1980 a 1981 las importaciones crecen de 1.00 a 1.03 y de 1982 a 1983 el índice baja hasta 0.34% lo que significa una marcada disminución. A partir de 1984 empieza a descender paulatinamente alcanzando en 1986 el 50% del crecimiento relativo de 1980.

En lo que se refiere a la importación de automóviles terminados tomamos en cuenta que aun en México la producción del país es capaz de abastecer el mercado; por lo tanto, no resulta necesaria la importación de automóviles y la que existe actualmente es muy escasa, porque esta principalmente destinada a cierto sector social, debido a que la adquisición de este tipo de automóviles no esta al alcance de todos los sectores, porque los particulares de clase baja destinan la mayor parte de su ingreso a la adquisición de artículos primarios como por ejemplo: alimentos, vestido y vivienda; y la clase media destina su ingreso para artículos primarios y secundarios como por ejemplo: alimentos, vestido, vivienda y además educación, salud, diversiones y solo algunas veces artículos de lujo (automóviles).

Como México es un país en francas vías de desarrollo, la mayor parte lo constituye la clase baja y media, ocupando la clase alta un porcentaje mínimo siendo esta la única que puede adquirir vehículos de lujo.

Es por ello que en 1990 las industrias automotrices, crearon planes de financiamiento para poner al alcance de la clase media la posibilidad de adquisición de unidades.

Las industrias importadoras de vehículos son:

Chrysler con el Imperial y Voyager; Ford con el Lincoln Town Car,

Explorer, Aerostar; General Motors con el Cadillac Deville y

Corvette; Nissan con el ZX 300, Máxima; Volkswagen con Passat y

Variant Passat.

En lo que a importaciones se refiere, como señal de que la industria automotriz pretende dinamizar su industria en todos aspectos, se están realizando importaciones por empresas terminales como se menciono, con los superavits que generan las exportaciones, y con ello se abren al consumidor mexicano nuevos y mas variadas opciones para elegir.

"El mundo automotriz es ahora tan competido y dinámico que la industria automotriz mexicana tiene que emprender acciones conjuntas; proveedores, industria terminal y distribuidores, para lograr los niveles internacionales de calidad, en producción y distribución que satisfagan, ampliamente al consumidor mas exigente" (13)

Por otro lado debemos tener cuidado con las importaciones de vehículos usados que tanto ha dañado el desarrollo normal del mercado, ya que son vehículos de dudosa vida útil, tanto automóviles como camiones, tractocamiones y autobuses, que afectan directamente el ciclo comercial de los vehículos en nuestro país. "Cabe destacar que en materia de precios, la liberalización comercial en la industria debería tener efectos positivos, si consideramos que el precio de referencia del cual se estaría partiendo seria el internacional. Esto no quiere decir que los automóviles importados serán vendidos a dicho precio, simplemente que al tener como base el precio internacional y mantener un margen de ganancia, equivalente a los que actualmente se observan, hará que los precios de los automóviles importados ayuden a mantener una disciplina sobre los precios de los automóviles fabricados en México" (14)

Pudiendo tener un mayor control sobre dicho sector en materia de precios y opciones de modelos ya sea de importación o del país. "Finalmente, hay que destacar que, si bien la apertura comercial sobre el sector no es aun completa, la medida que se adopto representa el inicio de un proceso que culminara en un periodo no definido con la total liberación de la industria, si consideramos que la política de la actual administración, en materia de comercio, busca colocar al país en un lugar privilegiado dentro de los flujos de comercio mundial"

CAPITULO V

INSTITUCIONES DE CIENCIA Y TECNOLOGIA EN MEXICO

I.- EL CONACYT

Hasta hace apenas unos años México no contaba con ciencia ni tecnología propias, poniendo al país ante una perspectiva poco competitiva a nivel internacional, y es hasta 1969 cuando se inician las investigaciones para la elaboración de un programa nacional de investigación científica y tecnológica desprendiéndose de ella la creación de un organismo que hoy conocemos como CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA (CONACYT)

"Entre las funciones que comprende a este organismo que entro en operación el lo. de enero de 1970 fueron:

- a) Asignar recursos financieros adicionales, que el gasto de investigación pasara del 0.13% del Producto Interno Bruto en 1969 a 0.4% en 1976; que de 3,665 investigadores que había en 1969 aumentaran a 9,300 en 1976 y que una mayor proporción, el 73% fuera de tiempo completo;
- b) incrementar la aportación del sector empresarial del 5% que constituía en 1969 al 15% en 1976;
- c) impulsar la sustitución de tecnología extranjera por tecnología nacional;
- d) crear mecanismos a través del cual se negocien las transferencias de tecnología;
- e) adoptar una política nacionalista de investigación científica y tecnológica.

De esta forma es que México se va vinculando con la investigación científica y en la adopción de tecnología, además trata de tomar una postura mas accionista en el aspecto de la tecnología. Todavía hasta ahora no ha logrado ser completamente independiente, ya que sigue requiriendo importar tecnología extranjera; aun cuando sigue luchando por alcanzar su autonomía.

En este aspecto podemos retomar las perspectivas de una posible anexión comercial en el tratado trilateral de libre comercio; viéndolo desde un punto de vista positivo podemos aseverar que traería beneficios a la tecnología mexicana, ya que se tendría acceso a la tecnología extranjera y no nos veríamos limitados en ese aspecto como hasta ahora. Y llegar aproximadamente en 10 anos, a la independencia tecnológica total, porque

nos resulta increíble ver como México esta invadido por tecnología norteamericana, japonesa, alemana, mientras que la mexicana, que es muy escasa, no alcanza reconocimiento por falta de confiabilidad.

Si de alguna manera ya se dio acceso al "libre comercio" debe buscarse que México entre de lleno, no como observador sino como competidor, al uso racional de nuevas tecnologías.

México se ha ido preparando para llegar al momento crucial que es la entrada en vigor del TLC, y es por ello que posterior a la creación del CONACYT se formulo el PLAN NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA, cuyos objetivos son:

* El desarrollo científico no imitativo, la autonomía cultural y la autodeterminación tecnológica " el desarrollo científico debía entenderse como la creación de una capacidad de investigación en ciencias exactas, naturales y sociales y al mismo tiempo la participación cada vez mas amplia en el progreso científico universal" (I) Y es de esta forma como se trata de desarrollar la capacidad de asimilacion, adaptación y generación de tecnología benéfica para el país.

Posterior a la creación de las instituciones y planes antes mencionados con el objeto de efectuar la labor de coordinación y guía de los esfuerzos nacionales en el campo del desarrollo científico y tecnológico, se creo como apoyo asesor y auxiliar del Ejecutivo Federal el EL CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA.

Todas estas instituciones que día a día se han ido creando y fomentando para el desarrollo de la ciencia y la tecnología en México, han dado inicio a una nueva etapa del país. Actualmente se esta negociando un posible compromiso comercial del cual tecnológicamente se va a desprender la oportunidad de que México tenga acceso a la tecnología mas moderna y a su vez le va a dar acceso a las instituciones educativas de tener bases mas firmes para un desarrollo mas claro y prometedor en un futuro cercano.

La integración de México, Estados Unidos y Canadá no solo es el resultado de un exhaustivo trabajo de los países participantes como nos lo menciona un conocedor de la materia Gary L. Springer " la negociación de un TLC es el reconocimiento político al imperativo económico derivado del hecho que México es el tercer socio comercial de los Estados Unidos y el destinatario de mas del 70% de exportaciones mexicanas" (10)

Para que se llegue a la aprobación del TLC el presidente Bush debe consultar al congreso con 90 días de anticipación a la fecha de la firma del Tratado. En el transcurso de este periodo la administración el Congreso

puede consultar entre si hasta llegar a una propuesta determinada por las 2 ramas del gobierno.

Tan pronto se firme el Tratado, se deberán remitir al Senado y a la Cámara de Representantes los documentos siguientes:

- * Texto final del Tratado;
- * Una versión preliminar del proyecto de la ley;
- * Una propuesta de acción administrativa para implementar el Tratado; proyecto que implementa la Ley y de como la propuesta de acco+pm administrativa afecta las leyes existentes.
- * Una declaración indicando cuales serán los beneficios que el Tratado aportara a los Estados Unidos;
- * Una declaración explicando la necesidad o la utilidad del proyecto que implantara la Ley y de la propuesta de acción administrativa.

Como observamos el tramite es largo pero México debe salir del rezago en que se encuentra actualmente, porque de no aprovechar la oportunidad de ingresar como integrante quedaría sin la oportunidad de pertenecer al mercado mas grande internacionalmente, pero el TLC será verdaderamente positivo siempre y cuando no afecte la soberanía nacional del país y que poco a poco se vaya vinculando en la comunidad internacional de manera activa.

Según declaraciones del Lic. Carlos Salinas de Gortari, agrego " no solo queremos sino que necesitamos participar en las tan cambiantes relaciones internacionales, para poder así responder a los retos que plantean los mexicanos y enfrentar los problemas acumulados durante los anos de crisis" (11)

De Tratado a estas declaraciones podemos aseverar que únicamente los mexicanos nos estamos adelantando un poco a los futuros problemas que asechan al país; y de no involucrarnos internacionalmente es como cerrar las puertas al crecimiento que significaría para los mexicanos mas empleos, mejores salarios y una inflación que se reduzca hasta el 15%.

Por declaraciones del Presidente de México, dice que "una negociación entre naciones soberanas lo único que tratan es de estimular el libre flujo del intercambio de bienes y servicios que nos permitirá llevar a una dimensión no solo cuantitativa sino cualitativa el tamaño de nuestra economía, y en con secuencia, nuestra posibilidad de competir eficazmente en la intensa competencia del mundo" (12)

Estamos conscientes de la etapa crítica por la que está pasando México políticamente pero también es cierto que los mexicanos tenemos un compromiso y por lo tanto nuestra obligación es participar activamente.

"Algunos puntos que se van a negociar son inversiones, resolución de disputas, servicios, agricultura, acero, patentes y compras gubernamentales y los temas de mayor controversia son los que se refieren a la creación de un mecanismo de solución de conflictos, reglas de origen, textiles, subsidios, compras de gobierno, industria automotriz e industria siderúrgica. Otros temas importantes son los de protección a la propiedad intelectual, servicios, inversiones, transportes y agricultura." (13).

Como podemos ver la industria automotriz es un tema de discusión ya que a cada país integrante dicha industria en sí tiene grandes repercusiones económicas y es por ello que los canadienses buscarán defender su industria automotriz y su acceso a Estados Unidos, pero México necesita afrontar las exigencias para competir en todos los aspectos con Canadá para abastecer porque como lo mencionamos anteriormente en este momento la industria automotriz tiene mucha importancia porque se encuentra en un punto en donde la producción solo alcanza para abastecerse internamente y necesitamos de todo un aparato productivo y de mucho esfuerzo para superar este momento crítico por el que pasa México; porque según expertos en los 3 países, México sería la nación con más posibles ganancias. Estudios realizados en Estados Unidos indican ganancias pequeñas y Canadá sería el segundo beneficiado.

CAPITULO VI

LA CALIDAD Y PRODUCTIVIDAD EN MEXICO

1.- CALIDAD Y PRODUCTIVIDAD

Actualmente la industria mexicana enfrenta grandes problemas en cuanto a calidad y productividad que se simplifican en la deficiencia del aparato productivo para contender con la competencia externa, ya que cuentan con obstáculos motivados por "falta de calidad, elevación de costos de producción y escasos niveles de productividad" (1) Ello provoca que haya divergencia y una difícil adaptación ante la apertura del libre comercio, existiendo rigidez en sus estructuras orgánicas y funcionales, insuficiente preparación en la asimilación de innovaciones tecnológicas, además de una limitada integración con otras empresas en base al concepto de cadenas productivas. Estos son algunos de los problemas que condicionan sus niveles de calidad y productividad.

En términos generales Joan Ginebra, conocedor de la materia, define CALIDAD como " la acumulación de experiencias satisfactorias repetidas", debemos de concientizarnos que ante las perspectivas por venir debemos poner nuestra mejor disposición para enfrentar la problemática comercial; las perspectivas en el caso del sector automotor se anticipan en forma dinámica ya que es una de las ramas industriales que van a requerir un alto grado de especialización.

Actualmente estamos viendo como cada vez están introduciéndose al país automóviles de importación con un sistema mecánico muy sofisticado que junto con la falta de capacitación trae como consecuencia la elevación de costos en mano de obra, independientemente del uso necesario de piezas que deben ser de importación.

Es por ello que se hace indispensable explotar las habilidades y conocimientos para conducir las nuevas opciones tecnológicas y dar mayor información. La especialización esta dando origen a una mayor participación e interés por parte del trabajador, capacitándolo a su vez para que llegue a tener la aptitud de decisión. "ante los cambios que ya están en curso, la capacitación demanda de un impulso sustantivo a todo nivel, tanto en áreas administrativas como gerenciales, en funciones técnicas y operativas, en un proceso encaminado a permitir a los trabajadores un mejor aprovechamiento de sus capacidades y de los recursos a su disposición"

Ante la perspectiva por la que nos encaminamos, la industria automotriz debe destinar mayor presupuesto para capacitar a sus empleados y de esta manera permanecer preparados para enfrentar con mayor solidez la posible entrada en vigor del TLC. Joan Ginebra en su libro "Dirección por Servicio" nos da un ejemplo claro de que el obrero mexicano aun no esta preparado para una adhesión a nuevos compromisos y nos menciona que: "en México actualmente se viven situaciones de mal servicio y falta de calidad y se presentan por ejemplo cuando uno necesita cambiar una rueda a su flamante coche recién adquirido y acude a una agencia de la marca, donde ni siquiera quieren explicarle como funciona la llavecita para la tuerca de seguridad del rin y le remiten a una llantera..... para que allí acabe uno descubriendo que le vendieron con el coche cuatro rhines elegantes y el de repuesto de calidad inferior (seguramente para ganarle un par de cientos de miles de pesos mas en una venta de 48 millones" (2) ¿ A que nos conlleva esta situación ? únicamente a experimentar la decepción total, ese caso es muy frecuente en nuestro país, porque detrás de cada producto, nos encontramos que esta elaborado con partes de menor calidad y es verdaderamente lo contrario a lo que se nos indico en el momento de la compra.

Es por esa razón que debemos tomar conciencia de la situación actual y que si no mejoramos nuestra calidad no podremos salir adelante y enfrentar la anexión comercial con Estados Unidos y Canadá.

El recurso humano es la clave para la obtención de los factores de la Productividad, en México sobre todo, debemos mejorarla ya que el "promedio educacional es de 6o. ano de primaria siendo optimistas"(3). Si se analiza a los países desarrollados podemos darnos cuenta que sus recursos humanos principalmente son gentes con un nivel académico mayor que buscan la superación de ellos mismos y un mejoramiento en el desarrollo de sus funciones. "Para ellos la capacitación y el adiestramiento no fue una obligación sino una necesidad; fue una inversión, no un gasto, además de enfocar dentro de un contexto de productividad-calidad" (4).

2.-CALIDAD TOTAL

Convencidos de la enorme importancia que representa el establecer y buscar relaciones comerciales internacionales con el mundo y tener una serie de alternativas para crecer como industria y fomentar la confianza en la industria mexicana. Y seguros de que esto solo se puede lograr cambiando de lleno el aparato productivo y renovando la capacidad productiva para competir; es necesario dar el primer paso y este consiste en empezar a estudiar y prepararse para competir con la tecnología y capacidad para producir; además de luchar por llegar a la calidad total; cosa que no es fácil, ya que esto lleva tiempo y debe haber una transformación total.

Es necesario modernizar las plantas productivas, actualizar la maquinaria, emplear insumos de calidad, ajustar los procesos de producción para lograr

tener productos mas competitivos. ¿ como lograrlo ? no es fácil cambiar de la noche a la mañana; esto lleva un proceso largo y es a través de innovaciones empresariales como podemos llegar a obtener la calidad total en los productos porque la industria mexicana esta acostumbrada a los trabajos correctivos o de reparación en vez de utilizar medidas preventivas al producir, recordemos que la calidad japonesa era muy pobre, sus productos eran verdaderamente lastimosos y baratos, y su productividad era muy baja. ? y cual es su productividad ahora y cual su calidad? ellos fijaron las normas para lograr alta calidad en muchas industrias clave.

Cuando Japón se fue a la guerra con los Estados Unidos en el año 1930 y 1940 la productividad japonesa era de una octava parte comparada con los Estados Unidos. Fue casi suicida para ellos entrar en guerra con un país con ese nivel de productividad. Los japoneses aprendieron una buena lección"(5)

Comparando la calidad con la que cuenta México en estos momentos con la que tenia Japón, podemos casi asegurar que es similar, pero no debemos esperar a que México se encuentre en la misma situación para poner remedio; debemos emprender y esforzarnos por cambiar desde nuestra mentalidad hasta el aparato productivo, porque si ingresamos al mercado internacional debemos ir bien conscientes del paso que vamos a dar, porque si nuestros productos no son competitivos puede causar efectos desastrosos a las industrias pequeñas y medianas ya que la falta de calidad va a afectar invariablemente en los costos.

Un ejemplo nos lo muestra el Dr. Milton Chen cuando comenta que "el carro Ford pinto que estaba causando problemas en términos de seguridad. El problema era que el coche estaba a punto de explotar cuando chocaba por parte de la cola. La Ford no arreglo el problema y ahora, cinco, diez e inclusive quince años después están pagando un precio mas elevado todavía porque tienen que retirar unidades de la circulación, por lesiones e inclusive por muertes" (6)

Este ejemplo nos hace reflexionar sobre la importancia que tiene la calidad total en la industria automotriz, es decir no es posible jugar con la seguridad de los consumidores por ahorrarnos unos cuantos miles de pesos, sino poner soluciones y mecanismos prácticos que nos conlleven a lograr el éxito y una calidad total. Actualmente se están llevando a cabo sistemas para lograr la calidad total, métodos japoneses que se están implantando en empresas estadounidenses y mexicanas y es la ADMINISTRACION DE CALIDAD TOTAL (ACAT) que se inicia con la capacitación como una manera de contribuir al crecimiento y a la prosperidad de México.

En este momento decisivo para las industrias en general va a ser indispensable el apoyo que el gobierno ejerza sobre ellas para lograr superar el impacto que causara el tratado en su economía, se tiene que impulsar el desarrollo tecnológico. En muchas industrias medianas y pequeñas de nuestro país, se fabrica un producto y luego, casi como una maldita obligación,

se le inspecciona. Si el producto "deberás" esta muy mal hecho se regresa. si no se va al mercado" (7)

Esto se da muy a menudo en la industria mexicana, porque en lugar de preocuparse por supervisar el producto terminado, deberían preocuparse por hacerlo bien y evitar la supervisión; en esto consiste basicamente la calidad total en reducir a 0% los defectos de fabricacion.

Pero como nos lo menciona un conocedor en la materia Salvador García Linan " tener calidad no significa únicamente deseirlo, significa primero rediseñar el producto y su proceso de fabricación, después, establecer las especificaciones de calidad de las materias primas y el de las operaciones y capacitar a todo el personal para cumplirlas" (8)

Japón no nació con calidad total; la fue logrando a traves del tiempo y la experiencia y ahora ocupa uno de los primeros lugares en confiabilidad.

CONCLUSIONES

Por la importancia que tiene para México anexarse al Tratado propuesto por Estados Unidos y Canadá, y por la relevancia que presenta la Industria Automotriz al grado de haber llegado a ocupar un lugar primordial para el desarrollo industrial del país, ha sido la que mayor apoyo del Gobierno

Federal ha tenido para orientarla hacia el logro de los objetivos nacionales de desarrollo, de ahí se desprende que es la base de la economía mexicana, porque como industria siempre ha tenido un trato especial, por lo que considero que en general es benéfico para México como país la anexión comercial porque tendrá oportunidad de entrar de lleno a la competencia, si bien es cierto que aun no se encuentra bien cimentada para afrontarla, debemos buscar estrategias de manera que se logre dinamizar el desarrollo económico.

Pero consideremos que la industria automotriz tiene mucho futuro con la firma del Tratado de Libre Comercio tanto por ser como se analizo anteriormente la industria con mayor grado de desarrollo, económico, tecnológico dentro de la economía nacional y con la anexión comercial dicha industria seria la que mayores beneficios obtendría por el trato especial que siempre ha tenido es decir que si se llega a firmar en la industria automotriz no se daría una competencia de lleno en la importación porque los únicos que están autorizados a importar son las industrias, porque los particulares no tienen acceso a la importación de vehículos lo que es ventajoso para las industrias.

Ahora recordemos que se ampliaría la gama de empleos por las industrias armadoras que se abrirían en el país por la inversión que crearía la posible anexión comercial. Porque la mano de obra mexicana es 9 veces más barata que la de Estados Unidos y con la anexión invertirían en territorio mexicano por las condiciones que presenta dicho país; Y lejos de perjudicarlo lo ayudaría a salir del rezago en que se encuentra.

Ahora por el lado de las importaciones y exportaciones también se obtendrían beneficios ya que se reducirían considerablemente los tramites administrativos y bajarían los aranceles por importaciones y exportaciones, y los beneficios finales recaerán en los consumidores finales por la oferta de productos en el mercado; aunque veamos que esta opción depende directamente de las empresas armadoras que sigan en cuanto a los modelos y tipos de automóviles que decidan importar, es decir es muy probable que si se inclinan por automóviles de lujo los más beneficiados serán la clase alta, pero si se deciden por importar de todo tipo de vehículos, todos saldremos beneficiados.

En lo referente a lo económico nos ayudaría para mantener uniformidad de precios en los vehículos, porque los precios de los automóviles se tendrían que ajustar o tomar como base el precio internacional aun tomando en cuenta su margen de utilidad . Ahora bien, si aun la apertura comercial sobre el sector no es total, las medidas que se implanten se espera culminara en un periodo no definido con la total liberación de la industria; ya que la actual administración su objetivo principal es colocar al país dentro de los flujos de comercio mundial.

Lograr la modernización de México representa dar un giro total ya que es la base para alcanzar los objetivos y metas que México se ha trazado; modernizar al país es todo un reto, porque en él nos vemos involucrados todos los sectores de la población, y el cambio se tiene que dar desde nuestra manera de pensar para lograr llegar a la infraestructura económica. Con la modernización se generara un incremento en la productividad para poder ser más competitivos al ingresar al mercado internacional.

CITAS BIBLIOGRAFICAS

CAPITULO I

(1) Entendiendo como productos primarios el petróleo, algodón, lana, carbón, madera, pasta de papel y los minerales no férricos mientras que el café el trigo, el azúcar y las semillas oleaginosas son los productos alimenticios mas importantes.

* productos manufacturados son la maquinaria y las herramientas.

(2) Palacios, Manuel R.- El Derecho Económico en México.- Editorial Porra.- México, 1986.

(3) Opa. cit.

* Tratado firmado entre Colombia, Bolivia, Chile, Ecuador y Perú
en mayo de 1969.

(4) Op. cit.

(5) Domínguez Vargas Sergio.- Teoría Económica.- Edit. Porra. México, 1989.

* Para W.M Corden un arancel es un complicado documento que suele
incluir varios miles de posiciones diferentes.

** Para el mismo autor se entiende por protección los actos de la política de gobierno que protege una industria de la competencia extranjera, en el sentido económico internacional.

(6) Gehrels, Franz.- Escenarios Económicos de México.- Subvenciones a la exportación y dumping.- Secretaria de Programación y Presupuesto.- México, 1981.

(7) Malpica de la Madrid Luis.- ¿Qué es el GATT? Edit. Grijalvo.- México, 1986.

(8) Carta a la Presidencia.- A.M.D.A.- septiembre/octubre 1990.

(9) Op. cit.

(10) Op. cit.

(11) Op. cit.

(12) Periódico El Universal.- Urge a los mexicanos salir del deterioro.- México, 12 junio, 1991.

(13) Op. cit.

(14) Carreno Figueras José.- Negociadores tripartitas inician en Toronto la batalla del TLC.- El Universal.- México, junio 12, 1991.

(15) Ortega Pizarro Fernando.- Bisónos Mexicanos negociaran con lobos estadounidenses del comercio exterior.- Revista Proceso.- No. 725.- México, septiembre 1990.

(16) Op. cit.

CAPITULO II

(1) Memoria XLIII.- Convención Anual de A.M.D.A.- México, 1990

(2) Op. cit.

(3) Op. cit.

(4) Op. cit.

(5) Escenarios Económicos de México.- Industria Automotriz y del Transporte.- Secretaria de Programación y Presupuesto.- México, 1981-1985.

(6) Op. cit.

(7) Op. cit.

(8) López Rosado Diego G.- Problemas Económicos de México.- Edit. Porrúa.- México, 1972.

(9) Op. cit.

(10) Op. cit.

(11) Op. cit.

(12) Op. cit.

(13) Op. cit.

(14) La Situación Económica, Financiera y Comercial del sector de distribuidores después de la devaluación.- A.M.D.A.- Mexico, 1977.

(15) Escenarios Económicos.- Op. Cit.

(16) Op. Cit.

(17) Op. Cit.

(18) Serra Puche, Jaime.- Intervención en la reunión de la Academia de la Investigación Científica.- México, 1991.

(19) Op. cit.

CAPITULO III

(I) Acevedo Jorge A.- La modernización de México.- UAM.- México, 1990.

(2) Op. cit.

(3) Carta a la Presidencia.- A.M.D.A.- Noviembre 1991.

(4) García Torres Jesús.- Industria y Finanzas.- Revista Escala

(5) Op. cit.

(6) Op. cit.

(7) Op. cit.

(8) Op. cit.

(9) Sanchez Fernando.- Discurso.- Memoria XLIII Convención anual.- 3a. exposición de la Industria Automotriz.- A.M.D.A.- 1990.

(10) Op. cit.

(II) La Situación Económica, Financiera y Comercial del sector de distribuidores de automóviles después de la Devaluación.- A.M.D.A.- México, 1972.

CAPITULO IV

(1) Carta a la Presidencia.- A.M.D.A.- 1991.

(2) Op. cit.

(3) Acevedo Jorge A.- La modernización en México.- UAM.- México 1990.

(4) Op. cit.

(5) Op. cit.

(6) Memoria.- Op. cit.

(7) op. cit.

(8) op. cit.

(9) Op. cit.

(10) Op. cit.

(11) Op. cit.

(12) García Torres Jesús.- La modernización de la Industria Automotriz.- Su inserción en los mercados mundiales.- Nov. 1990.- Año II.- No. 16

(13) Memoria.- Op. cit.

(14) Escala.- Op. cit.

CAPITULO V

(1) Problemas Económicos de México.- Op. cit.

(2) Olvera López Esperanza.- Apertura Comercial.- Tesis UAM.- 1991.

(3) Op. cit.

(4) Strahm Rudolf H.- Por esto somos tan pobres.- Los países en desarrollo como lugares de salarios bajos.- UNAM.- Cuernavaca Mor. 1990.

(5) Domínguez Vargas Sergio.- Los avances tecnológicos en la Industria Automotriz.- Mexico,1991.

CAPITULO VI

(1) Ginebra Joan.- Dirección por Servicio.

(2) op.cit

(3) op. cit

(4) Chen Milton Dr.- Capacitación Soporte de Cambio.- Administración de Calidad Total.- Amecap.- Nov. 1990.

(5) Op. cit.

(6) García Linan Salvador.- ¿Cual Calidad?.- Revista transformación.- No.7.- Julio 1990.

(7) Op. cit.

(8) Op. cit

BIBLIOGRAFIA

PALACIOS, MANUEL R.- El Derecho Económico en México,. Edit. Porrúa, México 1986.

DOMINGUEZ VARGAS SERGIO.- Teoría Económica.- Edit. Porrúa, México 1989.

GEHELIS, FRANZ.- Escenarios Económicos de México.- Industria Automotriz y del Transporte, Secretaria de Programación y Presupuesto.- México, 1981.

MALPICA DE LA MADRID LUIS.- Que es el Gatt.- Edit. Grijalvo.- México, 1986.

LOPEZ ROSADO, DIEGO.- Problemas Económicos de México.- Edit. Porrúa.- México, 1972.

ACEVEDO JORGE A.- La Modernización de México, UAM.- México 1990.

OLVERA LOPEZ ESPERANZA, BERNAL SIUROB MARTIN.- Apertura Comercial.- Tesis UAM, México, 1991.

STHAHM RUDOLF. H.- Por eso somos tan pobres.- UNAM.- Cuernavaca, Mor. 1990.

GINEBRA, JOAN.- Dirección por Servicio.

ORTEGA PIZARRO FERNANDO.- Bisoños Mexicanos negociaran con lobos estadounidenses del Comercio Exterior.- Revista Proceso No. 725, México, SEP. 1990.

GARCIA LIÑAN SALVADOR.- ¿ Cual Calidad? Revista Transformación.- No. 7 julio 1990.

GARCIA TORRES JESUS.- Industria y Finanzas.- Revista Escala.

CHEN MILTON DR.- Capacitación Soporte de Cambio.- Administración de Calidad Total.- Amecap.- Nov. 1990.

SERRA PUCHE JAIME.- Intervención en la Reunión de la Academia de la Investigación Científica.- México, 1991.

DOMINGUEZ VARGAS, SERGIO.- Los Avances Tecnológicos en la Industria Automotriz.- México, 1991.

Primer Congreso de Capacitación y Desarrollo de Recursos Humanos del Sector Automotor.- Mayo 1991.

Propuesta para la Capacitación de Mecánicos en el D.F. y Zona Metropolitana.

Análisis de la Industria Automotriz de México.- 1990.- AMDA. Comité de Comercialización y Estudios Económicos.

La comercialización Automotriz en México.- AMDA.

Carta a la Presidencia.- AMDA- Sep/Oct. 1990

Carta a la Presidencia.- AMDA- Noviembre, 1990

Memoria XLIII.- Convención Anual de AMDA , México, 1990.

EL UNIVERSAL.- Urge a los Mexicanos salir del deterioro.- México, Junio.12, 1991

CARREÑO FIGUERAS JOSE.- Negociadores Tripartitas Inician en Toronto la batalla del TLC.- El Universal.- México, Junio 12, 1991.