

UAM-I

CSH

Lic. ADMINISTRACION

CURSO: SEMINARIO DE INVESTIGACION.

074926

ASESOR: PROF. FLORENCIO RODIL.

ASESOR EXTERNO: LIC. ARTURO GUAJARDO ESTRADA.

✓ TEMA: / LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL COMERCIO
EXTERIOR DE MEXICO, {1982 - 1986} ✓

INTEGRANTES DEL EQUIPO:

✓ - PEDRO GONZALEZ CORTES. N° 75115890.

- CUAUHEMOC M. PEREZ CRUZADO. N° 75006641.

FEBRERO DE 1987.

074928

UNIVERSIDAD AUTONOMA
METROPOLITANA .

UNIDAD IZTAPALAPA.

DIVISION DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES.

AREA DE ADMINISTRACION.

I N D I C E .

INTRODUCCION. ✓ PAG. 1

✓ CAPITULO PRIMERO *Hierarquia* *1.1. Res. h. el de a* *1.2. Historia de* PAG. 5

✓ EL COMERCIO INTERNACIONAL PAG. 5

✓ 1.- Diferentes enfoques del Comercio Internacional ✓ PAG. 6

✓ 1.1.- El comercio Internacional en la CEPAL PAG. 6

1.2.- El esquema marxista PAG. 8

1.3.- El enfoque estructuralista PAG. 11

2.- Definición PAG. 13

3.- Factores de mayor influencia PAG. 17

4.- La política de Comercio Exterior en México PAG. 20

4.1. Estrategias generales (1982-1986) PAG. 22

4.2.- Política cambiaria PAG. 23

4.3.- Políticas de fomento y crediticias PAG. 25

4.4.- Política arancelaria PAG. 28

CAPITULO SEGUNDO.

EL COMERCIO EXTERIOR Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PAG. 31

1.- La Balanza de Pagos PAG. 34

1.2.- Análisis comparativo del período 1982-1986 PAG. 35

2.- La Balanza Comercial PAG. 36

2.1.- La estructura porcentual de la Balanza Comercial por principales países importadores y exportadores PAG. 38

2.2.- Importaciones y Exportaciones por sectores institucionales PAG. 39

2.3. La industria manufacturera y el sector automotriz en el Comercio Exterior. PAG. 42

LHC

Vizcarra, C. My 88

2.4.- Las principales empresas y su participación en el Comercio Exterior.	PAG. 43
--	---------

CAPITULO TERCERO.

EVOLUCION Y COMPORTAMIENTO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	PAG. 46
1.- Antecedentes	PAG. 46
✓ 2.- El sector automotriz en México	PAG. 51
✓ 3.- Situación de las Empresas Automovilísticas en el mercado	PAG. 57
4.- Principales medidas Gubernamentales	PAG. 63
✓ 4.1.- Decreto por la nacionalización de la Industria Automotriz	PAG. 64
✓ 4.2.- Reglas de aplicación del decreto para la - Nacionalización de la Industria Automotriz	PAG. 66
4.3.- Otros acuerdos	PAG. 68
4.5.- Programas Nacionales	PAG. 69
4.6.- Presiones Políticas	PAG. 71

CAPITULO CUARTO

ESTRUCTURA ECONOMICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	PAG. 73
1.- Composición del Sector Automotriz	PAG. 73
2.- Oferta y demanda de la Industria Automotriz	PAG. 77
3.- Integración económica y generación de empleos en la Industria Automotriz Terminal	PAG. 88

CAPITULO QUINTO.

CONCLUSIONES	PAG. 96
BIBLIOGRAFIA	PAG. 105

INTRODUCCION.

El presente documento representa el resultado de una árdua investigación, recopilando datos de instituciones y organismos públicos y privados, libros, revistas, etc., con el propósito de ubicar perfectamente la situación por la que -- atravieza el país, inmerso en la crisis que afecta a todo el sistema económico mundial.

En este contexto el panorama se torna gris o más -- bien obscuro, puesto que las fuertes presiones inflacionarias, el alto índice de desempleo, la acumulación de la deuda externa, etc. aunados a la reducción en la generación de divisas por la caída del principal producto de exportación, el petróleo; han creado un ambiente de desconfianza que, a -- todas luces, tanto el gobierno federal como algunos sectores de la Iniciativa Privada, se han propuesto superar con la -- adopción de políticas más agresivas y acordes con la realidad mundial.

Entre estas medidas podemos destacar las destinadas -- a alentar, las exportaciones no petroleras, como lo son el -- Turismo, el desarrollo de la industria manufacturera, la sustitución selectiva de importaciones e incluso la integración de México a organismos internacionales de comercio a través de su adhesión al GATT.

Los resultados ya se han dejado sentir en materia de exportaciones, en 1986 se alcanzó un alto porcentaje que de manera directa repercutió en la balanza comercial y en general permitió un respiro en materia de generación de divisas.

Al analizar las empresas que participan en mayor proporción en las exportaciones sobre todo a partir de 1982, se detectó que de las 10 más importantes, la mitad de ellas pertenecen a la industria automotriz, y que además, al conocer su balanza comercial ésta no presenta déficit en los últimos cuatro años. En cuanto a sus exportaciones, estas representaron el 21.01% de las exportaciones totales de la industria manufacturera en el último año y sus importaciones bajaron respecto a 1982. EYP
*

De ahí que este sector sea un puntal de nuestra economía, además por la estrecha relación que guarda con otras industrias a las cuales les genera beneficios directa e indirectamente, así como por su capacidad de empleo, y su contribución al Producto Interno Bruto.

Debido a la importancia de este sector en el desarrollo de nuestra economía, decidimos considerar la Industria Automotriz como objeto de nuestro estudio, y el efecto que origina este sector en el Comercio Exterior de México.

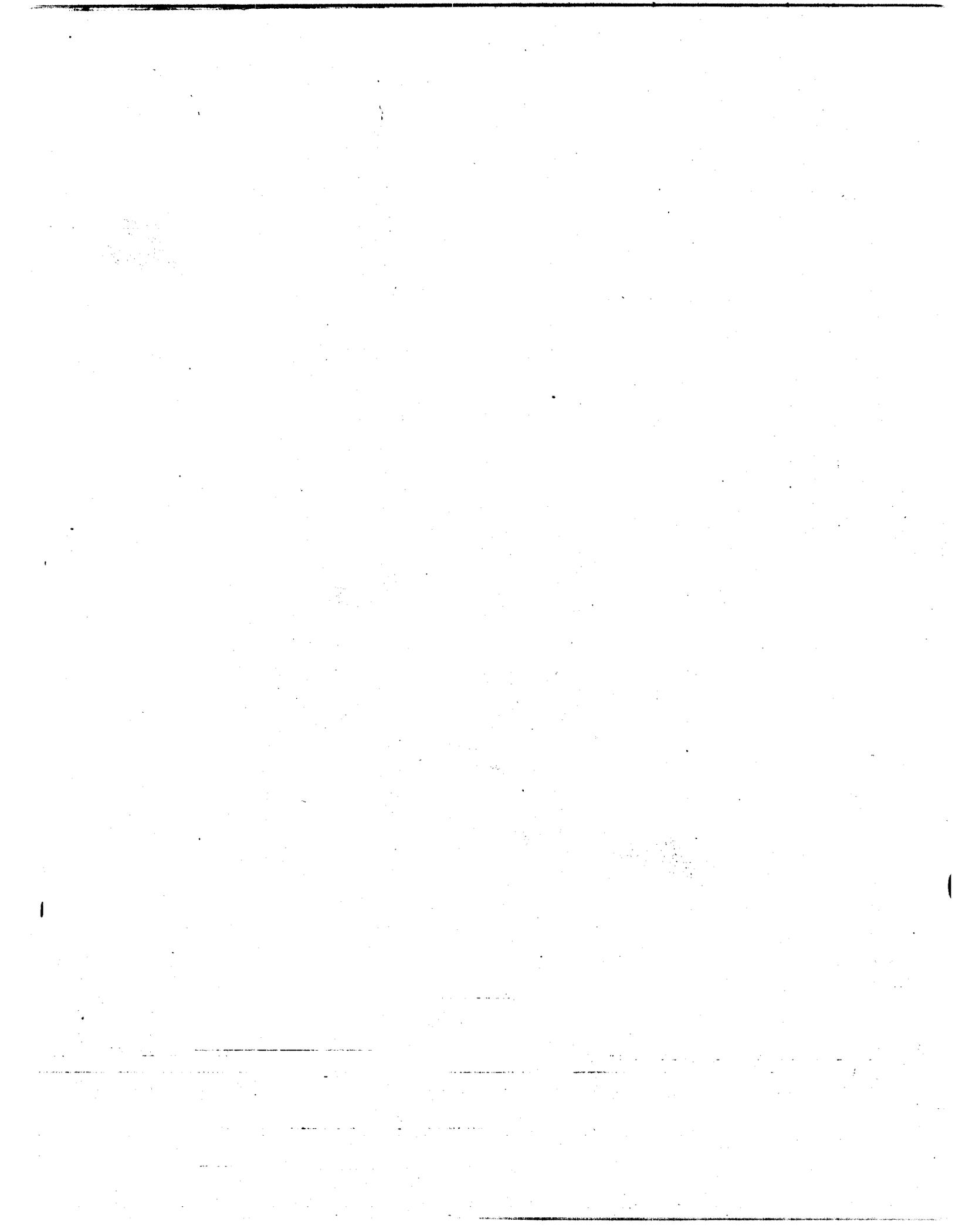
En el primer capítulo se presentan algunos aspectos, - del Comercio Internacional, así como breves enfoques sobre el mismo, como el de la Cepal, el Marxista y el Estructuralista que es el marco en el cual nos basamos para el desarrollo de este trabajo. Incluimos también, La Política de Comercio Exterior de México; la cual se ha desarrollado por medio de la Política Cambiaria, Política de Fomento y Crediticia y su Política Arancelaria.

Contando con un marco general sobre el Comercio Internacional y las Políticas del Gobierno Mexicano, pasamos al estudio de la Balanza de Pagos, que es el indicador económico de un país. Como parte de esta Balanza y que nos sirve para nuestra investigación, está la Balanza Comercial, esta representa los ingresos y egresos totales provenientes de las exportaciones e importaciones de bienes y servicios, analizamos este concepto y su relación con otros países, con los sectores institucionales, con la industria manufacturera y con el sector automotriz. Por último encontramos las principales empresas y su participación en la Balanza Comercial.

El capítulo tercero presenta una breve historia de los acontecimientos más importantes sucedidos en la evolución de la industria automotriz, así como las principales medidas gubernamentales para impulsar esta industria.

En el siguiente capítulo se describen las características de la industria automotriz, la composición del sector, la oferta y demanda y su integración económica. En este capítulo se expone el impacto que ha llegado a tener este sector dentro de la Balanza de Pagos.

Por último y con base en el análisis que precede, en el capítulo Quinto, se expone a manera de conclusiones, los aspectos sustantivos de la industria automotriz y el impacto que produce en relación a sus efectos dentro de la economía en nuestro país y en particular las repercusiones que en materia de comercio exterior se han generado, a través de la política estratégica de este sector tan dinámico.



CAPITULO PRIMERO.

EL COMERCIO INTERNACIONAL.

Este capítulo tiene por objeto fundamental, presentar los aspectos sustantivos que enmarcan el Comercio Internacional la importancia de la actividad económica y lo que representa para los países el intercambio dentro del contexto mundial. En primer instancia, se realiza un análisis breve, de algunas de las principales corrientes teóricas, en relación al comercio internacional, con el objeto de establecer un panorama general que nos permita sustentar con base teórica, nuestro análisis del tema.

Asimismo, se señalan los factores más representativos que en la actualidad determinan el comercio entre las naciones. Además, se presenta una síntesis de los lineamientos generales que en materia de comercio exterior se han instrumentado en el presente régimen; en relación a esto último, únicamente se plantean los principales aspectos, en virtud de que posteriormente serán retomados en el análisis específico de la Industria Automotriz.

En este marco de referencia, iniciamos este documento con el tratamiento conceptual, con que han definido al Comercio Internacional algunas de las principales corrientes ideológicas.

I.- DIFERENTES ENFOQUES DEL COMERCIO INTERNACIONAL.

1.1. EL COMERCIO INTERNACIONAL EN LA CEPAL.

Las ideas generales de la Cepal acerca del Comercio Internacional, se dan a partir de su Teoría de "Deterioro de los Términos del Intercambio".

Esta teoría en términos muy generales, consiste en el análisis de el desarrollo de las economías llamadas centros y las economías periféricas.

"Centros se consideran las economías donde primero penetran las técnicas capitalistas de producción; la periferia, en cambio, está constituida por las economías, cuya producción permanece inicialmente rezagada, desde el punto de vista tecnológico y organizativo". (1)

Estos centros y estas periferias se constituyen como resultado de la forma en que el progreso técnico se propaga en la economía mundial.

Esta diferencia en el progreso técnico es lo que da lugar en el Comercio Internacional a la desigualdad en los términos de intercambio de mercancías entre los centros y las periferias.

En el sistema económico mundial, a las periferias les

(1) Rodríguez Octavio.- La Teoría del Subdesarrollo de la CEPAL. Ed. Siglo XXI, México 1980, p. 26

toca producir y exportar materias primas y alimentos, los centros tienen la función de producir y exportar bienes industriales para el sistema en su conjunto.

Para la Cepal, el desarrollo económico se expresa en el aumento del bienestar material, normalmente reflejado en el alza del ingreso real por habitante, y condicionado por el incremento de la productividad media del trabajo. Por lo tanto el deterioro en los términos del Intercambio se dan en dos niveles, en la disparidad dinámica de las productividades del trabajo y la diferenciación creciente de los ingresos medios.

"Por definición, el deterioro de los términos del intercambio implica que el poder de compra de bienes industriales de una unidad de bienes primarios de exportación se reduce con el transcurso del tiempo". (2)

Es decir, los precios de las mercancías se fijan en base a la productividad física media del trabajo, por lo tanto productividad industrial aumenta más que la primaria y consecuentemente en la periferia los ingresos disminuyen.

Como la productividad sube más en el centro, el deterioro de la relación de precios trae consigo una disparidad en la evolución de los ingresos por unidad de trabajo favorable al centro. El deterioro implica que los frutos del progreso técni

(2) Ibid. Rodríguez Octavio, p. 28

co se concentran en los centros industriales.

No existe una sola versión formal de la teoría del deterioro de los términos del intercambio; hay tres, la versión contable que se propone investigar las razones por las cuales el intercambio implica la diferenciación del nivel del ingreso real medio entre centro y periferia, sus instrumentos son de tipo contable. La versión ciclos examina las causas del deterioro y de la diferenciación de ingresos. Esto se basa fundamentalmente en la creciente desigualdad de los salarios de la periferia y del centro y en las condiciones de estructura que la hacen posible. Los instrumentos que se implican son de la teoría convencional del ingreso.

La tercera forma es la llamada versión industrialización que intenta conectar el deterioro y la diferenciación de ingresos con el proceso de industrialización de la periferia. Ella emplea instrumentos de la teoría neo-clásica de los precios. Según esta versión el deterioro es causado simultáneamente por la disparidad entre la elasticidades-ingreso de la demanda de importaciones de periferia y centro y por la desigualdad entre ambos en cuanto a la penetración de la tecnología y a los niveles de productividad del trabajo y de salarios. (3)

1.2. EL ESQUEMA MARXISTA.

Para el esquema marxista el comercio internacional, sur

ge a partir del desarrollo desigual de las naciones, dicha desigualdad se debe a distintos factores; económicos, políticos y militares. Por otro lado se plantea que el Comercio Internacional es una fuente de sobreganancia para los países capitalistas adelantados, y además constituye la válvula de escape indispensable para el desarrollo de la industria capitalista, ya que la extensión de la producción industrial se efectúa a un ritmo más rápido que la extensión del mercado en sus países de origen. (4)

El capitalismo es un sistema de producción de mercancías en el grado más elevado de su desarrollo, cuando incluso la mano de obra se convierte en mercancía. (5) De ahí que el intercambio de productos tanto en el interior del país, como particularmente en el terreno Internacional, es el rasgo característico del capitalismo.

"El valor de una mercancía reside en la cantidad de trabajo socialmente necesario para producirlo. Esta cantidad de trabajo socialmente necesario depende a su vez de un nivel medio de productividad del trabajo". (6) Entre más avanzado industrialmente este un país, mayor es su productividad en el trabajo; por esta razón el Intercambio de Mercancías a nivel internacional es muy desigual, ya que los precios de producción de una mercancía difiere mucho entre los diversos países, debido a

(4) Mandel Ernest. Tratado de Economía Marxista. 3a. Edic. - Edit. Era. México 1972, pág. 186

(5) Lenin. Obras escogidas. Tomo I. Ed. Progreso, Moscú 1966, P. 739

(6) Op. Cit. Mandel Ernest. p. 184

las diferencias en las productividades y el grado de avance tecnológico.

Los excedentes de producción de los países industrializados, tienen más valor que los que producen los países subdesarrollados, ya que estos exportan principalmente materias primas.

Este cambio de mercancías beneficia sólo a los países avanzados, ya que la fijación de los precios del mercado mundial, se hacen en base a las productividades medias del trabajo y siendo ésta menor en los países no industrializados y vendiendo los países avanzados sus mercancías por encima de su valor y comprando por debajo de este las materias producidas por los otros países, hay una transferencia de valor del país atrasado al país adelantado. (7)

Es por ello que el comercio internacional es de vital importancia para los países industrializados, ya que es en esta actividad de donde obtienen sus mayores ganancias. Habría que mencionar que actualmente no sólo el comercio de mercancías es el que se realiza, ya que la expansión del capitalismo está en otra fase de su desarrollo, es decir, la del Capitalismo Monopólico, en la que los países avanzados ya no sólo exportan mercancías, sino que también exportan capitales, y esto los beneficia aún más.

1.3. EL ENFOQUE ESTRUCTURALISTA.

Para nuestro estudio acerca del Comercio Internacional, nos basamos en el Enfoque Estructuralista de A. Castro y C. Lessa, por ser un esquema menos complejo y por servirnos para los fines de nuestra investigación.

Estos autores parten de la concepción de un sistema económico, esto es, de un conjunto de fenómenos interrelacionados que debe ser apreciado en su totalidad si se desea entender cualesquiera de sus partes.

Esta perspectiva estructural de la economía, se asocia con la noción de que el sistema productivo-distributivo está insertado en el contexto más amplio de la realidad social global y ésta, así como todos sus componentes se encuentran configurados histórica y espacialmente. (8)

Al hacer referencia de las relaciones con el exterior, dichos autores señalan que las economías realizan este Comercio con el resto del mundo para complementarse, es decir, no todos los países producen lo mismo, es por ello que tienen que intercambiar sus productos, vender los que producen en excedente y comprar aquellos de los cuales carecen. Las importaciones les sirven para abastecerse, para complementar su producción normal. Las exportaciones son para remitir al resto del mundo los exce-

(8) Castro y Lessa. Introducción a la Economía. 24a. Edic.-
Edit. Siglo XXI, México, pág. 5

dentes de ciertos bienes y servicios engendrados internamente.

El Comercio Exterior es muy indispensable, ya que es a través de las exportaciones de donde se obtiene una gran parte del ingreso nacional, y estas exportaciones dependen de la demanda de los demás países, por otro lado la capacidad de exportar es lo que determina el volúmen de las importaciones.

Se plantea que las naciones subdesarrolladas, exportan productos primarios y las naciones maduras exportan productos manufacturados e importan materias primas sin elaboración o elementos que no se dan en sus suelos.

Esta diferencia entre lo que importan y exportan dichas naciones, tiene su repercusión en los precios de las mercancías y la diferencia de éstos afecta de manera negativa a las naciones exportadoras de productos primarios, ya que los precios de dichos productos es muy bajo respecto al precio de los manufacturados, afectando este fenómeno también en el ingreso de los países subdesarrollados.

Este es el esquema a grandes razgos de las Relaciones con el Exterior del enfoque estructuralista.

Las concepciones que aquí se presentan tienen en común señalar que el intercambio a nivel Internacional de Mercancías,

siempre va a beneficiar a los países industrializados y va a deteriorar a los países no industrializados.

2.- DEFINICION.

Entre las diferentes Naciones del mundo se han creado relaciones de carácter económico, político y social.

En el aspecto económico dichas relaciones se han dado en términos de intercambio de mercancías, de servicios y de transferencia de capitales.

Dada la diversidad de sistemas económicos, políticas monetarias, fiscales, restricciones y barreras propias de cada país, surgió la necesidad de crear una disciplina específica para su tratamiento y estudio, es decir, el Comercio Internacional.

Esta actividad económica la podemos definir como "la introducción de productos extranjeros a un país y la salida de 'estos a otros países...' (9)

La compra y venta de mercancías entre las Naciones se da a partir de las diferencias en las condiciones de producción entre estas y esto se debe a las dotaciones desiguales de los factores productivos (trabajo, tierra, capital, tecnología etc.).

(9) Mercado H. Salvador.- Comercio Internacional I. Ed. Limusa, México, 1986. p. 16

La introducción de productos extranjeros a un país es lo que se conoce con el nombre de importaciones. Importar es adquirir en el mercado exterior recursos necesarios de los -- que el sistema económico carece por diversos factores. La capacidad de importar de una nación dependerá del volúmen de -- sus exportaciones.

A la salida de bienes y mercancías se le nombra exportaciones. Exportar es enviar a otras economías los exceden--tes relativos de ciertos bienes y servicios producidos al interior de las naciones. El monto del ingreso generado por las exportaciones lo va a determinar una variable exógena, la de--manda internacional. (10)

El comercio internacional constituye una fuente de ingresos y de ganancias para todos los agentes productores y comerciantes vía las operaciones de exportación y de importa---ción. Por medio de las importaciones, se mejora la calidad de los productos, y a través de las exportaciones, las empresas--que se dedican a esta actividad obtienen mayores beneficios,-ya que la producción en gran escala proporciona superiores ganancias y porque el mercado en donde ofrecen sus productos es más extenso.

Como explicamos anteriormente en el mundo hay una

gran diversidad de economías. Ninguna de estas economías es autosuficiente. De ahí que para que un país pueda subsistir es necesario que participe en el intercambio de mercancías con el resto del mundo, es decir, que ingrese al Comercio Internacional.

La relación comercial que establece una nación con las demás naciones se denomina como Comercio Exterior.

La importancia del Comercio Exterior para los países radica en las operaciones de importaciones y exportaciones, ya que estas son indispensables para el desarrollo de cualquier país.

Las exportaciones tienen la más alta importancia, ya que no sólo genera divisas, sino también empleos, es por ello que es necesario mantener siempre abiertos los mercados externos. Otra de las características de las exportaciones es que estas son indispensables para compensar las importaciones y -- con ello equilibrar la Balanza Comercial.

"Para las industrias es un factor muy importante como estabilizador de los precios en el mercado interno y además como regulador de mercados, esto es, si el consumidor interno no compra por situaciones de temporada, crisis o problemas económicos, se pueden lograr operaciones con otros mercados extranjeros". (11)

La otra fase del comercio exterior son las importaciones. Estas representan la compra de bienes y servicios que un país necesita y que no produce, al menos en cantidades o calidad suficientes.

Las importaciones se determinan por el grado de desarrollo de los factores productivos de los países, ya que entre más desarrollado está un país, sus importaciones se reducen a materias primas sin ninguna elaboración y a productos alimenticios que no se dan en sus condiciones de suelo y clima, así como algunos artículos industrializados. (12) En cuando a las naciones no industrializados o subdesarrollados, la importación de artículos de consumo ocupa una parte sustancial del monto de las importaciones.

El Comercio Exterior es por lo tanto uno de los instrumentos del crecimiento económico y del desarrollo de los países.

Con esta actividad, se promueve la eficiencia en la utilización de los recursos de producción, de tal manera para que una nación participe en este comercio, es indispensable que exporte lo que le cueste más barato producir, de ahí que tenga que emplear todos los recursos con que cuenta de la manera más óptima posible.

(12) Op. Cit. Castro A. y Lessa C. p. 71

Tecnología

Competencia

Por otro lado este comercio refuerza la competencia entre los países y entre los productores, se obliga a los empresarios a mantenerse en continua innovación y racionalización de los factores productivos, provocando con ello una mayor disponibilidad de bienes al precio más bajo posible. Esto también repercute en la competencia entre empresas dentro país, ya que con estas innovaciones se reducen las importaciones y con ello los costos de producción, lo que provoca una fuerte competencia interna entre los empresarios. Otro fenómeno que se presenta como consecuencia de esto, es que favorece las inversiones y los flujos de capital promoviendo la generación de empleos, y con ello mayores ingresos para la población en general.

El comercio exterior por lo tanto es una de las actividades cuyo desarrollo es prioritario para lograr el cambio en las estructuras de las economías y alcanzar las metas de crecimiento y desarrollo de un país.

3.- FACTORES DE MAYOR INFLUENCIA.

En las últimas décadas han ocurrido transformaciones muy importantes en el Comercio Internacional.

Son muy variados los factores que han incidido en esta actividad, entre las cuales podemos destacar como primordial la situación de los energéticos.

Los precios de estos productos han variado considerablemente, teniendo una baja notable en los últimos meses, influyendo en forma radical este fenómeno, tanto en los países compradores (positivamente), como en los países productores (negativamente), dado que con la baja de los precios del petróleo disminuyen también sus ingresos, afectando gravemente a sus economías. Para el caso de México, el precio medio por barril en 1982, era de 28.69 dólares, bajó para septiembre de 1986, a 11.83 dólares. (13)

Otro factor es la fluctuación de la producción mundial, esta varió de 0% en 1982 a 2% en 1983, y para 1984 aumentó a 4.3% y en 1985 bajó a 3%. (14)

Un tercer factor es la situación económica de E.E.U.U. en virtud de que este país es una de las principales potencias económicas mundiales y los cambios en su economía repercuten considerablemente en el comercio internacional, y en especial con el comercio de América Latina, ya que es con estos países hacia donde dirige sus principales exportaciones y de donde obtiene la mayor parte de sus importaciones.

Entre los cambios notorios que ha sufrido E.E.U.U., está la deuda externa, la cual se ha incrementado sustancialmente en los últimos años, en el campo financiero, la banca

(13) Vease, Cuaderno de Información Oportuna.- Número 165. - Dic. 1986. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Comercio Exterior de México. p. 87

(14) UNCTAD. Las Tendencias de la Economía Mundial. Una apreciación general. Comercio Exterior, Vol. 35 No. 12, México, 1987. - 1121

estadounidense es una de las más importantes, ya que su moneda, el dólar, se considera la moneda mundial y esta ha tenido una fuerte devaluación en los últimos meses frente a otras monedas de países fuertemente industrializados. A esto se agrega la magnitud de su déficit fiscal y la creciente brecha en la cuenta corriente de su balanza de pagos. (15)

Un cuarto elemento y que es muy significativo para el estudio, es la relación que mantiene América Latina con el resto del mundo. En cuanto a sus exportaciones de Bienes se incrementó en 9%, pero estas exportaciones se dieron en forma desigual en todos los países, ya que este aumento en el valor de las exportaciones se dió sobre todo por el crecimiento de las ventas externas de Brasil, cuyo monto subió 23%. En otros países como República Dominicana y Costa Rica, se elevó 11%, en Argentina y Haití subió más de 8%, y se incrementó entre 5 y 7% en el Salvador, Honduras, México, Ecuador y Guatemala. En sus importaciones se incrementó el valor de estas en algo más de 4%. Estos se concentraron en un reducido número de países, entre los que están México (26%), Costa Rica (18%), Chile (16%), Ecuador (12%), El Salvador (9%), Uruguay y Venezuela (8%). (16)

Estas variantes entre las importaciones y las exportaciones de América Latina han contribuido a las transformaciones

(15) Bitar, Sergio. La Inserción de América Latina en la Economía Mundial. Riesgos y Desafíos. Comercio Exterior, -- Vol. 36, núm. 7, México, julio de 1986. p. 571

(16) V. Iglesias, Enrique. Balance Preliminar de la Economía de América Latina en 1984. Comercio Exterior, Vol. 36 - Núm. 2., México, Febrero de 1985, p. 178 - 181

del Comercio Internacional, ya que dichas operaciones se realizan con E.E.U.U., Países Socialistas de Europa Occidental y - Oriental, con Europa, Asia, etc.

Otros aspectos que debemos de agregar a las ya mencionadas son: la inestabilidad monetaria y financiera internacional, los cambios en las tasas de interés, en los tipos de cambios y en los flujos financieros.. (17)

Estos son algunos de los factores que participan activamente en el intercambio internacional y que se consideran necesarios señalar para la mejor comprensión de los cambios quese han dado recientemente en el Comercio Internacional.

4.- LA POLITICA DE COMERCIO EXTERIOR EN MEXICO.

Al analizar la política de Comercio Exterior de México en las últimas cuatro décadas, nos muestra que las dificultades económicas actuales, tienen su origen en este período, esto es; por un lado [el modelo de sustitución de importaciones aplicado como una estrategia de desarrollo, condujo a una rápida - industrialización y aumentó la ocupación y el producto, pero - también provocó efectos que la volvieron rígida e impracticable, causaron distorciones en la asignación de recursos, desalentaron la eficiencia económica, indujeron una dependencia - del exterior y estimularon tanto costos más elevados como una

mayor rentabilidad de la producción orientada al mercado interno. Por otro lado, los aumentos del gasto público, incrementaron considerablemente el déficit de este sector, financiado totalmente con el endeudamiento externo; esta situación aunada a la sobrevaluación de la moneda con un tipo de cambio fijo, agravaron al extremo la situación económica de nuestro país en el -contexto Internacional.]

[En el período referido, es necesario resaltar que las exportaciones de México sufrieron una continua discriminación, tanto por la vía de sobrevaluación del peso, como por la excesiva protección contra las importaciones; al respecto, el país perdió en 1976-77, la oportunidad de integrarse al desarrollo del mercado internacional, en virtud de la devaluación del peso y el aumento de los ingresos petroleros, que en cierto modo incrementaron la competitividad de la industria mexicana; sin embargo este efecto solo duró poco tiempo, hasta que nuestra -moneda volvió a sobrevaluarse, esa oportunidad se dejó escapar y se optó por un camino que condujo a la acumulación de la deuda externa, la cual llegó a fines de 1982 a 80,000 millones de dólares.]

[La discriminación contra las exportaciones mexicanas -creció a lo largo del tiempo, así en el período de 1978 a 1981 el volúmen de las exportaciones de manufacturas mexicanas dis

minuyeron en un 14%; (18), las ventas de México al exterior - se estancaron (excepto el petróleo y sus derivados), a consecuencia de la creciente sobrevaluación del peso y del aumento de la protección frente a las importaciones.

4.1. ESTRATEGIAS GENERALES. (1982 - 1986)

La crisis económica de fines de 1982, impuso la necesidad de adoptar medidas de ajuste macroeconómico, tales como las devaluaciones del tipo de cambio, austeridad en el gasto público y el control generalizado de las importaciones. Estas medidas aparecen claramente definidas en diversos planes y programas que se han dado a conocer durante el presente régimen.

De acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, (vigente desde mediados de 1983), en materia de Comercio Exterior, el cambio estructural se dirigirá a: corregir los desequilibrios de la balanza de pagos, racionalizando el uso de las divisas, mantener en operación la planta productiva, disminuir equitativamente la protección, evitar el sesgo antiexportador del pasado y asegurar que las exportaciones no petroleras cubran en forma creciente las necesidades de importación. (19)

(18) Vease Diario Oficial de la Federación, Septiembre 18 - de 1982, pág. 17

(19) Cfr. P.N.D. Pág. 190.

Para lograr estos objetivos, el actual régimen ha adoptado una estrategia de reordenación económica y cambio estructural continuo en este ámbito, se ha puesto especial énfasis - en lo concerniente a política de comercio exterior, dada la situación internacional y sus repercusiones para el país.

En este contexto, se presenta a continuación, las principales medidas que el presente régimen ha instrumentado desde el inicio de su gestión hasta 1986, comentando únicamente las relacionadas al comercio exterior.

4.2. POLITICA CAMBIARIA.

La problemática existente en los ámbitos interno y externo que tuvieron su manifestación más aguda en 1982, condujeron a establecer una [política cambiaria dual; esto es, se adoptó un sistema dual de cambios, consistente en un mercado controlado y otro libre.] (20)

En el mercado controlado quedan comprendidas las exportaciones y las importaciones de mercancías, al igual que sus gastos asociados, tales como fletes y seguros; las operaciones de crédito externo, tanto los del sector público como las del privado; el valor agregado en México por las empresas maquiladoras y otros conceptos de menor cuantía, entre ellos, los pagos por transferencia de tecnología, así como por el uso y ex

plotación de patentes y marcas.

Por exclusión quedan comprendidos en el mercado libre, el turismo, las llamadas transacciones fronterizas, las remesas de los trabajadores migratorios, la inversión extranjera directa y la remisión de sus utilidades, ciertos servicios de seguros, el transporte internacional de pasajeros y los servicios portuarios y aeroportuarios.

Esta medida se adoptó de manera temporal a raíz de enfrentar movimientos abruptos de capital a corto plazo sin afectar el aparato productivo, mientras se eliminan los desequilibrios fundamentales con el exterior y se consolida la confianza; asimismo se propiciará un incremento en la competitividad a las exportaciones mexicanas racionalizando al mismo tiempo el uso óptimo de las divisas. (ver cuadro 1)

COTIZACIONES DEL PESO FRENTE AL DOLLAR USA. (Sistema dual).

CUADRO 1.-

	1982	1983	1984	1985	1986*
LIBRE	148.50	161.35	209.97	447.50	851.50
CONTROLADO	96.48	143.93	192.56	371.50	841.10

* Esta cotización es hasta el 18 de noviembre de 1986.

Fuente: Indicadores económicos, Banco de México 1986.

4.3. POLITICAS DE FOMENTO Y CREDITICIA.

Durante los 4 años de la presente administración, se han gestado cambios estructurales en el ámbito internacional, por tal motivo en este período se han instrumentado 23 programas en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo: 15 -- sectoriales, cuatro regionales, dos especiales y dos estatales y municipales. (21) Entre los primeros sobresalen por su posible influencia en la actividad económica, el Programa Nacional de Financiamiento del Desarrollo, de alcance global y el Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior, que incluye una serie de cambios de trascendencia para la política industrial y para la inserción del país en la economía internacional.

[Dentro de su horizonte a mediano plazo, el PRONAFICE contempla la práctica de cuatro políticas generales: a) Racionalización de la Protección, b) Fomento de las exportaciones, c) Franjas Fronterizas y d) Zonas Libres y negociaciones comerciales internacionales; respecto a este último punto, el Programa menciona "la necesidad de que México negocie con -- otros países y regiones la apertura de mercados para sus productos de exportación y adopte medidas que permitan la complementación productiva con dichas áreas". (22) Asimismo, se --

(21) Ver Diario Oficial de la Federación.

(22) Vease Secretaría de Programación y Presupuesto, Presidencia de la República. El Gobierno Mexicano. Nva. -- 46 Septiembre 1986. pág. 318, 319.

prevé "contrarrestar el efecto del neoproteccionismo, a través de las negociaciones y los acuerdos comerciales internacionales a fin de obtener mayor acceso a los mercados tradicionales y nuevos, facilitando la expansión sosteniendo las exportaciones". (23)

A efecto de que se alcancen las metas de ajuste en la estructura productiva, el propio Pronafice prevé el establecimiento de Programas integrados de Desarrollo Industrial y Comercial (PIDIC), a través de los cuales se establece la estrategia específica de cada rama industrial que permita el cambio estructural a este nivel y contribuya al cambio del aparato productivo en su conjunto.

Adicionalmente, la estrategia que contempla el Pronafice en materia de Comercio Exterior, se enriquece y se pone en operación mediante el Programa de Fomento Integral a las Exportaciones (PROFIEX) (24) en el cual se sustenta la coordinación de instrumentos y políticas; la concentración de metas, acciones y apoyos para el control de los resultados. Con este programa se promueven y diversifican los mercados y productos, -- estímulos mediante ajustes las líneas de exportación, se organiza la oferta exportable, se incentiva la fabricación de bienes que sustituyan las importaciones y generen exportaciones,--

(23) Cfr. Diario Oficial de la Federación 9 de mayo de 1984.

(24) Vease Secretaría de Programación y Presupuesto, Presidencia de la República. El Gobierno Mexicano. Nva. 45, Agosto de 1986, pág. 46

en resumen, se pretende mediante este programa proporcionar -- asesoría, apoyo y financiamiento a las ventas externas a fin -- de que éstas se ajusten a las normas internacionales vigentes.

Entre los apoyos específicos que promueve el Profiex,-- se pueden mencionar los programas de importación temporal para la exportación, la devolución de los impuestos de importación-- para la exportación (Dran Back), las facilidades para promover la investigación y venta en el extranjero de Servicios y Tecno-- logía, etc.; asimismo en el ámbito financiero se sustentan con-- diciones y términos similares a los que otorgan otros países,-- un ejemplo claro de estos instrumentos lo constituyen los C.C. D. (carta de crédito doméstico), a través de los cuales se -- otorga apoyo financiero a los exportadores indirectos.

Los esfuerzos por canalizar mayores recursos en apoyo-- al comercio exterior han sido amplios y ponen en relieve el -- interés que esta actividad tiene para el Gobierno Mexicano; en este contexto, el Bancomext juega un papel importante, dado -- que a través de éste, se canalizan las operaciones de descuen-- to para financiar programas crediticios, mismos que son instru-- mentados con el auxilio de fideicomisos como el FOGAIN, FONEI, FOMEX, etc., cuya actividad consiste en dar apoyo en moneda -- nacional para la producción de las empresas nacionales que con-- tribuyen a la sustitución de importaciones, para liberar direc

tamente a los compradores mexicanos de bienes de capital a mediano o largo plazo.

[Por otro lado, a fin de acelerar los efectos de la -- apertura de la economía en el sector exportador, México inició en noviembre de 1985, las negociaciones formales para ingresar al GATT; al respecto el 21 de julio de 1986, dos tercios de los miembros de ese acuerdo ya habían votado a favor de la incorporación, convirtiéndose nuestro país en la nonagésima segunda -- parte contratante en agosto de 1986. (25)]

Hasta este momento, todos los instrumentos de Política Económica que se han comentado, tienen un común denominador, -- que consiste en adecuar la capacidad Económica de México (su -- comercio), al existente en el plano Internacional, en este tenor y considerando que nuestro País cuenta ya con los derechos, garantías y restricciones como miembro del GATT, es importante que México aproveche para su propio proceso de reconversión industrial, la posibilidad de participar activamente en dicho -- foro.

4.4. POLITICA ARANCELARIA.

[Los lineamientos en esta materia, estan encaminados a -- eliminar progresivamente el sistema de protección, mediante -- avances adicionales en la política arancelaria, recurriendo al

(25) Cfr. Secretaría de Programación y Presupuesto, Presidencia de la República. El Gobierno Mexicano. Nva. 46, Septiembre de 1986, Pág. 38, 39

mínimo a los controles cuantitativos; esto es, sustituir los - permisos de importación por aranceles.]

Por ejemplo, en la Tarifa del Impuesto General de Im-- portación (TIGI), el 981 de las fracciones se gravan con aran-- celes que van de 0 a 50%. La media arancelaria es de 25% y el arancel promedio ponderado con las importaciones de 1984 es de 12.4%, con una dispensión arancelaria de 18.1%. En la TIGI -- existen 7219 fracciones exentos de permiso previo que signifi-- can 90% del total; el resto (839) se encuentran sujetos al ré-- gimen de permiso previo. (26)

Con referencia a los impuestos a la exportación, la -- TIGE se estructura con base en la Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera y está constituida por 3,052 fracciones - arancelarias clasificadas en las 21 secciones en que se divi-- den los 99 capítulos. Del total de la TIGE, 2,886 fracciones-- están exentos de arancel, 129 gravadas y 40 prohibidas.

La media arancelaria es de 9.8% y el arancel promedio-- ponderado calculado con el valor de las exportaciones se man-- tiene en 0.18%. Durante 1985, el número de fracciones contro-- ladas es de 248.

Hasta aquí se ha tratado de citar de manera breve, al-- gunas de los principales aspectos que en materia de Política -

de Comercio Exterior se han instrumentado en el presente régimen, es evidente que existen muchos otros aspectos que serían dignos de comentar, sin embargo, nuestro objetivo es el de -- presentar un panorama general; en el transcurso del trabajo - citaremos las medidas e instrumentos que el Gobierno ha precisado utilizar, sobre todo ya en el tema que analizamos y que concurren en relación a la Industria Automotriz.

074926

CAPITULO SEGUNDO.

EL COMERCIO EXTERIOR Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

México se encuentra en una etapa de transformación en todos los aspectos de su vida nacional. Los cambios son complejos pero, cuando ocurren, representan una oportunidad y un reto el cual se debe enfrentar.

En el pasado, nuestro país alcanzó un mejor crecimiento económico. El auge del petróleo, junto con el crédito externo permitió también, en una etapa posterior, un rápido desarrollo. Este avance, sin embargo, se caracterizó por un -- proceso orientado al mercado interno y a la sustitución (en -- muchas ocasiones ineficiente) de productos que se importaban, mientras que se exportaban principalmente materias primas.

Desde 1982, se ha tratado de transformar la economía mexicana para hacer frente a los retos de orientar el aparato productivo hacia el mercado externo, un mercado más amplio -- que ofrece más beneficios, pero a la vez más competitivo y -- más complejo.

Hoy se comprueba la importancia de la exportación como fuente generadora de empleo, de ingreso y de las divisas que tanta falta hace al país; por ello es necesario un cambio en -- el comercio exterior para establecer una base exportadora per-

manente, diversificada y dinámica.]

Es de vital importancia unificar los diferentes criterios de los empresarios de los sectores público, privado y social para quem con organización y planeación, se incremente la exportación a nuevos mercados y asegurar los ya conquistados.

Además, nuestro país cuenta con amplias posibilidades. Su localización geográfica, su dotación de recursos naturales, y sobre todo, sus recursos humanos, lo colocan en una posición muy competitiva.

Por otra parte, la enorme carga financiera que representa para el país el pago de la deuda externa, significó la desviación de enormes recursos de la economía (casi 12,000 millones de dólares en 1984) (27) que afectaron de manera fundamental la estructura de los flujos comerciales y financieros con el exterior y de las finanzas públicas, limitando seriamente los márgenes de acción de la política de desarrollo. En el primer caso, porque se requirieron esfuerzos extraordinarios de exportación y la sustitución crecientes de importaciones, y en el segundo, porque hicieron falta los programas de inversión.

De todos modos, en 1984, se alcanzaron las metas establecidas en la balanza de pagos y se lograron avances de ajuste financiero, si bien no se pudo contener en la manera previs

(27) CEPAL. Documento. Evolución de la Economía Mexicana en 1984. Comercio Exterior. Vol. 35, núm. 7, México, junio de 1986, p. 727

ta el déficit del sector público. (28)

Para 1985 los ingresos fueron menores que los egresos, teniéndose un déficit de 18.5 millones de dólares, esto se debió en gran medida al incremento de las importaciones manufactureras en un 28% respecto de las de 1984.

En el año siguiente se muestra un crecimiento en todos los rubros de las ventas externas de manufacturas, excepto en el caso de los productos petrolíferos por la situación del mercado de hidrocarburos. En especial, destacan los crecimientos, de las exportaciones de productos metalmecánicos (20.1%) y químicos (37.9%), así como alimentos, bebidas y tabaco (14.4%) (29)

La composición de las exportaciones manufactureras y - totales, tienden a desplazarse a favor de productos más elaborados y con mayor valor agregado por unidad. En tal sentido - destaca la producción de partes de automóviles, que han aumentado sensiblemente su participación en la estructura de las -- exportaciones. No puede pasarse por alto, la importancia de que el principal producto de exportación de México después del petróleo, está constituido por la industria automotriz. Según - la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, (A.M.I.A.)- se contaba con 40,310 unidades para exportar en 1986, lo que - representa un crecimiento del 8.1% en relación con el período-

(28) Ibid. p. 728

(29) F. Urencia, Claudio. México: Ajuste Externo. Comercio Exterior, Vol. 36, Núm. 6, México junio 1986. pág. 512-513

Exp. 14

de 1985. La empresa que encabezó la fabricación de unidades para su envío al exterior, fue Chrysler, secundada por General Motors, Las ventas al exterior son del 15.4% más que en el mismo lapso del año anterior.

Algunas industrias como la automovilística, han modificado sensiblemente su relación con el exterior, al punto de transformarse de importantes contribuyentes al déficit de la cuenta comercial en generadoras netas de divisas.

1.- LA BALANZA DE PAGOS.

Las relaciones económicas de México con el resto del mundo, son registradas en un instrumento denominado Balanza de Pagos. "La balanza de pagos se define, normalmente como un registro que comprende el asiento sistemático de todas las transacciones económicas ocurridas en un período dado entre individuos económicos del exterior (no residentes)" (30). Así pues, registra el valor monetario del flujo de mercancías entre países, las compras y las ventas de activos de toda clase, los servicios (fletes, seguros) y las donaciones otorgadas al exterior o recibidos del extranjero. En general todas las transacciones económicas que cruzan las fronteras de una nación, se registran y resumen en su balanza de pagos.

Todas las transacciones son registradas según el prin-

(30) Castro A. y Lessa C. Introducción a la Economía. 24a. Ed.- Edit. Siglo XXI, México, p. 74

cipio de doble entrada o doble partida y su distribución en las diferentes cuentas en que se divide la balanza de pagos, - obedece a una clasificación que refleja el tipo de transacción: Mercancías (bienes físicos), servicios (indivisibles), capital (activos y pasivos), según el plazo de tiempo (corto y largo), sector institucional (público y privado) y naturaleza (activos tangibles y monetarios), etc.

1.2. ANALISIS COMPARATIVO DEL PERIODO 1982 - 1986.

Durante 1982, las relaciones económicas de México con el exterior, experimentaron cambios relevantes. Estos se expresaron en términos generales, en una importante disminución de las transacciones comerciales foráneas, en especial de las adquisiciones, y en un deterioro de las cuentas relacionadas con los flujos financieros. El déficit de la cuenta corriente ascendió a 2,684.5 millones de dólares. (31) El déficit fue producto fundamentalmente, de drásticas reducciones en las ventas foráneas a consecuencia del abatimiento del comercio mundial, de la imposición de mayores barreras arancelarias a productos mexicanos por parte de nuestro principal cliente (Estados Unidos), de la caída de los precios internacionales de los productos primarios, de una mayor competencia en el mercado internacional, determinada por una oferta creciente de países con una estructura de exportaciones similar a la nuestra, y de

(31) Vease, Cuaderno de Información Oportuna, Núm. 165, Dic. 1986. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Comercio Exterior de México, p. 87

la escasa capacidad de respuesta del aparato productivo para aprovechar las ventajas provenientes de las devaluaciones.

Para 1983, México alcanzó un superávit de 5,418.4 millones de dólares y de 4,238.5 millones de dólares en 1984, - este crecimiento fue consecuencia del aumento de ventas al extranjero de productos manufacturados, excepto el petróleo.

Nuevamente a partir de 1985 se registra un déficit en la balanza de pagos, incrementándose en un monto total en 1986 de 1,719.8 millones de dólares (ver cuadro I), debido principalmente a la baja de los precios del petróleo, los cuales llegaron para julio de 1986 a 8.54 dólares por barril (32). Por otra parte, también los precios de la plata y los productos siderúrgicos y agrícolas, aportaron pocas divisas a la economía del país.

Como se ve, en el período 82-86, se observan fluctuaciones en la balanza de pagos, los cuales son registrados en la gráfica saldo de cuenta corriente. (vease gráfica 1).

2.- LA BALANZA COMERCIAL.

Los ingresos y egresos totales provenientes de las exportaciones e importaciones de bienes y servicios que aparecen en la cuenta corriente de la balanza de pagos, a su vez se puede contemplar como débitos y créditos, registrados en una o --

RESUMEN DE LA BALANZA DE PAGOS 1982 1986
MILLONES DE DOLARES.

C O N C E P T O	1982	1983	1984	Enero - Septiembre	
				1985	1986
I Cuenta corriente.	-2,684.5	5,418.4	4,238.5	-18.6	-1,719.8
A. Ingresos	30,717.4	28,944.5	32,902.3	22,469.6	17,852.8
B. Egresos (-)	33,401.9	23,526.1	28,663.8	22,488.0	19,572.6
II Cuenta de Capital	6,079.4	-1,278.4	38.9	-1,211.1	283.0
A. Capital a largo plazo	7,500.3	7,108.4	3,617.2	- 269.7	- 659.3
1.- Pasivos	8,197.6	7,332.2	3,913.2	45.6	- 337.9
2.- Activos	- 697.3	- 223.8	- 296.1	- 315.4	- 321.2
B. Capital a corto plazo	-2,118.2	-8,386.6	-3,578.2	- 941.3	942.1
1.- Pasivo	- 697.3	-5,062.7	-1,972.0	- 696.9	- 402.5
2.- Activo	-1,439.0	-3,324.1	-1,606.3	- 244.4	1,344.5
III Errores y Omisiones	-6,579.6	-1,022.0	- 924.3	-1,190.1	- 50.0
IV Banco de México.					
Variación de la reserva bruta.	1,012.2	3,100.9	3,200.9	- 2,344.8	-1,289.0
Asignación de derechos especiales de giro.	-	-	-	-	-
Compra-venta de oro y plata.	- 125.4	- 119.4	- 65.0	- 45.6	- 76.4
Ajustes por valoración	115.1	136.6	217.2	29.1	121.4

FUENTE: Banco de México, Dirección de Investigación Económica. Indicadores Económicos.

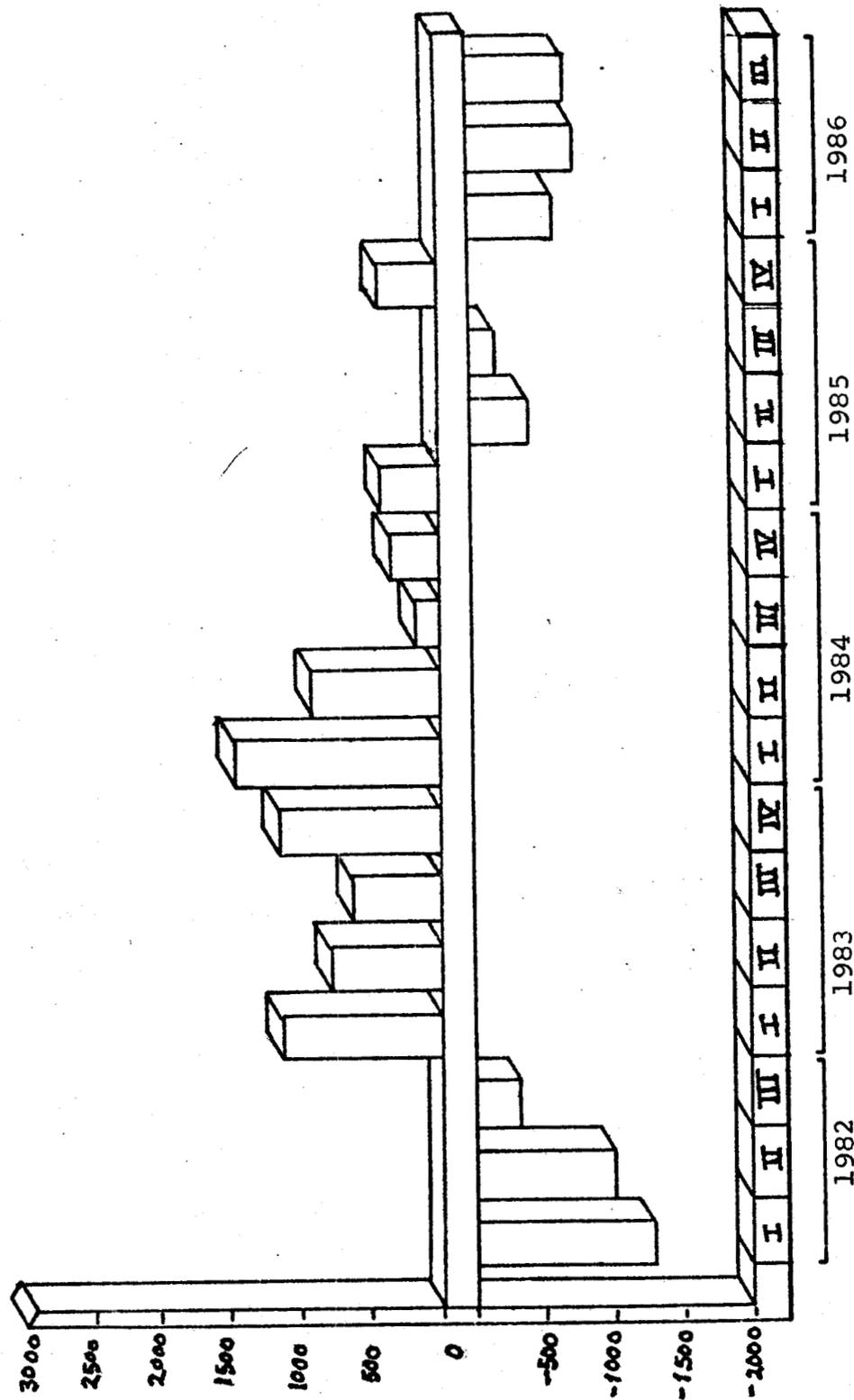
más de las cuentas restantes. Al hablar de una balanza positiva o negativa, de superávit o déficit, se debe tener presente un grupo particular o clasificación de cuentas que se encuen--tran en : la Balanza Comercial, la Balanza de Servicios y la - Balanza de Pagos. Es así, como tomamos a la Balanza Comercial la cual se encargará de las importaciones y las exportaciones de mercancías.

En el año de 1982, el saldo obtenido en la Balanza Co--mercial fue de 6,172.9 millones de dólares, recuperándose nota--blemente con respecto al saldo de 1981 que fue negativo o defi--citaro con un monto de 5,634 millones de dólares.

A partir de entonces se ha contado con un saldo favora--ble hasta octubre de 1986. En gran medida se debe al auge que tuvo la industria extractiva en el período de 1982-1985; en --contrapartida la que menos proporcionó divisas en este período fue la industria manufacturera, ya que en 1983, se incrementa--ron sus importaciones en un 43.5% (33), en 1984 fue de 25%, re--duciéndose en 1986 (hasta octubre), en un 32.4%, esta reducción fue producida por la sustitución de importaciones de productos manufacturados y al impulso de las exportaciones manufature--ras, debido a la caída estrepitosa del precio del petróleo, el cual era en gran medida el pilar de la Balanza Comercial. (ver gráfica Exportaciones FOB, Importaciones CIF y saldo FOB-CIF).

Gráfica 1. Saldo en Cuenta Corriente (1982 1986)

Millones de Dólares



FUENTE: S.P.P. Cuaderno de Información Oportuna, Núm. 165, 1985 I.N.E.G.I.

2.1. LA ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LA BALANZA COMERCIAL POR PRINCIPALES PAISES IMPORTADORES Y EXPORTADORES.

Las exportaciones mexicanas se destinaron fundamentalmente a los siguientes países por orden de importancia a: Estados Unidos, Japón, República Federal Alemana, Francia y España, siendo Estados Unidos el principal cliente y proveedor.

Cabe señalar que las ventas a dichos países en 1983, fueron de 8,399.3 millones de dólares, incrementándose para 1984 en un 20%, en este año las ventas tuvieron un despunte favorable, llegando a un monto total de 16,396 millones de dólares, la más alta en todo el período analizado.

En cuanto a compras, los principales proveedores son: Estados Unidos, Europa y Japón.

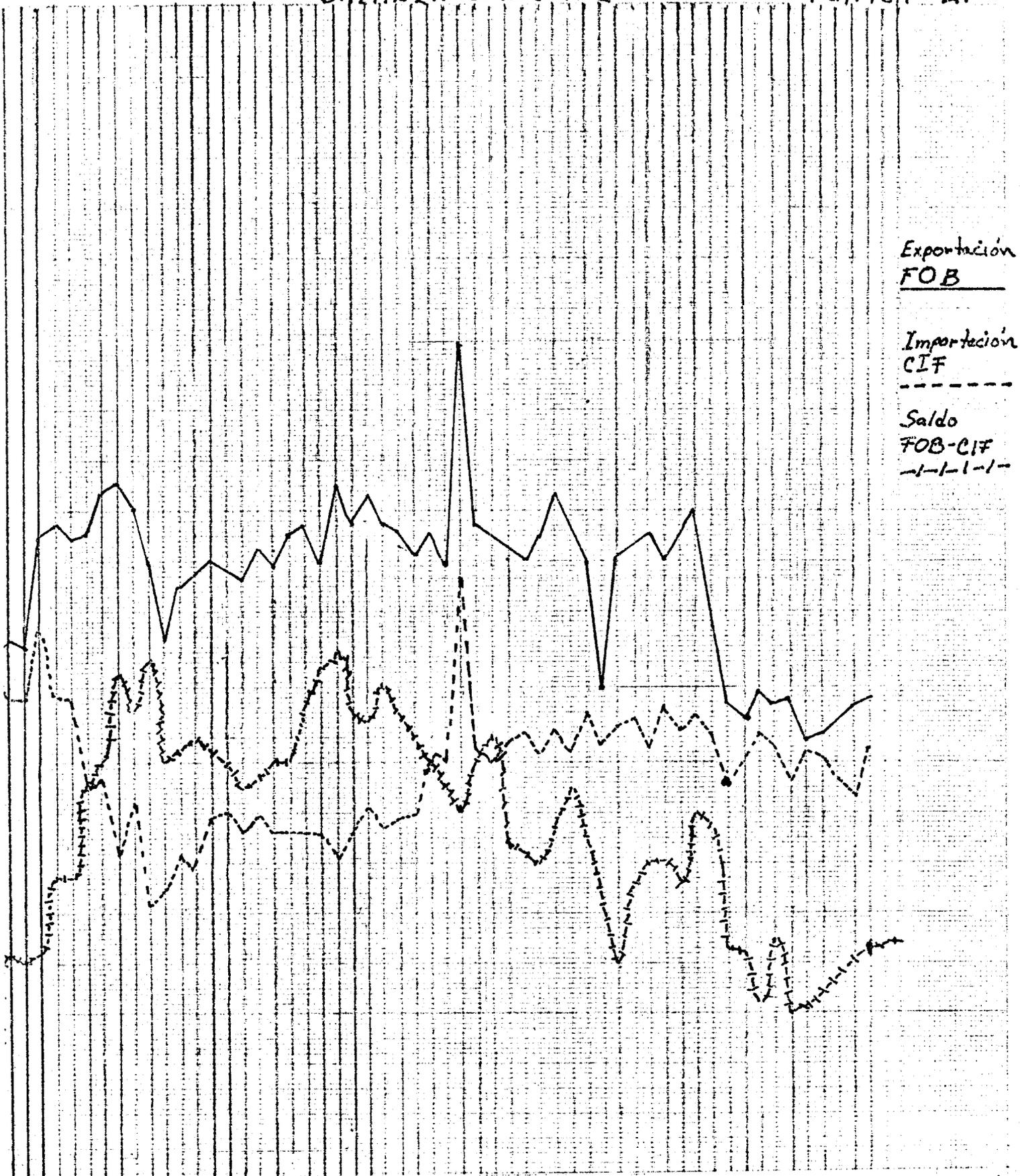
Para 1985, las ventas tuvieron un decremento en cantidades absolutas, pasando a 10,199 millones de dólares y a 9,199 millones de dólares en 1986. Por el contrario, los Estados Unidos incrementaron su participación en un 4% con respecto a la registrada en el mismo año de 1985 que fue del 54% del total de las ventas al exterior.

Las compras totales a dichos países se incrementaron en 2.5% en 1985, excepto los Estados Unidos en las importaciones pasaron de 7,093 millones de dólares en 1985, a 5,371 mi-

de dólares

BALANZA COMERCIAL

GRAFICA 2.



Exportación
FOB

Importación
CIF

Saldo
FOB-CIF
- - - - -

llones de dólares en 1986, pero en términos relativos mantiene su participación. (34)

En 1985 prevaleció la estructura comercial conocida -- por todos: vender materias primas y comprar bienes de capital e intermedios, en este año, México vendió sus mercancías a Estados Unidos, destacándose dos empresas de la industria automotriz que son: Chrysler de México y General Motors, además de Compañía Mexicana de Aviación y Teléfonos de México.

Con Japón, nuestro segundo socio comercial, la participación de las exportaciones, aumentaron ligeramente en un 0.8% y en 1.5% en las importaciones. (Ver cuadro II).

La participación de España en las exportaciones aumentó en 1.2% y las importaciones mantienen el mismo nivel que en 1985.

2.2. IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES POR SECTORES INSTITUCIONALES.

En cuanto a las operaciones de Comercio Exterior, realizadas por sectores institucionales, durante el período analizado, reflejan un comportamiento muy eterogéneo, sobre todo, -- si dentro del sector público se analiza como variable separada las exportaciones de petróleo crudo; en esta perspectiva, el sector público sin contar las exportaciones petroleras, mantie

(34) Op. Cit. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, p. 95 - 96

La estructura porcentual de la Balanza Comercial por principales países es la siguiente:

CUADRO II

C o n c e p t o :	1982		1983		1984		1985		1986	
	E	I	E	I	E	I	E	I	E	I
Estados Unidos.	58	52	65	60	56	65.5	54	65	57.7	64.1
Japón	6	7	8.2	4.5	9.5	11.6	8.2	5.8	9	6.5
República Federal Alemana.	1.5	6.8	2.3	3.5	2	.5	1.2	4	3.3	6
Francia	3	1.7	5	4	5	9	3.3	2	2.6	2.3
España	9	2	7.5	3	9	3	6.2	1.8	7.4	1.8
O t r o s .	22.5	30.5	12.2	25	18.5	10.4	26.9	21.5	20	19.1

E. Exportaciones %

I. Importaciones %

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de la Revista de Comercio Exterior, - Vol. 35, Núm. 35, Diciembre 1986, Cuaderno de Información Oportuna 1984 y- 1986.

EXPORTACION E IMPORTACION DE MERCANCIAS, SEGUN SECTOR INSTITUCIONAL

	1 9 8 2		1 9 8 3		1 9 8 4		1 9 8 5		1 9 8 6 ²	
	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%	VOLUMEN	%
EXPORTACION	21 229.7	100	22 312.0	100	24 196.0	100	21 866.3	100	12 674.0	100
S. PUBLICO ¹	2 165.8	10.2	2 566.2	11.5	2 836.1	11.7	2 504.4	11.5	1 742.5	13.7
P. CRUDO	15 622.7	73.4	14 793.2	66.3	14 967.5	16.9	13 308.8	60.9	4 423.2	34.9
S. PRIVADO	3 441.2	16.4	4 952.6	22.2	6 932.4	26.4	6 053.1	27.4	6 508.3	15.4
IMPORTACION	14 437.0	100	8 550.0	100	11 254.3	100	13 460.4	100	9 725.5	100
S.PUBLICO	5 400.5	37.4	4 306.5	50.3	4 786.7	42.5	4 354.1	32.3	2 705.4	27.9
S. PRIVADO	9 036.5	62.6	4 244.4	49.7	6 464.6	57.5	9 106.3	67.7	7 020.1	72.1

(1) No incluye petróleo crudo.

(2) Cifras hasta el mes de Octubre

* FUENTE: Elaboracion propia con base en datos de S.P.P. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática. Cuaderno de información oportuna, número 165, Diciembre de 1986, pag. 86.

ne un incremento muy ligero en el total de las exportaciones, - así de 1982 a 1985, únicamente alcanzaron un 15.6% de incremento, en cambio las exportaciones petroleras disminuyeron en el mismo período en un 71.6%, esta situación no se debe exclusivamente a la baja en el precio del petróleo, cuya crisis actual - a nivel mundial, podría evidenciar esta disminución, mas bien podríamos ubicar este fenómeno, en las distintas medidas que - el gobierno a implementado durante el presente régimen, a fin - de impulsar y diversificar las exportaciones no petroleras.

En este contexto, las exportaciones del sector privado, se han incrementado en un 75% de 1982 a 1986, pasando de un modesto 16.4% en 1982 a un 51.4% del total de las exportaciones - de 1986; sin embargo, al comparar las exportaciones frente a - las importaciones y el efecto que produce esta comparación en la balanza comercial, se podrá observar (vease el cuadro III) - que el sector público a pesar de la disminución en la exportación del petróleo, ha incrementado sus exportaciones no petroleras y ha conservado una tendencia de reducción en cuanto a sus importaciones, que en 1986 representaron el 27.9%, en cambio el sector privado ha tenido una tendencia creciente en cuanto al volumen de sus importaciones 72.5% en 1986, en general - este sector, durante el período que se analiza ha conservado - un déficit que tiende a incrementarse. De lo anterior, "lo -- más importante es que las cuentas gubernamentales con el exte-

rior, muestran un signo positivo desde 1982, en tanto que las del sector privado, exceptuando el pequeño superávit de poco más de 600 millones de dólares de 1983, no ha podido conseguir un signo positivo, firme y duradero, e incluso su déficit para 1984, y 1985 se muestra creciente". (35)

[Si bien es cierto que el sector privado ha incrementado sus importaciones, facilitado por la apertura del comercio exterior y promovido por el Gobierno, a fin de diversificar las exportaciones, es dentro de este sector en donde la Industria Automotriz juega un papel preponderante en los años que comprende este análisis. En este sentido, esta Industria ha mantenido un superávit continuo, a excepción de 1982 en que tuvo un déficit] de 795.0 millones de dólares (vease el cuadro IV), - pero del siguiente año en adelante, ha incrementado sus exportaciones, al grado que en 1986 totalizó 72,429 vehículos exportados y en los 3 últimos años la rama automovilística es ya la primera exportadora del sector industrial, solo después del petróleo.

Es evidente que el grado de desarrollo alcanzado por esta industria, es relevante dentro del sector privado, sin embargo, es preciso considerar que el éxito sólo ha sido parcial, dado que el superávit comercial de esta industria se ha conseguido en buena medida por las inversiones que las plantas

(35) F. Calzada Falcón, "Algunos Aspectos del Comercio Exterior de México", Investigación Económica No. 177, Julio Septiembre 1986, pág. 153

CUADRO IV

Exportación e importación de la industria automotriz dentro del sector privado.

	1 9 8 2		1 9 8 3		1 9 8 4		1 9 8 5		1 9 8 6 ²	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Exportación total Sector Privado ¹	3,441.2	100	4,952.6	100	6,392.4	100	6,053.1	100	6,508.3	100
Sector Privado	3,004.4	87.3	4,288.2	86.6	5,478.6	85.7	4,842.3	80.0	4,876.1	74.9
Ind. Automotriz	438.8	12.7	644.4	13.4	913.8	14.3	1,210.8	20.0	1,632.2	25.1
Importación total Sector Privado.	9,036.5	100	4,244.4	100	6,464.4	100	9,106.3	100	7,020.1	100
Sector Privado.	7,804.7	86.4	3,894.6	91.8	5,813.8	90.2	8,356.0	91.8	5,864.6	82.6
Ind. Automotriz.	1,231.8	13.6	349.5	8.2	632.6	9.8	750.3	8.2	1,155.5	16.4

().- No incluye Industria Automotriz.

().- Cifras hasta el mes de octubre.

FUENTE: Elaboración propia con base en dato de S.P.P., INEGI, Cuaderno de información Oportuna, número 165, Diciembre de 1986, pág. 86
AMIA, la Industria Automotriz en México, cifras 1986.

matrices han hecho como parte de la reestructuración mundial -- del sector, y no con el objetivo de lograr una integración productiva interna de la industria (vease gráfica 2), esto lo demuestra los precios notablemente más altos y por consiguiente la restricción completa del mercado interno.

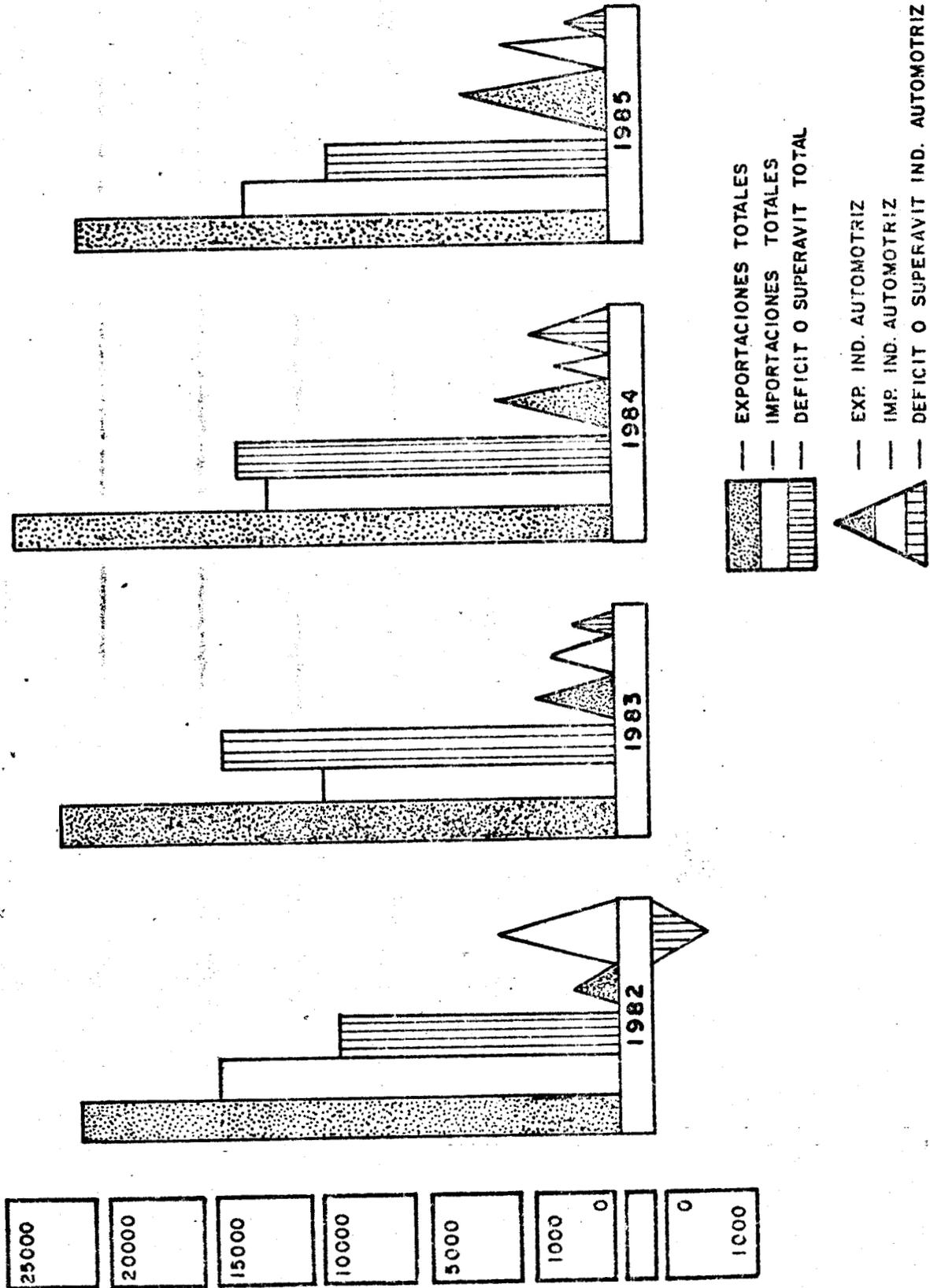
El objetivo al presentar este análisis por sectores, - en cuanto al comercio exterior se refiere, no tiene como finalidad única, resaltar el alcance logrado por la industria automotriz, toda vez que los mecanismos que la gestión gubernamental ha instrumentado no pretenden cubrir objetivos específicos de alguna rama en especial, si no que por el contrario, las medidias adoptadas en cuanto a comercio exterior, pretenden facilitar un marco macro-económico que permita tanto a las empresas del sector público y privado como a las ramas industriales en su conjunto, desarrollan integralmente su potencial productivo a través de un pacto social, con el objetivo común, de -- elevar los niveles de productividad y compatibilidad en el plano nacional e internacional.

2.3. LA INDUSTRIA MANUFACTURERA Y EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL COMERCIO EXTERIOR.

Para realizar el análisis que a continuación se presenta, obtuvimos los datos de la revista de estadísticas del comercio exterior de México del INEGI. Para los fines de nuestra

COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO Y SU SECTOR AUTOMOTRIZ 1982 — 1985

MILLONES DE DOLARES *Gráfico 2*



25000
20000
15000
10000
5000
1000
0
0
1000

- EXPORTACIONES TOTALES
- IMPORTACIONES TOTALES
- DEFICIT O SUPERAVIT TOTAL
- EXP. IND. AUTOMOTRIZ
- IMP. IND. AUTOMOTRIZ
- DEFICIT O SUPERAVIT IND. AUTOMOTRIZ

investigación, sólo tomamos en consideración los datos referentes al total de las importaciones y exportaciones de estos, -- las cifras concretas de las manufacturas y de ellas las importaciones y exportaciones de la industria automotriz.

Considerando las cifras consignadas en el cuadro V y -- particularmente de las exportaciones, la industria manufacturera incrementó su participación en un 300%, esto es, en 1982 -- exportaba un total de 15.94%, elevándose este porcentaje a -- 47.67 en 1986. En este ámbito, la industria automotriz pasó -- de 12.60% a 27.01% respectivamente en el mismo período, teniendo un crecimiento de 214%.

Cabe mencionar que la industria manufacturera en su -- conjunto, muestra una balanza comercial deficitaria a lo largo del período referido, en tanto las actividades de comercio exterior de la rama automotriz, mantienen una penetración internacional positiva. Comparando exclusivamente las exportaciones e importaciones de la industria automotriz, se podrá observar que ha tenido un superávit, sobre todo de 1984 a 1986, ya que la diferencia resultante es de más del 100% hasta octubre de 1986.

2.4. LAS PRINCIPALES EMPRESAS Y SU PARTICIPACION EN EL COMERCIO EXTERIOR.

CUADRO V.

Comercio Exterior de México según actividad económica de Origen y Grupo de Productos.

(Participación de la Industria Manufacturera y la Industria Automotriz).

E X P O R T A C I O N E S					I M P O R T A C I O N E S					
	T o t a l	Industria Manufacturera	(%)	Industria Automotriz	(%)	T o t a l	Industria Manufacturera	(%)	Industria. Automotriz	(%)
1982	21229671	3386049	(15.94)	426813	(12.60)	15056732	12971381	(86.15)	1540564	(11.87)
1983	22312044	5447873	(24.41)	906769	(16.64)	22312044	6644207	(73.77)	971319	(14.61)
1984	24196034	5985666	(28.87)	1398793	(20.01)	24196034	9121638	(77.37)	1146737	(12.57)
1985	21866406	6720604	(30.73)	1421492	(21.15)	21866406	11532566	(82.00)	1243772	(10.78)
*										
1986	12674200	6042662	(47.67)	1632200	(27.01)	12674200	948911	(93.70)	1155500	(12.17)

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de la Revista de Estadísticas de Comercio Exterior. Vol. IX. Núm. 10, enero-octubre de 1986. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

* Datos enero - octubre de 1986.

Resumen

Con el propósito de delimitar con mayor precisión el área de estudio objeto de esta investigación, y continuando en el marco del comercio exterior a que se refiere este capítulo, presentamos un resumen de la actividad que en esta materia han realizado durante 1986, las principales empresas importadoras y exportadoras del país.

En este contexto, existen pocos cambios en el período de 1982-1986, en virtud de que en cada uno de los años que comprende el análisis, figuran entre los 10 principales exportadores y los 10 importadores más importantes, por lo menos 5 de ellos han participado de manera determinante. Un hecho que es necesario destacar, es que en cuanto a las exportaciones el grupo de empresas pertenecientes al sector privado, ha incrementado considerablemente su participación en este rubro. Asimismo, la industria automotriz en su conjunto, exportaron en total 535.9 millones de dólares, dentro de las 10 empresas y representan el 4.5% de estas 10 empresas.

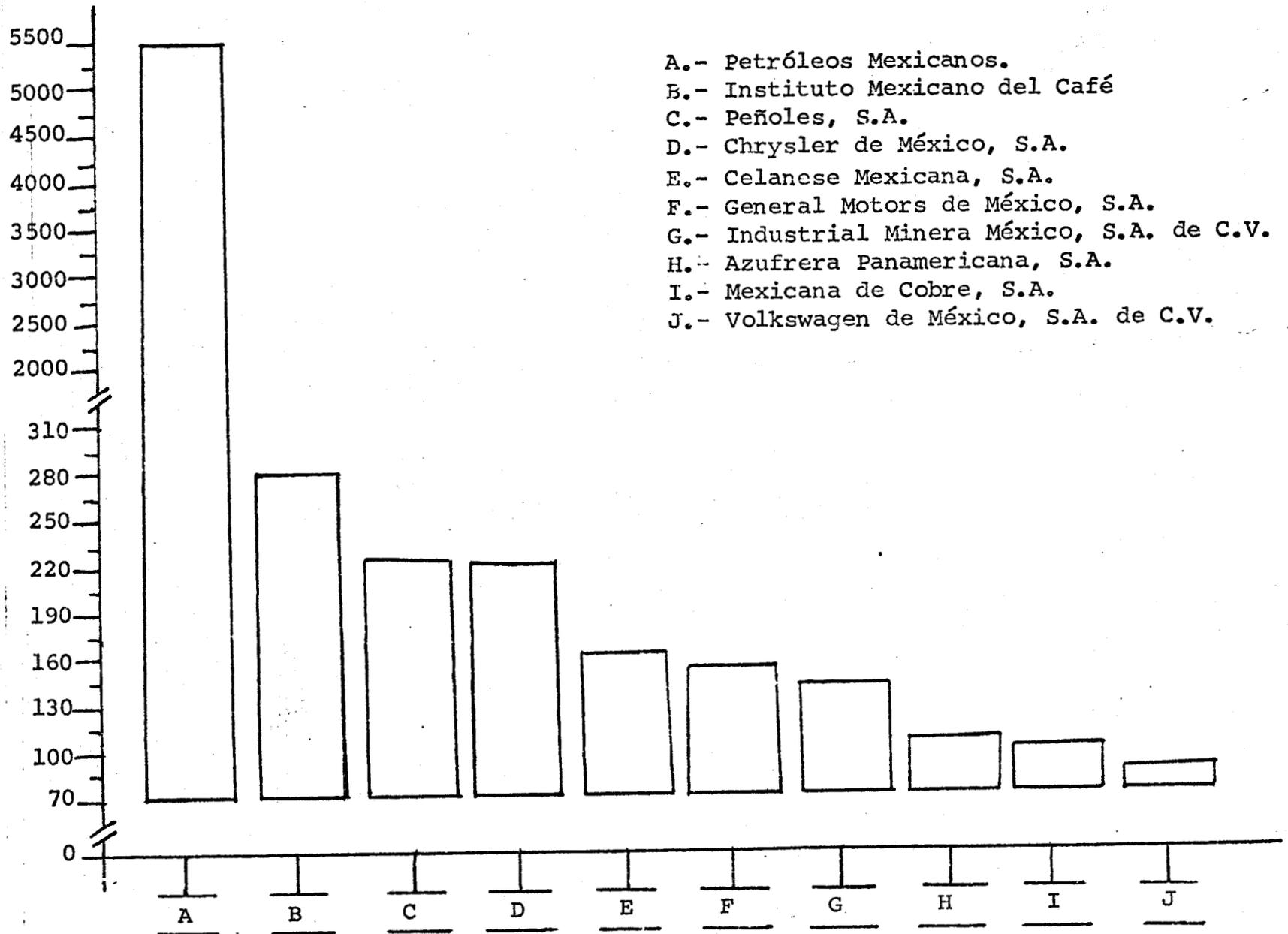
Por la magnitud de sus operaciones tanto en la exportación como en la importación, Petroleos Mexicanos es la principal empresa, para 1986 exportó un total de 5,549.4 millones de dólares, e importó 1,015.9 millones de dólares (vease gráfica-4) y representan el 48.3% y el 12.1% respectivamente.

MILLONES DE
DOLARES.

PRINCIPALES EXPORTADORES DE MEXICO.

ENERO - NOVIEMBRE 1986

Gráfica 3



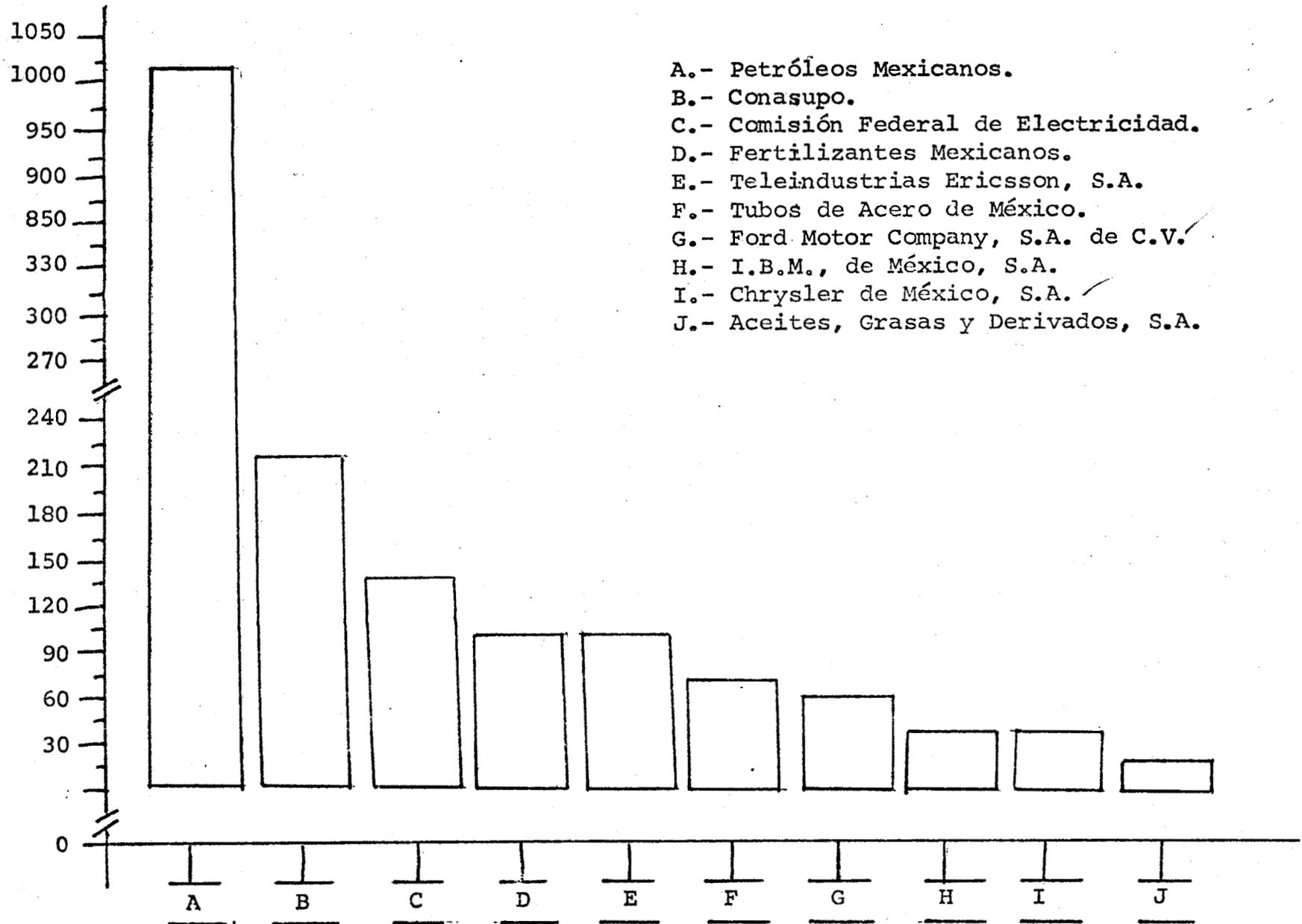
Durante el período de 1982-86, se ha comprobado que en tanto la crisis mundial de los energéticos ha propiciado una -
disminución en la venta de petróleo, poco a poco se ha incre--
mentado la participación de otros sectores productivos en materia
de comercio exterior, así la industria automotriz tiende-
ha incrementarse en sus exportaciones a través de un crecimiento
más integral y competitivo, manteniendo una balanza comer--
cial positiva. |

MILLONES
DE
DOLARES

PRINCIPALES IMPORTADORES DE MEXICO.

ENERO - NOVIEMBRE 1986.

Gráfica 4



- A.- Petróleos Mexicanos.
- B.- Conasupo.
- C.- Comisión Federal de Electricidad.
- D.- Fertilizantes Mexicanos.
- E.- Teleindustrias Ericsson, S.A.
- F.- Tubos de Acero de México.
- G.- Ford Motor Company, S.A. de C.V.
- H.- I.B.M., de México, S.A.
- I.- Chrysler de México, S.A.
- J.- Aceites, Grasas y Derivados, S.A.



CAPITULO TERCERO.

EVOLUCION Y COMPORTAMIENTO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.

1. Antecedentes.

La historia de la industria automotriz terminal en México, se inició hace sesenta y dos años. Hasta 1925, el mercado fue libre y la intervención del Gobierno se redujo al control y cobro de los impuestos normales. En octubre de ese año, cuando el gobierno federal decidió estimular el establecimiento de la industria, impulsó el ensamble de vehículos. La política consistió en reducir en un 50% los aranceles de importación de vehículos en relación con los de vehículos totalmente ensamblados en México. Ford Motor Company fue la que estableció la primera planta de ensamble en México, pero sus actividades en mayor escala tuvieron lugar sólo algunos años despues.

En los años treintas el desarrollo general del país - así como el crecimiento de la industria petrolera, de la red de carreteras y el establecimiento de talleres de servicio y estaciones de gasolina, impulsaron considerablemente la demanda de automóviles. De esta manera, entre 1935 y 1940, se establecieron otras tres plantas de ensamble, dos de ellas norteamericanas: General Motors, Chrysler y Automotriz O'Farril- (armadora mexicana con licencia alemana).

Durante esos años, los vehículos en circulación pasaron de 91,126 unidades a 149,455, como resultado tanto del aumento de la producción interna como de las importaciones. Aún cuando ya había cuatro ensambladoras en el país, su participación apenas y cubría el 50% de la oferta en el mercado interno. (1)

En este período surgen en el país empresas de producción, comercialización y servicios vinculados al crecimiento del sector automotriz. La captación de mano de obra por parte de las ensambladoras era escasamente superior a la de servicios automotrices.

Para 1941, se continuaban importando vehículos totalmente ensamblados, pero la industria nacional contribuía ya con un 60% de la oferta total. Durante los años de la Segunda Guerra Mundial, en México al igual que en la mayoría de los países, el ensamble de vehículos sufrió una reducción muy considerable, pero a partir de 1946, volvió a manifestarse un desarrollo acelerado. (2)

Fue en 1948 cuando se permitió, por otra parte, la importación de vehículos armados en el exterior, los cuales abastecían el mercado conjuntamente con la producción de las ensambladoras internas. Sin embargo, en los años posteriores la creciente demanda, en particular de los vehículos importados,

(1) Lirschitz, Edgardo.- El complejo automotor en México y América Latina.- U.A.M. Azcapotzalco. Centro de Economía trasnacional. México 1985, p. 90

(2) Ibid, págs. 91

comenzó a provocar una gran salida de divisas. } Además, esa --
preferencia por los vehículos foráneos obstaculizaba el desa--
rrollo de las ensambladoras situadas en el territorio nacional. }
Por tanto, en dicho año el gobierno sometió al régimen de per-
miso previo de importación a los automóviles e introdujo, al -
mismo tiempo el mecanismo de cuotas para controlar el número
de unidades importadas. }

A principios de los sesentas, la industria automovilís }
tica mexicana estaba integrada por once empresas ensambladoras
y veinte importadoras de vehículos terminados. Las tres prin-
cipales ensambladoras se repartían tres cuartas parte del mer-
cado. A pesar de que se armaba una amplia variedad de vehícu-
los, } los beneficios eran reducidos: escasa generación de em--
pleos, baja incorporación de partes nacionales y escaso uso de
materiales auxiliares. } Consecuentemente, era mínimo el ahorro
de divisas de estas plantas. El déficit comercial en 1960 de
la industria automotriz fue de 147 millones de dólares, de los
cuales dos terceras partes representaban el pago de unidades -
terminadas, entre automóviles y camiones. El resto correspon-
dió a motores, chasises y otros componentes. (ver cuadro I). }

En este contexto a medida que aumentaba el número de -
unidades ensambladas en el país, la importación de componentes
comenzó a constituir un factor muy importante en el déficit --

comercial.

En aquel momento, hacia principios de los sesentas, la solución que pareció más acertada fue la de emprender un esfuerzo intensivo para sustituir las importaciones de componentes. Tal fue, básicamente, el propósito del Decreto de 1962 (3), - con el que se pretendía:

- 1) Elevar el contenido nacional de los vehículos fabricados - en México.
- 2) Estimular el establecimiento de nuevas industrias de autopartes.
- 3) Crear empleos.
- 4) Reducir el déficit comercial.

Durante los años posteriores a la promulgación del decreto, creció grandemente la producción de automóviles y hubo una acelerada expansión de la industria auxiliar, lo que representó cierto ahorro de divisas y una considerable generación -- de empleos.

De 1960 a 1970, la producción de automóviles y camiones tuvo un incremento global de más del 100%, mientras que el déficit comercial de los automotores se elevó 57% (ver cuadro I), lo que en buena medida fue reflejo de la sustitución de -- importaciones que tuvo lugar durante ese período.

(3) "Decreto que prohíbe la importación de Automóviles y Camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para uso o ensamble, a partir del 1o. de septiembre de 1964".- -- Diario Oficial, 25 de agosto de 1962.

Para la industria automotriz, los años setentas fue el principio de su consolidación, pero también comenzó a disminuir su ritmo de crecimiento: 11.4% en 1971 y 9% en 1972. (4)

El 23 de octubre de este último año, se establecieron en un Decreto, las nuevas bases para impulsar la industria. - Se trataba de reducir el número de modelos para mejorar la eficiencia y la productividad. También se esperaba generar alrededor de 75,000 nuevos empleos; incrementar las exportaciones y reducir las importaciones, para convertir a la industria en generadora de divisas.

En los dos años siguientes, la industria de vehículos-automotores alcanzó crecimientos no vistos hasta entonces. En 1973, el volúmen de la producción creció 23.2% y 23.8% en 1974. En 1975 se inició el descenso: crecimiento de sólo 1.7%, seguido de un 8.9% en 1976.

A mediados de 1977 se dió respuesta a la etapa de estancamiento del ciclo automovilístico con otro Decreto, en el que se marcan los pasos centrales de una nueva política de fomento.

Las empresas de la industria terminal lograron un saldo positivo durante 1978 y 1979, que se debió, principalmente, a las "cuotas de divisas otorgadas (12,779 millones de pesos en -

(4) Larriva, Juan José y Vega, Amado. El comercio exterior de la industria automovilística en México. -Comercio Exterior Vol. 12, México, Dic. 1982, p. 1360

CUADRO I.

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOVILISTICO.
(miles de dólares).

Año	Importaciones	Exportaciones	Saldo (—)
*1950	55,340		55,340
1955	93,744		93,744
1960	146,727		146,727
1965	202,846		202,846
1970	256,708	26,388	230,320
**1975	750,329	122,010	628,319
1976	718,760	192,342	526,418
1977	638,826	253,468	385,358
1978	893,004	333,912	559,092
1979	1'426,275	376,822	1'049,453
1980	1'903,181	404,372	1'498,809
1981	2'518,607	370,337	2'148,270

FUENTE: * Datos obtenidos para 1950-1974., Comercio Exterior, Vol. 32 Núm. 12, México, Diciembre de 1982.

** Para el período 1975-1981. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.

el primer año y 10,286 millones en el segundo)". (5) Sin embargo, durante 1980 y 1981, al reducirse estas cuotas de divisas, el saldo fue negativo y creciente.

Para la década de los 80s, la crisis mundial de los energéticos que nuestro país ha padecido con efectos catastróficos para su economía, el panorama para este sector se torna gris en principio; sin embargo, con base en la síntesis histórica que hemos realizado hasta aquí, veamos cuales han sido las políticas adoptadas por este sector de la Industria Mexicana, para afrontar y resolver la problemática en el período 1982-86.

2. El sector Automotriz en México.

La industria automotriz en México es actualmente una de las más dinámicas. Su participación en el Comercio Exterior es de gran importancia, sobre todo en las últimas décadas, ya que tanto sus exportaciones como sus importaciones han variado mucho desde sus inicios. En un principio esta industria se caracterizó por la importación de vehículos terminados, posteriormente por la importación de partes y componentes para ser ensamblados en México, con el requisito de incorporar ciertas partes y componentes que se fabricaban en el país; una tercera etapa en la que se obliga a los fabricantes

(5) Ibid, pág. 1361

a establecer programas de fabricación para elevar el contenido nacional; una cuarta, en que los requisitos crecientes de la importación de partes y componentes de vehículos se tratan de compensar a través de exportaciones de otras partes y componentes. (6)

" Y la época actual en la cual predomina la producción para la exportación.

El desarrollo del sector automotriz no ha sido de manera lineal, desde su formación ha tenido períodos cíclicos de arranque, aunque su origen sea diferente.

El inicio-arranque lo podemos circunscribir con la última etapa, dado que representa el cierre del período cíclico, en ella se caracteriza el fenómeno de que al existir demanda de vehículos, en cuya producción se requiere la concurrencia de capital en grandes volúmenes, además de tecnología de origen externo, las presiones por parte de las empresas al gobierno se agudizan, existiendo la tendencia a otorgar todo tipo de estímulos y facilidades para la inversión extranjera, con el objeto de incrementar la capacidad instalada.

Como consecuencia del incremento de las inversiones y el otorgamiento de estímulos fiscales*, se propicia un creci-

(6) Wionczek S. Miguel. La Transferencia Internacional de Tecnología. El caso de México. México, F.C.E., 1974, p. 75

* Este aspecto será tratado ampliamente en el último tema del presente capítulo.

miento acelerado en la producción y venta de unidades, con lo que se generan empleos, diversificándose el mercado hacia distintos sectores de la población. Durante el auge se eleva la producción y las ventas, saturándose el mercado de unidades y disminuyendo con ello la demanda, hasta que las ventas se desploman, y ahí se inicia nuevamente el ciclo con inyección de capital y tecnología, etc. (7). Los factores que intervienen en estos ciclos son muy variados y el que ha sido representativo de estas fluctuaciones son los precios del petróleo entre otros. La intervención del Estado en el desarrollo de la industria automotriz ha sido determinante, y con ligeras modificaciones hoy, ésta se encuentra asentada en el Decreto de 1962, en el cual los propósitos que se trataron de alcanzar fueron fundamentalmente tres: Promover la industrialización del país por los efectos indirectos de esta industria sobre otras actividades; aumentar los niveles de empleo e ingreso y el mas importante, reducir la carga sobre la balanza de pagos. A estos habría que agregar el que se estructuró en el Decreto de 1983 en el cual se señaló: "Racionalizar la estructura de la industria, para lograr escalas de producción que permitan alcanzar condiciones competitivas de precios y calidad en el mercado internacional" (8), Ya que como dijimos al principio en el período reciente, la participación de este sector

(7) Juárez Antonio.- Las corporaciones Transnacionales y los Trabajadores Mexicanos. México, Siglo XXI, 1979, - p. 216

(8) López Jesús Miguel. Sector Industrial.- Comercio Exterior; Vol. 36, Núm. 11, México, Noviembre 1986, p. 971

en el Comercio Internacional se ha venido incrementando, en -- 1982, se exportaron 15,819 unidades y en 1986, llegó a 72,429-unidades, el porcentaje de incremento fue de un 457%. La empre- sa que más exportó fue, CHRYSLER, la cual elevó sus exportacio- nes de 748 unidades en 1982 a 43,689 en 1986 (9); de las cuales 24,250 se produjeron en la planta de Ramos Arizpe (10). En- segundo lugar se encuentra General Motors, ésta inició sus ex- portaciones en 1983, con 4 unidades y en 1986 exportó 18,672 - unidades.

Si comparamos las cifras anteriores con el cuadro No.- V del capítulo II, podemos confirmar este aumento en las expor- taciones totales de la rama automotriz en el período 1982-1986.

En las exportaciones el rubro más importante es el de motores para automóviles.

En cuanto a las importaciones son dos conceptos, los - cuales adquieren mas productos en el exterior, materiales de - ensamble para automóviles y refacciones para automóviles y ca- miones. (11)

En el período de 1982 a 1986, el desarrollo de la in-- dustria automotriz se enfrenta a un grave problema, la contrac

(9) A.M.I.A., México 1986, p. 34

(10) Dávila Flores Mario, El Complejo Automovilístico de Ra- mos Arizpe.-Comercio Exterior, México, Vol. 35 Núm. 11 Noviembre 1985.

(11) Revista de Estadísticas de Comercio Exterior. Vol. IX, Núm. 10, enero - octubre 1986. INEGI.

ción del mercado interno, y esto es, el reflejo de la crisis - por la que atravieza nuestro país en los últimos años.

En el siguiente cuadro presentamos la evolución de las ventas y la producción nacional de 1980 a 1986.

CUADRO II

Año	Venta Nacional ✓		Producción Volúmen	Total * %
	Volúmen	%		
1980	464,411		490,006	
1981	571,013	22.95	597,118	21.86
1982	466,663	18.27	472,637	20.85
1983	272,815	41.54	285,485	39.60
1984	330,287	21.07	357,998	25.40
1985	391,649	18.58	458,680	28.12
1986	258,835	33.90	341,052	25.64

* INCLUYE PRODUCCION PARA LA EXPORTACION.

FUENTE: AMIA. Enero 1987

En el cuadro podemos notar que las ventas bajaron de -- 1980 a 1986 en un 44.26% y el volúmen de producción disminuyó -- en un 30.4%.

La caída de las ventas en el mercado nacional se confir- ma aún más en los siguientes datos; en agosto de 1986, se entre- garon 24,000 unidades a la red de distribución que representa- ron 18.5% menos que en agosto de 1985. La producción declinó -- en un 32.3% con respecto al mismo período del año anterior; se- vendieron 10% menos unidades en el mismo lapso. (12)

En todas las empresas disminuyeron las ventas, pero --
las mas afectadas fueron RENAULT (-75.9%) sólo vendió en 1986,
2,661 unidades. Ford, cuyas ventas cayeron 44.3% con respecto
a 1985 y para el período 82-86, bajaron en un 46.8% y GENERAL-
MOTORS en la cual sus ventas disminuyeron en un 39.3% en igual
período. (13)

Respecto a las ventas de tractocamiones se desplomaron
en un 50% en la mayoría de las fábricas, pero la más afectada
fue Victor Padrón en la que sus ventas bajaron 63.5% en cua--
tro años.

Las ventas de autobuses integrales se han mantenido más
o menos estables, la que menos vendió fue Mexicana de Autobuses
sus ventas declinaron en un 16.3% (14)

Como podrá observarse, de acuerdo con los datos señala-
dos anteriormente, actualmente este sector en nuestro país se -
encuentra en un alto grado de concentración, subsisten exclusi-
vamente 9 plantas ensambladoras que se caracterizan por su inte-
gración vertical y horizontal, el mercado se ha reducido en tal
magnitud que de las 300 empresas carroceras que existían en ---
1970, sólo sobreviven un 10% a las cuales, las 9 grahdes sumi--
nistran el 95% de partes y refacciones para su producción. Deri-
vado de lo anterior, el mercado al que concurren las empresas -

(13) Op. Cit. A.M.I.A., p. 3.

(14) Idem.

de este sector, se encuentran perfectamente tipificado en tres segmentos que son:

Segmento "A" Productores de automóviles y camiones hasta de -
13,500 Kg. P.B.V. *

Segmento "B" Productores de Tractocamiones.

Segmento "C" Productores de Autobuses Integrales. (15)

Las empresas que se encuentran en el segmento "A" hasta 1986, son: CHRYSLER DE MEXICO, S.A., FORD MOTOR COMPANY, S.A., GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. DE C.V., NISSAN MEXICANA, S.A. - DE C.V., RENAULT DE MEXICO, S.A. DE C.V., VOLKSWAGEN DE MEXICO, S.A. DE C.V., DIESEL NACIONAL, S.A., FABRICA DE AUTOTRANSPORTES MEXICANA, S.A. DE C.V. y TRAILERS DE MONTERREY, S.A. La compañía INTERNACIONAL HARVESTER, que también producía camiones de esta capacidad, dejó de hacerlos a partir de 1980. RENAULT con el cierre de su planta de Vallejo en diciembre de 1986, dejó de elaborar totalmente vehículos en México.

El Segmento "B" está formado por los Productores de - - Tractocamiones, de éstos que en 1970 eran 8, sólo 5 siguen funcionando, ya que Fábricas Autocar Mexicana, S.A. desde 1976 no participa en este mercado, TRAKSOMEX, S.A., desde 1974 no reporta producción y la de VICTOR PADRON, S.A. DE C.V., sólo vendió 32 unidades en 1983. Por lo que las que siguen fabricando son: FABRICA DE AUTOTRANSPORTES MEXICANA, S.A. DE C.V., KENWORTH ME-

(15) Clasificación según A.M.I.A.

* Peso bruto vehicular.

XICANA, S.A. DE C.V., DIESEL NACIONAL, S.A., TRAILERS DE MONTE
RREY, S.A., TRAKSOMEX, S.A. DE C.V.

*TRANS
NACIONALES*

Por último, el Segmento "C" está integrado por las --
empresas que producen Autobuses Integrales; las cuales son: --
Diesel Nacional, S.A., Mexicana de Autobuses, S.A. de C.V., --
Trailers de Monterrey, S.A., esta última a partir de 1980, no
registra producción.

3. Situación de las empresas automovilísticas en el
mercado.

La tardía incorporación al reordenamiento del mercado-
internacional con importantes rezagos en tecnología, producti-
vidad y dependiente de un mercado interno estrecho y con gran-
des oscilaciones, la industria mexicana de automotores pasa --
actualmente por una situación en la que se combinan la más pro-
funda caída de las ventas internas en diez años y un relativo-
auge en las exportaciones.

La situación general parece ser crítica para este sec-
tor, que cumplió 61 años de actividad: en 1925 se instaló la -
ensambladora de la empresa estadounidense Ford Motor Co., como-
se mencionó anteriormente. Aunque se ha tenido que hacer fren-
te a bruscas fluctuaciones en las ventas nacionales, lo cual ha

motivado un comportamiento cíclico en sus ventas y producción, las empresas del sector siempre encontraron la manera de mantener sus utilidades y de garantizar la continuidad básica de la producción y las inversiones. Sin embargo, ahora las armadoras de automóviles y el subsector de autopartes se enfrentan a muchas dificultades que ponen en peligro su existencia.

Según Oscar Marx, ex-presidente de Ford, dice que la industria de autos en México ha tenido crecimientos irregulares en los últimos cinco años, por lo que, muchas de las compañías automovilísticas están empezando a dudar si México es un mercado tan lucrativo como siempre lo ha sido. (16)

Las dudas de estas empresas se basan en la contracción del mercado interno, cuyas ventas cayeron 38% en el primer semestre de 1986, lo cual hace difícil recuperar rendimientos -- con el sistema tradicional de aumentar los precios internos, y en las desventajas que aún existen en cuanto a precios internacionales, situación que obliga a subsidiar las exportaciones.

La planta mexicana de motores Renault, produce a un costo de más de 600 dólares cada unidad que entrega a la filial -- de la American Motors (A.M.C.) para los modelos Alliance y Encore. Pero si ésta pagara ese precio por los motores, le resultaría mas ventajoso adquirirlos en Francia. Para que en el con--

(16) Flores, Alejandro. Los Motores de la Modernización. -- Expansión. Vol. XIX, No. 458, México, Febrero 4, 1987, P. 30

texto del reordenamiento económico internacional la operación de venta al exterior resulte favorable y pueda realizarse, la empresa mexicana factura las ventas por el equivalente de 463 dólares (17) por cada motor.

En el caso de unidades terminadas, la brecha es todavía mayor, debido a la diversidad de líneas de producción y de modelos que hace poco productiva cada línea de montaje.

En otro momento, las filiales de las empresas automovilísticas recurrían a la fórmula fácil de subsidiar las exportaciones, cargando el diferencial a los precios internos. El comprador nacional pagaba el costo de producción y el margen normal de utilidad, más un sobreprecio por subsidio a las unidades que se exportaban. De esa manera se cumplían las normas legales respecto al presupuesto de divisas, sin afectar el margen de utilidades. Pero en la actualidad el mercado nacional parece haber llegado a su límite y resulta difícil seguir sacrificando a los cada vez más escasos compradores.

Resumiendo, podemos decir que la industria automotriz mexicana, ha tenido tres etapas básicas, con variantes en cada una de ellas. Primeramente asentada en la zona metropolitana y dedicada a ensamblar vehículos que se importaban en todas sus piezas, después la industria se trasladó, a la periferia del Distrito Federal. Por último, el sector se fue al --

(17) Ibid, p. 26

norte de la República, o localidades cercanas a la frontera -- con los Estados Unidos.

En la primera y segunda etapa, se tuvo continuidad en cuanto la integración productiva, laboral y de mercado. Sin embargo, la tercera etapa, orientada sobre todo a la exportación, tiene características diferentes, puesto que practicamente se basa en la estructura productiva interna, estableciendo una dualidad en la industria, entre el sector tradicional que sigue siendo poco eficiente y el de exportación, logra avances significativos en productividad y precios, pero en parte a costa del mercado nacional.

Mientras que para las plantas exportadoras el futuro inmediato es de crecimiento en las ventas, el sector tradicional se enfrentará a un mercado en crisis. De acuerdo a datos proporcionados por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (A.M.I.A.), de 1986 a 1990 se estima una venta anual -- promedio de 223,000 automóviles (58,000 vehículos menos que -- el promedio que se comercializó de 1978 a 1982). Esta cantidad tendrá que repartirse entre las empresas armadoras, las -- cuales deberán competir por una cuota mínima anual de 37,000 -- autos, bastante inferior a los estándares recomendados internacionalmente para maximizar el rendimiento en las líneas de producción.

Por el contrario, la capacidad instalada de las nuevas plantas que se abrieron más cerca de la frontera norte, es de unos 2.5 millones de motores por año, de los cuales 80% se destinará al mejor mercado internacional que es el estadounidense. (18)

Exportar ha sido la consigna de la industria durante los últimos años. No sólo como exigencia para sobrevivir en el mercado nacional, sino como parte de la estrategia mundial que están siguiendo las compañías automotrices, independientemente de su origen. Estadounidenses, Japoneses y Alemanes (en el caso de quienes operan en México), han descubierto las ventajas de producir aquí, a menores costos, piezas, motores y autos completos para vender en otras latitudes, incluido --a veces-- el país de origen.

En este sentido, empresas como Chrysler de México y Nissan han sido muy exitosas. De acuerdo con Jerry Mathis, Director General de la productora de los "K", el valor de las exportaciones de Chrysler en 1986, representó 10% de las ventas no petroleras del país. Para 1987, estima exportar alrededor de \$1,600 millones de dólares.

Nissan, a su vez, aumentó en 55.6% sus exportaciones en 1986 con respecto al año anterior, al colocar en el mercado internacional 8,220 vehículos.

(18) Op. Cit. Dávila Flores, Mario. p. 1088

Pero, mientras que General Motors disminuyó sus ventas externas en casi 40%, Volkswagen solo vendió 80 vehículos en el exterior. Esto se debe a que, como explica Martin Josephi-Director de la compañía alemana, V.W. ha cambiado su estrategia. "Nuestra filosofía ha sido desarrollarnos integralmente, no como una maquiladora. Es por ello que estamos exportando agregados, componentes y piezas para motores". (19) Actualmente V.W. exporta 1,600 motores diarios.

Esa es la tendencia de la industria automotriz mexicana en el campo nacional como internacional, apoyada por el Gobierno Federal en las políticas de fomento, incluyendo instrumentos: administrativos, fiscales y de infraestructura que se analizaran más adelante.

(19) Op. Cit. Flores, Alejandro. p. 24

4. Principales medidas gubernamentales.

El hablar de la evolución y comportamiento del sector - automovilístico en México, significa prácticamente también, hablar del desarrollo global de la industria manufacturera del - país; el papel que ha desempeñado el estado en este desarrollo ha sido determinante, en virtud de las medidas que en materia - de política económica se han dictaminado en las distintas fases de la historia y que se caracterizan por el extremado proteccio - nismo que se le ha brindado a los inversionistas extranjeros en - general.

Al establecer la anterior premisa, no significa que - vayamos a adentrarnos en un análisis económico, de la reglame - ntación de la inversión extranjera, mas bien, esta afirmación - tácita se debe a que tanto en el sector automotriz como en el - siderúrgico, la industria farmaceutica, etc. por citar algunos, son sectores conformados con empresas que requieren fuertes in - versiones en su instrumentación, corriendo grandes riesgos que el capital nacional no se atreve a desafiar; de tal suerte que los nacionales concurren en coinversión con el capital extran - jero, quien además de poseer la experiencia, cuenta con la tec - nología y con los elementos necesarios para presionar al Esta - do a conceder las facilidades, exenciones y en general todo ti - po de estímulos que garanticen sobradamente las utilidades. - En este contexto, analizaremos a continuación la política del

presente régimen en relación al sector automotriz en su conjunto, posteriormente se comenta como se insertan las empresas -- automotrices a los programas nacionales y por último serán -- abordados los aspectos que son negociados en bloque por el sector, como modalidad de presiones políticas.

4.1. Decreto para la racionalización de la Industria Automotriz. (20)

✓
DECRETO 83

Como se mencionó en el tema 3.2. de este mismo capítulo, el desenvolvimiento de la industria automotriz presenta -- características cíclicas, a finales de 1982 y principios de 83, este sector se encontraba en colapso, exceso de producción, el mercado doméstico se encontraba saturado descendiendo las ventas estrepitosamente, etc., estas circunstancias propias de la fase de crisis, condujeron a las empresas del sector a modificar sus políticas generales. En sí el nuevo planteamiento consiste en orientar la producción, primordialmente para la exportación, en este sentido, el 15 de septiembre de 1983, se publica en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz.

En este Decreto se oficializan prácticamente las políticas diseñadas por las empresas del sector, así por ejemplo -- en cuanto a la integración nacional de los vehículos, el Decreto señala: (21)

(20) Diario Oficial de la Federación, 15 de septiembre de 1983.

(21) Ibid, p. 5

CUADRO III

V E H I C U L O S :	GRADO DE INTEGRACION.			
	A Ñ O 1984	D E 1985	M O D E L O . 1986	1987 en adelante
Automóviles.....	50%	50%	55%	60%
Camiones Comerciales y Ligeros...	65%	70%	70%	70%
Camiones Medianos y Pesados.....	65%	70%	75%	80%
Tractocamiones.....	70%	90%	90%	90%
Autobuses Integrales.....	70%	90%	90%	90%

Al respecto desde años anteriores, la industria había -- previsto un crecimiento vertical estableciendo plantas de motores y de las principales partes y refacciones, indudablemente aprovechando las condiciones favorables de mano de obra calificada a muy bajos precios, materia prima barata e incluso infraestructura completa para establecer las nuevas plantas.

En torno a la reducción de las líneas por modelo señalados en los artículos 3o. y 4o del mismo Decreto, esta medida -- estaba ya comprobada por las casas matrices de las plantas desde hacía ya varios años, existiendo la tendencia a reducir las líneas, para incrementar la competitividad a nivel mundial.

En cuanto a los presupuestos de divisas establecidas por el Decreto, se permite a estas empresas cubrir solamente el 50% de su saldo en la Balanza de Pagos, transfiriendo el 50% restan-

te a la deuda externa privada que se negociará con otros mecanismos a nivel nacional.

Decreto
P3

3.4.2 Reglas de aplicación del Decreto para la racionalización de la Industria Automotriz. (22)

Este acuerdo se publicó en el Diario Oficial, casi un año después del Decreto, lo cual es comprensible, en virtud de que en la instrumentación y aplicación del Decreto, existieron "algunos inconvenientes", que afectaban el accionar de las principales empresas del sector, requiriendo entonces ciertas adecuaciones que estuvieron de acuerdo con sus políticas.

La Regla Décima del Acuerdo, coincide claramente con nuestros planteamientos, en el sentido de que la concordancia de la producción para exportar, deberá tener los índices de calidad requeridos por el mercado mundial, así pues esta Regla dice: "En los casos en que de acuerdo con los artículos 4o. y 7o. del Decreto, se autorice la producción de líneas adicionales o nuevas líneas de automóviles, su fabricación deberá ser cuando menos autosuficiente en divisas. La autosuficiencia en divisas podrá lograrse de cualquiera de las siguientes formas:

a) Por medio de la exportación de automóviles a producir por la misma línea.

b) Por medio de la exportación de componentes automotrices.

(22) Diario Oficial de la Federación, publicado el 28 de agosto de 1984.

trices que se destinen al ensamble de vehículos de la misma línea.

En el caso de la exportación de automóviles, las empresas de la industria terminal deberá destinar los siguientes -- porcentajes mínimos al mercado exterior": (23)

CUADRO IV

Cuando el grado de Integración. (%)	Ventas mínimas al mercado externo respecto de la -- producción. (%)
0.- 29	100%
30 - 32	80%
33 - 35	76%
36 - 38	72%
39 - 41	68%
42 - 44	64%
45 - 47	60%
48 - 50	56%
51 - 53	52%
54 - 56	48%
57 - 59	44%
60 en adelante	El porcentaje que fije la Secretaría, para lo cual se tomará -- en cuenta el mayor grado de integración.

Este cuadro nos ilustra claramente la desproporción -- existente, ya que en la medida en que la producción ya sea de automóviles, motores o partes, contengan menos insumos nacionales, esto es; en su proceso de producción hayan requerido materiales de importación (de la más alta calidad), serán destina-

das en su mayoría para el mercado de exportación, en cambio lo producido con insumos nacionales, son discriminados para la venta doméstica.

4.3.- Otros Acuerdos.

Existe un total de 36 acuerdos emitidos durante el periodo que comprende del 31 de diciembre de 1982 al 31 de diciembre de 1986, la mayoría de los cuales han sido publicados con vigencia temporal para asistir o coadyuvar a una u otra empresa del sector, en relación expresa a alguna actividad de comercio exterior específica, de estas destacan por su aplicación general hacia todo el sector y sobre todo por la importancia para la expansión de las empresas, un acuerdo que se renueva año con año para otorgar subsidio a las inversiones nuevas en favor de las empresas de la industria terminal automotriz. (24)

Este acuerdo otorga un subsidio hasta por el 100% de la cuota advalorem señalada en la T.I.G.I.* que cause la maquinaria y equipo nuevos que no se fabriquen en el país, directamente relacionados con el proceso productivo, destinados a nuevas inversiones para la fabricación de automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales. Además señala en su articulado las reglas generales que deberán cumplirse para el otorgamiento de este estímulo, subrayando cuales son las zonas geográficas en donde se podrán establecer las nuevas plantas (fuera-

(24) D.O. 30 de marzo de 1984.

* T.I.G.I. Tarifa del Impuesto General de Importación.

de las zonas conurbanas de las principales ciudades del país), de preferencia en la Zona Norte, asimismo, deberá tratarse de plantas que complementen la integración de la industria, cumpliendo con las normas internacionales de calidad, impuestos a los productos que se exporten y su empleo representa un incremento significativo de la productividad de las empresas.

4.5 Programas Nacionales.

Además de toda la reglamentación, que este sector en específico obtiene por parte del Gobierno, aún es considerado en los programas que a nivel nacional se han implantado en el presente régimen con el propósito de promover y desarrollar -- las empresas exportadoras o que sustituyen importaciones.

Esta estrategia está plasmada desde el inicio de este Gobierno en el Plan Nacional de Desarrollo 1983 - 88, éste como programa de gobierno, pretende eliminar las rigideces de la -- economía, al tiempo que logre un desarrollo sostenido del - -- país, sin crisis periódicas. El mantenimiento de un tipo de -- cambio realista y los apoyos oficiales a la exportación son -- elementos fundamentales para promover exportaciones, pero no -- suficientes, por ello es que el 31 de julio de 1984 y el 8 de abril de 1985, son publicados en el Diario Oficial, el Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984 - 88 (PRONAFICE), y el Programa de Fomento Integral a las Exporta--

ciones (PROFIEEX) respectivamente.

Los objetivos generales de éstos programas, han sido -
expuestos en el primer capítulo de este trabajo, así pues, en
el plano operativo, el sector automotriz se beneficia directa
e indirectamente con las políticas plasmadas en estos progra-
mas, por ejemplo, el Profiex señala que "se fomentarán y apo-
yarán las inversiones necesarias, que deberán iniciarse de --
inmediato, y se indicarán los casos en que se aceptará que --
los productos de exportación los elaboren empresas con mayo--
* (25)
ría de capital extranjero", asimismo, en relación a la inver-
sión extranjera, establece que se "buscará aprovechar las ven-
tajas de las empresas con participación de capital extranjero,
para desarrollar canales de comercialización y acceso a tecno-
logías modernas que generen nuevas exportaciones" (26), en --
complemento a lo anterior, agrega "se podrá utilizar la parti-
cipación de empresas extranjeras en la medida que ofrezcan --
significativos coeficientes de exportación respecto de sus ven-
tas y de acuerdo con los programas de rama que señala el Pro-
nafice (27). Por último, cabe hacer mención, que estos programas
están ampliamente respaldados por el Bancmext, Institución que
canaliza a través de los diversos fideicomisos, los fondos ne-
cesarios para el apoyo a las empresas exportadoras.

(25) * D.O. 8 de abril de 1985, p. 4

(26) Ibid, p. 7

(27) Ibid, p. 8.

Con respecto a lo anterior, el Bancomext en coordinación con las políticas establecidas en los programas referidos, contrata créditos con instituciones de la banca internacional, así como con los recursos que le asigne el Gobierno Federal, y los canaliza a las empresas que se han registrado en los programas. (Ver gráficas 1 y 2)

En este contexto, el sector automotriz se ve ampliamente beneficiado al suscribirse en estos programas, que le permiten agilizar sus operaciones de comercio exterior.

4.6 Presiones Políticas.

El sector automotriz en México al igual que otros sectores, tienden a agruparse en asociaciones para hacer frente común, al negociar primordialmente ante el gobierno, el otorgamiento de estímulos fiscales y todo tipo de facilidades en general para sus fines comunes. En particular la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, ha desempeñado un papel muy importante en estas negociaciones, dado que agrupa tanto a las empresas de la industria terminal y la de autopartes, con lo que las condiciones de negociación son mas favorables.

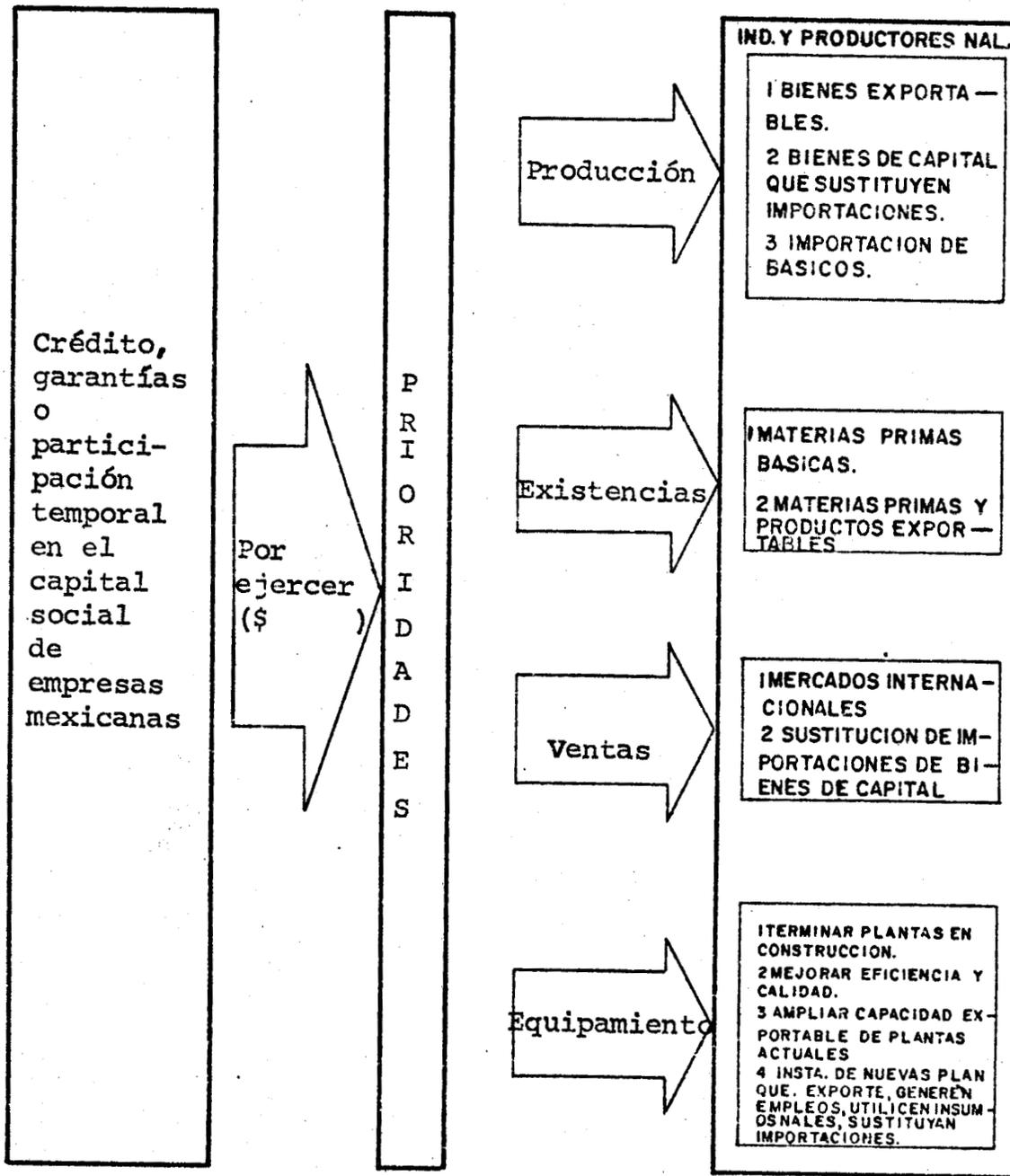
La asociación se integra por representantes empresariales y en ella participan diversos funcionarios de cada empresa, que a su vez conforman distintas comisiones, en donde cada uno de éstos, se encarga de gestionar ante las distin

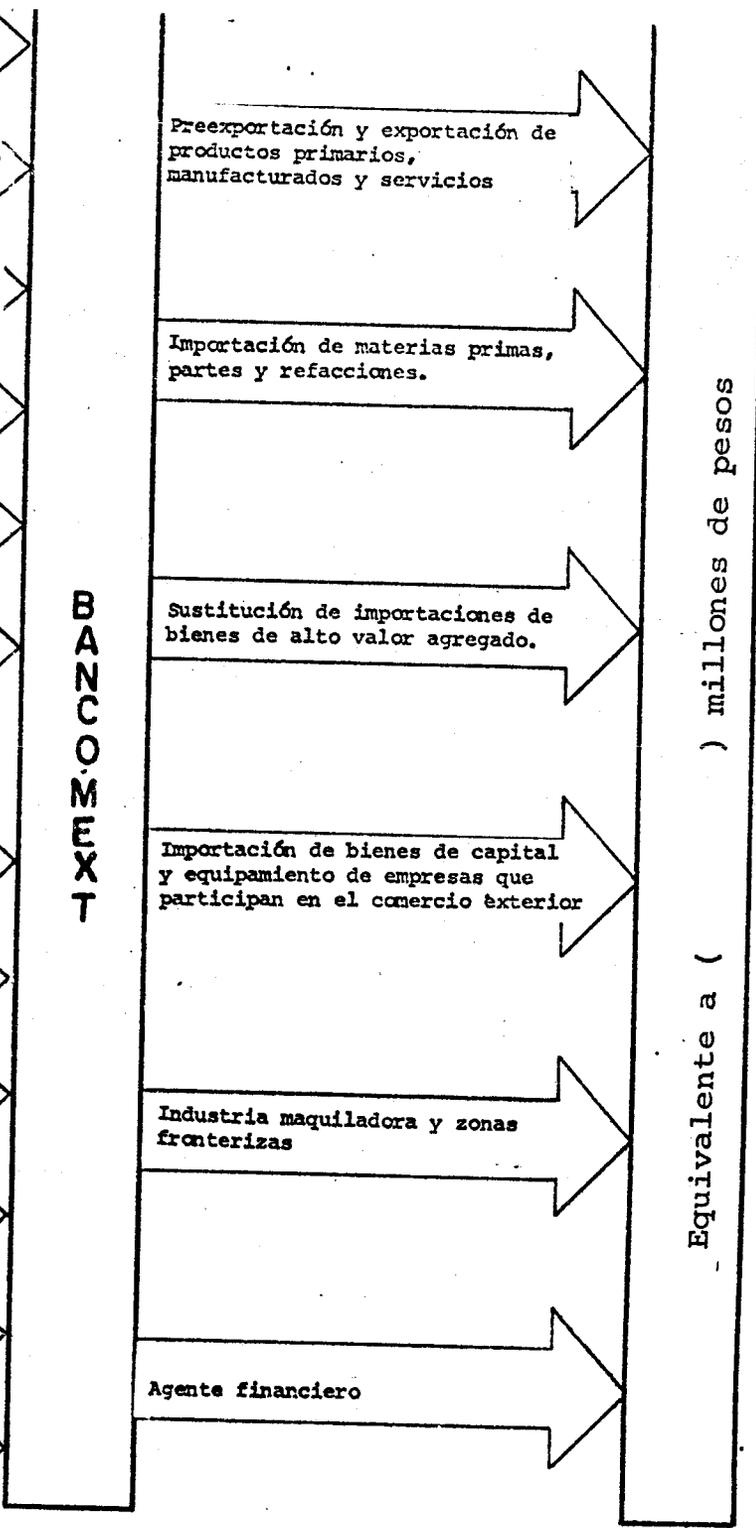
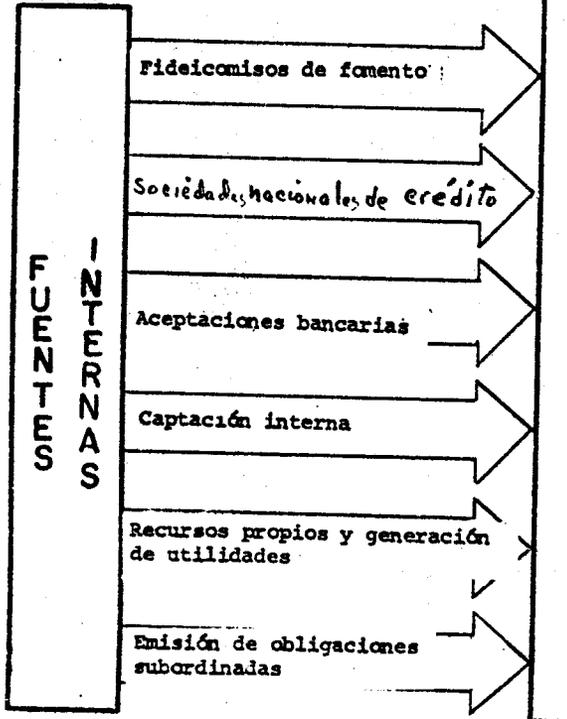
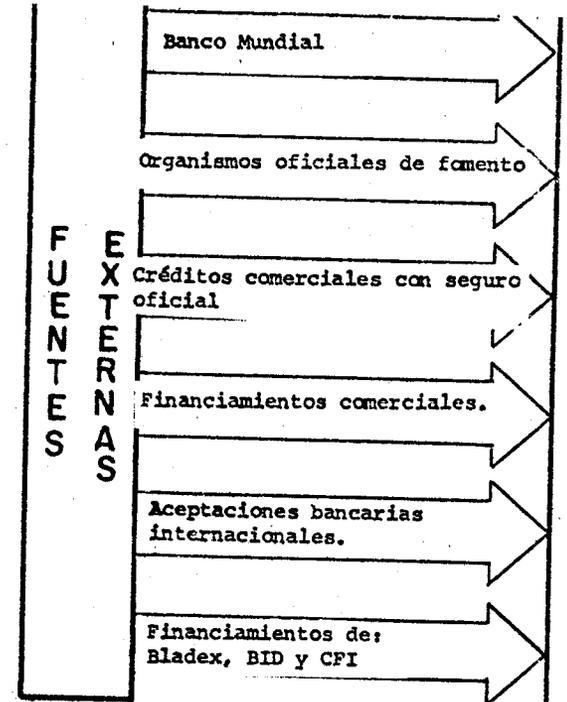
tas dependencias del sector público, los estímulos y facilidades que competan a cada área.

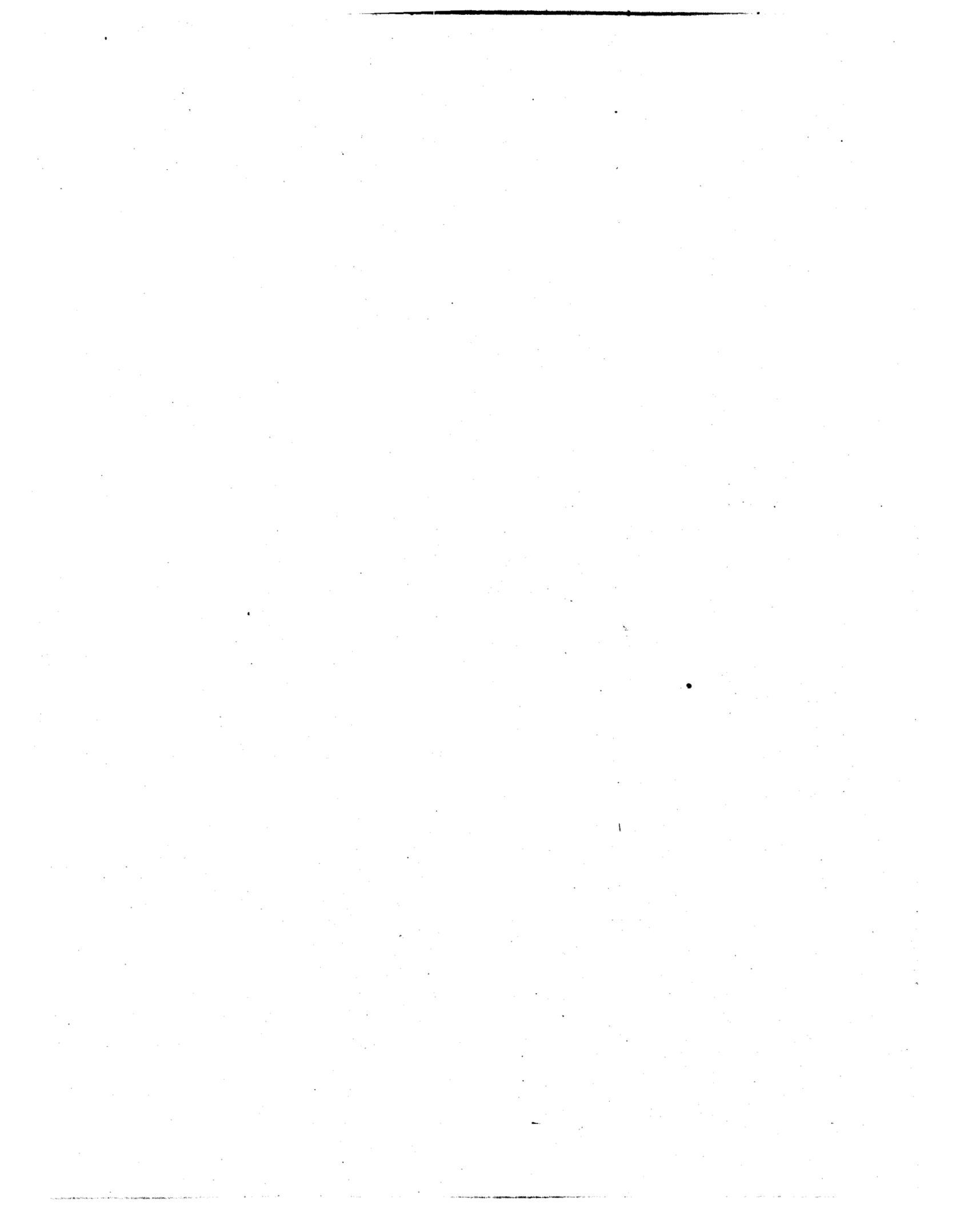
Al realizar las gestiones antes mencionadas, hay que -- tomar en consideración que la Asociación cuenta además como respaldo político, la protección de las distintas cámaras nacionales (CANACINTRA, CONCAMIN, Etc.), con lo cual adquieren sus peticiones, una mayor fuerza y presión en el ámbito político.

GRAFICA I

Apoyos prioritarios del Bancomext.







CAPITULO CUARTO.

ESTRUCTURA ECONOMICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

El desarrollo alcanzado por este sector a través de toda su historia, sufre un colapso agudo en 1982, las distintas etapas de crisis a las que se había enfrentado nunca tuvieron tantas repercusiones como ésta, así pues, las políticas estratégicas que se han diseñado para superarla, año tras año, han tenido que adecuarse a las circunstancias tan cambiantes del mercado.] El rasgo característico en este género es la internacionalización del sector, de tal manera que la competitividad de los productos deberá estar garantizada para abastecer el mercado nacional y además cumplir las especificaciones técnicas de calidad para el mercado externo.

1.- Composición del Sector Automotriz.

Las condiciones actuales del mercado a nivel mundial, han sido determinantes en la conformación del sector nacional, la tipificación en industria terminal y de autopartes¹⁾ que integran la estructura de éste sector, obedece fundamentalmente a que son dos industrias con características muy diferentes, por lo que tratarlas en forma conjunta daría lugar a confusiones, además existen razones de orden institucional que justifican la división y que se derivan, tal como se establece más adelan

te, del marco institucional en que se han encuadrado el desarrollo de la industria de automotores en México, en el cual -- se establece esta distinción; por último, se tiene la razón - histórica de que no hubo un desarrollo paralelo de ambas industrias, ya que el de la auxiliar tuvo lugar en forma intensa sólo hasta fechas relativamente recientes. (1)

Estos dos subsectores dan origen a una industria que - durante varias décadas, ha desempeñado un papel muy importante en la economía nacional, en la actualidad, a pesar de las - - grandes dificultades por las que atraviesa el mercado doméstico, han canalizado la mayor parte de sus nuevas inversiones -- ha establecer y desarrollar por los industriales en el norte del país, destacando las inversiones hechas por las tres grandes de origen norteamericano, según lo muestra el cuadro I.

A pesar de las medidas restrictivas que el estado - - establece, en el sentido de que la industria terminal por ningún motivo debería expandirse en forma vertical, les fue autorizado por SECOFI, su participación directa en el ensamble de motores y de manera indirecta en las empresas del subsector - autopartes, de tal forma que la mayor parte de las empresas - de la industria terminal, participan de una u otra forma en los consejos de administración e incluso como funcionarios -- ejecutivos de la mayor parte de las empresas de autopartes.--

(1) Op. Cit. Miguel S. Wionczek, otros. p. 72

CUADRO I

DIVERSIFICACION Y DESCONCENTRACION DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.

E m p r e s a	Plantas	P r o d u c t o	Ubicación Geográfica
CHRYSLER DE MEXICO	1	Ensamble automóviles	Carret. México - Toluca
	1	Ensamble camiones	México, D.F.
	1	Motores	Km. 9.5 Carret. Saltillo - Monterrey (1985)
FORD MOTOR Co.	1	Ensamble camiones	México, D.F.
	1	Ensamble automóviles	Carret. México - Queretaro
	1	Ensamble autos y - motores.	Hermosillo, Coah. (1986)
GENERAL MOTORS	1	Ensamble automóviles	Toluca, Edo. de Méx.
	1	Ensamble camiones	México, D.F.
	1	Ensamble	Ramos Arizpe, Coah. (1984)
NISSAN MEXICANA	1	Ensamble automóviles	Cuernavaca, Mor.
	1	Motores	Toluca, Edo. de México.
	1	Motores	Aguascalientes (1985)
RENAULT	1	Ensamble automóviles	Cd. Sahagun, Hgo.*
	1	Motores	Gómez Palacio Dgo. (1985)
VOLKSWAGEN	1	Ensamble, motores	Km. 116 Autop. México-Puebla
TAMSA	1	Ensamble camiones y autobuses.	Tenango del Valle, Edo. de Méx.

* En agosto de 1986, cierra su planta de ensamble.

La razón es muy sencilla, salta a la vista que los requerimientos durante la producción ensamble de vehículos, se requiere - como mínimo, una cantidad determinada de autopartes, que además de cumplir con las especificaciones técnicas de calidad, - deberán estar en condiciones de satisfacer las exigencias de - cantidad y bajos costos que permitan mantener la competitividad de la empresa en el mercado internacional.

En noviembre del año próximo pasado, la empresa Ford - Motor de México, inauguró su planta de estampado y ensamble de automóviles casi en su totalidad para producción de exportación, la coinversión norteamericana-japonesa de alrededor de - 500 millones de dólares, dará empleo a unos 1,600 trabajadores, con una producción anual de 130 mil vehículos, a lo que habrá que agregar la producción y generación de empleos resultante - de otras 7 empresas del subsector autopartes, que de manera paralela se han instalado en este corredor industrial, como se tenía programado en el Pronafice para esta región. (2)

De lo anterior se desprende que el apoyo irrestricto, - que el Gobierno Federal otorga a las empresas, no ha tenido límite, dado que no solamente propicia la inversión, si no que - además, les entrega en bandeja de plata, toda la infraestructura necesaria para la instalación de plantas, mano de obra calificada barata, excensiones tributarias, facilidades arancela--

(2) Op. Cit. El Gobierno Mexicano, No. 48, Noviembre 1986.

LAS EMPRESAS DE AUTOPARTES EXPORTADORAS E IMPORTADORAS MAS IMPORTANTES DE MEXICO CUADRO II

NOMB. DE LA EMPRESA	EXPORTACIONES *		IMPORTACIONES *		VENTAS *		EXPORTAC. VENTAS	PRINCIPAL PRODUCTO DE EXPORTACION	DESTINO PRINCIP.	PRINCIPAL PROD DE IMPORTACION	ORIG PRINCIP.
	VALOR 1985	%	VALOR 1985	%	1985	%					
CIFUNSA, S.A.	13,485.0	55.10	2,100.0	113.60	23,292.0	73.80	57.90	PARTES AUTOMOTRICES	E.U.A.	CARBON COCKE	E.U.
RASSINI, RHEEM, S.A. DE C.V.	12,327.0	55.30	658.0	38.20	19,741.0	72.10	62.44	MUELLES SUSPENCIONES	E.U.A.	BARRAS ACERO	CANA
RENAULT IND. MEXICANAS, S.A.	7,261.0	-	6,600.0	-	11,169.0	-	65.01	MOTORES	E.U.A.	PART. DE MOTOR	FRAN
NEMAK	5,820.4	21.00	2,543.0	2.90	8,421.5	34.50	69.11	CABEZAS/MOTOR	CANADA	CHAT. ALUMINIO	E.U.
SPICER, S.A. DE C.V.	3,644.0	28.00	87.0	33.80	79,606.0	104.90	4.60	RUEDAS	E.U.A.	ACEROS COMPON	E.U.
METALSA, S.A.	3,180.0	-	3,365.0	34.90	15,363.0	62.90	20.70	AUTOPARTES	E.U.A.	ACEROS AUTOPAR	E.U.
IND. AUTOMOTRIZ, S.A.	2,070.0	142.40	3,449.0	175.90	13,835.0	108.00	14.96	CABINAS/CAMION	E.U.A.	ACERO	JAPO
RUEDAS Y ESTAMPADOS, S.A.	1,455.0	31.60	635.0	27.60	1,746.0	32.50	83.33	RIMS/AUTOMOVIL	E.U.A.	ACERO	JAPO
ARALMEX, S.A. DE C.V.	808.0	29.90	0.0	0.0	6,448.0	70.90	12.53	AMORTIGUADORES	E.U.A.	ACERO	JAPO
MAR-HIND, S.A.	710.0	50.10	2,896.0	34.60	6,828.0	82.40	10.40	ARMADURA/MOTOR	E.U.A.	PAR/ALTERNADOR	E.U.
PROD. ESPECIALES METALICOS, S.A. DE C.V.	289.0	16.70	426.0	34.80	3,276.0	71.00	8.82	TUBOS AUTOMOTRICES	E.U.A.	CINTA ACERO	FRAN
PRODUCTOS AUTOMOTRICES, S.A.	275.0	41.80	307.0	43.50	2,409.0	53.40	11.42	PLATINOS	E.U.A.	DISCO DE TUNGSTENO	E.U.
HIDROMEX, S.A. DE C.V.	97.0	180.00	40.8	53.40	1,928.7	89.40	5.03	CANAS/ SEGURIDAD	E.U.A.	CILIND. HIDRAU	E.U.
IND. METALICAS MONTERREY, S.A.	81.0	107.70	565.0	112.60	4,697.0	71.30	1.72	CARROCERIA/VOLTEO	E.U.A.	ACERO	JAPO
LERC, S.A. DE C.V.	42.0	55.80	0.0	0.0	480.0	35.60	8.75	CAMISAS AM.LT	E.U.A.	- - -	- - -
LEGAR, S.A. DE C.V.	42.0	20.00	14.5	38.10	952.3	50.90	4.41	SOPORTE/MOTOR	E.U.A.	HULE NATURAL	MALA
INDUSTRIAS VORTEC, S.A.	39.0	290.00	60.0	200.00	1,961.0	201.70	1.99	FRENOS DOBLE DIAF.	E.U.A.	COMP. AUTOMOT	E.U.
SUPER DIESEL, S.A.	25.0	70.40	126.0	215.00	2,642.0	140.60	.95	EJES Y PARTES	E.U.A.	RODAMIENTOS	JAPO
IND. ELECTRICA AUTOM. S.A. DE C.V.	23.2	63.40	145.0	43.60	5,659.0	59.30	.41	BOBINA	E.U.A.	ACERO AL SIL.	E.U.
FOMENTO MANUFACTURERO	21.0	41.70	261.0	18.60	11,258.0	58.70	.19	AUTOPARTES	E.U.A.	ACERO LAMINADO	- -
GONHER DE MEXICO, S.A. DE C.V.	10.0	11.10	18.0	80.00	6,101.0	76.50	.16	FILTROS	CTRO. A.	LAMINA	JAPO
MANUF. MEX. PART. AUTOMOVILES S.A. DE C.V.	0.0	0.00	420.0	73.60	0.0	0.00	0.00	- - -	- - -	ANILLOS/PART.	E.U.
COMPANIA IMPULSORA MECANICA, S.A.	0.0	0.00	45.0	95.70	0.0	0.00	0.00	- - -	- - -	- - -	E.U.

(*) .- LOS PORCENTAJES REPRESENTAN INCREMENTOS CON RESPECTO DEL AÑO ANTERIOR.

FUENTE: EXPANSION, LOS EXPORTADORES E IMPORTADORES MAS IMPORTANTES, OCTUBRE 1ª 1986 Vo) XVII (Nº 450

2.- Oferta y demanda de la industria automotriz.
(1982 - 1986)

La industria automotriz ha registrado como comentamos en el capítulo anterior, movimientos de crecimiento, auge y -recesión. Son varios los fenómenos que han repercutido en estos ciclos: como las devaluaciones que ha sufrido la moneda nacional desde 1976, los precios de los insumos petroleros y la intervención del Estado.

Cada una de estas fases conducen a esta industria a -modificar sus políticas generales tanto de producción, distribución, ventas, importaciones y exportaciones.

En cuanto a las devaluaciones, con ellas se elevaron-sustancialmente los costos de producción de los insumos importados, así como el de los que se producen en el país; esto se tradujo en una reducción general de la producción de este sector como lo muestra el cuadro III.

CUADRO III.
PRODUCCION ANUAL DE VEHICULOS.

	AUTOMOVILES	CAMIONES, TRACTOCAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES	TOTALES
1980	303056	186950	490006
1981	355497	241621	597118
1982	300579	172058	472637
1983	207137	78348	285485
1984	244704	113294	357998
1985	297064	161616	458680
1986	208469	132583	341052

FUENTE: AMIA Enero 1987

El número de unidades que en 1982 era de 472,637, bajó en 1986 en 131,585 unidades, o sea en un 27.84%. Otro efecto de la devaluación fue el incremento de los precios; las empresas para compensar este aumento en el costo de producción y seguir manteniendo su margen de utilidad, subieron sus precios, el resultado de ésta alza fue una contracción de la demanda.

Siendo el petróleo una de las principales fuentes de divisas, los cambios en los precios de éste producto afectan grandemente en los costos y precios tanto de los vehículos como en la industria de autopartes.

Por otro lado el papel del Estado ha sido determinante en la integración de esta industria, ya que como vimos en el capítulo III, las medidas que se han tomado a lo largo de la existencia del sector automotriz han permitido tanto su desarrollo como su impulso por medio de los estímulos que se les ha brindado.

La dinámica del sector automotriz obliga a los productores de esta industria a innovarse y buscar nuevos mercados, en esto el Estado ha tratado de incrementar la producción nacional y ha apoyado otorgando subsidios a las inversiones nuevas de las empresas de la industrial terminal automotriz.

Ello permitió que el grupo de empresas del sector se consolidara, ampliara sus inversiones y tuviera un crecimiento

acelerado, convirtiéndose rápidamente en un puntal de la economía mexicana, no sólo por su participación en el PIB y por el empleo que generó, tanto directa como indirectamente, sino por su estrecha relación con otras varias industrias, tales como la de autopartes, hierro y acero, vidrio, hule, textiles, petroquímica y otros, a las cuales les genera mercados directos e indirectos.

La industria automovilística en su conjunto creció a un ritmo superior al de la manufactura y al del PIB de 1970 a 1981. Aunque su comportamiento es cíclico, con etapas de auge a los que siguen otros de depresión al sector terminal fue el más dinámico.

En 1982 el PIB automovilístico tuvo una baja de 20% en promedio (26.7% en la industria terminal y 10.3% en la de autopartes). Para 1983 continuó la tendencia, el PIB de la rama cayó 31.4% (3). A partir de 1984, se elevó en un 20% y para 1985 en 21%, como lo muestra el cuadro IV.

La producción tanto de la industria automovilística terminal como de la industria de autopartes, ha sufrido altibajos, de ahí que en la etapa actual el planteamiento de este sector consiste en orientar la producción, primordialmente para la exportación.

(3) Miguel López Jesús. Sector Industrial. Comercio Exterior, Vol. 36, Núm. 11, México, Noviembre 1986, p. 970

C U A D R O : IV

MEXICO: PRODUCTO INTERNO BRUTO.

MILLONES DE PESOS DE 1970.

	1970	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Concepto Total	444,271	841,855	908,765	903,839	861,769	887,647	911,544
Manufacturas	105,203	209,682	224,326	217,852	201,938	211,683	223,987
Ind. Automovilística Terminal.	2,623	7,877	9,658	7,080	4,191	5,277	6,759
Industria de Autopartes	2,318	5,601	6,306	5,657	4,549	5,445	6,530

FUENTE: INEGI, Cuentas Nacionales.

En cuanto a las empresas productoras de unidades para la exportación, las más importantes son CHRYSLER, GENERAL MOTORS y NISSAN.

CHRYSLER produjo en 1986, 41,181 unidades para la exportación, GENERAL MOTORS 18,400 y NISSAN 8,352; el total de la producción en este año fue de 68,884 unidades, el incremento respecto al año anterior fue de 13.9%. En este año la producción para la exportación representó ya el 25% de la nacional. (4)

En base a cifras de INEGI, el valor de la producción en la fabricación y ensamble de vehículos y automóviles, fue en 1985 de: \$670'821,563, valor en millones de pesos, y en 1986 fue de: \$888'975,201.

El valor de la producción en la fabricación de carrocerías para vehículos, fue de: \$13'490,823 y para 1986 de: \$14'811,723 millones de pesos. (5)

La crisis que afectó en los últimos años a la economía nacional, tiene en la industria automovilística, características particularmente relevantes, debido a la profundidad que adquirió en el sector.

Los mercados automovilísticos presentan rasgos rescisi

(4) AMIA. Enero 1987.

(5) Encuesta Industrial Mensual. INEGI. México, Septiembre de 1986. p. 44

vos, provocados por la elevación de los precios y con ello la caída de la demanda agregada. Como lo presenta el cuadro V.

De acuerdo a los datos del cuadro anterior, podemos decir que las ventas de automóviles de 1982 a 1986 bajaron en un 56%, siendo la categoría mas afectada la de automóviles populares, de los cuales en el mismo período se vendieron 86,482 menos, o sea 51.9%.

Este fenómeno se debió en parte a la inflación, ya que este repercutió particularmente a las personas de bajos ingresos y que son los consumidores de automóviles populares, esto aunado al incremento de los precios por los aspectos que ya hemos señalados.

El comportamiento en las ventas de los automóviles compactos, no se vio tan afectada como la de los anteriores, sólo disminuyó en un 34%. Esto se debió, a que los consumidores de autos lujosos trasladaron sus ingresos a la compra de estos automóviles, pues en términos nominales el precio de los de lujo eran muy superiores a los compactos.

En los autos de lujo y deportivos las ventas también sufrieron caída pero debido a que su participación en el mercado es mucho menor que las otras dos categorías, su disminución en las ventas no es tan significativa.

Ahora bien, en cuanto a las ventas de camiones, tracto

C U A D R O . V.

VENTA ANUAL DE AUTOMOVILES.

POR CATEGORIAS (1980 - 1986)

CATEGORIAS:	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
POPULARES	152,480	179,852	179,928	124,741	132,974	135,489	93,446
COMPACTOS	92,937	109,506	78,669	38,590	57,480	74,028	51,197
LUJO	28,727	37,410	20,088	19,740	18,731	23,549	11,167
DEPORTIVOS	11,897	13,595	8,076	8,981	8,465	9,121	4,460
T O T A L :	286,041	340,363	286,761	192,052	217,650	242,187	160,670

FUENTE: A.M.I.A. ENERO 1987

C U A D R O VI.

VENTA ANUAL DE CAMIONES POR SEGMENTOS Y CATEGORIAS.

1980 - 1986.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
CAMIONES	170,331	220,886	174,861	80,037	110,195	144,038	95,647
TRACTOCAMIONES	6,671	8,002	3,611	451	1,376	3,600	1,298
AUTOBUSES INTEGRALES	1,368	1,762	1,430	275	1,066	1,824	1,220
T O T A L :	178,370	230,650	179,902	80,763	112,637	149,462	98,165

FUENTE: A.M.I.A. Enero 1987

CUADRO VII.

PENETRACION EN EL MERCADO POR EMPRESA.

1980 - 1986

	1980 %	1981 %	1982 %	1983 %	1984 %	1985 %	1986 %
Chrysler de México	23.17	20.42	16.38	14.75	16.70	17.06	18.26
Ford Motor Company	18.91	19.82	18.79	17.60	15.56	19.13	15.83
General Motors de México	8.38	10.72	11.42	11.96	14.67	14.43	12.47
Nissan Mexicana	10.37	11.79	14.60	19.01	16.99	17.47	23.61
Renault de México	4.70	3.47	4.78	7.28	5.86	4.82	2.59
Vehículos Automotores Mexicanos.....	5.98	5.98	3.32	1.18	1.76	1.37	---
Volkswagen de México	23.77	23.17	27.58	26.38	26.73	23.74	25.35
Diesel Nacional	4.33	4.02	2.81	1.70	1.52	1.67	1.41
Fábrica de Autotransportes Mexicana.	0.39	0.61	0.32	0.14	0.21	0.26	0.48

FUENTE: A.M.I.A. Enero 1987



do, son los productores de automóviles populares y compactos, como son Volkswagen, Nissan, Chrysler y Ford, de éstos la que se ha mantenido en la delantera desde 1982 es Volkswagen siguiéndola Nissan.

Hemos señalado anteriormente que el mercado mexicano para la industria automotriz se ha venido reduciendo en los últimos años. Debido a esta situación, este sector se ha visto en la necesidad de buscar nuevas estrategias para continuar desarrollándose.

Son muy variadas estas estrategias que van desde dejar de ser sólo maquiladoras, para convertirse en productoras y exportadoras de componentes y piezas para motores hasta buscar nuevos mercados entre la población en general y la innovación de nuevas unidades.

El propósito es adecuarse a la actual situación del mercado. Sin embargo a pesar de estas estrategias, la que parece la única alternativa para salir de la crisis, es la exportación de vehículos y sus autopartes, la cual implica una innovación tecnológica acelerada, es decir, modernizarse.

En este sentido, este fenómeno se ha venido desarrollando desde hace algunos años, pero a partir de 1978, las exportaciones se incrementaron en más de 100% con respecto al año ante

rior y estas exportaciones se han mantenido a un ritmo mas o menos constante, llegando a 1986 a un total de 72,429 unidades. (7)

Las principales empresas exportadoras son Chrysler, General Motors y Nissan.

Ahora bien, el principal destino de nuestras exportaciones es E.E.U.U., las empresas que exportan mas hacia ese país son Chrysler y General Motors, de las cuales el origen de su capital es 100% Estadounidense.

Otro mercado es América Central y América del Sur, la compañía que domina ese mercado es Nissan.

El envio de unidades hacia Europa hasta 1984 la principal empresa era Volkswagen que exportaba a Alemania Occidental y actualmente ya no exporta. Chrysler no exportaba a Europa, pero a partir de 1986, envió 340 unidades, Volkswagen - solo 7.

Chrysler también exporta unidades a Asia; en 1984, envió 700 y en 1986, 637.

Las exportaciones por empresa nos permiten observar la evolución de estas en el período que estamos estudiando. Estos se localizan en el cuadro VIII.

(7) Ibid, p. 35

C U A D R O - VIII

EXPORTACION ANUAL POR EMPRESA.

1980 - 1986.

(UNIDADES)

E m p r e s a :	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Chrysler de México	489	607	748	2,384	6,755	18,456	43,689
Diesel Nacional	158	-	3	3	100	17	351
Fábrica de Autotrans porte Mexicana	-	-	50	-	-	-	-
General Motors	-	-	-	4	7,897	29,466	18,672
Mexicana de Autobuses	48	63	21	-	1	-	-
Nissan Mexicana	4,252	4,370	1,103	1,107	2,560	6,012	9,124
Renault de México	156	92	55	30	716	871	182
Volkswagen de México	13,142	9,296	13,655	18,690	15,171	3,428	84
Vehículos Automotores Mexicanos.	-	-	-	-	4	-	-
Kenworth Mexicana	-	-	-137	238	435	353	327
Victor Padrón	-	-	3	-	-	-	-
T O T A L :	18,245	14,428	15,819	22,456	33,635	58,423	72,429

FUENTE: AMIA, Enero 1987

Las exportaciones de Chrysler de 1980 a 1986, se incrementaron en 42,711 unidades, de Nissan en 4,872 y General Motors inició sus exportaciones en 1983 con 4 unidades y en 1986 exportó 18,672. Las exportaciones de Volkswagen bajaron de 13,142 a 84 unidades; esto es, porque actualmente Volkswagen está exportando partes y componentes para motores; actualmente exporta 1,600 motores diarios. (8)

Hasta aquí nos veníamos refiriendo a la exportación de la industria automotriz, pero no sólo se están importando unidades terminadas, se exportan también motores para automóviles y partes sueltas para los mismos. Ver. Cuadro IX.

Según datos de la Revista de Comercio Exterior del INEGI, las exportaciones de México según actividad económica de Origen y Grupos de Productos de la Industria Automotriz, se han comportado de la siguiente manera.

De las cifras del Cuadro IX, podemos deducir que el rubro del cual exporta más la industria automotriz, son motores para automóviles, los cuales han elevado sus exportaciones en 1'009,271 piezas de 1980 a 1986. En segundo lugar, destacamos las partes sueltas para automóvil, de las cuales sus exportaciones se han mantenido más o menos constantes.

Por último, este cambio en las exportaciones es el re--

ACTIVIDAD ECONOMICA DE ORIGEN Y GRUPO DE PRODUCTOS INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

EXPORTACIONES.

1980 - 1986

ACTIVIDAD ECONOMICA DE ORIGEN Y GPO.DE PRODUCTOS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Automóviles para el Tranporte de Personas	98,528	70,063	66,924	109,712	119,140	116,637	N. D.
Automóviles para el Transp. de carga.	30,116	39,454	14,305	14,501	26,747	24,383	N. D.
Motores para Automóviles.	30,458	61,489	214,162	602,756	982,684	1039,729	N. D.
Partes sueltas para automóviles.	209,439	165,028	131,422	179,800	270,222	240,743	N.D.

FUENTE: Revista Comercio Exterior INEGI, Enero-Octubre 1986. Vol. IX Núm. 10.

flejo de lo que habíamos señalado sobre las estrategias de las empresas, siendo la exportación y la innovación, el principal medio para salir de la actual recesión.

Según datos de la Revista Expansión, los principales productos que exportan las empresas automotrices son:

EXPORTACION: PRINCIPALES PRODUCTOS.

<u>E m p r e s a :</u>	<u>P r o d u c t o :</u>
Chrysler	Autos y Motores.
General Motors	Motores
Volkswagen	Automóviles, Refacciones, Motores.
Ford Motor Co.	Motores.
Nissan	Autos y Motores.
Kenworth Mexicana	Tractocamiones.
Trailers de Monterrey	Autopartes.

FUENTE: Elaboración propia con datos de Expansión. "Las 500 Empresas más importantes de México". Vol. XVIII No. 450.

Dentro de la Industria Terminal, podemos distinguir - dos grupos de empresas: el primero de ellas, más importante - en cuanto a su producción y actividad económica, es aquel que fabrica sus propios motores y ensambla automóviles de pasaje- ros y camiones hasta 13.5 toneladas de capacidad y, al que he mos llamado segmento A (según clasificación de AMIA). El - -

otro grupo produce vehículos pesados, como los llamados tracto camiones y autobuses integrales; segmentos B y C.

La Estructura del capital así como el origen de su tecnología, lo mostramos en el siguiente cuadro:

CUADRO X

CARACTERISTICAS DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA TERMINAL.

<u>GRUPO I</u>		
<u>E M P R E S A :</u>	<u>ESTRUCTURA DEL CAPITAL.</u>	<u>ORIGEN DE LA TECNOLOGIA.</u>
CHRYSLER DE MEXICO	100% E.U.A.	E.U.A.
FORD MOTOR Co.	100% E.U.A.	E.U.A.
GENERAL MOTORS	100% E.U.A.	E.U.A.
INTERNATIONAL HARVESTER	51% MEXICO, 49% E.U.A.	E.U.A.
NISSAN MEXICANA	100% JAPON	JAPON
VOLKSWAGEN	100% ALEMANIA	ALEMANIA
DIESEL NACIONAL	100% MEXICO	FRANCIA
<u>GRUPO II</u>		
FAB. AUTOT. MEX.	100% MEXICO	E.U.A.
KENWORTH MEXICANA	100% MEXICO	E.U.A.
MEXICANA DE AUTOBUSES	100% MEXICO	MEXICO
TRAILERS DE MONTERREY	100% MEXICO	MEXICO

FUENTE: Expansión, Octubre 1986, Vol. XVIII No. 450.

De estas empresas, cinco son de capital nacional pero - las más importantes en cuanto a las ventas con el exterior, son- extranjeras.

Otra característica de la cual ya hemos hecho mención, es la penetración en el mercado y de ellas también, las que tienen el más alto porcentaje, son las empresas cuyo capital es de origen extranjero y sobre todo de E.U.A., como son Chrysler, Ford Motor Co., General Motors y Volkswagen, de la cual la estructura de capital es de Alemania.

3.- Integración económica y generación de empleos en la industria automotriz terminal.

Muchas decisiones de integración están enmarcadas en términos de la decisión de "fabricas o comprar", centrándose en cálculos financieros, Sin embargo, la decisión de integración debe ir más allá de un análisis de costos y de las necesidades en cuanto a inversión para considerar los aspectos estratégicos más amplios de la integración.

Existen dos clases de integración económica que puede tener una empresa o industria en la economía: la vertical y la horizontal.

En cuanto a la integración vertical, se incluyen a todas aquellas empresas que, para la elaboración de su producto final, requieren de los insumos necesarios que ellos mismos pueden extraer y elaborar parcial o totalmente. Es decir, poseen el control de las materias primas básicas, ya sea por su ubicación regional o capacidad tecnológica que representan un menor-

costo de extracción y transporte, así como muchas veces el -- control único de la producción de los bienes y servicios finales, creando un poder monopólico.

Por lo que concierne a la integración horizontal, para la fabricación del producto final se depende de un gran número de abastecedores de otras industrias. Entonces podemos decir que con respecto a la estructuración de la industria -- automotriz mexicana que su integración en buena medida es de tipo horizontal, siendo esta una de las principales razones -- por lo que esta industria se ha mantenido en nuestra economía por muchos años.

El que muchas empresas se relacionen a esta industria, implica que por el mismo hecho de existir, se generan directa e indirectamente empleos por la misma integración económica -- hacia los insumos de origen y con ello se pueda cumplir uno -- de los objetivos que se buscaban al industrializar al país.

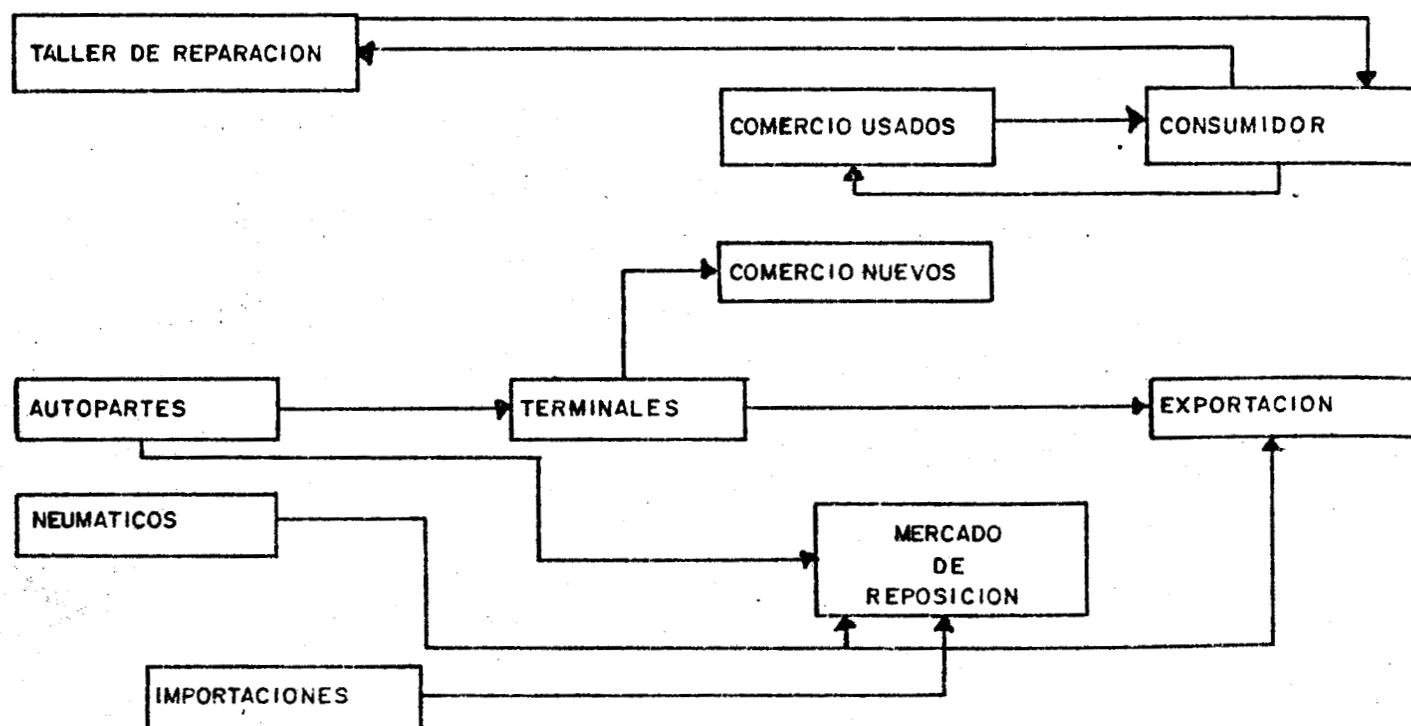
Para llegar a comprender lo anterior, el Instituto Latinoamericano de estudios trasnacionales (I.L.E.T.), realizó -- un estudio que nos explica los flujos de circulación del complejo automotriz (9). Este trabajo surgió de mostrar como -- la internacionalización del capital en América Latina, tuvo lugar durante el proceso de industrialización en estos países; -- reconociendo en la industria automotriz a uno de los pivotes --

en torno al cual giró el proceso de sustitución de importaciones, aumentos progresivos en las exportaciones y un mayor dinamismo en la economía nacional.

De acuerdo a este estudio, las etapas que componen al complejo automotriz, se relacionan entre sí y hacia el exterior a través de flujos interindustriales. Los principales flujos a distinguir son: corriente de bienes finales, corriente de bienes intermedios del complejo y corriente de materias primas que ingresan a éste.

Las corrientes señaladas pueden subdividirse, ya se trate de bienes finales de consumo o bienes finales de producción. Las primeras se refieren a vehículos de uso familiar, - los segundos a los vehículos de transporte colectivo y de carga.

El esquema circulatorio detallado válido para cualquiera de ambos tipos de bienes es el siguiente:

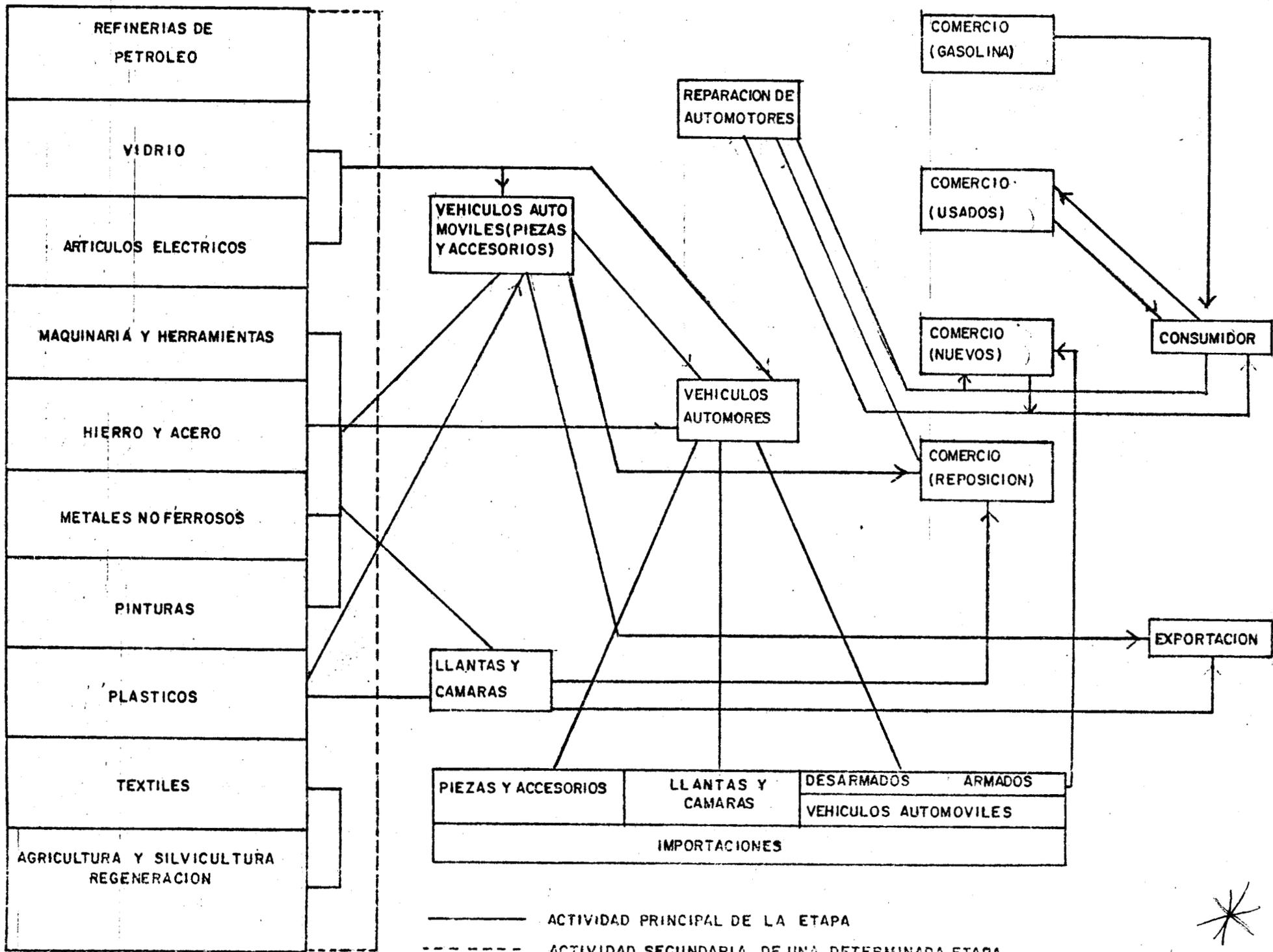


Para tener una idea más correcta de la cantidad de mate rias primas que se dirigen hacia los sectores intermedios, presentamos una lista de ellas, además de las ya mencionadas anteriormente:

Aceites	Fosfatizantes	Revestimientos
Aceros	Fusibles	Asfálticos
Alfombras	Grapas	Roldanas
Alambres	Guata p/tapicería	Seguros
Aluminio	Lacas	Selladores
Antirruidos	Lonas	Sellos de Hule.
Bajo alfombra	Lubricantes	Soldaduras
Cables eléctricos	Llaves españolas	Solventes
Ceras protectoras	Materiales para	Tapetes
Chavetas	fundición.	Telas (tapiz)
Cintas adhesivas	Partes de fibra	Telas plásticas
Cintas de rivetear	de vidrio	Terminales eléctricas
Cubiertas de cartón	Pegamentos	Tornillos
Cubiertas de Plásti	Perfiles metálicos	Tubos de papel
co.	Pinzas mecánicas	Válvulas de engrase (10)
Desarmadores	Polietileno de -	
Electrolito	baja densidad	
Empaques de cartón	Poliuretano	
Esmaltes	Primarios para	
Etiquetas	pintura.	
Extinguidores	Productos para estañar	
	Rellenos para acojinamientos	
	Remaches	
	Resortes.	

En el esquema siguiente, se presentan las etapas que - comprende el complejo automotor y sus materias primas correspon dientes (no se incluyen todas), siendo éstas las que creemos de mayor relevancia.

Se pretende que el esquema guarde el mayor grado de ge neralidad posible para poder ver de una manera la integración-



económica automotriz mediante las etapas del flujo circulatorio automotor.

Debido a la enorme integración horizontal que posee esta industria, podemos afirmar que ésta produce un efecto económico social por la inmensa generación de empleos que provoca hacia otros sectores industriales del país, obligando con ello a un mayor dinamismo económico conforme la rama automotriz se desarrolla, haciendo por tanto, necesaria su intervención.

De aquí, que el Gobierno conciente de esta necesidad, mantenga y apoye a la industria de automóviles por el beneficio social y económico que aporta a un país semi-industrial como México, y que necesita que el personal ocupado sea continuo y sostenido en todas las ramas de la que ella depende, para que con esto se mejoren los niveles de vida de una población cada vez más elevada y que crece a un ritmo acelerado.

Tenemos que considerar además, que la generación de empleos no solamente se realiza hacia atrás; sino que a partir de la producción de automóviles existe una serie de fuentes de trabajo hacia adelante, como es el caso de la red de distribuidores, fuerte elemento de comercialización y financiamiento que sirve de enlace entre el productor y el consumidor. Además debemos hacer mención a todos aquellos negocios rela-

cionados a los pequeños talleres de reparación, a los que se encargan de fabricar partes y accesorios de lujo, cuyo número sería muy difícil de enumerar para hacer un recuento del personal que ellos utilizan para sus operaciones.

Así, para 1984 el personal ocupado en la industria -- terminal fue de 54,898 personas con una derrama de 45,127 millones de pesos en sueldos y salarios, es decir, un 90% superior a los alcanzados en 1982 (11). Para 1983, la generación de empleos decreció, debido a que las expectativas de confianza e inversión en la economía eran malas, y la mayoría de las empresas para evitar que sus costos se incrementaran aún más -- por el pago en sueldos y salarios de personal excedente, decidieron general desempleo, aunque esto no fue una gran medida, -- pues tan solo fue del 4.3% gracias a que intervino el Gobierno, obligando en cierta forma a que las empresas mantuvieran sus niveles de empleo, a cambio de que los precios del mercado automotriz fluctuaran libremente en el mercado. De aquí que las -- empresas aceptaron esto a cambio de un aumento en los precios de los automóviles mientras se ajustaran sus costos a la capacidad instalada.

Por otro lado, si el personal ocupado no disminuyó mas alla de un 4.3%, se debió también a que la inversión realizada por este sector, jamás dejó de crecer.

(11) A.M.I.A. La Industria Automotriz de México en cifras, -- Edic. 1986, p. 168 y 171

El sector que se vió más afectado dentro de la industria, fue la red de distribución, cuya dimensión en el volumen de ventas los obligó a reducir sus niveles de empleo en un 41.9% en 1983, respecto al año anterior. Aunque el valor de sus ventas se ha venido incrementando durante el período analizado, esto ha sido nominalmente, ya que los precios de los automóviles y la fuerte inflación interna han provocado este aumento. (12)

Hasta 1982, el número total de distribuidores en 188 ciudades de la República era de 1250, con una venta total de autos y camiones de 461,622 unidades, con un promedio de ventas por distribuidor de 369 unidades. La empresa con una red de distribución más amplia en toda la República hasta 1985, era Volkswagen, con 238 distribuidores y seguida por las siguientes empresas:

NUMERO DE DISTRIBUIDORES POR EMPRESAS HASTA 1985 EN TODA LA REPUBLICA.

E M P R E S A :	# DISTRIBUIDORES	%
VOLKSWAGEN	238	22.6
CHRYSLER	162	15.4
NISSAN	146	13.8
G.M.	141	13.4
RENAULT	138	13.1
FORD	134	12.7
DINA	74	7.0
I.H./FAMSA	21	2.0
V.A.M.	-°-	-°-
T O T A L :	1,054	100.-

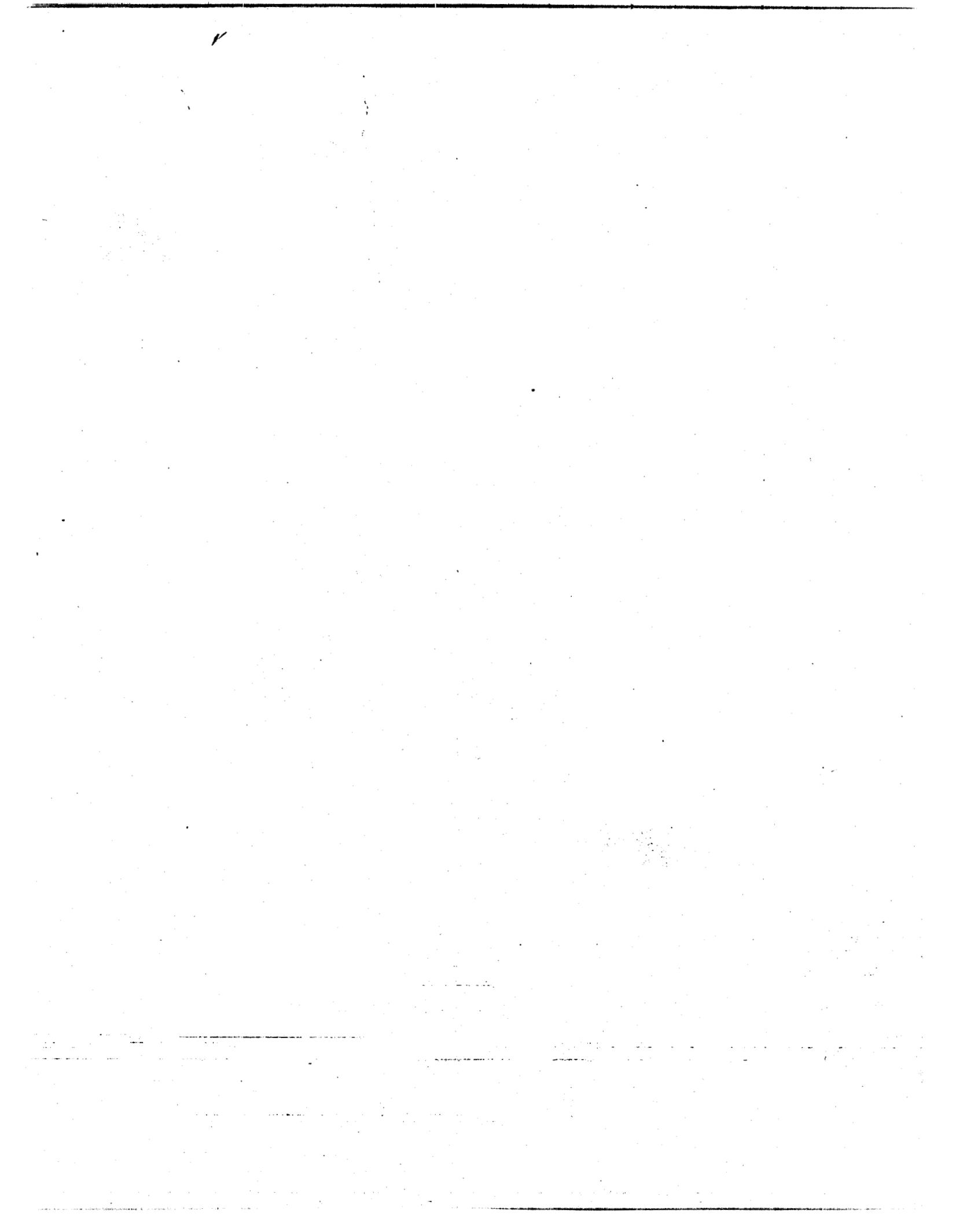
FUENTE: Asociación Mexicana de Automóviles. (A.M.D.A.)
1976 - 1985

Por lo que toca a los dos últimos años, la llamada crisis automotriz y su ejercito de desempleados es un mito. Mientras en el centro de la República Mexicana el cierre de empresas ha producido 19,000 despidos en 1985-1986, en la frontera norte la maquila de autopartes y de ensambles de motores y automóviles creció en cinco años 40.8% (13).

La estructuración de la industria es más bien una reubicación de plantas y una inaplazable innovación tecnológica con nuevas formas de producción, caracterizadas por el uso de mano de obra femenina joven, sin experiencia y de rotación constante.

(12) A.M.D.A. Cifras, diez años del sector automotriz en México, 1976 - 1985.

(13) Op. cit. Flores, Alejandro pág. 31



CAPITULO QUINTO

C O N C L U S I O N E S

El objetivo de este trabajo, ha sido el de exponer en una --- forma sencilla y precisa, el dinamismo económico que ha guardado la industria automotriz mexicana y el impacto político- y social a lo largo de las últimas décadas y en especial en el período 1982-1986.

Hemos hecho notar que este sector que forma parte de la industria manufacturera, ha venido contribuyendo desde el inicio - de su formación con crecientes volúmenes de producción que se ha convertido en una partic ipación cada vez más elevada dentro del producto interno bruto (PIB), ayudando con esto al - crecimiento económico del país.

Sin embargo, cabe hacer la aclaración, de que si este creci- miento económico se dió en la industria automotriz, no se -- llegó a dar un desarrollo tal, que hiciera más productiva a esta rama, para que llegara a ser uno de los sectores mas diná micos del país.

Es decir, el estado observando que en esta industria se encontraba un posible determinante para la formación del proceso industrial, por la capacidad productiva que presentaba y sus enormes volúmenes de inversión, decidió impulsarla a través de la elaboración de decretos que hicieran más factible su intervención en el crecimiento y desarrollo de México. Pero como hemos dicho, esta última no se dió, pues por un lado no se tomó en cuenta que las empresas de este sector al entrar en un mercado protegido y con facilidades de entrada tendrían un mayor efecto negativo para el país, pues la estructura productiva que esta Industria Automotriz guardaba (con características oligapólicas), iba a tener acceso a una proporción relativamente pequeña de la población en la que se concentraba la mayor parte del ingreso. Por otro lado las empresas que integraban la industria, poseían un monopolio sobre la tecnología correspondiente, que hacía virtualmente imposible que México desarrollara una industria propia a sus necesidades, y que exigía una completa sustitución de importaciones que obligara a producir las materias primas básicas para que este sector se desarrollara. Sin embargo, esto no se llegó a dar en sus comienzos, pues se observaron crecientes volúmenes de importación y cuantiosos déficits en la Balanza Comercial automotriz que no ayudaban al proceso de industrialización de México. Aunado a esto, tenemos que --

mencionar que el problema estuvo condicionado a que las finalidades de estas empresas era únicamente de carácter lucrativo, fáciles de lograr en un país con excelentes perspectivas de inversión y cuyas operaciones se respaldaban por el Estado por las mismas necesidades que representaba el país para su mejor crecimiento y desarrollo.

Cuando el gobierno mexicano vió que el lograr sus objetivos se dificultaba, y que la industria automotriz no cumplía con los planes trazados, intentó fragmentarla para obtener niveles de productividad más efectivos y aminorar su deficiencia. Pero además, se encontró que las filiales automotrices a través de sus respectivos gobiernos obstaculizaban sus deseos, no respetando los principales puntos de los decretos elaborados.

Esto lo pudimos comprender, cuando comentamos las diferentes presiones políticas ejercidas por las empresas de Estados Unidos y Japón para mantener a sus filiales en el mercado automotriz mexicano y que fueron efectivos al no poderse tomar una solución determinante al respecto.

Como vimos, la intención del gobierno era coherente con las -

necesidades de un país que buscaba su industrialización, pero la misma dependencia con el exterior, le hacia imposible que realizara este objetivo.

Es indudable que el número de plantas y marcas que se producían anteriormente, eran excesivas para un mercado tan pequeño como el nuestro, si se seguía permitiendo esta producción que en su mayoría se realizaba por partes y componentes importados, los costos de producción serían elevados y más aún si la línea de ensamble eran diversos en cada planta y los modelos variaban cada año, no se podía contar con una eficiencia productiva.

El que la industria automotriz haya seguido operando en la misma forma desde 1963 en la economía, ha llegado a repercutir en nuestros días en una forma alarmante, reflejándose esto, por otro lado, en los precios que el consumidor paga por los automóviles reflejo de los más amplios márgenes de ganancia que el productor obtiene y de los bajos niveles de productividad con los que opera cada empresa. Además, los crecientes volúmenes de importación que reflejaban la persistente dependencia con el exterior y que se traducían en cuantiosos déficits de la Balanza Comercial automotriz,

muestran que los intentos por mejorar en este renglón a través de los diferentes decretos habían sido nulos. No obstante, si el gobierno ha reaccionado en forma tolerante, es porque este sector automotriz ofrece una enorme integración económica que obliga a la operación dinámica de cientos de industrias ligadas a él, y que por este simple hecho, se realice una enorme generación de empleos indirectos no cuantificables, pero necesarios para mantener los niveles de vida de la población.

Con esto queremos decir que el factor político-social es más fuerte que el económico, pues se habían soportado enormes déficits, producto de las importaciones de materiales para el ensamble de automóviles; bajos niveles de productividad que reflejan el exceso de mano de obra utilizada en la industria y por consiguiente, elevados costos por el pago de sueldos y salarios.

El problema es claro y el que se haya tomado una solución se debe a que los diferentes costos alternativos de un factor con otro sean preponderantes (social y económico), es decir, el pugnar por mantener el mismo nivel productivo de la industria automotriz para seguir generando cuantiosos nive---

les de empleo, o bién, el decidir por un alivio en la Balanza Comercial con sus diferentes implicaciones económicas.

En todo ello, la política adoptada en estos cuatro años del presente régimen ha provocado resultados muy elocuentes. La "liberación" de la Industria ha significado un cambio radical en los resultados no poco alagadores para el consumidor interno.

Esta política "liberal" ha significado dejar las puertas de la Industria a cualquier empresa que deseara entrar en el mercado automotriz mexicano. Sus implicaciones para la economía han sido: el de crear una competencia más efectiva entre las firmas, que las ha obligado a trabajar en una forma eficiente y productiva, desalojándose de la Industria a aquellas empresas que por su capacidad económica no llegaron a ser competentes. Esto se ha traducido en una disminución general de costos en relación a aquellas empresas que se han mantenido operando, -- producto de los altos niveles de productividad que han reflejado una mayor competitividad en precios de exportación con una repercusión negativa para los consumidores nacionales.

El haber mantenido este tipo de política "liberal", ha implicado la construcción de Tecnología más sofisticada por parte de las empresas, necesidad irrestricta para llegar a competir con los más altos niveles de productividad y calidad existentes en el resto del mundo. Como se ha visto, esta decisión ha sido favorable en la medida que nuestra Balanza Comercial ha sido positiva en lo que respecta al sector automotriz, pues el que las propias empresas produzcan sus partes y componentes para el ensamblamiento de los automóviles, ha generado por un lado, la disminución del ritmo de las importaciones por esta -

Industria y el impulso de las exportaciones por el otro. Esto definitivamente ha representado un signo favorable para el país pues ha dejado de existir un sector importador que contribuía - de manera contundente en el déficit comercial del país para convertirse en un aportador de divisas que tanta falta hacen a México para lograr tener una Balanza Comercial positiva y poder pagar la enorme carga financiera que representa para el país el pago de la deuda externa.

Sin embargo, el que se hayan obtenido resultados positivos, definitivamente han generado un costo altísimo de realización. Por un lado, el que se haya permitido la participación de empresas más eficientes ha implicado que su productividad por hombre sea altísimo, pues se ha dejado de prescindir menos personal ocupado por unidad producida, debido a la incorporación de robots a la línea de producción y por la alta tecnología desarrollada por las empresas extranjeras. Por otro lado, al observar la estructura productiva que hoy en día presentan las empresas automotrices, es lógico suponer que la gran mayoría de ellas han quedo dado fuera del mercado al tratar de competir con firmas extranjeras más desarrolladas y cuyos costos de operación son bajos. Por lo tanto, la cantidad de plantas existentes se han reducido en 1986 a cinco y la cantidad personal desempleado es excesivo y no solo en la Industria terminal, sino también en todas las rela cionados con ella.

Por último es necesario considerar que desde 1982 el peso mexicano se ha mantenido a "flotación" con respecto a la paridad del dolar, dejando que se ajuste su valor a las fuerzas del comercio Internacional.

Como la política a seguir en el presente sexenio, ha sido - la de crecer a través de una mayor producción para que se generen excedentes exportables, no será difícil suponer que para finales de este período, las alternativas a seguir sean las siguientes: por un lado el riesgo inmediato de paralización si no se reactiva el mercado interno y la segunda coloca a la Industria en un papel de maquila internacional de autopartes y - Unidades Terminadas.

Una vez expuestas las alternativas a seguir y los costos a soportar, la ^{CS}decisión que se tome dependerá de la evaluación de costos mínimos que se hagan y que deberán ser coherentes con la política seguida por el Estado. Para ello, es necesario -- aprender de las experiencias pasadas y ya vividas al inicio de la industrialización y tener que comprender que ahora que se encuentra avanzado este proceso, no será menos difícil pugnar por el camino que le conviene a la Industria Automotriz.



B I B L I O G R A F I A .

- Mercado H., Salvador Comercio Internacional I.
1a. Edición.
Edit. Limusa.
México, 1986.
- Mercado H., Salvador Comercio Internacional II.
1a. Edición.
Edit. Limusa.
México, 1986.
- Juárez, Antonio Las Corporaciones Transnacionales
y los Trabajadores Mexicanos.
1a. Edición.
Edit. Siglo XXI
México, 1979
- Ingran, James Problemas Económicos Internacio
nales.
Amorrourtu Editores,
Buenos Aires, 1970
- Wionczek S., Miguel La Transferencia Internacional de
Tecnología. El caso de México.
1a. Edición.
Edit. Fondo de Cultura Económica.
México, 1974.
- Bueno, Gerardo M. La Industria Siderúrgica y la Auto
motriz. El perfil de México en --
1980.
Vol. I, Instituto de Investigaciones
Sociales de la U.N.A.M.
Edit. Siglo XXI, México, 1970.
- Castro A. y Lessa Introducción a la Economía.
24a. Edición.
Edit. Siglo XXI
- Rodríguez, Octavio La Teoría del Subdesarrollo del
CEPAL.
Edit. Siglo XXI
México, 1980

- Lirschitz, Edgardo /
El Complejo Automotor en México y América Latina.
U. A. M. Azcapotzalco.
Centro de Economía Trasnacional.
México, 1985.
- Malpica de Lamadrid, Luis ✓
¿Que es el Gatt?.
4a. Edición.
Edit. Grijalvo.
México, 1986.
- Granell, Francisco
La Exportación y los Mercados Internacionales.
1a. Edición.
Edit. Hispano Europea.
México, 1986.
- Rojas Soriano, Raúl /
Método para la Investigación Social
4a. Edición.
Folios Ediciones.
México, 1985.
- Pardimas, Felipe /
Metodología y Técnicas de Investigación en Ciencias Sociales.
25a. Edición.
Edit. Siglo XXI
México, 1982.
- Rojas Soriano, Raúl /
Guia para realizar Investigaciones Sociales.
6a. Edición.
Edit. Textos Universitarios.
México, 1981.
- Lenin /
Obras Escogidas, Tomo I.
Edit. Progreso
Moscú 1966
- Mendel, Ernest 110
Tratado de Economía Marxista.
3a. Edición.
Edit. Era
México, 1982
- 100
Plan Nacional de Desarrollo
1983 - 1984
Poder Ejecutivo.
Edit. S.P.P.
México, 1983

Información Básica sobre el GATT y el Desarrollo Industrial y Comercial de México.

Dirección de Publicaciones del -
Senado de la República.
México, 1985

Diario Oficial de la Federación.

25 de agosto de 1982.
15 de septiembre de 1983
30 de marzo de 1984
9 de mayo de 1984
28 de agosto de 1984
9 de abril de 1985

R E V I S T A S :

1) A.M.D.A.

Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles.

2) A.M.I.A.

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

3) Comercio Exterior

El Comercio Exterior de la Industria Automovilística.

Vol. 32, Núm. 12
Diciembre, 1982

Evolución de la Economía Mexicana en 1984, CEPAL.

Vol. 35, Núm. 7
Junio, 1985

El Complejo Automovilístico de - - Ramos Arizpe.

Dávila Flores, Mario
Vol. 35, Núm. 11
Noviembre, 1985

Las Tendencias de la Economía Mundial. Una apreciación general.

UNCTAD
Vol. 35, Núm. 12
Diciembre, 1985

- Balance preliminar de la economía de América Latina en 1984.
 Enrique V. Iglesias
 Vol. 36, núm. 2,
 Febrero, 1985.
- México: Ajusto externo.
 Claudio F. Urincio.
 Vol. 36, Núm. 6
 Junio, 1986.
- La Inserción de América Latina en la Economía Mundial. Riesgos y Desafíos.
 Sergio Bitar,
 Vol. 36, Núm. 7
 Julio, 1986.
- Sector Industrial.
 Miguel López Jesús
 Vol. 36, Núm. 11
 Noviembre, 1986.
- 4) Cuaderno de Información Oportuna. Comercio Exterior de México.
 Núm. 165
 INEGI
 Diciembre, 1986.
- 5) El Gobierno de México Secretaría de Programación y - -
Presupuesto.
 Presidencia de la República.
 Núm. 45, Agosto, 1986
 Núm. 46, Septiembre 1986
 Núm. 48, Noviembre, 1986
 Núm. 50, Enero 1987
- 6) Expansión. Los Motores de la Modernización.
 Vol. XIX, Núm. 458
 Febrero, 1987.
- 7) Indicadores Económicos Banco de México
 Dir. de Investigación Económica.
- 8) Investigación Económica Algunos aspectos del Comercio Exterior de México.
 Falcón F. Calzada.
 Núm. 177
 Julio - Septiembre 1986.