

T
AE
LA12
1984

Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla

ESCUELA POPULAR DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS

UPAEP
BIBLIOTECA CENTRAL
RECIBIDO 10 ENE. 1984
ADQUISICIONES



Análisis Crítico del Automóvil en México

TRABAJO PRACTICO

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
Licenciado en Administración de Empresas

PRESENTA

ADRIAN LARA ROMERO

FEBRERO 15 DE 1984



UPAEP – Secretaría General

Dirección General de Apoyos Académicos

Dirección del Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación.

Biblioteca Central - **Karol Wojtyla**

Tesis Digitales Restricciones de uso:

DERECHOS RESERVADOS ©

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de textos, imágenes, gráficas, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente de donde la obtuvo mencionando el autor o autores involucrados en el documento.

Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A MIS PADRES:

JUAN LARA FLORES

ELPIDIA ROMERO DE LARA
DEDICO CON GRAN CARIÑO
Y GRATITUD SU ESFUERZO
Y SACRIFICIOS PARA DAR
ME UNA FORMACION PROFE
SIONAL, ESTE PEQUEÑO -
TRABAJO.

A MIS HERMANOS:

POR SU APOYO, COM
PRENSION, EN MIS
MOMENTOS DE DEBI
LIDAD, DEDICO TAM
BIEN ESTE PEQUEÑO
TRABAJO.

46498

A MIS AMIGOS:

POR SU SINCERA, AMISTAD, AYUDA
DESINTERESADA Y TODOS AQUELLOS
MOMENTOS DE ALEGRE CONVIVENCIA

ANTONIO JUSTO QUIROZ

LUIS CHEVALIER RUANOVA

FERNANDO VELAZQUEZ MASTRETTA

ISMAEL HERNANDEZ MONTIEL

AMANDO TEZMOL FLORES

A MIS COMPAÑEROS DE GENERA-
CION:

POR LOS GRANDES MOMENTOS --
QUE VIVIMOS DURANTE NUESTRA
ETAPA FORMATIVA COMO PROFE-
SIONAL.

INDICE

	PAG.
Presentación General.	1
 I.- Automóviles y Camiones Ligeros.	
Características Generales.	2
a) Automóviles	5
b) Vehículos Comerciales.	7
c) Camiones ligeros.	8
 Indicadores Económicos	9
Composición del Mercado	13
Marco legal e Institucional	14
D) Comercio exterior	17
Marco Internacional	19
Pronósticos	22
Demanda de vehículos ligeros y comerciales	24
Perspectivos de la oferta.	25
Evolución y Perspectivas	27
Antecedentes.	30
La situación Reciente.	34
Balanza Comercial del Sector.	38
Recapitulación y Espectativas.	42
 II.- Autopartes.	
Características Generales.	46
Mercado.	46
Problemática de la rama de autopartes.	51
c) Comercio exterior.	53
Escenario Tecnológico.	55
Pronósticos.	57
 III.- Política Automotriz Mexicana y Relaciones E.U - México.	
Introducción.	60

	PAG.
Requerimiento de ejecución relacionado con el comercio incentivos de inversión y la economía internacional:	62
Política	
Política Automotriz Mexicana y el Desarrollo de una Industria Nacional de Vehículos de Motor.	70
Inversiones Automotrices Mexicanas anunciadas Pública- mente.	80
Intereses de E.U.A. Con respecto a la Política Automo- triz Mexicana.	83
Conclusiones	99
Decreto 1984	103
Bibliografía	105

ANALISIS CRITICO DEL AUTOMOVIL EN MEXICO

OBJETIVO.- Conocer la problemática automotriz, tomando en consideración a esta industria como satisfactor de - una necesidad social, existiendo en la industria - un incremento presente, en el precio del automóvil y poco accesible, unidades producidas disminuidas, autopartes de importación necesarias, una economía actual desalentadora y por lo tanto una adquisición de automotores escasa.

METAS Y RESULTADOS.

Conocer con exactitud las dificultades actuales y a las que se ha enfrentado la industria automotriz en México, así como las soluciones para llegar a resolver, es decir, mostrar cual ha sido el avance o atraso del automóvil, destacar los beneficios que México ha recibido como consecuencia del - desarrollo de esta industria, así como lo que representa el - automóvil en nuestro país.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA O PREGUNTA A RESPONDER.

Qué tanto afectaría la economía Nacional, en el caso de que la industria automotriz desapareciera, en que pro-porción ayuda esta planta en el desarrollo económico y México con que tecnología propia participa en esta industria o es totalmente extranjera la tecnología en la producción de automóviles.

PUBLICACION Y DIFUSION DE LOS RESULTADOS.

La publicación de los resultados serán expuestos - mediante la elaboración de un libro, el cual tendrá la infor-mación, soluciones y conclusiones a que lleguemos una vez terminada la investigación.

BENEFICIO DEL PROYECTO.

El beneficio esperado esta relacionado para aque--

llas personas, que tienen un vínculo estrecho y cuyos intereses personales se ven afectados por la Industria Automotriz, tal es el caso del consumidor y fabricante y todas aquellas - terceras personas que por algún motivo deseen información relativa a la expuesta en la investigación.

METODOLOGIA

PROCEDIMIENTO PARA ALCANZAR EL OBJETIVO Y METAS PROPUESTAS

Por medio de la investigación basada en la observación de las fuentes primarias y secundarias, así como aquellas que representan de una manera directa la solución al proyecto.

Revistas especializadas, medios de comercialización, medios de producción y entrevistas personales.

HIPOTESIS.

El desarrollo de la industria automotriz se ha visto afectada por decisiones políticas más que económicas, originadas por el deseo de nuestro gobierno actual en dominar todos los sectores de producción en el país, entendiéndose por esta como un gobierno socializante o estatizante.

METODO DE MUESTREO.

No se hará ningún método probabilístico puesto que no se dará una respuesta a la investigación cuantitativa sino cualitativa, además de que se tratará de llegar a todas las fuentes de investigación existentes y posibles.

PROGRAMA DE ACTIVIDADES.

Durante los meses de julio, agosto y septiembre, - llevaremos a cabo visitas y entrevistas personales a todos aquellos canales en la Cd. de Puebla, que por algún motivo estén inmiscuidos en la industria automotriz:

DISTRIBUIDORES
AUTOFINANCIAMIENTOS
PRODUCTORES
CONSUMIDOR

PRESENTACION GENERAL.

La Industria Automotriz en México está integrada por dos ramas principales. La primera denominada Industria automotriz terminal, comprende los establecimientos que se dedican a la fabricación y ensamble de automóviles, autobuses integrales, camiones, tractocamiones y tractores agrícolas. La segunda, la Industria de autopartes, incluye los establecimientos que se dedican a la fabricación nacional de componentes y sus partes, que se utilizan en el ensamble de vehículos o en el mercado de repuestos, así como los fabricantes nacionales de remolques a cualquier otro tipo de carrocería.

En la presente publicación se incluyen cuatro estudios que cubren diversos aspectos de la industria automotriz. El primero abarca la fabricación de automóviles, camiones comerciales y camiones ligeros de hasta 5,000 kg PBV. En un segundo trabajo sobre el autotransporte público federal se analiza la producción de camiones pesados, tractocamiones y autobuses integrales. Un tercer trabajo se ocupa específicamente de la industria de tractores agrícolas que, tanto por sus características de producción, como por su destino, requiere de un tratamiento por separado. Finalmente, se incluye un análisis de la industria productora de autopartes.

El propósito de esta introducción es presentar un panorama general de la industria automotriz en su conjunto que sirva de marco para ubicar los estudios más específicos que le siguen.

AUTOMOVILES Y CAMIONES LIGEROS

1. CARACTERISTICAS GENERALES.

En este segmento de la industria automotriz participan ocho empresas. Cuatro de ellas producen tanto automóviles como vehículos comerciales y camiones ligeros: Chrysler de México, S.A. Ford Motor Company, S.A.. General Motors de México, S.A. de C.V.. y Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. de C.V. las cuatro empresas restantes tienen una mayor especialización: Volkswagen de México y Nissan Mexicana producen únicamente automóviles y vehículos comerciales: Renault de México produce solamente automóviles y, por último Diesel Nacional, S.A. se concentra en la producción de vehículos comerciales y camiones ligeros.

Tres de las ocho empresas mencionadas tienen capital mexicano mayoritario: Diesel Nacional, S.A. con 100%, Vehículos Automotores Mexicanos con 95% y Renault de México con 60%; las cinco restantes son de capital totalmente extranjero.

La entrada de nuevas empresas en la industria automotriz terminal está sujeta al cumplimiento de los requisitos - que se establece el Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz. De estos destacan: primero, el presupuesto de divisas, en el que se establece la obligación de cada empresa de - exportar un monto igual o mayor al de las importaciones que - realice para su operación y, segundo, el grado de integración nacional fijado en un mínimo de 50% para automóviles y el 65% para camiones. Además, la ley para Promover y Regular la Inversión extranjera en México, establece que las nuevas empresas que se establezcan en la Industria automotriz deberán tener capital mexicano mayoritario.

Por otra parte, el Gobierno Federal se reserva el de-

recho de aprobar o rechazar los modelos de los vehículos, lo -
cual supone el cumplimiento de las regulaciones existentes y -
una protección implícita a las empresas ya establecidas.

Finalmente, la elevada inversión necesaria para ope-
rar a escala económica puede considerarse también como otra -
barrera de entrada en la Industria. En efecto, los activos to-
tales de las cinco empresas principales que actualmente operan
en México, son del orden de 28,000 millones de pesos, lo que -
da un promedio por empresa de más de 5,500 millones de pesos.

CUADRO No. 1
ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

%					
SEGMENTO					
AUTOMOVILES		VEHICULOS		ORIGEN DEL CAPITAL	
EMPRESAS	COMERCIALES	LIGEROS	EXTRANJERO	NACIONAL	
Chrysler de México.	X	X	99	1	
Ford Motor - Company, S.A.	X	X	100	0	
General Motors de México, S.A. de C.V.	X	X	100	0	
Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. de C.V.	X	X	5	95	
Volkswagen de México, S.A.	X		100	0	
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	X		100	0	
Renault de México, S.A.	X		40	60	
Diesel Nacional, S.A.	X	X	0	100	

FUENTE: S.P.P. SEPAFIN. La industria automotriz en México

1 comprende a la industria que fabrica automóviles, camiones comerciales (hasta 3000 kg PBV) y camiones ligeros (de 3001 a 5,000 kg PBV).

Para los tres segmentos de la industria considerados en este apartado, la producción creció al 9.9% anual entre 1970 y 1980, pasando de 170 mil unidades en el primer año, a 438 mil en el último. Durante los años 1970-75 el incremento anual fué del 13.4% en promedio y para la segunda mitad de la década, el crecimiento de la industria se redujo al 6.6% anual. Este desaceleramiento se debió principalmente a que durante 1976 y 1977, la industria en general pasó por una etapa de reajuste, debido a la disminución de la demanda y la devaluación de nuestra moneda.

De los tres segmentos mencionados, el más dinámico - fué el de la producción de vehículos comerciales, que se incrementó al 15.7 anual durante todo el período, pasando de 25 mil unidades, en 1971, a 107 mil en 1980.

CUADRO No. 2

PRODUCCION DE AUTOMOVILES, VEHICULOS COMERCIALES Y CAMIONES LIGEROS. 1970-1980.

Miles de Unidades.

AÑOS	AUTOMOVILES	VEHICULOS COMERCIALES	CAMIONES LIGEROS	TOTAL.
1970	132.9	25.0	12.0	169.9
1975	237.1	59.3	21.8	318.8
1976	212.5	62.8	20.4	295.7
1977	187.6	57.7	16.5	261.8
1978	242.5	85.4	29.7	357.6
1979	280.1	95.8	32.0	407.9
1980	303.1	107.3	27.7	438.1
TMCA 1970-80	8.6	15.7	8.7	9.9

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

a) . AUTOMOVILES.

Durante el período 1970-80, las ventas de automóviles se incrementaron al 8% anual en promedio, pasando de 133 mil unidades vendidas en el primer año, a 286 mil en el último. Al igual que en otros segmentos de la industria, las ventas registraron su mayor dinamismo durante la primera mitad del período, cuando se incrementaron al 11.7% anual en promedio; durante el resto de la década el crecimiento se desaceleró, hasta al 4.4% anual.

CUADRO No. 3
VENTAS DE AUTOMOVILES, VEHICULOS COMERCIALES
Y CAMIONES LIGEROS
1970-1980.

Año	Automóviles	miles de unidades Vehículos comerciales	Camiones ligeros	Total.
1970	132.9	24.1	11.7	168.7
1975	231.1	58.8	20.6	310.5
1976	199.1	55.4	21.4	275.9
1977	194.5	56.1	19.0	269.6
1978	226.6	80.4	28.4	335.4
1979	266.9	90.9	32.5	390.3
1980	286.0	101.8	28.1	415.9
TMCA 1970/80	8.0	15.4	9.2	9.4

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

La participación relativa en las ventas en términos de vehículos ha registrado algunas tendencias significativas. Por un lado, la participación conjunta de las tres principales empresas en el mercado se mantuvo en torno al 63% entre 1970 y 1979, incrementándose al 76% en 1980. A nivel de empresa, la Volkswagen de México se ha mantenido como la de mayor presenta

en el mercado de automóviles; con una participación del 26.7% en 1970, se elevó hasta un máximo de 37.6% en 1974. A partir de entonces, tendió a disminuir ligeramente hasta 1978, cuando cayó al 28.4%, para recuperarse nuevamente al 33.2% en 1980. - Le sigue en importancia la empresa Chrysler de México, que a - partir de una penetración del 19.2%, terminó la década con el 19.9 %. El tercer lugar le corresponde a la Ford Motor Company de México, que alcanzó su penetración máxima con 19.1% en - 1970, para disminuir su participación hacia 1980, año en que - registró el 13.5 del mercado.

Las cuatro empresas restantes, Nissan, General Motors VAM y Renault tenían en 1970 una penetración individual entre 8.9% y 9.9%; para 1980, Nissan se despegó del resto alcanzando al 12.6% de las unidades vendidas, mientras que General Motors descendió al 6.0%, VAM al 7.3% y Renault al 7.5%.

CUADRO No. 4

PARTICIPACION RELATIVA POR EMPRESA EN LA VENTA DE AUTOMOVILES (por ciento)

	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Volkswagen	26.7	31.1	29.1	28.0	28.4	31.0	33.2
Chrysler	19.2	14.4	16.7	20.2	19.3	18.9	19.9
Ford	17.1	14.5	11.0	12.8	14.7	13.5	13.5
Nissan	8.8	10.7	11.8	12.3	12.5	13.2	12.6
General Motors	9.9	7.9	9.4	8.1	10.1	9.7	6.0
VAM	9.2	9.3	10.0	9.0	8.5	7.9	7.3
Renault	8.9	8.1	12.0	9.5	6.5	6.0	7.5
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

p) Preliminar.

Los cambios registrados en la participación reflejan, tanto el resultado de las estrategias comerciales y disponibilidad de productos, como variaciones en las preferencias de -

mercado hacia los distintos tipos de automóviles: populares, compactos, estándar, de lujo y deportivos.

A lo largo de toda la década se presenta una clara tendencia al aumento en la penetración del mercado, por parte de los automóviles populares y compactos. Estas dos categorías representaron en 1970 el 72.5% de las ventas totales de automóviles, las que aumentaron al 85.8% en 1980.

Esta notable expansión de los autos populares y compactos, que es observable también a nivel internacional, se dio a expensas de los automóviles estándar, cuya producción Nacional desapareció hacia 1976 y de los automóviles deportivos y de lujo, cuya penetración conjunta del 19.0%, en 1970, al 14.2% de las ventas totales de automóviles en 1980.

CUADRO No. 5
VENTAS DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS.

AÑOS	Populares	Compactos	Estándar	Lujo	Deportivos
1970	44.3	28.2	8.4	12.0	7.0
1975	53.9	32.6	2.7	8.1	2.8
1976	52.9	35.4	0.9	8.2	2.6
1977	49.9	38.8	---	8.5	2.8
1978	47.3	39.8	---	9.9	2.9
1979	50.1	35.6	---	10.6	3.7
1980	53.3	32.5	---	10.0	4.2

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.

b). Vehículos Comerciales

En el área de vehículos comerciales, los tres principales productores son General Motors, Ford y Chrysler. Su participación conjunta en las ventas totales bajó de 60%, en 1970

aun mínimo de 54.5% en 1975. A partir de ese año se recuperó para alcanzar su máxima penetración en 1978 con el 75.6% del mercado. Les siguen en importancia Volkswagen de México y Nissan - Mexicana, con el 13.3 y el 11.2% de las ventas totales en 1980 finalmente, Diesel Nacional y VAM participaron con el 5.2 y - 5.3% del mercado, respectivamente.

CUADRO No. 6
PARTICIPACION RELATIVA POR EMPRESAS EN LA
VENTA DE VEHICULOS COMERCIALES.
(por ciento).

EMPRESA	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980
General Motors de - México, S.A.	26.16	18.2	19.23	22.12	25.00	22.3	15.35
Ford Motor Co, S.A.	21.35	12.7	17.83	25.68	27.37	23.6	27.02
Chrysler de México, S.A.	21.26	23.6	18.22	18.55	23.16	23.2	22.87
Nissan Mexicana, S.A.	16.44	11.0	12.72	11.02	9.00	11.8	11.02
Volkswagen de México, S.A.	13.10	26.6	22.64	19.34	10.04	11.6	13.31
Diesel Nacional, S.A.	9.80	16.0	3.59	5.77	0.07	2.50	5.15
Vehículos Automotores Mexicanos, S.A.	3.90	2.0	3.59	3.21	3.00	3.6	5.25
Total	99.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Se excluye la producción de trailers de Monterrey, S.A.

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. boletín Mensual, Enero 1981.

c). CAMIONES LIGEROS

En el segmento de camiones ligeros (hasta 5,000kg PBV) participan cinco empresas, siendo Chrysler de México y Ford Motor Co las empresas líderes con el 33.1 y el 32.6 % del mercado en - 1980, respectivamente. Destaca, por otro lado, el incremento de Diesel que aumentó su participación en las ventas del 10.1%, en

1975, al 21.7% en 1979.

CUADRO No. 7.
PARTICIPACION RELATIVA POR EMPRESA EN LA VENTAS
DE CAMIONES LIGEROS.

Empresa	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980.
Chrysler de México, S.A.	38.76	43.44	36.78	31.60	32.37	28.84	33.06
Ford Motor Co., S.A.	33.67	16.48	25.51	38.36	30.50	27.06	32.60
General Motors de México, S.A.	25.90	26.26	20.93	23.11	21.16	18.50	12.32
Diesel Nacional, S.A.	----	10.12	13.08	3.58	13.53	21.70	18.33
Vehículos Automotores Mexicanos, S.A.	1.65	3.67	3.70	3.33	2.43	3.88	3.69

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. Boletín Mensual, Enero 1981.

INDICADORES ECONOMICOS.

Entre 1970 y 1980 el producto bruto de la Industria automotriz en su conjunto, creció a una tasa media del 10.1% -- anual, incremento superior al registrado por la industria manufacturera que fué del 6.9% anual en el mismo período. En consecuencia, la participación de la industria automotriz en el PIB manufacturero se ha incrementado al pasar de 4.7% en 1970, al 6.4% en 1980. Al interior de la rama automotriz se observa que la industria terminal fué más dinámica que la de autopartes registrando incrementos anuales del 11.2 y del 8.7% -- anual al promedio respectivamente.

Cabe señalar que durante el período 1976-1977 la industria automotriz registró un período difícil, disminuyendo sus volúmenes de producción debido principalmente a problemas de financiamiento y a la reducción de sus ventas a causa de ajuste de precios. Con excepción de esos años, la industria ha registrado una expansión continua y sostenida.

El empleo generado por la industria automotriz, ha crecido aceleradamente durante la década de los setentas, pasando de un total de 66 mil empleos en 1970, a 138 mil en 1980 ello resulta en un incremento medio anual del 7.6% tasa que es muy superior al crecimiento de la ocupación tanto de la industria manufacturera, como el de la economía en general. La situación anterior es significativa, en particular si se considera que la industria automotriz es intensiva en capital, de modo que el dinamismo en la generación de empleos debe atribuirse al intenso proceso de expansión y capitalización experimentando durante el transcurso de los setenta.

Al interior de la industria automotriz cabe destacar que la industria de autopartes generó en promedio alrededor del 60% de la ocupación total, correspondiendo el 40% restante a la industria terminal.

El pago de remuneraciones por el conjunto de la industria automotriz a precios corrientes, alcanzó en el año de 1980 una derrama de 26,455 millones de pesos, correspondiendo 16 mil millones a la industria terminal y el resto a la industria de autopartes. Como resultado de lo anterior, las remuneraciones per cápita se ha incrementado de 38 mil pesos anuales promedio por trabajador en 1970 a 192 mil pesos en 1980. Ello arroja un incremento del 18% anual para todo el período, - tasa similar al índice de precios implícitos del PIB. No obstante, debe destacar que los ingresos per cápita en esta rama son muy superiores al promedio general de la industria manufacturera y de la economía en su conjunto.

INDUSTRIA TERMINAL C.No. 1

Años	Empleo (personas)	Remuneraciones (millones de pesos)	Remuneraciones - per cápita (miles de pesos).
1970	29,283	1,403	44
1971	31,061	1,711	55
1972	33,998	2,037	60
1973	42,105	2,770	66
1974	45,482	3,188	70
1975	44,617	4,005	90
1976	42,639	4,887	115
1977	39,806	5,913	148
1978	47,823	9,198	192
1979	50,534	11,663	231
1980	57,573	15,945	277
TMCA (%) 7.0		27.5	20.2

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.

CUADRO No. 2
INDUSTRIA DE AUTOPARTES

Años	Empleo (personas)	Remuneraciones (millones de pesos)	Remuneraciones per cápita (miles de pesos).
1970	36,875	986	27
1977	50,900	4,286	84
1978	61,011	5,495	90
1979	68,468	7,461	109
1980	80,355	10,509	131
TMCA	8.1	26.7	17.2

FUENTE: Para 1970 SPP, Sistema de Cuentas Nacionales y Banco de México, para 1977-1980, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

La productividad del empleo de la industria automotriz aumentó a una tasa media de 3.8% anual durante el período 1970--78. Este comportamiento se derivó de tres ritmos diferentes: - Uno de aumento durante 1970-74, a una tasa media de 4.6% anual, otro de disminución en 1975-77, a una tasa media de 14.4% anual y, finalmente, uno de recuperación a partir de 1978, con lo cual se alcanzó un valor de 109 mil pesos por persona ocupada. A la Industria Terminal correspondió un incremento en la productividad del empleo del orden de 4.6% en promedio anual, en tanto que la industria de autopartes registró una tasa media del 2.5% - anual, durante el período de análisis.

Empleando bases informativas gobernadas por el modelo de insumo-producto, se observa que la industria automotriz posee un alto índice de vinculación con otras ramas de la economía, - principalmente del sector manufacturero. Ello significa que la importancia de la industria automotriz radica no sólo en la propia producción de vehículos, sino también en el crecimiento que induce en la actividad de otras ramas.

Al analizar las industrias que se vinculan al bloque - Industrial automotriz, tanto terminal como de autopartes, se puede observar que algunas ramas como la de productos de hule, vidrio, plano, industria textil y la de equipos y aparatos eléctricos, dependen en buena medida, para su expansión, del mercado que les representa la industria automotriz. En un segundo nivel se ubican industrias como la de metales no ferrosos, la extracción y beneficio de carbón, grafito y mineral de hierro, productos químicos diversos, y otros productos como maquinaria y aparatos eléctricos, cuya vinculación a la industria automotriz es - también importante.

Por otra parte, la industria automotriz es una destacada fuente generadora de ingresos y empleos indirectos, en virtud de que propicia el establecimiento de una serie de pequeñas y medianas empresas tales como talleres mecánicos de hojalatería,

lubricación, gasolineras, vulcanizadoras, servicios eléctricos, etc.

COMPOSICION DEL MERCADO.

La Industria automotriz terminal Mexicana se compone - en total de 16 empresas, que operan simultáneamente en uno o más de los mercados siguientes: automóviles, camiones, tractocamiones, autobuses integrales y tractores agrícolas.

Cuadro No. 3

ENPRESAS QUE PARTICIPAN EN LA - INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL 1980

Segmento de Mercado	Unidades producidas 1980	%	No. de empresas
Automóviles	303,056	59.7	7
Camiones	178,456	35.4	8
Tractocamiones	6,819	1.3	5
Autobuses Integrales	1,675	0.3	3
Tractores Agrícolas	15,661 a	3.1	4
TOTAL	505,667	100.0	16 b

a Ventas

b El total difiere de la suma de parciales debido a que algunas - empresas participan simultáneamente en varios segmentos del mercado.

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.

En términos de unidades producidas, el segmento más - importante de la industria es el de automóviles, que en 1980 produjo 303 mil unidades, casi el 60% de la producción total; le sigue la producción de camiones con 178 mil unidades que represen--

tan el 35% del mercado. El restante 5% del mercado se distribuye, en orden de importancia, en tractores, tractocamiones y autobuses integrales.

MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

La industria automotriz ha ocupado un lugar preponderante en el proceso de industrialización del país, razón por la cual ha atraído cada vez con mayor intensidad la atención, regulación y apoyo del gobierno Federal, a fin de orientarla hacia el logro de los objetivos nacionales de desarrollo.

A principios de la década de los setentas, la Industria automotriz mexicana estaba integrada principalmente por un grupo de empresas ensambladoras de automóviles a partir de piezas sueltas y marginalmente, por empresas importadoras de vehículos ya ensamblados. Durante el año de 1962 se inició un esfuerzo por vincular la producción de automóviles a la Industria Mexicana, estableciéndose la obligación de que a partir del 10. de septiembre de 1964, la integración de las empresas terminales deberían representar, por lo menos, el 60% del costo directo del vehículo fabricado en México.

Como resultado de las anteriores gestiones, se consolidó un grupo de personas que realizaron las inversiones necesarias en el área de manufactura y que, adicionalmente, jugaron un importante papel en el surgimiento de la industria nacional de autopartes.

Sin embargo, durante los años que siguieron a ese primer intento de mexicanización, el acelerado dinamismo de la industria automotriz dió lugar a una nueva problemática. El monto de las partes que se continuaba importando (alrededor del 40%) - aunado a las adquisiciones de maquinaria en el exterior, llegaron a convertirse en un factor de peso en el déficit de la balanza de pagos.

Ante esta nueva problemática se presentarón dos soluciones, que consistían, primero, en aumentar el contenido nacional - de cada vehículo y, segundo en compensar las importaciones de la industria con exportaciones de vehículos y partes automotrices.

En el año de 1969 se requirió a las empresas de la industria automotriz que compensaran una proporción cada vez mayor de sus importaciones con exportaciones. Más adelante, en el año de 1972 se publicó un nuevo decreto en el que se tomaron medidas adicionales en el mismo sentido. El esfuerzo más reciente en esta materia, se dió en 1977 con la expedición del Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz (diario Oficial, 20 de junio). En el se reconoce que la política del fomento vigente hasta entonces había cumplido ya sus objetivos y que se hacía por lo tanto - necesario un nuevo marco legal y conceptual, que permitiera lo---grar en esa Industria niveles internacionales de productividad y convertirla, a mediano plazo, en generadora neta de divisas.

Con tales propósitos se estableció que a partir del año modelo 1978, la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, fijaría un presupuesto anual de divisas para la industria automotriz del cual se asignaría una cuota a cada empresa en función de su balanza de divisas históricas, del grado de participación Mexicana en su capital y del grado de integración nacional de sus - vehículos.

Se especificó así mismo, que para hacerse acreedoras a estímulos fiscales, las empresas de la industria terminal deberían mantener un saldo equilibrado entre importaciones y exportaciones en su presupuesto de divisas, así como cumplir con los porcentajes mínimos de integración Nacional que se indican a continuación: Automóviles, 50 por ciento; camiones, 65; tractocamiones y autobuses integrales, 70, y tractores agrícolas, 65 por ciento.

Se establecieron, por otra parte, los grados de inte---

gración Nacional recomendados, definidos como aquellos que la SEPAFIN considera alcanzables por tipo de vehículo para los años posteriores, tal como se especifica en el cuadro No. 4.

Dentro de este marco de fomento se han otorgado a la industria automotriz importantes estímulos fiscales que en 1979 ascendieron a 8,077 millones de pesos y que representaron el 40.3% del sacrificio fiscal total. Este subsidio puede considerarse como una transferencia virtual, que tiene el propósito de reproporcionar elementos para inducir el cumplimiento del Decreto.

CUADRO No. 4
GRADO DE INTEGRACION RECOMENDADO

AÑO MODELO	1978	1979	1980	1981 en adelante
Automóviles	25	65	70	75
Camiones	70	75	80	85
Tractores y Autobuses Integrales	75	80	85	90
Tractores Agrícolas	70	75	80	85

FUENTE: Decreto para el fomento de la Industria Automotriz; D.O. 20 de junio

Las medidas legislativas mencionadas han procurado inducir modificaciones en la estructura de la industria automotriz, particularmente en su grado de integración nacional y en sus niveles de dependencia externa. En este contexto se han logrado muchos resultados importantes que no pueden dejar de señalarse. La industria automotriz mexicana tiene en la actualidad un considerable nivel de integración nacional y ha alcanzado un desarrollo tecnológico comparable al de otros países de mayor nivel de industrialización. Se ha logrado, asimismo, generar numerosos empleos y adiestrar amplios sectores de la fuerza de trabajo en

en el país, beneficios que anteriormente se desplazaban al exterior.

Sin embargo, es preciso señalar que el saldo deficitario de la balanza comercial automotriz ha continuado ampliándose, representando una proporción muy significativa en el déficit comercial del país. Concretamente, durante el período 1977-1979 el déficit comercial de la industria automotriz se incrementó de 427 millones de dólares en el primer año, a 992 millones en el último, lo que representa un aumento del 133% en solo tres años. La significación de este déficit en términos de la economía en su conjunto se advierte al considerar que para los tres años mencionados en promedio de 28% del déficit comercial en cuenta corriente.

COMERCIO EXTERIOR

Los segmentos de automóviles y vehículos comerciales han sido responsables de las exportaciones de la industria automotriz terminal en su conjunto. Durante el período de 1972-80, la industria automotriz exportó un total de ciento - nueve mil unidades, de las cuales el 96%, es decir, ciento - veinticuatro mil unidades correspondieron a la categoría de - automóviles y vehículos comerciales.

EXPORTACIONES DE VEHICULOS POR TIPO Y CATEGORIAS AUTOMOVILES.

18

CUADRO N.º. 8

EXPORTACIONES DE VEHICULOS POR TIPO Y CATEGORIAS.

Unidades.

	Automóviles	Vehículos Comerciales	Camiones ligeros	Suma	Otros	Total Ind. Automotriz
1972	1,733	412	-----	2,145	67	2,212
1973	17,962	2,109	-----	20,071	70	20,141
1974	16,280	2,405	5	18,690	427	19,117
1975	1,083	1,577	-----	2,660	278	2,938
1976	648	3,123	-----	3,771	401	4,172
1977	5,132	5,905	4	11,041	702	11,743
1978	18,306	5,694	3	24,003	1,825	25,828
1979	19,084	4,534	-----	23,618	1,138	24,756
1980	13,292	4,258	-----	17,550	695	18,245

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.

Hasta 1976, las exportaciones de la industria respondieron a situaciones conyunturales en el mercado internacional, que afectaban a las compañías matrices de la industria. A partir de 1977, con la entrada en vigor del decreto para el fomento de la industria automotriz, se impulsa la adaptación de las empresas para concurrir ex profeso al mercado internacional y estar así en condiciones de cumplir con su presupuesto de divisas. En el año de 1978 la Industria exportó una cifra récord de 25,828 unidades, la que se mantuvo en 1979, pero descendió en 1980 a 18,245 unidades, esta baja es atribuible a la contracción del mercado internacional resultante de la recesión a nivel mundial.

Las importaciones, por su parte, son en mayoría unidades usadas y obedecen fundamentalmente a criterios de localización de los mercados correspondientes; esto es, se concentran principalmente en la franja fronteriza y en los perímetros libres. Es importante señalar que la penetración de la

Industria Nacional de estos mercados es tratado como exportaciones en el Decreto regulatorio correspondiente, - lo cual se debe a su ubicación geográfica en relación a los centros de producción.

Durante los años setentas, las importaciones se elevaron a una tasa media de 13.8% anual al pasar de 27,800 unidades, en 1970, a 88,700 a 1979, de manera - que en este año representaron el 24.2% del mercado.

Cuadro No.9
IMPORTACIONES DE AUTOMOVILES, VEHICULOS
COMERCIALES Y LEGEROS.
Miles de unidades.

1970	1975	1976	1977	1978	1979
27.8	65.5	36.8	82.3	90.3	88.7

FUENTE: Elaborado con base en datos de la S.P.P., Anuario Estadístico de Comercio Exterior de los Estados Unidos Mexicanos, 1970 a 1979.

Atendiendo a las consideraciones anteriores, - la balanza comercial de automóviles, vehículos comerciales y camiones ligeros presentó un déficit creciente durante todo el período, alcanzando en 1979 más de 65 mil unidades.

MARCO INTERNACIONAL.

En los años setentas la producción mundial de la industria automotriz creció a una tasa de 4.8%. Este ritmo se sustentó en el crecimiento observado durante - el lapso 1970-73, que fué de 9.8% en promedio anual, ya que al media la década la industria se vió seriamente - afectada por la recesión mundial que sucedió al embargo petrolero y al aumento de los precios del energético. -

Así de 1973 a 1976 la producción de automóviles en el mundo - registró volúmenes inferiores al logrado en el año 1973. A - partir de 1976, el volumen de la producción automotriz logró una importante recuperación al crecer a un ritmo de 5.6% en - promedio anual, lo que significó un volumen de 34.5 millones de unidades al término de la década.

Cerca del 70% de la producción mundial de automóviles proviene de cuatro países. En 1979, Estados Unidos produjo el 26.6% del total mundial, Japón el 17.3%, Alemania Federal el 12.6 y Francia el 11.5 por ciento.

La industria Japonesa fué la que observó el mayor - dinamismo, lo que le valió incrementar su participación en el mercado mundial, en tanto que la industria de Estados Unidos y de los países europeos vió disminuido su mercado de 33 a - 26.6%, el primero, y de 37.6 a 32.4% los segundos.

En 1979 México representó el 0.8% de la producción mundial, participación menor a la registrada en 1975 que fué de uno por ciento.

La producción Mundial de vehículos comerciales, por su parte, creció a una tasa de 6.6% en promedio anual durante el período 1970-79, alcanzando el último año 11.9 millones de Unidades producidas.

Es importante destacar que casi el 60 % de la producción mundial de vehículos se encuentra en manos de dos países. En 1979, Estados Unidos produjo el 29.7%. Esta situación contrasta con la observada en 1970, año en que Japón fué el líder mundial con 31.9% del mercado, seguido por Estados Unidos con el 24 por ciento.

Conviene señalar, asimismo, la pérdida de mercado de los países europeos, ya que los tres principales productores - de CEE disminuyeron su participación de 16.1%, en 1970, a sólo 11% en 1979. Destaca, por otra parte, el caso de la URSS, cuya participación en el mercado Mundial disminuyó de 12.2 en 1970, a 6.5% en 1979.

El consumidor de vehículos más importante a nivel mundial lo constituye Estados Unidos, que presenta una relación de 1.5 habitantes por vehículos. Le siguen Canadá y Australia con 1.9 y 2.1 habitantes por vehículo, respectivamente, Japón ocupa el décimo lugar con una relación de 3.5 habitantes por vehículo.

La producción de automóviles en Estados Unidos se ha mantenido estable desde 1968, cuando alcanzó un volumen de 8.6 millones de unidades. En 1970, la producción disminuyó a 7.1 millones y en 1973 registró la mayor producción histórica con 9.7 millones de unidades. En 1979 sólo produjo 8.3 millones de vehículos. La producción de vehículos comerciales, en cambio, creció en forma consistente durante los setentas, al aumentar a una tasa media de 7.7% anual.

Las importaciones de automóviles han incrementado notablemente su participación en el mercado americano. En 1976 su participación en el mercado de autos nuevos fue de 14.9%, y al finalizar en 1979 se había incrementado a 21.7% - igualmente, los de vehículos comerciales aumentaron su participación al pasar de 7.6%, en 1976, a 13.9% en 1979.

Por su parte, la industria automotriz europea alcanzó su máximo nivel de producción en 1979, con un total de 11.2 millones de unidades. De ellos, el 11% fué producido por Inglatera, el 14 por Italia, el 36 por Francia y el 39% por Alemania.

Durante los setentas la producción de Francia y Alemania aumentó a una tasa de 5.5 y 2.3% en promedio anual, respectivamente, en tanto que Italia e Inglaterra vieron disminuida su producción en un 6.5 y 21.9%, respectivamente, en relación a la producción de 1970.

La producción de vehículos comerciales en Europa durante la década pasada, creció a una tasa anual del 2.2%, alcanzando en 1979, 1.47 millones de unidades; de ellas, el 35% provino de Francia, el 33% de Inglaterra, el 23% de Alemania y el 11% de Italia.

A su vez, en Japón la producción de automóviles durante el período 1976-79, creció a una tasa media de 13% anual lo que permitió que el último año totalizara un volumen de 5.95 millones de unidades; esto es, el 65% de lo que produjo Estados Unidos en el mismo año.

La producción de vehículos comerciales, por su parte, creció en el período 1967-76 a una tasa media de 12.1% en promedio anual, logrando 5.03 millones de unidades en el último año. A partir de entonces, disminuyó su producción considerablemente, así que en 1979 sólo produjo 3.46 millones de unidades.

PRONOSTICOS.

Demanda de Automóviles.

El comportamiento futuro de la demanda de automóviles se verá influenciado por un gran número de variables económicas. Entre ellos destacan los cambios en el ingreso personal disponi

ble y en los precios de venta, así como los apoyos crediticios a la adquisición de vehículos. En tal virtud, para el período 1980-85 se prevén tres escenarios en la demanda de automóviles.

ESCENARIO A

Este escenario supone que la demanda de automóviles responderá al crecimiento del PIB como lo ha hecho históricamente, de manera que la elasticidad observada de la demanda se mantendrá hacia 1985. De este modo, a un crecimiento del PIB de 8% anual en el lapso 1981-82 y de 7% anual hasta 1985, corresponderá un incremento en la demanda de automóviles de 9.0% en promedio anual. De acuerdo con esta expectativa, se estima que la demanda de autos en 1985 sea de 54% mayor que la de 1980.

CUADRO No. 10

Escenario A Demanda de Automóviles 1980-1985

Miles de Unidades.

1980*	1981	1982	1983	1984	1985
286.0	307.4	339.3	370.1	403.7	440.4

* Real.

ESCENARIO B.

Este escenario se sustenta básicamente en un crecimiento del ingreso personal disponible de 7.3% en promedio anual durante el período. Además considera otros dos criterios básicos, como son los índices de propensión al consumo de automóviles por grupo socio-económico y el aumento esperado de la población (sin considerar cambios en la distribución del ingreso).

Bajo estos supuestos, resulta una demanda de automóviles muy similar a la del escenario anterior en 1985. Sin

embargo, en el escenario B la expansión de la demanda se acelera en 1982 y 1983, tendiendo a disminuir su crecimiento en los años siguientes.

ESCENARIO C

En este escenario se supone que la demanda de automóviles mantendrá su elasticidad histórica con respecto a la demanda agregada, de tal suerte que a su crecimiento el consumo - de 7.7% en promedio anual, corresponderá un incremento en la demanda de automóviles de 8.2% en promedio anual.

CUADRO No. 11
Escenario C Demanda
de automóviles
1980-1985

Miles de automóviles					
1980*	1981	1982	1983	1984	1985
286.0	290.5	319.2	350.8	385.5	423.7

* Real.

En síntesis, los tres escenarios planteados para el período 1981-85 significan un crecimiento de la demanda de automóviles entre 8% y 9% en promedio anual, prácticamente igual a la observada durante 1970-80, que fué el ocho por ciento.

DEMANDA DE VEHICULOS LIGEROS Y COMERCIALES.

Para el período 1980-85 se espera que el comportamiento de la demanda de vehículos ligeros y comerciales esté asociada al crecimiento económico; esto es, que conserve la relación que ha tenido históricamente con el PIB.

Bajo las mismas consideraciones de crecimiento del PIB que en el escenario A de automóviles, la tasa media de crecimiento proyectado para este segmento es de 13.3% anual, ---

lo que significa que para 1985 el consumo sea 87% mayor que el de 1980.

CUADRO No.12
Escenario de demanda de vehículos ligeros y
comerciales
1980-1985

Miles de unidades					
1980*	1981	1982	1983	1984	1985
129.9	156.1	177.4	197.6	219.2	242.3

* Real.

PERSPECTIVAS DE OFERTA

De acuerdo a las estimaciones hechas por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, a través de encuestas en las compañías automotrices, se determinó que la producción de automóviles durante el período 1980-85 crecerá a una tasa de 14.7 en promedio anual, alcanzando un volumen de 600 mil unidades en 1985.

CUADRO No. 13
Programa de producción de automóviles

Miles de Unidades.					
1980*	1981	1982	1983	1984	1985
309.0 ^a	340.0	392.0	452.0	521.2	600.9

*Real

A incluye 6,000 unidades Conmbi WV, considerados como automóviles para efectos del pronóstico.

La producción de vehículos comerciales y ligeros, - por su parte, se espera crezca a un ritmo de 13.7% en promedio anual.

CUADRO No. 14
Programa de Producción de Camiones
ligeros y comerciales.
Miles de Unidades.

	1980*	1981	1982	1983	1984	1985
Comerciales	102.1	117.0	137.5	156.9	170.2	185.9
Ligeros	28.1	39.0	45.8	52.3	56.7	62.9
Total	130.2	156.0	183.4	209.1	227.0	247.8

* Real.

Estas perspectivas indican que los planes de expansión de la industria automotriz superan considerablemente los escenarios proyectados para la demanda, situación que generaría considerables excedentes exportables.

Durante el período 1980-85, en apoyo de las expectativas de oferta señaladas, la Industria Automotriz terminal tienen programado realizar una inversión de 109 mil millones de pesos, de los cuales el 64% estará destinado a la ampliación de los activos fijos. Esta inversión generará además, empleos para 43 mil personas durante el período considerado.

CUADRO No. 15
Industria Automotriz Terminal
Inversión total, inversión en activos fijos
Miles de pesos*

	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Inversión Total	23,412	23,175	23,013	15,879	8,250	15,429
Activos - fijos	17,928	11,365	14,677	11,636	4,787	9,275
Empleo	7,423	10,282	10,112	3,358	2,020	9,732

* Precios de 1980.

(PERSPECTIVAS) Evolución y Perspectivas.

Del análisis presentado se desprende que la Industria automotriz nacional ha respondido al rápido crecimiento de la demanda de automóviles, vehículos comerciales y camiones ligeros. En el transcurso del período 1970-80, la producción interna se mantuvo siempre por encima de la demanda, llegando incluso a exportarse unidades terminadas que fueron particularmente significativas en los años 1973, 1974, 1978 y 1979. Esto, sin embargo, no considera las transacciones fronterizas en las que la importación de unidades vasadas continúan siendo significativas, dadas las condiciones geográficas y de competitividad relativa.

Para los próximos años se espera que la demanda contnúe con un crecimiento acelerado, del orden entre 8 y 9 % anual en promedio; no obstante, las inversiones previstas por la industria permiten suponer que la producción nacional continuará respondiendo al ritmo de los requerimientos nacionales.

Los problemas a los que deberá enfrentarse la Industria automotriz a mediano plazo, se encuentran en el terreno de la competitividad a nivel internacional, así como en la necesidad de satisfacer los requerimientos de exportación establecidos en la legislación vigente y de abastecer el mercado doméstico cada vez en mejores condiciones de calidad y precio.

El manejo con éxito de esta problemática dependerá en gran medida de que se logre un acoplamiento dinámico y ágil entre la industria terminal y la de autopartes, situación que ya se contempla en las medidas recientes del Gobierno Federal. Por otra parte, deberá buscarse el nivel de equilibrio conveniente entre la importación de partes, maquinaria y equipo de ensamble y la repercusión en el presupuesto de divisas que deberán satisfacer las plantas de la industria nacional.

Una de las preocupaciones fundamentales tras las medidas de regulación y fomento adoptadas por el gobierno federal en el caso del sector automovilístico es la problemática del comercio exterior, en particular por el lado de las importaciones. - Precisamente a la luz de tales medidas se pueden explicar las tendencias de largo plazo del intercambio de esa rama fundamental. - En este trabajo se analizan los esfuerzos gubernamentales por disminuir el déficit de la balanza comercial de los automotores, se evalúan los resultados recientes y se exploran las perspectivas para el futuro próximo.

CUADRO No.1
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	307,337	2,148,270

FUENTE: Banco de México, S.A.

A principios de los sesenta, la industria automovilística mexicana estaba integrada por once empresas ensambladoras y veinte importadoras de vehículos terminados. Las tres principales ensambladoras se repartían tres cuartas partes del mercado. -

A pesar de que se armaba una amplia variedad de vehículos, los beneficios eran reducidos; escasas generación de empleos, baja incorporación de partes nacionales y escaso uso de materiales auxiliares. Consecuentemente, era mínimo el ahorro de divisas atribuibles a estas plantas. En 1960 el déficit comercial del sector ascendió a 147 millones de dolares, de los cuales dos - terceras partes representaban el pago de unidades terminadas, entre automóviles y camiones. El resto correspondió a motores, chasis y otros componentes (cuadro 1 y 2).

VALOR DE LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR
AUTOMOVILISTICO (Miles de dólares).

	1950	1955	1960	1965	1970
Automóviles para el transporte de personas.....	19,903	31,485	58,227	98,908	114,275
Motores para automóviles.....	13,050	21,902	9,955	3,319	11,675
Partes y refacciones.....	1,987	4,907	29,563	52,839	67,620
Camiones para transporte de mercancías.....	18,519	32,274	36,013	9,547	12,872
Chasis.....	1,881	3,176	12,969	38,233	50,176
TOTAL.....	55,340	93,744	146,727	202,846	256,708

FUENTE: Banco de México, S.A.

CUADRO 2-B

VALOR DE LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOVILISTICO.

	(miles de dólares)						
	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Automóviles para el transporte de personas.....	11,046	8,552	6,348	6,651	109,533	189,766	189,766
Motores para automóviles.....	56,919	64,125	52,982	70,455	120,068	144,964	168,418
Partes y refacciones.....	127,338	116,886	81,824	129,973	237,270	394,269	474,035
Camiones para transporte de mercancías.....	58,969	57,091	34,192	49,022	126,144	127,326	189,919

Chasises.....	356	1,210	886	252	996	1,281	6,643
Automóviles con - equipos especiales	18,675	14,923	10,145	19,145	35,239	108,425	139,374
Materiales de ensam- ble.....	473,443	452,434	450,508	612,221	786,365	949,133	1,111,279
Remolques.....	3,583	3,539	1,908	5,385	10,790	22,400	239,173
TOTAL.....	750,329	718,760	638,826	893,004	1,426,275	1,903,181	2,518,607

FUENTE: Banco de México, S.A.

ANTECEDENTES.

Al iniciar las subsidiarias de los grandes consorcios estadounidenses el ensamblado de automóviles en México; el comercio exterior de la Industria se limitó a la importación de prácticamente todos los componentes necesarios para la integración de los vehículos.

En 1940, cuando ya existían en el país tres empresas ensambladoras de vehículos, todavía no se había impuesto ninguna restricción a la importación de partes y componentes. Sin embargo, durante la segunda guerra mundial la industria estadounidense de los automotores sufrió una reestructuración parcial, para orientar su producción hacia finalidades militares; pero como consecuencia, se interrumpió en buena medida el suministro de componentes para el ensamblado de vehículos en México. Esta situación obligó a las empresas ensambladoras a fabricar internamente algunos componentes, sentándose las bases para el desarrollo posterior de la industria automovilística auxiliar.

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 la de vehículos importados, comenzó a provocar una considerable salida de divisas. Además esa preferencia por los vehículos foráneos obstaculizaba el de-

sarrollo de las ensambladoras situadas en el territorio nacional. Por tanto, en dicho año el gobierno sometió al régimen de permiso previo de importación a los automóviles e introdujo, al mismo tiempo, el mecanismo de cuotas para controlar el número de unidades importadas.

En este contexto, a medida que aumentaba el número de unidades ensambladas en el país, la importación de componentes comenzó a constituir un factor de peso y preocupación en - el déficit comercial en cuenta corriente.

En aquel momento, hacia principios de los sesenta, a la solución que pareció más atinada fué la de emprender un esfuerzo intensivo para sustituir las importaciones de componentes. Tal fué, básicamente, el propósito del Decreto de 1962² con el que se pretendía:

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

Durante los años posteriores a la promulgación del - Decreto, creció considerablemente la producción de automóviles y hubo una acelerada expansión de la industria auxiliar, lo que representó un 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 de 100%, mientras que

el déficit comercial de los automotores se elevó 57% lo que en buena medida fué reflejo de la sustitución de importaciones -- que tuvo lugar durante ese período.

La industria automovilística terminal se desenvolvió en ese marco institucional hasta 1969, cuando se estableció una nueva modalidad para el otorgamiento de las cuotas básicas de producción.

El motivo principal de las nuevas medidas fué que, a pesar del crecimiento la industria de autopartes, el déficit comercial automovilístico continuó ampliándose en términos absolutos, debido, por un lado, al acelerado crecimiento de la demanda y producción internas y , por otro, al insuficiente avance en la producción nacional de componentes.

Se gestó entonces un cambio importante en la concepción de la política industrial del sector, consistente en -- combinar la preocupación por sustituir importaciones con el fomento de la exportación de componentes, sobre todo a mediano -- plazo. Esta fué una de las consideraciones fundamentales que -- llevaron a promulgar las disposiciones oficiales de octubre de 1969 y el decreto de 1972.

Según el ordenamiento de 1969, las cuotas básicas -- de producción que se habían venido asignado a las empresas, deberían justificarse mediante la compensación con exportaciones de un porcentaje creciente de sus importaciones. Así mismo, las empresas que registraran las ventas al exterior superiores a esos niveles se harían acreedoras a cuotas adicionales. Estas medidas se ratificaron y ampliaron mediante el Decreto de 1972. Se esperaba que en 1979 las empresas compensaran con exportaciones el --- 100% de las importaciones de su cuota básica.

CUADRO 3

VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA.

(miles de dólares).

	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Automóviles para el transporte de personas	11	4,685	9,904	12,180	39,333	93,120	98,528	68,918
Automóviles para transporte de carga.....	-----	4,009	8,509	17,780	28,532	23,648	30,116	38,369
Piezas sueltas para automóvil.....	26,377	55,298	76,050	95,988	126,780	159,969	209,437	163,278
Chasis.....	-----	1,950	692	889	5,555	1,646	1,012	1,304
Motores.....	-----	35,372	56,401	82,549	86,317	51,900	30,458	58,852
Muelles y sus hojas..	-----	11,617	27,131	29,127	32,749	29,810	14,484	18,362
Partes para motores.....	-----	9,079	13,655	14,955	14,646	17,039	20,337	21,254
TOTAL.....	26,388	122,018	192,342	253,468	333,912	267,822	404,372	370,337

FUENTE: Banco de México, S.A.

Como resultado de estas medidas, la industria automovilística comenzó a registrar, por primera vez desde su establecimiento en México, exportaciones significativas. En 1969, las ventas externas del sector apenas rebasaban los 8 mil dólares, cifra que contrasta con las importaciones, que fueron del orden de 136 millones de dólares en ese mismo año. En 1972, las exportaciones eran ya de 64 millones de dólares, y en 1975 de 122 millones.

Sin embargo, a partir de 1974 las exportaciones dejaron de alcanzar los niveles prestablecidos. En ese año se

esperaba que compensaran 50% de las importaciones totales de la industria, pero en realidad sólo se llegó a algo menos de 40%. Entre las causas de esta situación cabe mencionar la recesión que afectó a la industria automovilística durante mundial durante 1974 y 1975 y que redujo la demanda de los productos que México pretendía exportar. A ello se debe añadir la sobrevaluación acumulada del peso, en función de los diferenciales de inflación con el exterior, que poco después sería una de las causas evidentes de la devaluación de agosto de 1976. Por último debe destacarse que, durante esos años, las empresas ensambladoras no emprendieron proyectos orientados al mercado exterior. Lo mismo ocurrió con las productoras de componentes. Ello hizo sumamente difícil penetrar en el mercado externo principalmente el estadounidense, caracterizado por sus altos niveles de especialización y eficiencia.

LA SITUACION RECIENTE.

El presupuesto de divisas de la industria terminal.

En el Decreto de 1977 se reforzó la política de sustituir importaciones y se establecieron nuevos mecanismos para inducir las exportaciones. En el Decreto se señala que, a partir del año modelo 1978, las empresas deberían compensar el valor de las importaciones que realizaran con un monto equivalente de exportaciones. Para cumplir estos propósitos, se estableció el presupuesto de divisas de la industria terminal⁵.

Para los efectos de ese presupuesto se considerarán como ingresos las exportaciones de vehículos, partes y componentes, así como las ventas de autos nuevos en la franja fronteriza y zona libre del norte del país. Además, al considerar que las empresas no estarían a corto plazo capacitadas para exportar a los niveles requeridos, el Decreto otorgó una cuota inicial a cada una, que se contabilizaría como exportaciones.

En total dicha cuota fué de 12 mil 779 millones de pesos en 1978 y fue decreciendo progresivamente hasta desaparecer en el año modelo 1982.

Por el lado de los egresos, se considerarían como salida de divisas las importaciones de partes para ensambles y repuesto de vehículos nuevos, así como el pago de regalías y otros gastos en el exterior (véanse las notas explicativas del cuadro 4).

Como resultado de estas medidas la industria terminal se vió obligada a realizar esfuerzos de exportación para hacerse acreedora a los estímulos del Gobierno Federal, así como para conservar o incrementar su posición en el mercado interno. Así, a partir de 1977 se comenzó a registrar un crecimiento sostenido de las exportaciones de la industria automovilística, que se elevaron de 192 millones de dólares en 1976 a 404 millones en 1980. El incremento medio anual fue de 27%, tasa muy superior a la tendencia histórica y al crecimiento observado por el resto de las exportaciones, excluidas las de hidrocarburos (véase el cuadro No. 3).

Sin embargo, debe subrayarse que la generación de exportaciones fué siempre insuficiente para cumplir con las metas establecidas en el Decreto de 1977, pues la Industria automovilística se mantuvo con un rezago considerable, tal como se aprecia en el cuadro 4.

CUADRO 4
PRESUPUESTO DE DIVISAS DE LA INDUSTRIA TERMINAL
(Millones de pesos)

	1978	1979	1980	1981
Ingreso de divisas...	22,019.67	25,517.16	22,994.31	22,797.28
a).Cuota inicial.....	12,779.32	10,285.96	6,224.22	3,164.83
b).Valor neto e porta do.....	8,475.80	8,791.05	7,106.67	9,004.17
Ventas en la frontera	764.48	1,637.99	2,377.32	3,302.08
al)saldo anterior....	-----	4,441.06	4,552.59	2,353.09
bl) Inversiones.....	-----	361.10	2,731.01	4,973.11
EGRESOS DE DIVISAS...	15,076.57	22,104.64	27,030.17	35,308.18
c) Contenido Importa- do.....	12,244.69	17,561.68	19,811.24	25,737.31
d).Gastos indirectos de divisas (GID).....	1,677.67	2,662.31	4,661.55	5,609.48
e).M refacciones.....	933.93	1,517.71	2,182.46	3,136.48
f).M Automóviles.....	220.28	360.64	374.92	824.91
g).M Especiales.....	-----	2.30	-----	-----
SALDO.....	6,943.10	3,412.52	4,035.36	12,510.90

. Sin incluir anticipo de divisas

a) Cuota inicial= asignación de divisas otorgadas a la industria terminal conforme al Decreto de 1977.

b). Valor neto exportado (VNX) exportación de vehículos y partes automovilísticas, deduciendo el contenido importado de los mismos.

c). Saldo anterior excedente de divisas generadas en el ejercicio anterior no incluye la parte no ejercida de la cuota inicial, que es intransferible).

bl). Inversiones a partir del año modelo 1979, la Comisión Intersecretarial acordó considerar como exportaciones para efectos del presupuesto de divisas, las inversiones de la industria terminal recibidas del exterior, como aportaciones de accionistas extranjeros para aumentos de capital destinados a

la adquisición de activos fijos nacionales.

c). Contenido importado del vehículo (CMV) valor del contenido importado del vehículo, calculado según la fórmula del artículo 5º. del acuerdo que establece las Reglas de aplicación del Decreto de 1977. En este influyen factores como: el valor material importado de los vehículos en relación al mínimo y al recomendado, y la composición del capital social de la empresa.

d). Gastos indirectos de divisas (CID). Incluye todos los pagos al exterior realizados por cada empresa, tales como regalías, asistencia técnica, viáticos, etc.

e). M. Refacciones importaciones de componentes para repuesto. Incluye todas las importaciones que realizan las plantas para el mercado de repuestos.

f). M. Automóviles importaciones de vehículos nuevos a la franja fronteriza y zonas libres del norte del país.

g) M. Especiales Importación de vehículos con equipos especiales.

FUENTE: Sepafin, subdirección de la Industria Automotriz y del Transporte.

Las empresas de la industria terminal lograron un saldo positivo durante 1978 y 1979, que se debió, principalmente, a las cuotas de divisas otorgada (12 mil 779 millones de pesos en el primer año y 10 mil 286 millones en el segundo). Sin embargo durante 1980 y 1981, al reducirse las cuotas de divisas, el saldo fué negativo y creciente. Esta situación dió lugar a que la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz diera a las empresas "anticipos" de divisas para un monto equivalente al déficit registrado en esos años; los adelantos deberían compensarse en ejercicios posteriores⁶.

Un análisis más detallado del presupuesto de divi--

sas indica que el deterioro del saldo se debió al estancamiento de los ingresos como principalmente al crecimiento acelerado de los egresos.

Como se observa en el cuadro 4, los ingresos totales de divisas pasaron de 22 mil millones en 1978 a 25 mil 500 millones en 1979, para bajar de nuevo a 23 mil millones en 1980 y 1981. Esto se explica porque la reducción progresiva de la cuota inicial, prevista por el Decreto apenas se vió compensada por los otros rubros, particularmente los referentes a inversiones y ventas en la frontera norte. El valor neto de las exportaciones (VNX) prácticamente no creció en los cuatro años considerados.

El gasto de las divisas creció a una tasa media de - 33% anual de 1978 a 1981. La mayor parte fué el llamado costo importado de los vehículos (OMV), que representa alrededor de dos tercios de las importaciones totales. Le siguen en importancia los gastos indirectos de divisas (GID) y las importaciones de refacciones; ambos conceptos se incrementaron también considerablemente (véase el cuadro 4).

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR

Lo dicho en el apartado anterior se refiere en buena medida a diversos aspectos contables establecidos en el Decreto en relación con la industria terminal. Ahora es conveniente observar el efecto de tales medidas en la balanza comercial del sector automovilístico en particular y del país en general.

Como se señaló, a raíz del Decreto de 1977 se observó un repunte en las exportaciones de la industria automovilística⁷, que se elevaron de 192 millones de dólares en 1976 a - 404 millones de dólares en 1980, para caer a 370 millones en -

en 1981. La tasa media de crecimiento del período 1976-1980 fué de 27% anual..

En el rubro de exportaciones, los conceptos más significativos en los últimos años fueron los automóviles para el transporte de personas y las piezas sueltas para automóviles. Las ventas de los primeros se incrementaron de 9.9 millones de dólares en 1976 a 99 millones en 1980, por lo que representa un volumen diez veces superior en un lapso de sólo cuatro años. Los dos rubros mencionados representaron en conjunto 76% de las exportaciones totales de la industria automovilística en 1980.

Las importaciones crecieron a una tasa media anual de 28.5 % de 1976 a 1981; incremento superior al de las exportaciones que se reflejó, consecuentemente, en un aumento considerable del déficit comercial de la industria.

Los conceptos más importantes de las compras en el exterior son el material de ensamble y las partes y refacciones, que representan conjuntamente 63 % de las importaciones totales registradas en 1981. Las de material de ensamble se elevaron 452 millones de dólares en 1976 a mil 111 millones en 1981, como resultado de un incremento medio anual de 20% - (véase el cuadro 2-B).

Las adquisiciones de partes y refacciones, por otro lado se incrementaron de 117 millones de dólares en 1976 a 474 millones en 1981, lo que significa un incremento medio anual de 32 %. Ocasionado en buena medida por incapacidad de la planta nacional de componentes para hacer frente a la acelerada expansión de la demanda durante esos años.

Otro renglón que creció significativamente fue el de automóviles para el transporte de personas, cuyas importaciones -- se elevaron de sólo 8 millones y medio de dólares en 1976 a casi 190 millones en 1981 (incremento de 86% en promedio anual). De ello resultó que la participación de los automóviles en las compras externas totales del sector automovilístico aumentó de 1.2 % en 1976 a 7.5% en 1981.

Como corolario de todo lo anterior, el saldo deficitario de la balanza comercial del sector se incrementó de 526 millones de dólares en 1976 a casi mil 500 millones en 1980 y a 2 mil 148 millones en 1981. Asimismo, su participación en el déficit comercial total del país se elevó de 20% en 1976 a 47% en 1980. En 1981 representó más de la mitad de ese déficit, 58% (véase el cuadro 5).

Entre las causas que explican lo anterior destacan las siguientes:

- 1) Las empresas de la industria terminal se retrasaron considerablemente en sus proyectos orientados a la exportación, pues se dieron un compás de espera a fin de observar las intenciones del gobierno en cuanto a la aplicación estricta del Decreto. Ello condujo a que se previera iniciar las operaciones de algunas de las principales plantas orientadas al mercado externo apenas en 1982 y otras incluso en 1983.

CUADRO 5

PARTICIPACION DEL SECTOR AUTOMOVILISTICO EN EL SALDO DE LA
BALANZA COMERCIAL DE MEXICO

41

(Millones de dólares)

BALANZA COMERCIAL (---)

AÑO	TOTAL	AUTOMOVILISTICA	2/1
1950	62.3	55.3	88.8
1955	145.1	93.7	64.6
1960	447.7	146.7	32.8
1965	458.3	202.8	44.3
1970	1,038.7	230.3	22.2
1975	3,637.0	628.3	17.3
1976	2,644.4	526.4	19.9
1977	3,054.7	385.4	36.5
1978	3,854.4	559.1	30.1
1979	3,162.0	1,049.5	33.2
1980	3,178.7	1,498.8	47.2
1981	3,725.4	2,148.3	57.7

FUENTE: Banco de México, S.A

2).- En los años inmediatamente posteriores al decreto de 1977 hubo una expansión sin precedente de la demanda interna de vehículos que absorbió casi toda la capacidad instalada, tanto en la industria terminal como de la de autopartes; ello no sólo imposibilitó generar excedentes exportables, sino que hizo necesario recurrir a importaciones adicionales de emergencias, da la incapacidad de la industria nacional para abastecer el mercado. La creciente importación de automóviles fue también estimulada por el aumento significativo del ingreso personal disponible, en particular en la franja fronteriza y en la zona libre del norte del país.

3) además se debe de señalar que, a partir de 1979, al presentarse la segunda crisis petrolera del decenio, la economía internacional entró en una prolongada recesión. Esta -----

se tradujo en una reducción de la demanda, en un aumento de los esfuerzos de exportación de los países industrializados, - que veían amenazado el empleo en sus industrias básicas, así - como en un endurecimiento general de las políticas proteccionistas. Todo ello contribuyó a dificultar más aún la colocación de productos mexicanos en el exterior. Esta situación afectó prácticamente todas las ramas de la industria nacional, incluida - a de los automotores.

4) Por último, cabe recordar que el Decreto de --- 1977 señala la obligación de realizar exportaciones en una proporción de 50 % por la industria terminal y 50 % por la industria de autopartes. Esta última no respondió, como se esperaba con inversiones en plantas destinadas al mercado externo, lo - cual también dificultó el logro de las metas de exportación.

RECAPITULACION Y ESPECTATIVAS.

Desde la mitad de los años veinte hasta principios de los setenta la industria automovilística mexicana constituyó exclusivamente por operaciones de ensamblado de vehículos - a partir de sus componentes importados de Estados Unidos y de Europa; sin embargo, a raíz de la promulgación del primer decreto sobre la materia en 1962, dicha industria comenzó a tener cambios acelerados, caracterizados por un rápido desarrollo.

Es posible identificar modificaciones importantes - en las diversas medidas adoptadas por el gobierno mexicano en relación con la industria automovilística. No obstante, se puede afirmar que los objetivos de su intervención han permanecido prácticamente inalterados. Entre estos objetivos destacan: 1) El Fomento de la Industria Automovilística Nacional; 2) La reducción del Déficit Comercial, y 3) La generación de empleos.

De estos tres objetivos, el que ha adquirido mayor peso relativo es el referente al déficit comercial. A este res

pecto, el gobierno mexicano ha adoptado dos tipos de medidas cuya importancia relativa ha variado en el transcurso del tiempo. En una primera etapa, se alentaron las posibilidades de sustituir importaciones mediante la producción nacional de componentes y el ensamble de vehículos. Más adelante, a partir de 1972, se pretendió convertir a la industria automovilística en exportadora, dándose consecuencia, una serie de estímulos para las empresas terminales puedan vender en el exterior una proporción creciente de su producción, así como componentes producidos por la industria nacional de autopartes.

Una evaluación a largo plazo de la política en materia automovilística presenta resultados controvertidos. Por una parte, las inversiones realizadas por la industria terminal y autopartes han sido cuantiosas, resultando en ingreso de divisas - transferencia de tecnología y creación de numerosos empleos en el sector moderno de la economía. A ello deberán añadirse la generación y expansión de numerosas actividades industriales y de servicios conectados con la industria de los automotores.

No obstante el desarrollo de esta industria ha tenido algunos costos para el país. El más importante, es sin duda, el déficit, comercial creciente. A pensar de los esfuerzos realizados en este sentido por el gobierno federal, el déficit comercial del sector ha continuado ampliándose en términos absolutos, hasta llegar a representar, en 1981, el 58 % del déficit comercial nacional.

El mecanismo del presupuesto de divisas, establecido en el Decreto de 1977 ha cumplido sus objetivos hasta el momento sólo de manera parcial, ya que el valor neto exportado por la empresas terminales ha tenido un crecimiento moderado. De hecho, para obtener la balanza que establece el Decreto, los conceptos más importantes han sido las cuotas iniciales y las -

ventas en fornera. Al reducirse la cuota inicial, en particular en 1980 y 1981, algunas empresas no pudieron tener un presupuesto de divisas equilibrado por lo que la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz tuvo que otorgarles durante esos años, anticipos de divisas con cargo a exportaciones futuras.

La situación anterior se explica fundamentalmente -- por cuatro factores: a) el rezago en las inversiones y proyectos para exportación; b) La expansión acelerada de la demanda interna en años recientes, que absorbió la totalidad de la capacidad instalada; c) La recesión de la economía internacional, por último d) El atraso relativo de la capacidad de producción de la industria de autopartes.

A pesar de ésto, la industria automovilística, en especial la terminal, ha realizado durante los últimos cinco años inversiones cuantiosas en proyectos para exportación, entre los que destacan los concluidos en el cuadro 6. Tales proyectos, sumados a las exportaciones tradicionales de otros componentes --- (amortiguadores, parabrisas, ruedas, transmisiones, radiadores y arneses), permiten esperar que la industria automovilística terminal incremente en el futuro sus exportaciones en forma considerable. Así las exportaciones programadas para 1982 son del orden de los 600 millones de dólares, y se espera duplicar esa cifra en 1983. Tales proyectos y previsiones, aunados a la severa reducción de la demanda interna de todo tipo de vehículos que se espera para 1983, así como la implantación del control generalizado de cambios, en cuyas reglas de aplicación se obliga a la industria automovilística a compensar las divisas, permiten anticipar para ese año una balanza comercial automovilística cercana al equilibrio.⁸

CUADRO 6

PROYECTOS DE EXPORTACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA
TERMINAL

EMPRESA	PRODUCTOS	CANTIDAD ANUAL	INICIO DE ACTIVIDADES
General Motor	Motores V-6 de 2.8 lts.	HASTA 400,000	1982
Ford Motor Co.	Motores 4-1 de 2.2 lts.	Hasta 400,000	1983
Chrysler	Motores 4-1 de 2.2 lts.	Hasta 270,000	1980
Volkswagen of America	Radiadores y Estampados	250,000	1979
América			
Volkswagen of América	Motores 4-1 Diesel y Gasolina	300,000	1983
Nissan Mexicana	Motores 4-1	450,000	1983
Industrias Renault	4-1	DE A 300,000 340,000	1984
Industrias Renaut	Suspensiones	DE 300,000 340,000	1983

FUENTE: Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz.

AUTOPARTES.

CARACTERISTICAS GENERALES.

Esta industria comprende los establecimientos que se dedican a la fabricación nacional de todo tipo de componentes y sus partes que se utilizan en el ensamble de vehículos o en el mercado de repuestos, así como los fabricantes nacionales de remolques o cualquier otro tipo de carrocería.

La importancia de esta rama se desprende de su carácter de abastecedora de insumos básicos para la industria terminal, lo que simplifica un fuerte ahorro de divisas al país, además de proporcionar el fortalecimiento y la integración nacional de la industria automotriz. Así mismo, es una considerable fuente generadora de empleo, toda vez que la participación de la mano de obra en la industria de autopartes es más intensa que la industria terminal.

Durante el período 1970-1980, el PIB de la rama de autopartes creció a una tasa media del 8.7 % anual, ritmo inferior en casi tres puntos al registrado por la industria terminal. En consecuencia, la participación del segmento de autopartes en el PIB de la industria automotriz en su conjunto, disminuyó del 47 % en 1970, al 43 % al final del período.

De acuerdo a la información censal, el empleo generado por la industria de autopartes pasó de 36,875 personas en 1970; ello resulta en un incremento medio anual del 8.1 % - tasa superior a la registrada por la industria automotriz en su conjunto.

MERCADO

La industria de autopartes era prácticamente inexistente hasta principios de la década de los setenta, toda -

vez que se realizaba la producción sólo de algunas piezas y componentes, tales como radiadores, amortiguadores, baterías-bujías, llantas y pistones, que eran utilizados en el ensamble de vehículos automóviles. En agosto de 1962 se emitió el Decreto de Integración de la Industria Automotriz, el cual sentó -- las bases para el crecimiento y desarrollo de la industria de autopartes.

En la actualidad esta industria está integrada por aproximadamente mil fabricantes, cuya producción se destina -- tanto al abastecimiento del mercado de equipo original, como -- repuestos y al mercado refaccionario; sin embargo, no todos -- los fabricantes concurren a éstos mercados.

Como resultado de la disposiciones legales dictadas por el Gobierno Federal, en materia de integración nacional a que ha estado sujeta la industria terminal, la industria de autopartes se ha desarrollado en forma acelerada ampliando la gama de partes y componentes de fabricación nacional. Así, -- los principales productos que actualmente son manufacturados -- por la industria incluyen: cajas de velocidades mecánicas, --- ejes traseros, partes motor, cristales para vehículos automotrices, asientos y vestiduras, llantas, rines, partes eléctricas y partes para frenos, entre otros.

Entre 1977 y 1980 las ventas de la industria de autopartes se incrementaron a una tasa media del 26 % anual. Este dinamismo se sustentó principalmente en las ventas de partes a equipos original, las cuales se incrementaron al 28 % en promedio anual, en tanto que las ventas de partes al mercado independiente lo hicieron a una tasa del 22 % durante el mismo período. Las ventas totales en 1977 fueron de 17,111 millones de pesos y en 1980 alcanzaron un valor de \$ 8 34, 627 millones

Es importante destacar que las ventas a equipo original constituyen el principal mercado de la industria de autopartes; su aportación a las ventas totales ha significado más del 70 por ciento.

CUADRO No 1

VENTAS DE LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES.

	EQUIPO ORIGINAL	MERCADO INDEPENDIENTE	TOTAL
1977	12,435	4,676	17,111
1978	19,956	6,818	26,774
1979	22,716	7,418	30,136
1980	26,035	8,592	34,627
TMCA	28	22	26

FUENTE: SEPAFIN. Subdirector de la Industria automotriz y del transporte.

La complejidad de la industria de autopartes, -- éste presente un alto grado de automatización, lo que hasta -- ahora ha dificultado la captación de información de estadística precisa sobre su actividad. Por lo anterior, la mayor parte de la información sólo se encuentra disponible a partir del año 1977 y no presenta toda la confialidad que fuera deseable sin embargo, se dispone de todos para las principales empresas fabricantes de autopartes, cuya participación.

En el total de la industria es significativa.

Las ventas de las once empresas más importantes de la rama se incrementaron a un ritmo medio del 24.6% anual durante el período 1974-1979, alcanzando en el último año - un valor superior a los diez mil millones de pesos. dentro - de este grupo, la empresa transmisiones y Equipos Mecánicos S.A. es la mas importante, en virtud de que su participación en el total se ha mantenido por encima del 20 por ciento; le siguen en importancia Ejes Tractivos, S.A. Rassini Rheem, S.A y Motores Perkins, S.A.

CUADRO No 2
VENTAS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DE LA
INDUSTRIA DE AUTOPARTES.
1974-1979
MILLONES DE PESOS.

EMPRESAS	1974	1975	1976	1977
Transmisiones y Equipos Mecánicos, S.A.	880.1	1,298.1	1,554.3a	1,419.3a
Ejes Tractivos, S.A.	673.6	800.4	1,058.3	1,147.5a
Rassini Rheem, S.A.	318.8	479.8	837.6	1,145.0
Motores Perkins, S.A.	288.7	511.7	637.3	806.3
Motores y Refacciones, S.A.	229.2	313.5	477.2	686.6
Industria Automotriz, S.A.	289.0	338.0	320.5	450.8
Cummis de México, S.A.	153.3	210.1	258.7	374.1
Cia.S.K.F. Golfo Caribe, S.A.	203.7	231.5	268.4	358.7
Automagneto, S.A.	119.0	253.0	232.2	298.7
Automanufacturas, S.A.	226.8	161.6	222.0	298.5
Bendix Mexicana, S.A.	140.3	194.8	220.0	291.8
TOTAL	3,422.5	4,792.6	6,086.7	7,277.3

a. d- no disponible

b) Cifras Consolidadas de grupo

a) Cifras al 30 de septiembre

FUENTE: S.P.P. Y SEPAFIN. La Industria Automotriz en México.

Por otra parte, los activos totales de las principales empresas productoras de autopartes se incrementaron a una tasa media del 21.3% anual entre 1974 y 1979, alcanzando en el último año un nivel superior a los 10 mil millones de pesos. Dentro de este total las -- mayores empresas son las ya mencionadas, a las que se les suman industria automotriz, S.A. y Motores y Refacciones, S.A.

CUADRO No. 3
ACTIVOS TOTALES DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DE LA
INDUSTRIA DE AUTOPARTES.
1974 - 1979
Millones de pesos.

EMPRESAS	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Transmisiones y Equipos						
Mecánicos, S.A.	1,392.4	1,584.2	2,764.0	2,813.1a	3,414.3	4,432.0
Ejes tractivos, S.A.	505.6	639.4	887.2	1,207.3a	n.d.	n.d.
Rassini Pheem, S.A.	324.2	398.8	759.1	1,053.4	n.d.	n.d.
Industria Automotriz S.A	304.0	312.0	376.6	871.7	n.d.	n.d.
Motores y Refacciones, S.A	294.8	329.2	572.2	699.9	863.8	1,077.2
Motores Perkins, S.A.	164.0	246.8	513.6	629.9	935.0	1,368.8
Eaton Manufacturera, S.A	214.8	304.7	402.3	450.5	730.5	1,118.2
Automanufacturera, S.A	166.7	313.9	376.8	436.7	553.1	675.3
Fruehauff de México, S.A	159.7	185.8	294.6	331.2	309.5	366.1
Cfa, S.K.F. Golfo Caribe, S.	131.2	160.4	198.5	248.6	260.8	319.3
Automagneto, S.A.	152.0	171.0	213.9	223.6	329.9	647.1
TOTAL	3,890.4	4,646.2	7,358.8	8,965.9	7,506.9	10,004.0

n.d - no disponible

a Cifras al 30 de septiembre

b Cifras consolidadas de grupo

FUENTE: S.P.P. y SEPAFIN. La industria Automotriz en México.

PROBLEMATICA DE LA RAMA DE AUTOPARTES

Desde su nacimiento, la rama de autopartes ha presentado una problemática compleja enmarcada en su relación -- con la industria terminal. Ello ha motivado la implementación de una serie de medidas tendientes a resolver los problemas -- más estructurales que presenta, especialmente en precios, calidad de sus productos y abastecimiento oportuno.

En los últimos años se han registrado problemas -- de abastecimiento partes y componentes para la industria terminal, por lo que esta última ha tenido que enfrentar costos-- adicionales por tiempos extras de la mano de obra, retraso en las entregas de unidades y mayores inversiones en acumulación de inventarios. Asimismo, se ha tenido que recurrir a la im-- portación de productos que normalmente abastecen los provee-- dores nacionales, con el consecuente encarecimiento de la pro-- ducción, dados los costos adicionales que ello implica.

En efecto, dentro de los principales productos en que se ha recurrido a importaciones de emergencia por falta -- de abastecimiento nacional, se encuentran los siguientes: -- transmisiones manuales, cabezas de motor, sistemas de frenos, -- telas de vestidura, ruedas de artillería llantas, pistones, -- balatas, múltiples de administración, palancas de velocidades espejos interiores, exteriores, paneles interiores de plásti-- co, arneses eléctricos, ejes y anillos.

Sin embargo, debe apuntarse que la industria de -- autopartes opera en un mercado que comprende ocho fabricantes básicos de automóviles y camiones, más un número similar de -- fabricantes de tractocamiones y autobuses integrales, quienes en conjunto producen más de 100 modelos diferentes de vehícu-- los. Esta situación coloca a los abastecedores de partes y -- componentes ante problemas serios de producción, programación y consecuentemente de costos, al atomizarlos volúmenes de pro-- ducción para un modelo de vehículo en particular. En conse -- cuencia.

El bajo nivel de producción de cada componente impide al fabricante de autopartes beneficiarse con economías de escala que, a su vez, permitan nacionalizar sus costos y operar a niveles internacionales de productividad,

Al respecto, se considera que la nacionalización del número de modelos, aunada a la tipificación de componentes en un elemento fundamental que contribuirá a una utilización más intensa de la capacidad instalada de los fabricantes de autopartes.

Por otro lado, la industria de autopartes ha enfrentado problemas en el abastecimiento oportuno de materias primas e insumos básicos, especialmente las provenientes de la industria siderúrgica. En efecto, en los últimos años se administró de esta industria a los fabricantes de autopartes hasido insuficiente, por lo que se ha tenido que recurrir, nuevamente, a la importación de diversos productos para mantener los programas de fabricación.

Esta serie de situaciones dieron por resultado que en el año de 1980 se emitiera el programa de fomento para la industria Nacional Fabricantes de Autopartes, el cual actualiza la política económica en materia de fomento para esa industria. Las principales objetivos del programa mencionado son las siguientes;

I.- Considerar la producción actual de la industria de autopartes, para satisfacer adecuadamente la demanda de la industria terminal y generar crecientes excedentes de exportación.

II.- Producir nuevas partes y componentes, principalmente aquellas que reúnan las condiciones más ventajosas en calidad y precio, así como las de mayor significación en la demanda nacional, en forma tal que se elimine la necesidad -----

en calidad y precio , así como las de mayor significación en -
demanda nacional, en forma tal que se elimine la necesidad de --
continuar dependiendo del exterior para cubrir estos requerimien
tos,

3.- Estimular el desarrollo de la industria de auto-
partes para que se incrementen los niveles de inversión y empleo.

Por otra parte, existe una resolución sobre planea--
ción concertada de la industria Automotriz, la cual tiene por --
objeto que la rama de autopartes conozca con suficiente antici--
pación los programas de producción de la industria terminal a --
corto, mediano y largo plazo, a fin de planear tanto su producci-
ón, como sus requerimientos de insumos.

COMERCIO EXTERIOR.

Durante el período 1970-1979, las exportaciones de -
autopartes se incrementaron a un ritmo del 31.8 % en promedio --
anual, alcanzando en el último año.

CUADRO No.4

BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA

EXPORTACIONES			IMPORTACIONES			Total (B)	Saldo (A-B)
Partes	Vehiculos Terminados	total (A)	Material de Ensamble	Vehiculos Terminados	Partes y Refacciones		
456	33	459	1,913.3	303.7	601.5	2,818.5	(2,359.5)
628	19	647	2,055.1	318.9	673.7	2,087.7	(2,440.7)
948	71	1,200	2,401.8	289.6	612.8	3,404.2	(2,204.2)
						4,333.3	(2,426.3)
1,402	585	1,907	2,399.2	438.7	995.4	6,175.7	(3,794.7)
1,822	558	2,361	4,109.5	603.9	1,462.3	3,423.1	(5,816.1)
2,405	201	2,607	6,157.2	792.7	1,473.2	9,741.5	(5,278.5)
4,203	259	4,463	7,426.5	808.8	1,506.2	14,998.6	(9,634.5)
4,681	683	5,364	10,172.0	1,110.6	3,716.2	21,052.5	(13,345.5)
5,595	2,112	7,707	13,938.4	1,663.7	5,450.4	30,845.9	(22,628.9)
5,501	2,712	8,217	17,805.5	3,806.3	9,238.1	30.4	28.5
31.8	113.0	37.8	28.1	32.4	30.4		

5,505 millones de pesos. Los principales productos en este periodo fueron: motores, partes sueltas para motor, cajas de velocidades, ejes con diferencial, muelles, acumuladores y partes para chasis. Asimismo, es conveniente señalar que se realizan exportaciones indirectas de partes y componentes a través de las ventas al exterior que efectúa la industria terminal.

Fuente: 1970-1976 La industria automotriz de México en cifras, 1976, AMTA. 1977-1979; S.P.P. Sepafin la Industria Automotriz - en México, Enero de 1981

Entre 1972 y 1978, la industria de autopartes registró superávit comercial en sus relaciones con el exterior. Sin embargo, para 1979 se incurrió en su saldo deficitario -- por 3,733 millones de pesos.

El análisis de la balanza comercial de la industria automotriz en su conjunto, muestra déficit creciente durante la década de los setentas, particularmente en los tres últimos años del período. Esta situación se debió, entre otros factores, al fuerte incremento en el valor de las importaciones de partes y refacciones, dando por resultado que su participación en las importaciones totales de la industria automotriz se incrementara del 21.3% en 1970, al 30% en 1979. Sin embargo, cabe señalar que el principal concepto de importación de esta industria lo constituye el material de ensamble de la industria terminal, durante la primera mitad de la década, -- este concepto representó alrededor del 70% de las compras del exterior de la industria, en tanto que en los tres últimos -- años del período, su participación disminuyó gradualmente hasta el 58% en 1979.

ESCENARIO TECNOLÓGICO,

La industria terminal está experimentando a nivel internacional una serie de cambios estructurales para adaptarse a la evolución del mercado, situación que se espera continuará durante los próximos años. En efecto, las expectativas para el mediano plazo apuntan hacia la introducción de nuevas tecnologías en sus mecanismos; motores más eficientes, transesjes y transmisiones que deberán contribuir al ahorro de combustible; nuevas materias primas: plásticos aleaciones de aluminio y acero de alta resistencia; nuevas dimensiones en los vehículos: más pequeños, pero con un mejor aprovechamiento de su espacio interior, reducción del peso vehicular, etc...

Estos cambios tecnológicos tienden básicamente a la reducción del consumo de combustible en la operación en los vehículos, así como la racionalización en el consumo de energéticos en la fabricación de partes, componentes y materias primas.

En este contexto, el papel que deberá desempeñar -- la industria de autopartes en el proceso de cambio, será de primordial importancia, toda vez que en el mediano plazo tendrá -- que desarrollar nuevos productos y componentes, adecuados a los requerimientos de la industria terminal.

El diseño básico de los automotores seguirá siendo desde luego, una función de la industria terminal. Sin embargo, la industria de autopartes será la que desarrolle nuevos productos, para lo cual deberá investigar nuevos campos y soluciones, principalmente, en el área de componentes plásticos, en virtud de que la aplicación de estos materiales se ampliarán a conjuntos y mecanismos actuantes, tales como muelles, amortiguadores, ruedas, defensas, barras y cardán. Se considera que estos nuevos elementos son más livianos y a la vez, tan resistentes como los que actualmente se utilizan, por lo que se estima que durante la década de los ochenta, se iniciará la aplicación de una amplia gama de partes y componentes plásticos, a medida que la nueva tecnología logre superar las barreras de costo, y -- fabricación eficiente.

Por otra parte, los automóviles utilizarán una mayor cantidad de componentes electrónicos para desempeñar funciones de operación e información al conductor. Este nuevo campo -- tecnológico, al empezar a incluirse dentro de los componentes -- básicos en las unidades automotores, proporcionará una mayor -- participación en la industria.

El aluminio y sus aleaciones tendrán una aplicación importante en fabricación de partes y componentes, especialmente en motores y ruedas, como sustituto de componentes de hierro, radiadores y algunos accesorios. Sin embargo, la importancia de este material no será tan relevante como el plástico, en función de la nacionalidad en el consumo de energéticos y costos de fabricación.

PRONOSTICOS.

El desarrollo industrial del país y la modernización del aparato productivo en general, requerirán de un sistema de transporte adecuado, el cual, a su vez, no sería posible sin la participación tanto de la industria terminal -- como de la de autopartes, razones por las que en el plan Nacional de Desarrollo Industrial se les ha considerado como actividades prioritarias. En consecuencia, en el mes de enero de 1980, se emitió el programa de fomento para Industria Nacional Fabricantes de Autopartes, el cual tiende a sentar las bases para que este sector cobre un crecimiento más dinámico y sostenido que permita satisfacer oportunamente los requerimientos de la industria terminal.

En tal virtud, conforme a las necesidades previstas por el Gobierno Federal, se estima que la industria de autopartes deberá crecer a una media anual del 13% en el período comprendido de 1980-1982, crecimiento que se espera -- habrá de continuar a una tasa anual del 15% entre 1982-1990, de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo Industrial.

CUADRO No 5
PRONOSTICO DE LA DEMANDA DE AUTOPARTES
Millones de pesos constantes,

	EQUIPO ORIGINAL	MERCADO INDEPENDIENTE	TOTAL
1980 *	26,035	8,592	34,627
1981	29,419	9,709	39,128
1982	33,244	10,972	44,215
1983	38,230	12,617	50,847
1984	43,965	14,509	58,474
1985 *	50,560	16,685	67,246
TMCA	14.2	14.2	14.2

REAL

Con los porcentajes mínimos de integración nacional fijados, la obligación de exportar un montor igual al del sector terminal y las expectativas de crecimiento del mercado se garantiza plenamente el incremento de los volúmenes de compra por parte de la industria terminal al sector de autopartes. Así, se estima que en el mediano plazo la demanda de partes y componentes, aumentará más que proporcionalmente al crecimiento del mercado.

Es conveniente señalar que este escenario se basa en el supuesto de que durante el horizonte de proyección se mantendrá una participación de la producción nacional similar a la que prevalece en la actualidad. Sin embargo, se considera que dados los cambios tecnológicos que está experimentando la industria automotriz, podrán desarrollarse nuevos productos sustituyendo a materiales tradicionales.

Por lo que respecta a la oferta, se considera que la industria de autopartes se encuentra trabajando a casi toda su capacidad instalada, lo que ha ocasionado la importación de componentes que tradicionalmente eran de origen nacional, así como la imposibilidad de incrementar el volumen de exportaciones. En el período 1978-1982, la industria automotriz realizaría inversiones en activos fijos del orden de 123 mil millones de pesos a precios de 1980, de las cuales 88 mil provendrán de la industria terminal y los 35 mil restantes de la industria de autopartes. En consecuencia, se estima que la capacidad instalada actual es insuficiente para abastecer las necesidades futuras de producción nacional y exportaciones -- de la industria terminal. Si se considera el período de maduración de las inversiones, debe concluirse que hay un atraso en las inversiones y que es necesario iniciarlas lo antes posible.

Las nuevas inversiones deberán orientarse a la construcción de plantas industriales, que permitan concurrir al mercado nacional y al de exportación con productos automotrices tecnológicamente actualizados y competitivos en calidad y precio.

ASPECTOS DE LAS POLITICAS SOBRE EL IMPACTO DE
REQUERIMIENTOS DE EJECUCION E INCENTIVOS DE IN-
VERSION EN LA ECONOMIA INTERNACIONAL
POLITICA AUTOMOTRIZ MEXICANA Y RELACIONES.
ESTADOS UNIDOS MEXICO.

INTRODUCCION.

La cuestión de si a un país en desarrollo es el más conveniente promover a sus objetivos de industrialización a través de la adopción de:

- 1.- Políticas internas de sustituciones o.
- 2.- Estrategias basadas en forzar la exportación de bienes manufacturados.

Continúa estando sujeta a controversias entre la comunidad profesional de expertos en desarrollo internacional y entre los varios grupos asociados existentes en los países desarrollados y en vías de desarrollo, cuyos intereses están directamente motivados por las opciones que son seleccionadas. A pesar de esta construcción de lo que en realidad es un conjunto artificial de enfoques de política alternativa, el debate sobre la dirección de las políticas de industrialización ha enfocado la atención crítica internacional en algunos de los verdaderos obstáculos que impiden la búsqueda de un mejor estándar de vida a gran cantidad de países en desarrollo. Sin embargo, se sigue concentrando la mayor atención a niveles muy generales, con recomendaciones de políticas propuestas que a menudo sólo hacen referencia de una estrategia más internacional de industrialización para agrupaciones seleccionadas de los países en vías de desarrollo. Poco se ha escrito en una base país-sec

tor y con la intención de asesorar las consecuencias políticas y económicas de las políticas que están específicamente orientadas a la exportación.

El presente estudio intenta responder a esta necesidad de un análisis más específico al repasar algunos de los puntos de más controversia que pudieran surgir entre los países desarrollados y no desarrollados sobre el uso de requerimientos de la ejecución relacionados al comercio e incentivos de inversión para la promoción de las exportaciones de bien manufacturados no tradicionales. para dar un enfoque concreto , en este estudio se examinan los intereses de las funciones americanas formuladores de políticas sobre los requerimientos de ejecución e incentivos en relación al comercio de la política automotriz mexicana, con la finalidad de encontrar posibles ramificaciones de las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos.

En la subsiguiente sección de nuestro estudio, se describe en términos generales el aspecto del impacto de requerimientos de ejecución e incentivos relacionados con el comercio, sobre la economía internacional. En las secciones III y IV, estas políticas generales se evalúan en base al impacto recibido de los requerimientos de ejecución de comercio de la industria automotriz mexicana, en la economía americana. La sección tres (III) describe los objetivos y resultados de la política automotriz mexicana y desarrollos de mercado de los últimos 20 años y concluye con un examen detallado de la industria mexicana de vehículos de motor desde 1977.

Una vez entendido el enfoque pasado y presente de la industria mexicana de vehículos de motor, en la sec-

ción IV se discuten los intereses específicos que tienen los funcionarios americanos formuladores de políticas, sobre los requerimientos mexicanos de comercio automotriz. Los oficiales americanos están molestos de la existencia de estos requerimientos en México y en otros países desarrollados y en vías de desarrollo. En su opinión, estos intentos de balancear el comercio en una base sectorial, distorsionan artificialmente los flujos de inversión y causan severos daños económicos -- en firmas y empleados americanos. Esta sección concluye con un repaso que intentará enfrentar estos aspectos debido a los esfuerzos americanos. La sección V concluye nuestro estudio con un intento de aplicar lo aprendido en el ejemplo de México en un conjunto de políticas más generalizadas.

REQUERIMIENTOS DE EJECUCION RELACIONADOS CON EL COMERCIO , INCENTIVOS DE INVERSION Y LA ECONOMIA INTERNACIONAL:

POLITICA.

La cuestión del impacto de requerimientos de ejecución relacionados con el comercio e incentivos de inversión en la economía internacional y el desarrollo de una respuesta internacional apropiada está siendo tema de gran debate, especialmente con respecto al gobierno de los Estados Unidos. A raíz de la afirmación hecha el año pasado en la administración Reagan el comercio y estudios superiores de esta cuestión por la Coalición Trabajo Industria para comercio internacional (LICIT) y el Departamento de Comercio de los Estados Unidos, se muestra el aumento de interés por parte de oficiales del gobierno americanos y ciertas organizaciones del sector privado sobre las implicaciones para los Estados Unidos en su economía, de la proliferación percibida de requerimientos de ejecución relacionados con el comercio exterior. Audiencias efectuadas el año pasado ante el Comité -

de Relaciones Exteriores en Política Económica internacional y audiencias generales sobre políticas de comercio por el -- subcomité de Causas Domésticas a finales de 1981, tratan más a fondo esta cuestión y definen los términos de el próximo -- debate sobre políticas doméstica e internacional.

El debate por una política fuente que neutralice las mencionadas consecuencias negativas de requerimientos -- de ejecución relacionados con el comercio e incentivos de -- inversión en los Estados Unidos y dentro del Acuerdo General en Tarifas y comercio (GATT), está mejor planteado en lo antes mencionado estudio de la LICIT. Los requerimientos de -- ejecución relacionados con el comercio están contenidos en -- dos grandes categorías:

1.- Requerimientos de ejecución de exportaciones.

2.- Requerimientos locales.

Los requerimientos de ejecución de exportación -- en general son compromisos impuestos a una firma inversionista para exportar un cierto porcentaje de su producción o para compensar sus importaciones con exportaciones, mientras -- que los requerimientos locales de ejecución generalmente especifican que una proporción dada del valor de la producción final se deberá obtener de fuentes locales o producir localmente por un inversionista extranjero.

Se estima que el uso de estas políticas por los gobiernos de los países desarrollados y en desarrollo produce una serie de consecuencias negativas para la economía internacional. El estudio LICIT y la afirmación sobre la política de comercio hecha por la administración Reagan declara que el aumento en el uso de estos requerimientos conduce a la --

transferencia directa de inversión, trabajo y producción al país que los impone y fuera del otro país o países. Esta transferencia está considerada no sólo como dañina a otros países sino -- también como una mala distribución de recursos globales con consecuencias negativas para la eficiencia internacional y la maximización del bienestar global. La LICIT y otros señalan que -- que estos traslados en inversiones no están ocurriendo en respuesta a las fuerzas del mercado sino como resultado político gubernamental. En su opinión, esta inversión por parte del gobierno no crea distorsiones que producirían futuras distorsiones, finalmente forzando a cada país a adoptar políticas designadas a proteger al empleo doméstico y a las industrias contra estas -- "prácticamente de comercio injustas". El relativamente abierto sistema económico internacional está siendo efectada. Además, estas prácticas violan algunos artículos del GATT, del recientemente creado código de Subsidio de la última Negociación de Comercio Multilateral (MTN), así como algunos aspectos de los tratados americanos bilaterales de Amistad, Comercio y Navegación (FCN).

Como resultado de estas acusaciones, el gobierno de los Estados Unidos ha colocado el asunto de los reguierimientos de ejecución relacionados con el comercio e incentivos cerca -- de la parte superior de su agenda de política comercial. A petición de los Estados Unidos, el secretario del GATT en 1981 entregó a sus miembros un estudio sobre la incidencia e impacto -- de los reguierimientos de ejecución en la economía global. Dentro de la Organización para la Cooperación Económica y Desarrollo -- (OECD), los representantes de los Estados Unidos ha fomentado la idea de hacer una revisión agresiva de los reguierimientos -- de ejecución y aspectos de incentivos con respecto a los compromisos de los países miembros en la decisión sobre Incentivos -- de Inversión Internacional de la OECD en 1976 para limitar su uso. Los Estados Unidos también discutieron existosamente a favor de un estudio que será echo por el comite de Desarrollo del

Banco Mundial y el fondo Monetario Internacional en este aspecto. El estudio del Comité de Desarrollo repasará la experiencia de los países en desarrollo con estas políticas y será completando a principios de 1983. Al mismo tiempo, los Estados Unidos están promoviendo el colocar esta cuestión delante de la revisión ministerial del GATT en noviembre de 1982 con la finalidad de negociar un código de conducta sobre el uso apropiado de reguierimientos de ejecución de comercio e incentivos. En esta afirmación en política de comercio, la posición del gobierno de los Estados Unidos parece clara:

La política de los Estados Unidos deberá enfrentarse al rango de los aspectos de inversión que distorsionan los flujos de intercambio tan seriamente como lo hacen las barre -
ras de tarifas y de otro tipo, Los incentivos de inversión rela -
cionados con el comercio y los reguierimientos de ejecución, tie -
nen serios efectos de distensión de comercio. Están siendo am -
pliamente utilizados por países en desarrollo e incluso por al -
gunos países desarrollados. Trataremos estos aspectos y sobre el
largo plazo esperamos negociar nuevas disciplinas multilatera-
les.

Antes de comprometernos en algunas estas denuncias sobre el impacto de reguierimientos de ejecución e incentivos -- de iversión, es importante mencionar el rango general de progra -
mas nacionales que influncian las decisiones de comercio e in -
versión, la aparente incidencia de estos programas en países aje -
nos a los Estados Unidos, y los sectores que parecen influen -
cian. Esta visión general ayudará a colocar el aspecto del impac -
to internacional de estas prácticas extranjeras en una perspec -
tiva más real.

Los reguierimientos de ejecución generalmente ocurren en combinación con otras políticas gubernamentales que limitan las importaciones de productos similares al país huésped. Tales

políticas de limitación de importaciones pueden incluir altas comúnmente prohibitivas tarifas, varios tipos de impuestos - y otras barreras de otro tipo que discriminan en contra de importaciones, limitaciones en disponibilidad en el intercambio exterior para importaciones, u otras formas de restricciones como las cuotas. Para estimular la producción doméstica del producto de importación limitada, las concesiones en tarifas que ha habido reducen o nivelan las altas tasas impuestas en importaciones seleccionadas son dadas a firmas que hacen las inversiones deseadas en producción local. Otros incentivos -- de inversión podrá dar devoluciones en impuestos aplicables a -- ventas locales, o a ventas de exportación de artículos en el país huésped, o a la inversión requerida para lograr producción local. Incentivos adicionales de producción podrían incluir modificaciones de limitaciones en inversión extranjera, términos más liberales para remitir dividendos, importación, libre de impuestos, de maquinaria y equipo, etc... Aún más muchas de estas políticas podrán ser informales o adecuadas para satisfacer las necesidades de programas de inversión individual o aprobados por el gobierno huésped.

Con respecto a la incidencia de tales programas nacionales, el recién publicado estudio de puntos de referencia por el Departamento Norteamericano nos muestra datos importantes de la frecuencia y tipo de programas encontrados por las firmas americanas con afiliados operando en ultramar desde 1977. Existen limitaciones a estos datos. Por ejemplo, -- las observaciones aplicadas tan sólo a un año en los países y sectores en que los Estados Unidos decidieron operar. Sin embargo, este estudio indica en qué partes siguen prevaleciendo dichos programas y los sectores que han sido afectados.

La frecuencia con que afiliados norteamericanos -- los incidentes de las políticas industriales relacionadas con

el comercio en países desarrollados y en vías de desarrollo se muestran en la tabla I y II. Aunque la incidencia de requerimientos de ejecución tiende a ser mayor para los países en desarrollo que para los desarrollados, Las proporciones son bajas para ambos grupos. Además, el rango en la frecuencia de otros incentivos de inversión relacionados con el comercio de los países desarrollados compite con el de los países en desarrollo. A ese respecto, la mayor parte de los gobiernos estatales de los Estados Unidos tienen programas activos de incentivos de inversión para atraer a la Volkswagen (W) a Pennsylvania, por ejemplo, el gobierno estatal y local ofreció a la W un préstamo libre de intereses de \$40 millones a 30 años y gastó \$ 28 millones adicionales en la adquisición de la propiedad y la planta. Además, las jurisdicciones locales acordaron en renunciar al 95% de impuestos de propiedad en los primeros dos años y 50% en los tres próximos. Más de \$25 millones fueron distribuidos por el estado en mejoramiento de infraestructura; se gastó dinero adicional para reclutar y adiestrar a los trabajadores.

Estos datos no miden la diferencia en la magnitud de los requerimientos de ejecución entre industrias y sectores como tampoco proveen de una base para evaluar el impacto relativo de tales políticas nacionales sobre la inversión, comercio y empleo. Si sugieren, sin embargo, que tales políticas no son únicas para los países en desarrollo.

PORCENTAJE DE AFILIADOS EN EL EXTERIOR PERTENECIENTES A
E.U.A AFECTADOS POR POLITICAS INDUSTRIALES RELACIONADAS
CON EL COMERCIO POR PAIS.

PAISES DESARROLLADOS (OECD)

TIPO DE POLITICA INDUSTRIAL	CANADA	EUROPA	JAPON	AUSTRALIA	TOTAL
IMPUESTOS	14 %	20 %	8 %	34 %	19%
TARIFA	5	4	3	14	5
SUBSIDIOS	6	14	1	10	11
MINIMO EXPORTACION	Neg	1	0	1	1
LIMITE EXPORTACION	1	1	1	4	1
CONTENIDO LOCAL	1	1	1	2	1
TRABAJO LOCAL	2	4	2	3	3
OTROS	4	5	2	10	5
NUMERO DE AFILIADOS(000)	3,3	9.9	0.9	1.5	15.6

PAISES DESARROLLADOS

TIPO DE POLITICA INDUSTRIAL	AMERICA LATINA	AFRICA	MEDIO ORIENTE	ASIA PACIFICO	TOTAL 22%
IMPUESTOS	24 %	15 %	19 %	20 %	14
TARIFA	15	15	12	13	5
SUBSIDIOS	5	2	7	3	3
MINIMO EXPORTACION	2	1	4	5	5*
LIMITE IMPORTACION	5	7	2	6	6*
CONTENIDO LOCAL	6	4	3	5	18
TRABAJO LOCAL	20	25	13	11	5
OTROS	5	6	6	5	7.6
NUMERO DE AFILIADOS (000)	4.8	0.7	0.5	1.6	

FUENTE: U.S. Direct Investment Abroad, 1977, U.S.

Department of Commerce, abril de 1981 (Parcialmente estimadas) En cuanto a las acusaciones específicas sobre el impacto, requerimientos de ejecución comercial e incentivos de inversión, obviamente producen alteraciones en comercio internacional y en flujos de inversión, pero poco se sabe del objeto de estas políticas y su actual impacto en la economía internacional.

Debido a la falta de comprensión de la LICIT y otras -

de que tales requerimientos son una mala influencia para los patrones de inversión internacional y de distorsiones flujos internacionales de comercio y capital, no son garantía. Los requerimientos de ejecución e incentivos en conjunto con otras políticas de sustitución podrán conducir a largo plazo a la creación de industrias internacionalmente competitivas. En estos casos, el costo de alteraciones en comercio internacional y -- flujos de inversión a corto plazo, podrán ser justificados por mejoramientos a largo plazo de la eficiencia y el bienestar -- internacional. En otros casos, podrá no haber oportunidad de -- compatibilidad internacional eventual, y estas distorsiones temporales podrán tener justificaciones dudosas.

TABLA II

PORCENTAJE DE AFILIADOS EN EL EXTERIOR PERTENECIENTES A E.U.A. AFECTADOS POR POLITICAS INDUSTRIALES RELACIONADAS CON EL COMERCIO POR PAIS.

SECTORES INDUSTRIALES PRINCIPALES
COMERCIO

TIPO DE POLITICA INDUSTRIAL	MINERIA	PETROLEO	FINANCIAM	OTROS	FABRICACION	TOTAL
Impuesto	24 %	13 %	11 %	11 %	31%	20%
Tarifa	12 %	8	3	3	14	8
Subsidios	5	5	3	3	16	9
Mínimo Exportación	3	5	Neg.	Neg.	3	2
Límite Exportación	3	2	1	1	4	2
Contenido Local	4	3	1	1	4	3
Trabajo Local	15	13	5	6	10	8
Otros	8	14	2	2	9	5
Numero de Afiliados (000)	0.3	1.9	8.1	3.6	9.7	23.6

SECTOR DE FABRICANTES SELECCIONADOS

TIPO DE POLITICA INDUSTRIAL	ELEC./ ELECTRON	TRANS EQUIPO	PRODUCTOS ALIMENT.	QUIMICOS	FABRIC. METAL	MAQUINAS SIN ELECTRI.
Impuesto	37 %	34 %	35 %	33 %	31%	28%
Tarifa	21	18	13	16	11	11
Subsidios	18	16	16	16	18	15
Mínimo Exportación	5	5	2	2	2	3
Límite Exportación	4	6	5	4	5	4
Contenido Local	5	13	4	3	5	5
Trabajo Local	13	12	12	10	9	7
Otros	11	11	7	9	8	10
Número Afiliados (000)	0.5	1.0	0.8	2.3	1.1	1.3

FUENTE: U.S. Direct. Investment abroad, 1977, US Despt. of commerce de abril 1981.

En vez de continuar con reacciones específicas a es--tas políticas generales es más ilustrativo evaluar el caso en contra de requerimientos de ejecución e incentivos examinando prácticas extranjeras específicas y su impacto económico potencial. Los funcionarios interesados en éstas prácticas a menudo señalan política automotriz mexicana como un ejemplo primario de este tipo de política distorciona al comercio, dañando a la industria y al trabajo norteamericano. Hablando en términos de singularidad e intento existen prácticas gubernamentales extranjeras más numerosas potencialmente y desarrolladas. Las siguientes páginas de este estudio estarán enfocadas sobre México y los requerimientos de ejecución e incentivos de inversión de su política automotriz debido a su posición simbólica en discusiones de política pública corriente de esta cuestión.

POLITICA AUTOMOTRIZ MEXICANA Y EL DESARROLLO
DE UNA INDUSTRIA NACIONAL DE VEHICULOS DE MOTOR.

Desde finales de 1920 a 1962, la industria mexicana de vehículos de motor consistía en una operación de ensamble de equipos completamente desarmados de piezas de automóvil importados de -- los Estados Unidos y Europa. El desarrollo de esta industria se aceleró dramáticamente en 1962 cuando el gobierno mexicano promulgó la primera de varias directivas sobre política automotriz. Se dieron a conocer importantes modificaciones adicionales de -- política automotriz en 1972 y en 1977 pero sin embargo, los objetivos de las políticas mexicanas han permanecido constantes a través del período de 18 años de participación activa del gobierno. Estos objetivos son :

1.- Desarrollar una industria nacional de automóviles, de acuerdo a una estrategia de industrialización general y de sustitución de importaciones;

2.- Mejorar el equilibrio comercial de vehículos de motor, en especial con los Estados Unidos;

3.- Generar oportunidades de empleos.

El mejoramiento del déficit persistente del comercio automotriz mexicano con E.U.A asumió mucha importancia en el decreto de 1972 y se convirtió en el objetivo principal del Decreto de 1977 se le asignaron los siguientes objetivos principales como se muestra en el Diario Oficial de México del 20 de junio de 1977;

1.- Enfrentar los niveles de productividad internacional para consolidar los logros pasados;

2.- Racionalizar los reguierimientos de divisas;

3.- Desarrollar en el corto plazo una industria automotriz que pueda contribuir a través de exportaciones a un equilibrio de la balanza de pagos de la industria automotriz del país.

4.- Reguierir niveles más altos de productos producidos localmente para ser incorporados en el producto final;

- 5.- Generar un nivel de empleos más alto;
- 6.- Sustituir los productos de importación que son vendidos en la frontera y zonas libres por productos fabricados localmente;
- 7.- Racionalizar más adelante la producción de vehículos y tractores para aumentar la productividad y para poder utilizar eficientemente los recursos locales escasos;
- 8.- Dar incentivos especiales a las compañías que tengan una mayoría de propiedad nacional.

Para poder lograr sus objetivos, el gobierno mexicano desde 1962 ha seleccionado varias combinaciones de políticas entre un rango de herramientas de políticas de industrialización -- para la sustitución de importaciones. Estas incluyen una combinación de tarifas altas, licencias, reguierimientos de ejecución de contenido local y otros de ejecución de exportaciones y un tipo de cambio sobrevaluado. El decreto de 1962 prohibía la importación de vehículos de ensamble total, y en 1964 se prohibió la importación de vehículos de ensamble total. El decreto de 1977 reafirmaba las intercciones anteriores de México en el sector de vehículos de motor y a su vez establecía nuevos reguierimientos de ejecución más orientados a la exportación. Las principales de las políticas contenidas en el decreto de 1977 son: (20 Junio 1977).

1.- REQUERIMIENTOS DE EXPORTACIÓN:

El decreto demanda compensación total en todos los gastos de intercambio con el exterior (incluyendo las importaciones de los distribuidores fronterizos y las importaciones de los proveedores) al 110% si la firma trabaja a un mínimo de requerimientos de contenido local, al 100% si la firma opera de acuerdo a los requerimientos de contenido local " recomendados " en junio de 1981. Las unidades fabricadas en México y vendidas en la frontera serán consideradas como exportaciones del fabricante del vehículo. El pago de interés

a préstamos extranjeros, regalías, honorarios, por servicios, asistencia técnica, flete externo de las importaciones, etc., está sujeta a una compensación de exportaciones como también lo está la importación de partes y accesorios. Además, por lo menos un 50 % del total de las exportaciones deberán provenir de la industria proveedora, y las exportaciones echas a través de plantas fronterizas contarán con sólo hasta el 20 % de los reguimientos totales de las divisas.

REQUÉRIMIENTOS DE CONTENIDO LOCAL:

Se establecieron requerimientos con un mínimo de contenido local basados en la fórmula de costo material de 50% para automóviles de pasajeros y 65% para vehículos comerciales. El contenido es medido por modelo, incluyendo opciones con tasas de utilización de por lo menos 60% y se recomendaron aumentos graduales sobre niveles principales.

Niveles sugeridos de contenido para 1981 en adelante son de 75% para autos y 75% para camiones. No hay necesidad de cumplir con los niveles recomendados para obtener incentivos de impuestos pero, sin embargo, un fracaso en alcanzar estos niveles se reflejará en reguimientos de exportación con un valor de 13% más que de importar material en partes separadas. De la misma manera los requerimientos de exportación serán más bajos en un 30% que importar si se cumplen con los niveles de contenido local. A los fabricantes con mayoría de capital mexicano se les asignaron requerimientos de contenido local y de exportación menos restrictivos.

entos de contenido local y de exportación menos restrictivos.

Además de cumplir con los niveles de contenido principal, ciertos componentes deberán ser comprados a productos locales. La importación de éstos sólo será posible cuando se demuestre que no hay disponibilidad local; además tales importaciones están sujetas a pago de impuestos de importación.

LIMITACION AL PRODUCTO: La autorización para importar, fabricar, e instalar motores diesel en camiones esta reservada a compañías con mayoría de pertenencia local, aunque la instalación de motores diesel en automóviles está permitida a compañías de propiedad extranjera. Los fabricantes de vehículos que deseen producir más de una familia de motores deberán exportar por lo menos el 60% del total de la producción de la familia de motor adicional. El número de líneas y modelos de automóviles no está restringido, pero por autorización del gobierno se podrán aumentar o sustituir.

4.- MANUFACTURA DE PARTES: Las partes manufacturadas deberán ser por lo menos 60% de potencia local. Para que un componente pueda ser utilizado como fuente deberá tener por lo menos un nivel de 80% de contenido local. Se ha asignado un 60% -- de contenido local a la industria proveedora.

5.- OTROS REQUERIMIENTOS.

3.- Se eliminó el control de precios en autos de pa

sajeros pero sigue en efecto en vehículos comerciales. Se eliminaron las cuotas directas a los productos, pero la producción fue indirectamente limitada por la capacidad de exportación fue indirectamente limitada por la capacidad de exportación de la firma. A este respecto, se asignó a cada planta una base de intercambio con el exterior (para ser gradualmente reducida en 4 años) con el propósito de empezar la producción inicial que más adelante será incrementada con exportaciones y reducida en importaciones.

Desde 1977, el gobierno mexicano también ha empleado incentivos de inversión y fiscales como herramientas de políticas adicionales. Los incentivos asignados para facilitar sumisión con los del decreto de 1977 son numerosos y liberales en extremo. Como una política general de exportación, México reembolsa los siguientes impuestos y obligaciones en productos manufacturados:

1.- Obligaciones de importación en material importado en la fabricación del bien exportado.

2.- La participación del gobierno federal en las ventas e impuestos sobre las utilidades para exportaciones manufacturadas que contienen por lo menos 60% del valor local aumentado.

3.- La participación federal en otros impuestos indirectos que se aplican a bienes manufacturados.

La siguiente lista de incentivos de inversión se aplica especialmente a fabricantes de motores y partes de vehículos, pero sólo aquellas firmas en desacuerdo con los requerimientos de ejecución del tratado de 1977:

1.- Los fabricantes de automóviles, camiones, trailers y camiones de carga son candidatos para una exención de --

obligaciones del 100% en importación de maquinaria nueva, equipo, materia prima y componentes producidos fuera de México.

2.- Una tarifa de 75% de reducción en la importación de materia primas y componentes fabricados en México es ofrecida si éstas importaciones son consideradas "indispensables" y de poca oferta en México.

3.- Las partes sobrantes no producidas en México califican para rebaja de 75% en obligaciones y la importación de partes disponibles localmente un 25% de exención.

4.- Las partes importadas de maquinaria y equipo no son elegibles para obtener concesiones arancelarias.

5.- Una variedad de incentivos locales son ofrecidos por construir nuevas facilidades fuera de áreas congestionadas y en zonas prolórida incluyendo concesiones en impuestos y obligaciones de importación.

6.- Incentivos fiscales para compañías que inviertan en la producción de motores diesel, trailers y camiones.

En enero de 1980 se designó un nuevo paquete de inversión para consolidar y expandir rápidamente la producción de partes de automóviles. Este nuevo programa:

1.-Extiende los incentivos del decreto de 1977 a productores de partes de automoviles;

2.-Extiende los créditos a impuestos por el programa de desarrollo industrial CEPROFI;

3.- Provee de incentivos de precios de energía preferencial y de rebajas en impuestos de exportación;

4.- Otorga permiso para impotar maquinaria usada.

Cmo se puede imaginar, la forma de hacer la política automotriz mexicana y los desarrollos del mercado en el transcurso de los últimos 20 años ha producido cambios dramáticos en el tamaño y estructura de la industria. La producción total de vehículos en 1981 fue de 597,118 unidades. Si el crecimiento esperado se realiza, la industria automotriz mexicana representará el 6.2% del GNT en 1982, a diferencia del 1.6% mediados de 1970. En términos de empleo, el Secretario de Patrimonio y Fomento Industrial, Sr. José Andrés Oteyza, ha afirmado que el empleo sectorial se incrementó de 90,000 en 1976 a 120,000 en 1979.

La política automotriz mexicana junto con los desarrollos del mercado han dejado activos a siete principales fabricantes de vehículos de motor en el mercado mexicano: Chrysler de México, S.A.; Nissan Mexicana; Volkswagen de México, S.A. de C.V.; Diesel Nacional, S.A. (DINA, unión entre el gobierno mexicano y la Renault); y Vehículos Americanos de México -- (V.A.M.; una firma mexicana que tiene a la corporación Americana Motors como socio minoritario). Con respecto a productores de autopartes, participan las firmas americanas y mexicanas a la vez, aunque el decreto de 1977 demanda que los productores de partes deberán pertenecer a industrias 60% mexicana. A pesar de que no existen datos específicos de propiedad, es seguro afirmar que hay una proporción de equidad mexicana en la industria en partes de equidad mexicana en la industria de partes en contraposición a la de fabricantes de vehículos. El gobierno mexicano también participa en una variedad de empresas colectivas a través de Dina y una situación financiera, Nacional Financiera, S.A.; se ha formado una variedad de arreglos en términos -- de acciones, licencias y aspectos técnicos entre firmas mexicanas y norteamericanas.

Podemos darnos cuenta del crecimiento de la industria de vehículos mexicanos si examinamos las estadísticas de producción de los últimos 30 años. Los niveles de producción en México en 1950, 21,575 unidades en 1950, aumentando a 49,807 en 1960, 498,812, en 1980 y 597,118 en 1981. La tabla III nos muestra un desglose más detallado de la producción de camiones, autos y trailers en 1979, 1980 y 1981.

TABLA III

PRODUCCION DE VEHICULOS DE MOTOR EN MEXICO
1979-81

	RESUMEN		
	1981	1980	1979
	Unidades	Unidades	Unidades
Carros de pasajeros	355,497	303,161	280,049
Camiones de carga	231,963	178,160	153,103
Camión tractor	8,217	6,819	4,376
Camiones Integrales	1,441	1,672	1,907
TOTAL	597,118	489,812	444,426

Información de la Asociación de la industria Automotriz, como fue citada en World Motor Vehicle Data Book 1981, Asociación de fabricantes de vehículos de motor de los E.U.

Las tendencias del balance comercial automotriz mexicano no son fáciles de trazar debido a las posibilidades casi infinitas para definir los artículos apropiados que deberán tomarse en cuenta en las cuentas comerciales de automóviles. Las exportaciones de vehículos mexicanos crecieron de 2,212 unidades en 1970 a 24,756 unidades en 1979, y disminuyeron a 18,245 y 14,388 en 1980 y 1981 respectivamente. Con respecto a las exportaciones de partes automotrices y componentes, en 1978 esta industria reemplazó productos de maquinaria mecánica y electro-

mecánica en la posición número uno para exportaciones fabricadas en México. Los niveles de exportación de partes y componentes se elevaron de \$ 36.5 millones de dólares en 1970 a \$151.6 millones en 1977 y rebasaron el doble en 1978 para alcanzar -- \$342.5 millones de dólares. Al repasar el período inicial de -- 1976 -79 del gobierno del presidente López Portillo, el Sr. José Andrés Oteyza, Secretario de Patrimonio y Fomento Industrial, colocó a las exportaciones mexicanas de vehículos terminados, partes y accesorios en \$ 924 millones, sobre los \$352 millones de 1976.

A pesar de esta impresionante ejecución de exportaciones, el déficit comercial de México en la industria automotriz continúa.

Por todo lo discutido anteriormente, es obvia la -- importancia de la industria automotriz en los planes de México de llegar a ser una nación industrial. Además la ejecución pasada en México en el sector automotriz promete ser empeñecida -- por un futuro crecimiento que será en parte el resultado de un crecimiento económico nacional general y en parte el resultado de una estrategia de desarrollo económico más abierta y que da importancia a la exportación de competentes automotrices. La industria de vehículos de motor ha sido indentificada por los -- funcionarios que hacen la política como un sector líder en el intento de México de utilizar sus recursos petroleros para -- transformarse y convertirse en una potencia industrial y le -- asignan un papel principal en el Plan Nacional de Desarrollo - Industrial de México. Estos funcionarios han establecido que -- habrá una tasa de crecimiento para las ventas de vehículos del 11% y un crecimiento en las exportaciones de 25% anuales por - lo menos hasta finales de 1982. El rasgo de producción anual de vehículos se calcula entre 695,000 unidades para 1985. Se espera que la industria de componentes mantendrá el 13% en la tasa

de crecimiento que promedió durante los setentas. Se pronostica que el rendimiento anual de la industria de componentes para autos aumentará de aproximadamente 49 millones de pesos en --- 1980 a 165 millones de pesos en 1985. Se espera que las exportaciones igualen a las importaciones a finales de 1984 ó 1985 y se proyecte un pequeño excedente de comercio en el sector automotriz para 1990.

El Secretario Oteyza anunció en enero de 1980 que la industria de vehículos de motor (fabricantes de vehículos y componentes) invertirá 3.5 millones de dólares para 1983, en el proceso de aumento de exportaciones a 4.4 millones (la -- comparación de 924 millones en (1979) y creará 30,000 nuevos empleos. Una lista de los planes de inversión de los fabricantes de ensamble final se muestra en V.

La industria automotriz mexicana fue afectada el pasado octubre con un número de medidas con el propósito de -- reducir su contribución al grave déficit de la balanza comercial. Estas medidas reducirían la tasa de crecimiento de la industria en 1982 y limitaría la importación de partes y equipo en un intento de mejorar la ejecución de las exportaciones de la industria.

TABLA V

INVERSIONES AUTOMOTRICES MEXICANAS ANUNCIADAS PUBLICAMENTE POR LAS EMPRESAS MIEMBROS DE MVMA.

CHRYSLER: Ha anunciado una planta de \$109 millones en el estado de Coahuila para la producción de motores de 4 cilindros. La producción anual proyectada es de 200,000 unidades. La inversión total de Chrysler de México para 1982 alcanzará aproximadamente \$ 3000 millones.

FORD: 1) Ford y valores Industriales, S.A. (VISA), una de las mayores empresas privadas de México, han acordado asociarse para producir productos plásticos en México, comenzando en 1982. Esta sociedad de \$45.6 millones empleará entre 200 y 300 personas.

2) Ford de México construirá un complejo de \$365 millones en Cuatitlán, cerca de la ciudad de México, para poder incrementar su producción anual de 85,000 unidades a 103,000 unidades. Empleado 1000 personas, este nuevo complejo también producirá motores de 4 cilindros para uso doméstico para exportar a los Estados Unidos y Canadá. La planta de motores será capaz de una producción de 400,000 unidades anuales.

3) FORD (25%) y el grupo Industrial ALFA al firmaron un acuerdo para asociarse en la construcción de una planta de moldeo de cabezas cilíndricas de aluminio para exportar a plantas de Ford en E.U.A. y Canadá. Esta planta de \$52 millones empleará a 350 y será capaz de producir un millón de moldes al año

4.-La Ford Motor Company y Vidrio Plano de México, S.A han acordado asociarse para fabricar vidrio de automóvil en México para vender principalmente en Europa y América Latina. Se invertirán \$47.8 millones en planta y equipo. Vidrio Plano tendrá el 62% de la compañía y Ford el resto. La producción anual proyectada es de 800,000 juegos de vidrios para automóviles.

GENERAL La General Motors está gastando más de \$160 millones para expandir su planta en toluca y \$220 millones en una planta productora de 250,000 unidades anuales. An--
MOTORS: bas plantas emplearán 2,200 gentes. También se ha empe-

zando la construcción de dos grandes plantas en Ramos Arizpe, Coahuila; una de ellas hará una línea de autos de pasajeros hechos en México y la otra fabricará motores de automóvil V-6. Las plantas pequeñas de producción de partes automotrices también se construirán en el complejo industrial de Coahuila. La inversión total esperada es de entre \$262 y 300 millones y se crearán 700 empleos. Estas plantas fabricarán equipos para automóvil y controles de velocidad. Además, se agrandará una operación de embobinado en Juárez -- con creación de 400 empleos. Como resultado de estos proyectos, la GM espera que su exportaciones de México crecerán de \$10 millones (E.U) en 1977 a \$150 - 200 millones en 1983.

AMERICA

MOTOR

CORP:

1) La American Motor Corp. Regie Nationale des Usines - Renault y VAM han acordado producir en México los mismos autos de tracción delantera que VAM construirá en su planta de Kenoaha Wisconsin. La producción se iniciará en 1982. Primera vez Renault-AMC deciden construir vehículos en E.U.A. La AMC proveerá componentes principales a Renault de su planta en Kenoaha. American Motors incrementará su participación en VAM de 6 a 20 % y Renault en 4,5. Renault ha anunciado plantas para -- construir motores en México para proveer

2) AMC a través de su posición minoritaria en VAM planea exportar 100,000 unidades de transmisión anualmente a la AMC en E.U.A. Todas las transmisiones serán fabricadas por transmisiones y Equipos, S.A. (TREMEC) -- y representa un valor total de exportación de 1.6 millones de pesos a precios corrientes.

INTERNACIONAL

HARVESTER (Harvester)
COMPANY:

En 1978 la IHC anunció una nueva sociedad para fabricar y vender camiones de carga - medianos pesados y motores en México. Una nueva compañía accionista tenía 60% de acciones y IHC el resto. Esta compañía se llama FMSA. La mayoría de los componentes serán fabricados en México, el resto en E.U. Se anticipa que la producción de motores se incrementará de 3000 unidades al año a 17,500 para 1982 con una porción exportada a E.U.A. para producción de caminos de carga medianos.

VOLKSWAGEN:

La W de México lleva el mando en exportación de vehículos fabricados en México, acordando exportar más de 80,000 sedanes a Europa. La W en 1978-79 invirtió más de \$330 millones (E.U.A.) en su planta de Puebla para satisfacer la demanda y acordó vender a W de América partes y accesorios por valor de \$258.7 millones de dólares. La W tiene planes de aumentar su inversión en México por \$131 millones de dólares.

OTROS

FABRICANTES

NISSAN:

Nissan Mexicana aprobó la inversión de \$9 millones para expandir su complejo industrial de Cuernavaca de \$59 millones. Nissan Mexicana actualmente exporta 60.000 partes de motor por año y también tolvas de llantas y parabrisas. Las camionetas Datsun se exportan a América Central y Sud América.

INTERESES DE E.U.A. CON RESPECTO A LA POLITICA AUTOMOTRIZ MEXICANA; IMPLICACIONES PARA LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE E.U.A. Y MEXICO.

Un aumento en las tensiones viene frecuentemente acompañado por una indentificación de la cooperación económica bilateral, y las relaciones automotrices entre E.U.A y México prueban no ser una excepción a la regla. Aunque los requerimientos de ejecución e incentivos se han combinado con una economía doméstica de rápida expansión para estimular el desarrollo de la industria automotriz mexicana, estas políticas gubernamentales también representan fricciones a futuras relaciones México-Estados Unidos. Dados los intereses de políticas generalizados descritos en la sección II, los intereses de ciertas secciones del gobierno norteamericano se enfocan en las distorsiones de comercio internacional y flujos de inversión que resultan del paquete de requerimientos de ejecución e incentivos dados por el gobierno mexicano, mientras que a la organización de trabajo de E.U.A. le interesa más el aspecto de que el éxito de esta política de implementación mexicana se verá traducido en un aumento de desempleo en E.U.A. De trabajadores de la industria automotriz. Para la organización del trabajo de -- E.U.A. y para los funcionarios que hacen la política norteamericana, las nuevas y enormes inversiones en la industria automotriz en México representan inversiones y trabajos que se podían haber realizado en Ohio, Michuacan, y otros estados norteamericanos debido a esta política del gobierno mexicano.

Con respecto a los intereses de la política económica internacional, la política automotriz mexicana es frecuentemente citada como un caso de estudio excelente de problemas de política en general. Por ejemplo, el Decreto Mexicano de 1977 demanda a las subsidiarias mexicanas de la Ford, General Motors, y Chyuyles (entre otros) aumentan su exportación de automóviles para poder permanecer en México y para poder sacar ventaja de los incentivos -- que también se ofrecieron en el Decreto como el monto de las nuevas exportaciones automotrices mexicanas entrará al mercado de -- E.U.A. es muy posible que la producción norteamericana de partes automotrices y las exportaciones se verán reducidas al igual que

el empleo, especialmente si consideramos los bajos niveles de crecimiento esperado para el mercado de vehículos de motor de E.U.A. En los años 80. lo alarmante de este prospecto de una perspectiva de política norteamericana es que el resultado final de la producción reducida de partes ocurrirá o se piensa que ocurrirá no debido a consideraciones económicas o a una ventaja comparativa de México sino debido a una consciente intervención gubernamental para capturar y distorsionar flujos de comercio internacional. De la -- misma manera, los proyectos de inversión de capital que deberán -- ser tomados por Ford, Chrysler, y GM para obedecer a los requerimientos de la política mexicana son resultado solamente de una exportación en el mercado de vehículos de motor sino que también son -- resultado de la misma intervención gubernamental. Los funcionarios norteamericanos piensan que debido a que estos sobre flujos de -- capital no son sólo respuesta a las dinámicas del mercado internacional, podrán no ser automáticamente desplazados por flujos de -- capital a los E.U.

Los intereses de los trabajadores norteamericanos de la industria automotriz son quizás más fundamentales y relacionan con su percepción de que la política automotriz mexicana producirá desempleo en la industria de vehículos de motor de E.U.A primordialmente entre los trabajadores relacionados en la producción de partes automotrices. Hasta ahora no se ha realizado un -- análisis profundo del impacto que producirá la política automotriz mexicana sobre el empleo en E.U.A, sin embargo, un reciente -- estudio por el Departamento de Trabajo de los Estados Unidos para examinar el impacto de la política automotriz Brasileña en el empleo de E.U.A. ilustra los intereses potenciales que tienen -- los trabajadores de la industria automotriz norteamericana con -- respecto a la nueva política mexicana. Este estudio distingue entre dos tipos de desempleo en E.U.A que resultan de algunos tipos de políticas automotriz seguidos por Brasil y México.

1.- El desempleo es resultado de la clausura de un -

mercado extranjero que previamente fue abastecido por fabricantes de E.U.A y es ahora, por decreto gubernamental, abastecido por subsidiarios extranjeros de los fabricantes norteamericanos, y

2.- Desempleo ya que mercados norteamericanos que inicialmente fueron abastecidos por facilidades de producción norteamericanas ahora abastecidos por importaciones de los subsidiarios extranjeros de fabricantes de vehículos de motor de E.U.A.

Con respecto al primer tipo de desempleo que ocurrió cuando Brasil (y México) cerró su mercado a las exportaciones para poder desarrollar una industria automotriz, el estudio desconfió las preocupaciones del sector laboral norteamericano y encontró que el impacto total sobre los empleos en los Estados Unidos era mínimo debido al hecho de que 1) la mayoría de los desplazamientos de los subsidiarios brasileños eran esencialmente reemplazados por productores europeos y japoneses en el mercado brasileño. El estudio concluye en que: Si los afiliados no se habían establecido, se esperaba que las compañías controladoras norteamericanas podían retener sólo aproximadamente el 5% de sus ventas Brasileñas.

Las implicaciones para el empleo norteamericano de requerimientos de exportación de automóviles tales como los impuestos por Brasil y México parecen ser más nefastos para el empleo en E.U.A. Este estudio echo en condiciones de depresión externas para el mercado de vehículos norteamericanos de 1974-75, concluye que las exportaciones automotrices brasileñas podrían tener un impacto de 1 a 1 sobre el empleo en los Estados Unidos. Dada la predicción citada con anterioridad en este trabajo de -- que el mercado de vehículos de motor norteamericano lograrán tan sólo una tasa de crecimiento anual del 2.5% en los 80 a, la conclusión del estudio pronosticará drásticas consecuencias económicas y políticas si los fabricantes de vehículos norteamericanos continúan utilizando a sus subsidios en el extranjero para abas-

tecer mercados que están cerrados a productos automotrices de E.-U.A. a través de un mercado norteamericano que está relativamente abierto a competencia con el exterior. La conclusión general del estudio es que:

De todos los aspectos de la participación de firmas americanas en la industria brasileña, es el flujo de exportaciones de Brasil a los Estados Unidos el que podría tener el mayor impacto en la forma futura de la industria norteamericana y que representa la mayor amenaza a los empleos existentes en E.U.A. Para ser exactos, el impacto de exportaciones brasileñas es minúsculo comparado con el problema de la disminución de la demanda que actualmente invade a la industria de E.U.A. Sin embargo, es precisamente bajo tales condiciones de depresión en que los costos individuales y sociales del desplazamiento actual y potencial son más agudos.

¿Cuáles son las implicaciones de estos intereses norteamericanos para las futuras relaciones comerciales entre E.U.A. y México? ¿Qué barreras potenciales hay para evitar el acceso de las exportaciones mexicanas al mercado norteamericano? No ha llegado el día en que se describan los posibles escenarios para la evolución de las relaciones comerciales entre E.U.A. y México, mostrando la lógica y las tensiones correspondientes. El orden de presentación no implica un juicio de valor como tampoco algún aumento o disminución de plausibilidad. Esta no es la primera vez en que -- los gobiernos de México y los Estados Unidos se han preguntado la forma de actuar en una cuestión sensitiva. De alguna forma, el sector automotriz representa el microcosmos de la relación comercial entre E.U.A. y México. La verdadera cuestión es de dirección. El presente estudio considera tres caminos a seguir.

Camino A: Mantener la relación actual con un mínimo de ajustes de las políticas.

Camino B: Acción unilateral de los Estados Unidos.

Camino C: Compartir la producción.

Los caminos describen diferentes direcciones generales de políticas, pero cada uno de ellos cubre claramente una gama de posibilidades; por lo tanto, las afirmaciones podrán fallar al hacer una sobresimplificación. Sin embargo, la importancia de los caminos no debe ser descontada.

Camino A: Mantener la relación actual con un mínimo de ajustes en las políticas.

El primer camino se basa en el presente marco de trabajo de la relación comercial E.U.A.- México en que los asuntos se resuelven en una base de caso por caso. Este camino no sugiere que no habrá cambios en la relación. En el clima presente, cualquier opción que no proponga un cambio sería claramente irreal. Lo que se implica es un juicio que, por lo menos en la evidencia presente, los cambios que han ocurrido o que son predecibles, no son de una naturaleza a magnitud suficiente para convocar a una reorientación básica de las políticas de cualquier lado.

En terminos prácticos, esto significa que el gobierno de los Estados Unidos reconocerá: 1) los esfuerzos de México para proteger su desarrollo industrial y balancear su déficit comercial y 2) que la combinación actual de exportación mexicana y de requerimientos de contenido local representa una oportunidad para los Estados Unidos de seguir participando en uno de los mercados automotrices de más rápido crecimiento en el mundo. La política mexicana actual será vista no como una política para ser estimulada por reprecciones comerciales sino como un intento en la dirección correcta, fuera de una política de industrialización de sustitución de importaciones con niveles de contenido local que se aproximan al 100% y hacia una participación más activa en la economía internacional. En discusiones que condujeron al decreto de 1977, los funcionarios mexicanos se opusieron a la opción de aumentar los nive-

les de contenido local a niveles prohibitivos, pues esta decisión habría reducido en más de \$ 1.6 billones de importación de automotriz norteamericana a México en 1980. Mientras que tal política no habría generado exportaciones debido a represalias potenciales de E.U.A., hubiera creado en México una industria automotriz ineficiente e internacionalmente no competitiva que -- habría eliminado a México como mercado de cualquier cantidad -- significativa de exportación de componentes automotrices norteamericanos.

Aunque el desarrollo de la industria automotriz mexicana pueda afectar a las relaciones comerciales, se deben ordenar tres aspectos para colocar el asunto en su respectiva real: primero la exportación de productos automotrices producidos en México hacia los E.U.A. representa menos del uno por ciento -- total de las importaciones automotrices norteamericanas de \$24 billones en 1981, y por tanto, no podemos considerar a los productos echos en México como una causa de la disminución del balance comercial de E.U.A. de productos automotrices. Segundo, es importante recordar que más del 90% del valor de la flota de -- vehículos de fabricación norteamericana y canadiense se obtiene de fuentes de éstos dos países especialmente de E.U.A. siendo así, todos los requerimientos extranjeros de ejecución automotriz e incentivos incluyen principalmente en un sólo pequeño porcentaje en el valor de menos de 10% de los vehículos norteamericanos -- que vienen de ultramar. Tercero, cualquier represalia en contra -- de la exportación mexicana de partes automotrices representaría un intento en contra de los esfuerzos de México para lograr su desarrollo industrial y generar empleos, siendo un esfuerzo cuyo éxito estaría más a favor de los intereses de los E.U.A.

En resumen, este camino considera que el gobierno mexicano procurará el cumplimiento total del Decreto Automotriz -- de 1977, logrando sus propósitos a gran escala, la industria automotriz mexicana aumentará su eficiencia, y por lo tanto, aumentará su competitividad. No se deben esperar grandes reducciones de

precio en el mercado doméstico mexicano de automóviles y partes debido al echo de que el decreto está enfocado al mercado mexicano y no está dirigido hacia el mercado mundial,

Considerando la posibilidad de una represalia por los Estados Unidos, los aspectos comerciales de podrán ver limitados a una graduación potencial de productos automotrices específicos fuera de las listas de elegibilidad y derechos de compensación del Sistema Generalizado de referencias por grupos norteamericanos en contra de los subsidios e incentivos de exportación mexicanas. Si la situación de la industria de E.U.A. mejora disminuirá la posibilidad de acciones en contra de las exportaciones mexicanas. En otras palabras, la ejecución de la industria automotriz norteamericana está negativamente relacionada con medidas proteccionistas. Si la situación en la industria norteamericana no mejora, los funcionarios formuladores de las políticas de E.U.A. en conjunto con grupos laborales e industriales continuarán viendo desventajas definitivas para los E.U.A. como resultado del curso seguido por la industria automotriz mexicana. Entonces, la posibilidad de una acción unilateral de parte de los Estados E.U.A. sería más real, y nos conduciría al segundo camino.

CAMINO B: Acción unilateral de los Estados Unidos.

Suponiendo que continúe el decaimiento de la industria automotriz de E.U.A el deseo de una encisiva alza en el proteccionismo aumente. La presión ejercida por los sindicatos y algunas compañías podría lograr al gobierno de E.U.A. a tomar medidas ya sea para detener la entrada de importaciones o para frenar el uso de políticas que, desde su punto de vista transmiten el sistema global de comercio justo y abierto. Las condiciones para trabajar a favor de una política unilateral de parte de los E.U.A. Para proteger a los productores de partes domésticas y al empleo de una próxima entrada de partes mexicanas son las siguientes:

BALANCE COMERCIAL PROYECTADO DE E.U.A. DE PARTES PARA VEHICULOS DE MOTOR

En testimonio de la Asociación de fabricantes de Motor ante el subcomité en comercio se indicó el 7 de marzo de 1980, que el balance comercial norteamericana de partes para vehículos de motor se había deteriorado de tener un excedente de 1.2 Billones de dólares en 1965 a tener un déficit de \$1.4 billones de dólares en 1978. Esta asociación también indicó que en 1978 los Estados -- Unidos tenían un excedente con Canadá de más de \$1 billón de dólares por lo que E.U.A. tenían un déficit actual de partes de \$2.5 - billones de dólares con el resto del mundo. Sus cálculos siguieron que esta tendencia a la baja de 13 años ha sido resultado de la - pérdida de 100.000 empleos, nivel que se podría triplicar en 1985. Esta determinación tan rápida de una de las principales industrias manufacturas de E.U.A. podría elevar las presiones sobre el Congreso para que hagan algo con respecto a las exportaciones extran - jeras de partes de exportación.

SECCION 301 DEL ACTA SOBRE ACUERDOS COMERCIALES DE 1979.

Ante esta disposición de la ley, el presidente puede -- imponer restricciones directas si considera que las políticas de otros países son injustificables, irrazanables o que discriminan o agobian al comercio de E.U.A. Se han pedido restricciones en contra de importación de partes automotrices mexicanas y brasileñas debido a los requerimientos de ejecución relacionados con el comercio de éstos dos países. Dicha acción podría sin embargo, conducir a algún tipo de represalias en contra de otras exportaciones de E.U.A. a estos países o posiblemente, hablando a Brasil, a una - petición al GATT para que dé su opinión acerca de si esta acción de E.U.A. está justificada.

ACCION DEL CONGRESO. - Un medio final para buscar remedios unilaterales es, por supuesto, directamente a través de la acción del Congre - so está ahora considerando varios puntos legislativos que demandan

reciprocidad en la política comercial de E.U.A. en una base específica de sector y producto.

Estas consideraciones ya están teniendo efecto en la discusión preliminar sobre el impacto de la política automotriz mexicana en la economía de los Estados Unidos. Durante la audiencia efectuada el 7 de marzo de 1980 del subcomité en Comercio del Comité de la Cámara de representantes sobre formas y medios, mencionado anteriormente, el entonces presidente del subcomité Charles Vanik, mencionó su preocupación sobre el aumento en las exportaciones de partes mexicanas a los Estados Unidos y recordó a los trabajadores Unidos de la industria Automotriz norteamericana a través de su presidente, el Sr. Douglas Fraser, que el sindicato podría, bajo una nueva legislación del comercio, iniciar una propuesta para compensar derechos en contra de partes subsidiadas de importación mexicana. En un asunto relacionado Vanik, en conjunto con el senador Howard Matzenbaum, expresaron su consternación sobre la decisión preliminar de la Ford Motor Company de mudar su pequeña producción de motores de una planta en Ohio a México. La producción mexicana de motores sería exportada nuevamente a E.U.A. a gran escala y al mismo tiempo serviría para apoyar el desacuerdo de la Ford con los requerimientos de exportación mexicanas decretados en 1977. Mientras que la decisión original de la Ford de mudarse a México sigue pendiente, el Senador Matzenbaum y el representante Vanik fueron capaces de obtener de la compañía un convenio para retener y expandir la producción de motores aprovechando las facilidades en Cleveland, Ohio.

Finalmente, a finales de diciembre de 1981, el representante Brodhead, miembro activo del Subcomité en Comercio del Comité de la Cámara de Representantes sobre formas y medios Exigió al representante del Comercio de los Estados Unidos a iniciar los procedimientos de la sección 301 en contra de las políticas automotrices mexicanas y brasileñas.

¿Cómo reaccionaría México ante un intento unilateral para restringir exportaciones automotrices mexicanas para al-
 rar la política automotriz mexicana? México podría tomar repres-
 alias directamente, revocando el uso de prácticas más restricti-
 vas tales como exigir un requerimiento de 100% de contenido lo-
 cal para la industria automotriz. Sin duda alguna, tal acción de
 parte de los Estados Unidos sería extremadamente costosa para am-
 bos países. Primero, el deterioro político tan sólo conduciría a
 una mayor polarización de acciones de ambos lados. Segundo, aunque
 la industria automotriz mexicana pudiera lograr un 100% de conte-
 nido local, los costos locales empujarían los precios a niveles
 que restringirían severamente el crecimiento del mercado. Tercero
 la exportación de partes automotrices de los Estados Unidos se-
 ría eliminada de exigirse un 100% de contenido.

Sin embargo, como se ha indicado anteriormente, exis-
 ten restricciones legales y consideraciones relativas a procesos
 en estatutos de los Estados Unidos que restringen la utilización
 de este tipo de represalias. Aun logrando que esto se llevara a
 cabo, con la excepción de derechos de compensación, y la gradua-
 ción de partes automotrices del Sistema Generalizado de Preferen-
 cias, los órganos relevantes del gobierno sólo tienen poder para
 recomendar al Presidente de los Estados Unidos la acción que se
 deberá seguir. Depende de él decidir la forma en que se procede-
 rá. Este último comentario es particularmente cierto en relación
 al proceso de la sección 301.

Considerando que existe un deseo de acción unilate-
 ral debido a las razones antes mencionadas y que ambos lados es-
 tán concientes de las aplicaciones de un acuerdo bilateral, el
 tercer y último camino surge como resolución mutua de intereses
 bilaterales.

CAMINO C: COMPARTIR LA PRODUCCION.

Existen dos situaciones independientes que pueden conducir a la formalización de un acuerdo para compartir la producción. En la primera instancia, ambas naciones deberán entender que puede haber intereses mutuos en la creación de un acuerdo de comercio de productos automotrices. En el segundo caso, se podrá considerar un acuerdo como el medio de evitar una guerra comercial más amarga donde puede haber perdedores. Hasta cierto punto la historia puede estar repitiéndose ya, que algunas de las variables que precedieron la implementación del Acuerdo Comercial de productos Automotrices entre E.U.A. y Canadá se encuentran presentes en esta etapa pero con una nueva adición importante, la situación crítica de la industria automotriz norteamericana.

La integración económica entre vecinos que son similares económicamente, naturalmente debe considerarse. La integración entre vecinos económica desiguales no debe ser considerada. En el caso de México, por consiguiente, la resistencia política a una integración económica formal con los Estados Unidos está reforzada por desigualdades económicas. Hasta ahora, los profundos resentimientos y percepciones históricas por parte de México han impedido, por lo menos para el futuro cercano, cualquier tipo de libre acuerdo comercial que pudiera significar un paso hacia una mayor integración económica. La experiencia del acuerdo comercial de productos automotrices entre E.U.A. y Canadá (ACPA), sin embargo, ha probado que esta substancial preocupación acerca de los efectos en el acuerdo ha sido infundado más específicamente, un acuerdo de libre comercio sectorial limitado no es necesariamente el primer paso de un proceso automático hacia una integración económica total. El ACPA no ha llevado a mayores arreglos de integración formal.

Analizando el ACPA, podemos concluir que existe una gran probabilidad de que México y los Estados Unidos se puedan beneficiar de manera similar si se llega a un acuerdo sobre ciertas condiciones entre ambos países. Las condiciones podrán in

cluir lo siguiente:

- 1.- Salvaguardas en el valor agregado mínimo contenido en unidades completas.
- 2.- Salvaguardas en niveles mínimos de contenido doméstico.
- 3.- Un mecanismo de disparo de déficit.
- 4.- Participación en la producción de líneas de componentes y de vehículos con una creciente demanda mundial.
- 5.- Transferencias de la tecnología más competitiva.
- 6.- Mayoría de propiedad mexicana en cualquier nueva inversión.

La enumeración y discusión de todos los beneficios y costos va más allá de la finalidad de este estudio; solamente algunos de los más obvios serán tocados. Entre los beneficios - más importantes que puede obtener México se encuentran:

- 1.- Mayor eficiencia y competitividad, mientras la producción basada de México estará viendo hacia un mercado substancialmente mayor que el considerado en el camino A.
- 2.- Menores precios para el mercado doméstico.
- 3.- Creación de una importante industria de exportación de manufacturas.
- 4.- Acceso al mayor mercado automotriz del mundo.
- 5.- Uso más eficiente de los factores de producción.
- 6.- Se lograrán algunos eslabones futuros y pasados por la industria mexicana al adaptarse a ser altamente competitiva en los mercados mundiales.
- 7.- Participación en un mercado creciente, con la tecnología y líneas de producción más modernas.
- 8.- Se obtendrá un nuevo manejo y técnicas de producción que podrán ser traspasadas a otros sectores.

- 10.- Generación de empleos, especialmente si existen una concentración en la industria de autopartes que tiene un alto grado de preceso industrial.
- 11.- Mientras la industria se vuelve más eficiente, irán desapareciendo incentivos fiscales y de inversión; esto se reflejaría en un ahorro gubernamental del 50% del total de los créditos fiscales dados a la producción industrial en México.

Aparentemente, México se puede beneficiar de un acuerdo limitado de comercio si las condiciones antes mencionadas pueden ser negociadas: Sin embargo debemos preguntarnos quiénes serán los beneficiarios. Algunas preguntas deberán ser contestadas.

- 1.- Un monto importante del mercado actualmente pertenece o es controlado por multinacionales y no es factible pensar que esta situación cambiará. Posiblemente ocurrirá lo contrario su posición en el mercado puede aumentar ya que están en la mejor disposición para adaptarse a las nuevas condiciones.
- 2.- Los salarios laborales en la industria automotriz tenderán a igualarse en el largo plazo con los salarios de los trabajadores norteamericanos de la industria automotriz, si el proceso de integración funciona. Aunque esto ocurre lentamente, crecerán más rápidamente que los salarios de otras industrias. La existencia de notorias diferencias de salarios entre industrias podrá propiciar el requerimiento por parte de los sindicatos de mayores salarios no representativos de su producto marginal, y por tanto se causarán mayores distorsiones a la utilización de factores de producción.
- 3.- La industria mexicana deberá atravesar por un cambio estructural considerable para adaptarse a la nueva capacidad productiva. Los cambios más drásticos tendrán que ocurrir en la industria de autopartes; varios talleres pequeños y negocios tendrán que desaparecer, otros surgirán, las multinacionales y los grandes conglomerados mexicanos estarán en la mejor

posición para aprovechar la oportunidad, y por tanto, lograría la mayor parte de los objetivos. Una mayor concentración de poder económico en México podrá ser resultado de prácticas de más monopolio y oligopolio, que asegurarán el beneficio a sólo unos cuantos.

4.- Habrá más desplazamiento de trabajo, pues adaptarán tecnologías más intensivas en capital.

Más aún, debemos preguntar si vale la pena tomar los riesgos de exponer a un importante sector vicisitudes del mercado mundial en conjunto con los grandes cantidades de recursos materiales y financieros necesarios para ajustar la industria mexicana.

Se puede mencionar otros varios problemas, tales como cuellos de botella, en financiamiento, mano de obra calificada de transportación adecuada, control de calidad, disponibilidad de materia prima y semi manufacturada etc; sin embargo, aún breve análisis complejidad va más allá de la finalidad del presente estudio y tan sólo pocos aspectos podrán ser señalados.

Si los funcionarios de ambos lados manejan esta cuestión con tacto y habilidad un acuerdo como el sugerido en el camino C podría ser de interés común a ambos países. Tal Acuerdo deberá considerar los objetivos de las políticas de ambos países. Más adelante, los salvaguardas que se negocien mutuamente podrán ayudar al proceso de integración automotriz al asegurar que los aspectos concernientes al comercio bilateral son los más apropiados, reflejando los diferentes ventajas económicas de ambos países. Además, los mutuos intereses de México y los Estados Unidos y los intereses de los mayores fabricantes de vehículos producidos en ambos países, sugieren que cualquier diferencia que surga podrá ser resuelta a través de consulta y negociación.

Los tres caminos que se plantearon intentan descri-

bir las diversas situaciones que pueden ocurrir. Cada uno -
amerita un análisis más detallado de los costos y benefi--
cios políticos y económicos.

V. CONCLUSIONES.

El ejemplo específico de la reacción hostil de una nación industrializada, los Estados Unidos, hacia los reguierimientos de promoción de exportaciones de un país en vías de desarrollo. México, tiene implicaciones importantes para una evaluación de las cuestiones surgidas en la sección introductoria de este estudio. En primer lugar, es evidente que la reacción de ciertos países desarrollados hacia los reguierimientos e incentivos de ejecución relacionados con el comercio está más basada en objeciones filosóficas a las políticas tomadas que en un exámen comprensivo del impacto actual de la política de promoción de exportaciones. Los políticos formuladores de las políticas en Estados Unidos raramente han enfocado su atención a desarrollos actuales en la industria mexicana de vehículos de motor como tampoco han citado desarrollos en términos de su relación con la política automotriz oficial. Por el contrario, estos funcionarios están en contra de los objetivos establecidos por el decreto gubernamental, sin considerar lo que actualmente ocurre en México. Dada esta falta de información acerca del impacto de estas políticas sobre los Estados Unidos y sobre la producción y el empleo internacional, es imperativo que los esfuerzos futuros para citar estas cuestiones estén precedidos por una búsqueda detallada de echos y análisis.

Dado el nivel actual de conocimientos, la sabiduría convencional de la discusión entre funcionarios norteamericanos de que los reguierimientos de ejecución y otras políticas de industrialización de sustitución de importaciones son intentos mal dirigidos universales 1], para dar forma a objetivos económicos a través de un gobierno "fiat" tal y 2] para circunvenir re-

glas internacionalmente aceptadas en contra de barreras de comercio discriminatorias no se incluye en un examen objetivo de los echos. El éxito de algunos países en atraer los niveles de inversión requeridos para sus estrategias de sustitución de importaciones parece confirmar la profundidad de su enfoque hacia la sustitución de importaciones. En estos casos, la creación de un sector manufacturero internacionalmente competitivo representa un posible objetivo a largo plazo que bien podría justificar los costos provisionales involucrados. En otros países donde la estrategia de sustitución de importaciones no se considera factible en el largo plazo, los fabricantes industriales han optado en no participar.

Segundo, por su impacto potencial sobre la economía doméstica e internacional, los países deberán mantener estos amplios objetivos de ejecución y programa de incentivos bajo una revisión constante que esté en función de sus necesidades cambiantes. En el sector de vehículos de motor, los Gobiernos de Australia, Chile, Perú y hasta cierto punto Argentina son ejemplos de países que se dieron cuenta del alto costo de sus políticas y por tanto, revisaron en grados variantes sus esfuerzos para desarrollar una industria de vehículos de motor utilizando las herramientas de las políticas de sustitución de importaciones. Estos cuatro países también nos muestran la inclinación común de varios países de renovar sus experiencias con estrategias de industrialización de sustitución de importaciones. Por otra lado, el éxito pasado de Japón sirve como un ejemplo de un país que está pagando los costos provisionales de desarrollar una industria naciente a cambio de mejoramiento a largo plazo en la eficiencia y el bienestar doméstico e internacional.

Los gobiernos se han dirigido en mayor grado hacia enfoques que lograrán sus objetivos nacionales pero todavía evitan penas de costo excesivo al promover una producción a mayor escala de menos componentes a través de programas de exportacio-

nes. El éxito de Japón de dirigirse hacia la exportación de productos ciertamente ha influido en este cambio, particularmente en el Extremo Oriente. Al aumentar las exportaciones de ciertos componentes automotrices y también al aumentar las importaciones de otros componentes automotrices y vehículos los mismos objetivos nacionales pueden ser logrados a costos más bajos. Esto significa precios domésticos o locales menores a los que se pudieran obtener de otra forma en autos y camiones y por lo tanto, más volumen local. Frecuentemente también significa producción más moderna debido a la flexibilidad de selección de importaciones.

De acuerdo a la experiencia de los países desarrollados, tales programas podrán ofrecer sustancialmente más oportunidades para exportar que las que pudieron ofrecer programas de sustitución de importaciones más tradicionales que se han llevado a cabo en muchos países en desarrollo durante los últimos 30 años. Esto es verídico de un análisis de la situación actual y de una perspectiva más dinámica a largo plazo que toma en cuenta la exposición -- potencial del crecimiento de el mercado en el país en desarrollo. La experiencia antes señalada de los fabricantes norteamericanos respecto a recientes políticas automotrices de México ofrece un apoyo a esta propuesta. Es importante que estos aspectos positivos sean evaluados a fondo por los funcionarios formuladores de políticas antes de que hagan conclusiones finales con respecto a los efectos comerciales de los reguierimientos de exportación.

También, es importante que estos funcionarios en los Estados Unidos y otros países industrializados recuerden que las inversiones no ocurren tan sólo debido a la presencia de incentivos de inversión y reguierimientos de ejecución. También tienen un papel muy importante los factores económicos y sociales. Las decisiones primarias están sustancialmente influidas por las ventajas derivadas de utilizar economías de producción a escala y por las eficiencias generadas al responder a las diferencias en costos de fabricación entre economías nacionales. Tal producción no intenta