

21



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS ARAGON**

RELACIONES INTERNACIONALES

**EL EFECTO DE LA GLOBALIZACIÓN SOBRE LA
INTERNACIONALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ MEXICANA EN EL
CONTEXTO DE LA OMC**

TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
**LICENCIADO EN RELACIONES
INTERNACIONALES**

P R E S E N T A:
ARMANDO GUEVARA RAMOS

ASESOR DE TESIS: LIC. OSCAR NOE TORRES TECOTL

México

AGOSTO 2000

784026



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

El uso de imágenes, 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 donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

INTRODUCCION

I

CAPITULO I

GLOBALIZACION E INTEGRACION MUNDIAL PRINCIPALES IMPLICACIONES PARA MEXICO.

	Pág.
1.1 La globalización como una nueva tendencia económica mundial	1
1.2 La integración y la regionalización en la economía internacional	5
1.3 Efecto de la globalización en las empresas multinacionales	9
1.4 México y la reforma económica de los 80	11
1.5 El proceso de estabilización económica a partir de 1982	14
1.6 La apertura liberalizadora mexicana. El proceso de modernización económica	18

CAPITULO II

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA. UNA APERTURA GLOBALIZADORA.

2.1 Antecedentes históricos del sector automotriz a escala mundial	29
2.2 Una síntesis evolutiva de la rama automotriz en México	33
2.3 La apertura liberalizadora de la economía nacional y el sector automotriz	40
Incidencias.	
2.4 Negocios internacionales de la industria automotriz mexicana	45
2.4.1 Alianzas estratégicas en el sector automovilístico mexicano	49
2.4.2 Inversión extranjera en el sector automovilístico en México	52
2.4.3 La comercialización externa de la industria automotriz mexicana	54

CAPITULO III

LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO Y LA INTERNACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

	Pág.
3.1 Antecedentes históricos y plataforma pragmática de la OMC	59
3.2 Papel de México y beneficios como miembro de la OMC	64
3.3 La internacionalización de la empresa mexicana y los efectos de la globalización en su modernización. Estrategias para alcanzar la competitividad ante la concurrencia internacional	67
3.4 Un análisis del proceso internacionalizador en la industria automotriz mexicana	73
3.5 Efectos de las políticas de la OMC en la rama automotriz nacional. Un análisis crítico .	77
3.6 Proyección internacionalizadora de la rama automotriz en México hacia el siglo XXI .	79
3.7 Importancia del TLCAN en la industria automotriz mexicana y su impacto en el PIB .	81
ANEXO	88
CONCLUSIONES	96
BIBLIOGRAFÍA	100

INTRODUCCION

Las últimas décadas se caracterizaron por cambios constantes. Desde las economías más poderosas hasta los países de menor peso económico, experimentaron transformaciones muy significativas.

Podemos mencionar acontecimientos importantes como el derrumbe del socialismo con la extinción de la Unión Soviética, la caída del Muro de Berlín; así como la conformación de los países en bloques o áreas comerciales en competencia abierta. Ante esto, podemos asegurar que con el tiempo se transformarán las economías de todo el mundo, debido también, a la nueva tendencia de la globalización que está influyendo en todas las naciones del orbe.

En este proceso de transformación, México no se ha quedado como un actor pasivo, puesto que a mediados de los años ochenta inició una importante reforma económica para terminar con el aislacionismo exterior y así poder situar al país en una mejor posición y no quedarnos rezagados ante este contexto internacional de cambios acelerados.

Aunque el camino de la recuperación probablemente será largo, por las consecuencias que trajo la crisis del 94 y las dificultades que representa la construcción de una nueva estructura económica, la globalización representa la única alternativa en la actualidad, para aspirar a un mejor desarrollo económico mediante la cooperación entre los países. Para ello, se requerirá que los gobiernos, basados en una política de libre mercado, busquen estrategias y mecanismos adecuados para enfrentar la competitividad que presenta el proceso de la globalización.

Uno de los acontecimientos más importantes en la historia moderna de México, fue su ingreso al Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, ahora OMC), ya que esto representó una fundamental importancia para la apertura económica y las relaciones comerciales del país con el exterior. Esta adhesión, también es un claro reflejo de la nueva posición internacional de México y de sus perspectivas de desarrollo futuro; al

mismo tiempo, es un reconocimiento a las profundas transformaciones económicas emprendidas por nuestro país en los últimos años.

Para lograr la apertura de mercados y las actividades industriales internacionales, la clave ha sido, la redacción de nuevas leyes y tratados comerciales multinacionales, así como la introducción de tecnologías y métodos gerenciales.

Aunque la apertura no es peligrosa en sí, representa grandes retos, tanto para los países industrializados, como para las economías emergentes (México, Chile y Colombia, por ejemplo), puesto que para estos últimos es necesario elevar los niveles de educación y productividad para mejorar a nivel internacional.

Cabe mencionar, que para México, el hecho de pertenecer a diversos organismos internacionales (como la Organización Mundial de Comercio), y tener acuerdos comerciales con diversos países (TLCAN, TLCUE, TLC MEXICO-ISRAEL, etc.), puede fortalecer algunos de estos puntos débiles, aunque es necesario, entre otras cosas, modernizar más la infraestructura y fomentar la capacitación y la investigación.

El objetivo de la presente investigación tiene como finalidad, conocer las características de la industria automotriz dentro del contexto de globalización y sus implicaciones en la economía mexicana.

Por ello, en este trabajo se analizará la nueva tendencia de la globalización, sus características y su repercusión en la economía de México, tomando como modelo de estudio a la industria automotriz mexicana, porque consideramos que este sector no sólo es uno de los más importantes en la actividad económica de nuestro país (actualmente representa el 5.3% del PIB), sino también, nos muestra claramente los efectos de la globalización en sus procesos de producción y comercialización, enmarcados en el TLCAN y la Organización Mundial de Comercio (OMC).

En el primer capítulo, se analizará a la globalización y a la regionalización como nuevas tendencias paratelas mundiales, y su implicación en la economía mexicana. Con ello, se abordará el proceso de modernización y reforma económica que realizó el gobierno

mexicano en la mitad de la década de los años ochenta, lo cual originó la apertura comercial que nos caracteriza en la actualidad.

En el segundo capítulo, nos enfocaremos al estudio de la industria automotriz mexicana por la importancia que representa en la economía de nuestro país, y por ser un sector con tendencias globalizadoras. Para tal efecto, analizaremos la evolución tanto mundial como nacional de esta industria desde sus inicios hasta los cambios estructurales que ha presentado en nuestro país en los últimos años, con modificaciones subsecuentes, a través de los decretos automotrices implementados por el gobierno mexicano para regular el desarrollo de este sector, en un marco de apertura comercial, enfocado en el TLCAN y su proceso de internacionalización que obedeció a la competencia de las firmas automotrices norteamericanas ante la penetración de las japonesas.

El tercer capítulo, abarcará el análisis de la Organización Mundial de Comercio, su estructura, sus objetivos y sus principios básicos, así como los beneficios para México, como país miembro, y los efectos en la internacionalización del sector automotriz nacional.

Por último, presentamos los comentarios finales, y un Anexo, en el que se incluyen datos estadísticos y cifras de la industria automotriz mexicana, que nos muestran datos sobre producción, ventas y exportaciones de este sector, así como las operaciones de las nuevas firmas automotrices internacionales que llegaron a nuestro país.

Dentro de nuestras **hipótesis** podemos mencionar las siguientes:

Si la globalización y la apertura económica representan en la actualidad la única alternativa para el desarrollo de las naciones, entonces el ingreso de México a éste proceso de traerá como consecuencia el desarrollo tecnológico y humano de la industria automotriz y otras, aunado a su inserción en la OMC y el TLCAN.

La restructuración y modernización tecnológica del sector automotriz mexicano obedeció a demás del proceso de globalización, a la necesidad de las empresas norteamericanas de competir en su propio mercado contra la amenaza japonesa.

Si el TLCAN es la base para impulsar el desarrollo económico de las industrias mexicanas, entonces el sector automotriz se desarrollará al mismo nivel de otras empresas internacionales.

Si los decretos de la industria automotriz promulgados por el gobierno, promovieron las exportaciones, entonces esto provocará mayor competencia internacional en este sector dentro del proceso de globalización.

Finalmente, en esta investigación se demuestra que las Relaciones Internacionales están presentes en la vida de las diferentes naciones, especialmente en México, y en su camino por el libre comercio y la cooperación económica internacional.

CAPITULO I

GLOBALIZACIÓN E INTEGRACIÓN MUNDIAL. PRINCIPALES IMPLICACIONES PARA MÉXICO.

1.1 La globalización como una nueva tendencia económica mundial.

“ El egoísta espíritu del comercio no conoce
país, ni pasiones, ni más principio que el de la ganancia”

Thomas Jefferson

Desde el surgimiento del Estado, éste ha sido considerado como el actor fundamental en las relaciones económicas internacionales ya que históricamente ha regulado el sistema económico nacional.

En este contexto, el mundo ha cambiado al igual que las actividades económicas, lo cual se ha traducido en una creciente internacionalización de las mismas, y también en una tendencia de globalización. Ha crecido no sólo el grado de interdependencia de la economía internacional, sino también la emergencia de las corporaciones transnacionales que se interponen como un rival del Estado en su tradicional papel de institución dominante en la economía mundial.

No obstante, ante la creciente penetración de las economías nacionales por las empresas transnacionales, el Estado sigue teniendo fuerza significativa en establecer el marco legal de la economía internacional. De esta forma, los gobiernos intervienen en las variaciones de las operaciones del mercado, y por lo tanto, afecta a la estructura del panorama económico mundial.

Una de las tendencias más importantes en los últimos treinta años, en el contexto mundial y en lo relativo a la economía, ha sido la llamada **globalización**, que se puede traducir como la transformación de un conjunto de economías nacionales interdependientes, en una sola economía global con procesos de producción y comercialización distribuidos por todo el mundo, en función de las ventajas comparativas y competitivas a nivel internacional. (1)

(1) López Villafañe, Víctor. “Globalización y regionalización desigual”. Siglo XXI, México 1997, p. 14.

La globalización también ha sido acompañada de otras tendencias importantes, tales como la importancia de la tecnología avanzada y mano de obra altamente calificada con alto grado de capacitación, y el surgimiento de la Cuenca del Pacífico como centro de operaciones con el más acelerado crecimiento en lo relativo al comercio internacional.

El proceso de globalización de la economía ha provocado que el mundo se transforme en un sólo mercado, donde se producen, distribuyen y se consumen diferentes bienes que se manufacturan, mediante la participación de grandes y pequeñas empresas localizadas en diferentes naciones o sectores. En dicho mercado de dimensión global lo que importa es la calidad, diseño y precio de los bienes, lo cual ha provocado la competencia entre las empresas y los productos que se ajustan a las nuevas condiciones del entorno económico, creando y adaptando nuevos y más eficientes procesos productivos.

Así, las naciones se encuentran forzadas a competir con las demás para mejorar la estructura y dirección de su comercio en los mercados internacionales, y también para atraer inversión extranjera productiva con el propósito de desarrollar su base económica nacional.

Este proceso de globalización no surge de inmediato. La interdependencia que este fenómeno económico implica fue creciendo aceleradamente a partir de los años sesenta, como resultado de la expansión del comercio internacional, del surgimiento de nuevos e importantes actores como Alemania, Japón, Corea y Taiwan, y de la transnacionalización de las grandes empresas industriales y comerciales de los países avanzados. También, aunado a los avances en las comunicaciones, el transporte y la creación de un marco institucional adecuado, se permitió llevar a cabo procesos productivos más allá de las fronteras nacionales. Por consiguiente, el comercio internacional se ha convertido en el motor del crecimiento y desarrollo para las naciones y empresas.

Ante el nuevo panorama económico internacional se ha fomentado, como se mencionó anteriormente, la aparición de un nuevo tipo de competencia internacional e

interempresarial, lo que se ha traducido en profundas modificaciones en los procesos productivos de las industrias, las cuales tienen como reto competir exitosamente frente al mercado mundial. Sin embargo, para que esto de resultados favorables, es necesario que las empresas eleven significativamente su nivel de competitividad e incrementen su producción y potencial.

“La globalización de la economía mundial, requiere de un nivel mucho más alto de regulación internacional de la producción, del intercambio y de la utilización de los recursos naturales mundiales, y de una consiguiente mayor cooperación internacional entre Estados, pueblos y organizaciones sociales, políticas y culturales”(2).

Podemos afirmar que la economía global está conformada por dos elementos: el mercado global y la producción global. En estos elementos se han extendido las relaciones comerciales, las economías domésticas y las unidades que la conforman (mercado, industrias y empresas). La economía global también está condicionada por la expansión del comercio internacional para la provisión de insumos y para la distribución y comercialización de los productos. Para llevar a cabo no sólo actividades de comercio, sino también de producción, la economía global se caracteriza además por el creciente traspaso de las fronteras.

En resumen, puede decirse que la economía mundial ha dejado de ser un agregado de economías domésticas para convertirse en una gran red industrial, comercial, financiera y tecnológica, con el fin de incrementar aceleradamente el dinamismo del mercado mundial y el desarrollo de las naciones.

(2) Dabat, Alejandro, "México y la globalización", Edit. CRIM-UNAM, México 1994, p.33

Uno de los retos más serios de las empresas, es convertir una serie de negocios nacionales en un sólo negocio mundial con una estrategia global integrada. Por ello, muchas fuerzas están ocasionando que las empresas de todo el mundo tiendan a globalizarse, en el sentido de ampliar su participación en mercados extranjeros, aunque también necesitan globalizarse en el sentido de integrar, igualmente su estrategia mundial.

Por lo anterior, podemos decir que una industria es global en el grado en que haya conexiones entre países, y una estrategia es global en el grado en que esté integrada entre diversos países. También, podemos mencionar, que el aumento de la competencia extranjera es una razón para que los negocios se globalicen. (3)

En todo este proceso de cambio, México no se ha quedado como un actor pasivo, ya que se encuentra inmerso en un intenso proceso de reforma económica y de modernización, que además busca ahora utilizar positivamente las posibilidades que le da su nueva posición, como parte del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), unido a Centro y Sudamérica, a la Unión Europea y como miembro de la Organización Mundial de Comercio (OMC), entre otros.

También, México busca ser una de las economías más abiertas, tanto en el orden político como en el económico; de ahí que en los últimos años tiene una mayor participación en diversos foros internacionales, como la OCDE, ALADI, OMC, etc., con el fin de tener acceso de manera más amplia a las facilidades que brindan las diferentes instituciones mundiales en lo que respecta a materias científicas, comerciales, industriales, etc. Sin embargo, para acelerar nuestro desarrollo y hacer frente a las urgencias derivadas de la participación de la economía global, nuestro país tendrá que adoptar una política activa de fomento industrial, con una participación más positiva por parte del Estado, que elimine el autoritarismo y la corrupción, que considere nuevas leyes y tratados comerciales multinacionales para facilitar la introducción de tecnologías y métodos gerenciales, y que a su vez nos permitan captar mayor inversión extranjera para lograr una mejor competitividad en la escena mundial.

(3) López Villafañe, Víctor. Op. Cit., pp. 19

1.2 La integración y la regionalización en la economía internacional.

El mundo ha sufrido profundas transformaciones en las últimas décadas. Podemos mencionar, por ejemplo, el derrumbe del socialismo en la ex Unión Soviética y Europa Oriental, las economías de los países del Tercer Mundo, que agobiadas por la crisis de la deuda y las políticas de ajuste, abandonaron sus viejas estrategias de desarrollo de tipo proteccionista para abrirse al exterior, buscando alcanzar un crecimiento económico a través de los flujos de capitales y de libre comercio.

Aunado a esto, experimentamos un proceso de globalización (del que hemos hablado anteriormente), el cual se basa tanto en los procesos competitivos, como en el desarrollo científico y tecnológico acelerado, sobre todo en las comunicaciones y transportes, lo que facilita la libre operación mundial de las corporaciones apoyadas en el capital de los países desarrollados.

Podemos decir que el principal obstáculo al proceso globalizador y a la formación de este nuevo orden económico mundial, es la permanencia de los sistemas productivos y de los Estados nacionales, ya que esto impide que se conformen auténticos sistemas productivos globales.

Por ello, hemos mencionado que el papel del Estado, en la actualidad, será de gran importancia en el desarrollo de las naciones y en su camino para insertarse en el mercado internacional.

Este nuevo orden mundial también se ve frenado por la crisis económica y por la falta de un eficaz liderazgo en la economía mundial, lo cual ha favorecido al proteccionismo regional, puesto que el deterioro de la hegemonía de Estados Unidos agrava las rivalidades con las potencias emergentes y obstaculiza los avances hacia el multilateralismo y la globalización.

Paralelamente a la tendencia de la globalización se aprecia una encaminada a la regionalización del mundo. Es decir, la aparición de elementos que integran e intervenculan regionalmente a las economías de los países.

En la actualidad, existen tres bloques económicos principales: el de América del Norte formado por Estados Unidos, Canadá y México (TLCAN), liderado por el primero y con la posibilidad de incorporar a otros países de América Latina; el de Europa, encabezado por Alemania e integrado por los países de la Unión Europea (UE), que se ampliaría con la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC); y finalmente el bloque asiático, guiado por Japón y que incluye a los “cuatro tigres” (Corea del Sur, Singapur, Taiwan y Hong Kong) y a la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN).

Este proceso de integración económica está involucrando, con mayor o menor medida, a todas las naciones del mundo.

Hoy en día, para casi la totalidad de los gobiernos, la prioridad es su inserción en el mercado mundial, puesto que éste es el camino más viable para asegurar el crecimiento sano de las economías. Esta integración, implica que dos o más mercados nacionales se unan para formar un sólo mercado; por eso podemos decir que la globalización y la integración económica son tendencias paralelas, utilizadas cada vez más por los diferentes países, con miras al siguiente siglo.

El proceso de integración económica, adopta algunas de las siguientes formas:

- Sistemas de preferencias aduaneras.
- Zonas de libre comercio.
- Uniones aduaneras.
- Mercado común.
- Uniones económicas.

Todos estas formas están encaminadas a que las naciones se concedan entre sí ventajas aduaneras, suprimiendo las trabas aduanales, comerciales, y las barreras arancelarias, para facilitar el flujo de productos y mercancías con los que se comercia, aunque en general se siguen después tendencias para que los países miembros unifiquen sus políticas económicas (fiscal, monetaria, y de comercio).

La integración económica tiene grandes ventajas para los países, puesto que les puede dar mayor poder de negociación, intercambio tecnológico para aumentar su nivel de competencia y aumento en la inversión.

Entonces, como la integración económica es la única alternativa para que las naciones aspiren a un mejor desarrollo, existe la tendencia a defender cada vez más los intereses nacionales en términos de menor intervención estatal en la economía y con mayor cooperación económica y movilidad de flujos de capital y de trabajo. Con el transcurso del tiempo, la lógica de mercado y la globalización de los procesos productivos, probablemente derrumbarán las barreras ideológicas (en lo que a economía se refiere), entre los diversos gobiernos y tipos de sistema político, tal como está ocurriendo con los países del extinto bloque socialista. Así, el entorno mundial se caracterizará por la internacionalización económica y política.

Este nuevo proceso de la economía mundial está modificando las instituciones que conforman al sistema político de cada país, lo cual obliga a replantear el concepto tradicional de soberanía.

Puede decirse, que lo que en realidad está transformando la naturaleza de los sistemas políticos tradicionales y al concepto del mismo Estado, es la nueva dinámica del mercado mundial.

El establecimiento de comunidades y alianzas económicas entre países, el incremento de flujos internacionales de capital, la creciente globalización de los procesos productivos y comerciales, la internacionalización de la fuerza de trabajo y de la información, implican procesos políticos y económicos que ya no son controlados por el tradicional Estado soberano, y que además han venido a limitar la posibilidad de que los gobiernos definan sus políticas económicas autónomamente y sin tomar en cuenta los imperativos internacionales.

En la actualidad, el debate en torno a la soberanía, es fundamental para México, no sólo porque la relación con Estados Unidos es mayor en varios niveles, sino también porque en éstos momentos el acuerdo comercial suscrito con ellos, bien podría representar para nuestro país, la manera de asegurar el crecimiento de la economía, el flujo de capitales y una mejor postura ante el mercado mundial.

La integración de México al TLCAN es un ejemplo de las tendencias regionalizadoras que caracterizan el entorno internacional

Los objetivos del acuerdo de libre comercio con nuestros vecinos del norte (TLCAN) son entre otros los siguientes: aumentar la productividad del trabajo y la eficiencia de los procesos productivos por medio de la eliminación de barreras al comercio; establecimiento de un mecanismo adecuado para la resolución de controversias; protección necesaria para los derechos de propiedad intelectual; obtención de beneficios de la naturaleza complementaria de sus economías; y atracción de la inversión extranjera.

En síntesis, la globalización y la regionalización, son tendencias paralelas que están marcando el camino para los diferentes países, especialmente para los nuevos capitalismos emergentes de Asia y América Latina, en busca de un mejor desarrollo económico y una mejor posición en los mercados mundiales.

Hasta este momento, hemos analizado estas nuevas tendencias del cambio mundial, la globalización económica y los nuevos procesos de integración periférica o bloques regionales como el TLCAN, y este a su vez provocó la multiplicación de las empresas multinacionales en México y la facilidad para que estas operaran y compitieran en nuestro país y en la región de Norteamérica; así como la reestructuración de las industrias mexicanas para enfrentarse a la entrada de nuevas empresas extranjeras. Lo cual, como efecto de la globalización originó que nuestras empresas se insertaran en los negocios internacionales, cuyo caso se analizará en el siguiente punto.

1.3 Efecto de la globalización en las empresas multinacionales.

Se les denomina empresas multinacionales por que son empresas que operan en el plano internacional y pueden controlar actividades de producción o de servicios en el exterior de los países en los cuales radican, o que realizan operaciones simultáneamente en diversas naciones del mundo. Podemos decir que el proceso de globalización de la economía ha favorecido la aparición y multiplicación de éstas empresas en los últimos treinta años.

Su tamaño les ha permitido aprovechar economías de escala en los distintos procesos, en la compra de insumos, en la producción de bienes, y en la distribución de sus productos en los mercados, también han aportado una importante contribución a la cooperación económica, a la unificación y al desarrollo económico de los países.

En nuestro país, el proceso de globalización está produciendo grandes consecuencias para las empresas, gobierno y consumidores. A diferencia del pasado, en el que las industrias mexicanas estaban protegidas de la competencia de las importaciones por una compleja estructura de permisos y elevados aranceles, y debido a los cambios que se han presentado a nivel mundial, así como a la creciente competencia en los mercados de bienes industriales, las empresas mexicanas están teniendo que cambiar sus formas tradicionales de operar, ya que durante varias décadas, nuestro país vivió aislado de las corrientes económicas internacionales, situación que contribuyó a nuestro lento crecimiento económico.

En la actualidad, es necesario para nuestro país y las empresas insertarse en el mercado mundial superando las problemáticas internas de la nación. Para ello, la actividad industrial debe mantenerse apegada a los procesos económicos que se presentan cotidianamente en el ámbito internacional.

Entonces, el espacio en que deben operar las empresas mexicanas es la escena mundial, y no pueden ni deben limitarse a sus áreas tradicionales como había ocurrido en el pasado.

En este sentido, los efectos de la globalización en las empresas multinacionales se reflejan el sentido de que al ser internacionalizadas tienen que sujetarse a una competencia más intensa y a la consiguiente presión interna de reestructuración en los países menos competitivos.

En el caso de México, la reestructuración de la industria es de vital importancia debido a que el dinamismo de las exportaciones se ha convertido en el motor del crecimiento industrial, lo cual cobró mayor fuerza con la política de apertura mexicana hacia los mercados internacionales.

En este contexto de globalización, las condiciones económicas han evolucionado de manera importante, puesto que ahora, la necesidad de competir de manera exitosa entre las empresas en el ámbito mundial es indispensable, ya que ello no sólo implica sobrevivencia de la empresa, sino también, crecimiento y desarrollo futuros.

Con esta nueva tendencia, en el renovado ambiente económico, las empresas e industrias en general se enfrentan a una nueva dinámica competitiva que implica nuevos esquemas de comportamiento, de operación y de producción, así como de estrategias que les permitan enfrentar el desafío de asumir innovación tecnológica, calidad en los productos y competencia asimétrica. (4)

De tal forma, el proceso de globalización económica ha modificado notoriamente la lógica y el pensamiento empresarial, los cuales se han visto obligados a transformarse de manera profunda con el fin de adherirse a la nueva dinámica de crecimiento y desarrollo de la era globalizada, la cual se traduce a través de la calidad, productividad, eficiencia y competitividad de las empresas.

Para lograr estos objetivos en las empresas, el gobierno de México inició en la década de los ochenta una profunda transformación en su política económica, encaminada hacia la liberalización comercial mediante importantes reformas económicas, las cuales analizaremos a continuación.

(4) S. Yip, George S. "Globalización". Norma, Colombia, 1994. pp.21

1.4 México y la reforma económica de los 80.

Ante las nuevas tendencias y transformaciones de la economía mundial, algunos países de América Latina, como México, tuvieron la necesidad de insertarse en los mercados mundiales, para ello, nuestro país tuvo que modificar su política económica mediante la apertura comercial, como resultado de las reformas económicas implementadas en los años ochenta. Estos cambios de liberalización comercial en nuestro país obedecieron al imperante proceso de globalización, el cual empezó a convertirse en un indicador de desarrollo para México (y otras naciones), y que además hace posible la internacionalización y modernización de las industrias, aunque también exige a éstas buscar asociarse para volverse más competitivas y tener éxito en la competencia con los mercados internacionales. Los detalles de este proceso los analizaremos desde sus inicios.

A partir de 1982, México entró en un proceso de fuertes transformaciones económicas como resultado de la necesidad de recobrar el crecimiento económico y la estabilidad del país, ya que la crisis de ése año evidenció el agotamiento del sistema de desarrollo implementado en la década anterior, puesto que consistía en una política comercial con alto grado intervencionista y proteccionista por parte del gobierno. Ello provocó un entorno económico inestable y una base industrial poco productiva que difícilmente podía competir con el exterior.

Frente a ésta crisis, con el cambio de gobierno de ése año, se comenzó a producir un profundo cambio en la política económica del país, la cual buscó redefinir el papel del Estado en la economía, pretendiendo que el gobierno actuara como un encauzador, y promotor del desarrollo económico y dejara de ser un Estado propietario y operador de medios de producción. A partir de entonces, el gobierno ya no debía de intervenir cuando los agentes económicos por sí mismos lograran una mejor asignación de los recursos y distribución de los beneficios. También, se pretendía que tuviera una importante labor que cumplir en lo referente al mejoramiento de la distribución del ingreso y de la riqueza (que hasta el momento no se ha cumplido en su totalidad), así como garantizar a la población oportunidades para acceder a una vida digna. Asimismo, se propuso un mayor gasto social destinado a los sectores de educación, salud y desarrollo rural.

Estas políticas aplicadas durante el gobierno de Miguel de la Madrid, podemos señalarlas como el inicio del neoliberalismo en México, y que después tuvieron continuidad en los siguientes sexenios.

La política y la economía son dos procesos que se nutren mutuamente, por lo tanto, el proceso de modernización de la economía implica cambios en el comportamiento y la relación de estos actores.

La dinámica política ha generado cambios económicos y ha impuesto limitantes e imperativos políticos en el ámbito económico. Entonces, es evidente que para que se acelere el proceso de modernización se tienen que ajustar esas estructuras de tal forma que se refuercen mutuamente para crear las condiciones necesarias de una estructura económica exitosa y un sistema político consolidado.

La transformación de la economía trae consigo un cambio radical en la estructura política y social. Nuestro país se caracterizó por más de cuatro décadas, por tener una economía cerrada y un sistema político cerrado. La industrialización fue conducida a través del modelo de sustitución de importaciones, que consistía en manufacturar toda una gama de productos y bienes para satisfacer el mercado interno, se exportaba sólo lo que sobraba y las importaciones estaban fuertemente restringidas.

A pesar de que éste modelo se agotó a finales de los setenta, el gobierno trató de evadir el modelo de industrialización hasta mediados de los ochenta.

Las decisiones en materia política económica y la evolución política a partir de 1982, pero sobre todo desde 1985, demuestran que la relación entre lo político y lo económico es constante. Por lo tanto, la transformación que el gobierno ha impulsado es económica y política. Esto representa la modificación de la percepción gubernamental sobre la importancia del comercio internacional y la reforma económica para el desarrollo del país; también, representa la convicción de que una economía más fuerte se traducirá en una nación políticamente más sólida. Así, la reforma económica es vista como un camino para la recuperación económica y para la consolidación política.

El éxito y consolidación de las reformas dependerá de que se realicen los cambios políticos necesarios para eliminar la corrupción y el amplio poder del aparato burocrático que les ha permitido reforzar su autoritarismo y control sobre toda la sociedad. De ésta manera, las reformas económicas enfrentan resistencia no sólo en los grupos de empresarios y trabajadores que tienen que adaptarse a las nuevas condiciones de apertura, sino también de los grupos burocráticos en la Administración Pública y en los partidos políticos que ven amenazados sus intereses. Por ello, es necesario que, gobierno, fuerzas políticas y sociedad en su conjunto enfrenten positivamente las nuevas tendencias económicas mundiales.

1.5 El proceso de estabilización económica a partir de 1982.

Ante la crítica situación económica que enfrentaba México en 1982, el nuevo gobierno de Miguel de la Madrid implantó el Programa Inmediato de Reordenación Económica (PIRE), el cual tenía como principal objetivo reducir la inflación evitando aumentos en el nivel de desempleo y quiebras generalizadas de empresas. La parte primordial del PIRE consistió en corregir las finanzas públicas y lograr estabilidad en los mercados cambiarios contando con el apoyo del Fondo Monetario Internacional.

En 1985, a pesar de los avances logrados, la inflación permaneció en niveles superiores a los que originalmente se habían previsto y la economía nacional volvió a deteriorarse. Frente a esto, el gobierno realizó un nuevo ajuste en las finanzas públicas y se intensificaron las acciones de cambio estructural, principalmente en lo relativo a privatización de empresas públicas y apertura comercial.

Después de un relevante crecimiento desde 1986, en el siguiente año, el índice de la Bolsa mexicana comenzó un gradual descenso que culminó en desplome cuando siguió al “crash” que ocurrió a la bolsa de valores de Nueva York y en otras importantes del mundo. La inestabilidad prevaleciente ocasionó una masiva fuga de capitales del país, lo que provocó una devaluación del peso con respecto al dólar. Consecuentemente, el gobierno decidió implantar otro programa global de estabilización y cambio estructural en la economía.

Este programa fue denominado Pacto de Solidaridad Económica, el cual también tuvo como parte integral, un conjunto de medidas orientadas a la reforma económica. Los principales elementos de esos cambios fueron la reforma presupuestal y fiscal, la privatización de las empresas públicas, la apertura comercial y la desregulación de diversos sectores de la economía. Otro elemento importante del programa fue la renegociación de la deuda externa.

El Pacto de Solidaridad Económica, suscrito por el gobierno y sus representantes de los sectores empresarial, obrero y campesino, se implantó en diciembre de 1987. Con éste, se buscó el consenso de los diferentes sectores con respecto a las características del programa, y que el sacrificio que implicaba llevar a cabo el programa estuviera repartido, es decir, el gobierno redobla el esfuerzo del ajuste fiscal, los obreros y campesinos se comprometían a reducir sus demandas salariales y de ingresos, y los empresarios moderaban sus utilidades.

Este pacto ha pasado por varias etapas y por tres distintas denominaciones: Pacto de Solidaridad Económica (PSE), Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE), y Pacto para la Estabilidad, la Competitividad y el Empleo (también PECE).

Las principales medidas del pacto fueron las siguientes:

- Ajuste de las finanzas públicas y reducción adicional del déficit.
- Política monetaria restrictiva. Se fijaron estrictos límites a los préstamos que podían otorgar los bancos comerciales.
- Apertura comercial. Aumentaron las medidas de reducción de niveles arancelarios, así como permisos a la importación.
- Control selectivo de precios.
- Corrección del proceso de fijación de salarios.

Para el éxito del Pacto, no sólo resultaba importante la implantación de las medidas adecuadas, sino también el orden con que éstas se establecían. La inestabilidad provocada por la crisis financiera de 1987, ocasionó que muchos de los precios relativos de la economía no fueran correctos. El fijar o controlar precios en estas circunstancias hubiera ocasionado fuertes distorsiones económicas y desabasto en numerosos productos. Por tal motivo, las primeras medidas implementadas fueron la corrección inicial de los precios del sector público, del tipo de cambio y de los salarios mínimos, para posteriormente mantener constantes los dos primeros durante las etapas iniciales del Pacto. A finales de 1987 y durante el principio del año siguiente, se permitió completa flexibilidad de los precios del sector privado para lograr una correcta alineación de los precios relativos.

Inicialmente, el Pacto fue recibido con escepticismo generalizado de la población. En los primeros meses, la inflación se aceleró debido al aumento en los precios del sector público y a la realineación de estos en el sector privado.

Para mantener la tendencia decreciente de la inflación, era necesario reducir la transferencia neta de recursos al exterior. En 1989, los esfuerzos para renegociar la deuda externa se intensificaron. Se lograron acuerdos de reestructuración y obtención de recursos con el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y el Club de París. Paralelamente se llevaron a cabo negociaciones con la banca internacional para reestructurar una deuda por casi cincuenta mil millones de dólares. México propuso a los más de quinientos bancos acreedores un esquema consistente de varias opciones.

Los efectos directos de la reestructuración de la deuda implicaron una reducción en las transferencias netas del exterior. También, el acuerdo tuvo un efecto positivo sobre los inversionistas nacionales, e incrementó los flujos de inversión extranjera y la repatriación de capitales mexicanos en el exterior.

Podemos decir, en términos generales, que el Pacto cumplió con sus objetivos. La inflación se redujo notablemente sin causar pérdidas en el producto. (5)

(5) Schettino, Macario. "TLC. ¿Qué es y cómo nos afecta?. Grupo Editorial Iberoamerica, México, 1994, pp. 4

1.6 La apertura liberalizadora mexicana. El proceso de modernización económica

Como mencionamos con anterioridad, la economía mexicana había instrumentado desde hace varias décadas, un modelo de sustitución de importaciones y una economía sumamente cerrada hacia el exterior. Asimismo, al agotarse este modelo, se vino abajo el patrón de integración al sistema internacional, lo que significaba que las relaciones económicas con el exterior deberían ser replanteadas.

El punto de partida, para empezar a hablar de apertura económica en México, es su ingreso al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), ahora O.M.C., ya que salvo algunos tratados con América Latina, el ingreso a este organismo es el reflejo del inicio del proceso de liberación económica en México.

El gobierno mexicano, después de consultar con los diferentes sectores productivos del país inicia el proceso de negociación multilateral con miras a su ingreso al GATT bajo el gobierno de Miguel de la Madrid. Para México, uno de los objetivos que se buscaban al iniciar su apertura económica, era lograr una mayor eficiencia en el aparato productivo y para el GATT, el objetivo era alcanzar un nivel elevado del ingreso real y de la demanda efectiva, el crecimiento de la producción y del intercambio de productos en base a la reducción sustancial de los aranceles y otras barreras no arancelarias.

Este proceso de apertura comercial se inició con fuerza en 1985 y se pueden distinguir tres etapas: la apertura de 1985-1986, las medidas dentro del Pacto de Solidaridad Económica, y las negociaciones de acuerdos de libre comercio con los principales socios del país.

En 1988, con la implantación de este pacto, se reforzó la política de apertura comercial y su impacto pudo observarse en el importante cambio en la estructura de las exportaciones mexicanas. Esto favoreció el surgimiento de un ambiente de mayor competencia internacional que impulsó a las empresas nacionales a ser más eficientes y a volverse más competitivas con el exterior. También, la apertura les permitió a éstas tener acceso a insumos y precios internacionales, lo cual favoreció su capacidad exportadora.

Por ello, podemos decir que uno de los antecedentes más importantes de la apertura comercial fue el ingreso de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT/ OMC), el 26 de agosto de 1986. Este hecho nos situó de inmediato dentro de las corrientes comerciales internacionales y provocó también que nuestro país se liberara, después de cuatro décadas, del proteccionismo y la economía cerrada; y se aceptó el reto que plantea la eficiencia y la competencia con los países más industrializados del mundo. A su vez, nuestro país podía defenderse de las medidas proteccionistas de esos socios comerciales, y después encaminar esfuerzos en el ámbito interno para convertir a México en un eficiente país exportador y así elevar el desarrollo económico integrándonos a este proceso multilateral de negociaciones comerciales.

De esta manera, México inició negociaciones con sus principales socios comerciales, con el fin de lograr un comercio más libre. El primer acuerdo que se logró fue con Chile en 1991, en donde ambos países quitaron las barreras no tarifarias en la mayoría de los productos que intercambiaban.

Pero, evidentemente, uno de los acuerdos más importantes de esta índole, es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), negociado con Estados Unidos y Canadá. Con el cual ésta región, se convertiría en la zona de libre comercio más grande del mundo con casi 370 millones de habitantes. El principal objetivo del TLCAN (como ya se mencionó) es, entre otros, eliminar las barreras al comercio de bienes y servicios y fomentar la inversión entre tres países. Su principio básico, es que tanto para el intercambio de bienes y servicios como en la inversión, cada país deberá otorgar a los otros dos un "trato nacional", es decir un trato no menos favorable que el que otorga a sus propios productos, servicios e inversiones.

La mayoría de las barreras se eliminarían de manera inmediata, pero en ciertos sectores se contempla una reducción gradual de la protección de hasta 15 años.

El proceso de liberalización comercial tuvo sus orígenes a finales de 1982 como consecuencia de las altas tasas de inflación, crecimiento acelerado de la fuerza laboral y excesivo endeudamiento externo, a lo cual, para contrarrestar estas tendencias, el gobierno optó por una profunda reforma a la estrategia de desarrollo, manteniendo como objetivo recuperar las tasas de crecimiento económico con estabilidad de precios. Las medidas adoptadas incluyeron una redefinición de las funciones del sector público basada en la disciplina fiscal, la reforma impositiva, el programa de desregulación y la privatización de empresas, la racionalización financiera, la liberalización comercial y la promoción de la inversión extranjera.

Estas reformas a la política comercial se iniciaron en 1983 pero se profundizaron en 1985 cuando se puso en marcha el programa de apertura. La transición de una economía relativamente cerrada a una con mayor vinculación a los mercados mundiales, representa un cambio estructural que implica costos de ajuste en el corto plazo.

Los cambios en el sistema de incentivos provocados por la apertura, implican modificaciones en las estructuras de producción. En este caso, para las empresas potencialmente exportadoras requieren, en algunos casos, de la adopción de nuevas tecnologías y de la contratación, capacitación y entrenamiento de la mano de obra; también de la adecuación de sus productos a normas de calidad que se tienen en los mercados internacionales.

En el caso de los consumidores, los costos del ajuste se reflejan en un proceso de aprendizaje y de búsqueda de información para elegir entre un número mayor de opciones, lo que provoca mayor exigencia en relación con la calidad y precio en las decisiones de consumo.

La apertura requiere también de un cambio en las actitudes gubernamentales, mediante la adopción de reglas fijas y de aplicación rápida para reducir la incertidumbre, y de la eliminación de barreras a la entrada de nuevas empresas y de regulaciones excesivas. Si la intervención estatal, en materia económica, no se modifica durante el periodo de transición, las empresas verán incrementados sus costos de operación quedando en condiciones desventajosas con respecto a sus competidores externos.

Entonces, ante estos acontecimientos, podemos reiterar que el ingreso de México al GATT, es el marco de referencia para la apertura económica en nuestro país.

A continuación, presentamos el **cuadro 2**, que nos muestra en porcentaje, los principales socios comerciales de nuestro país:

Principales socios comerciales de México (porcentaje)

Países	Exportaciones	Importaciones
Total	100.0	100.0
Hemisferio Occidental	89.3	76.8
Estados Unidos	80.8	71.2
Canadá	2.2	1.7
América Latina	6.0	3.9
Argentina	0.4	0.4
Brasil	0.9	1.8
Venezuela	0.4	0.3
Otros	4.3	1.4
Europa Occidental	7.6	13.2
Unión Europea	7.2	11.5
Francia	1.2	2.1
Alemania	1.1	4.0
España	2.7	1.4
Italia	0.3	1.6
Otros	2.3	4.1
Asia	3.2	9.3
Japón	1.8	4.9
Taiwan	0.1	0.9
Otros	2.2	4.5
Resto del mundo	0.2	0.7

Fuente: Banco de México.

A continuación se mencionarán los distintos procesos de integración internacional de los cuales México forma parte:

- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), 1980.
- Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile (1991).
- Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), 1994.
- Tratado de Libre Comercio México - Costa Rica (1995).
- Tratado de Libre Comercio entre México - Colombia - Venezuela (G3), 1995.
- Tratado de Libre Comercio México - Bolivia (1995).
- Ingreso a la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), 1994.
- Acuerdos de Complementación Económica con la Cuenca del Pacífico (1993).
- Negociaciones de un libre comercio con la Unión Europea, Israel y el Mercosur.

En lo que respecta a la etapa de Salinas de Gortari, la modernización económica y la soberanía dependían de la capacidad de México para competir en los mercados internacionales y de esa forma generar sus propios recursos.

De la misma manera que la política económica salinista rebasó la del sexenio anterior, representando un avance más franco hacia un modelo de desarrollo económico más abierto, su política exterior constituye un logro sustancial en cuanto a reconocer la importancia del mercado internacional para el desarrollo nacional. Desde el inicio de su mandato, el ex-presidente evidenció que su gobierno deseaba insertar al país en la economía internacional continuando con las políticas de corte neoliberal.

“Mantendremos como proceso irreversible la apertura de nuestra economía al intercambio con el exterior de productos, capitales e incluso de algunos servicios en el marco de nuestra legislación. Es la vía para trascender esquemas ya agotados y disminuir la vulnerabilidad externa del país... La superación de nuestras dificultades no puede darse como reversión, sino actuando adentro y mirando con optimismo”. (6)

(6) Carlos Salinas de Gortari: discurso pronunciado en Coahuila, 9 de febrero 1988. El reto. México, Diana 1988 p.18.

Con el fin de propiciar mayor crecimiento y competitividad de todos los sectores (principalmente el exportador), y ante el estancamiento económico y el imperativo de generar un millón de empleos anualmente, en 1988 se inició otro un programa de profunda modernización económica. Este incluyó desde reformas constitucionales hasta varias medidas de desregulación reglamentaria. Los acuerdos comerciales negociados o en proceso de negociación por México son congruentes y complementarios de esas medidas. En este sentido, se le da especial atención al sector manufacturero dentro de la liberalización comercial mexicana por presentar características únicas, tales como su proceso internacionalizador y exportador, su potencial de empleo, la captación de inversión extranjera, así como la difusión tecnológica y el crecimiento de la productividad. Además se estima que será el sector más beneficiado en el TLCAN por ventajas como la mano de obra barata y su cercanía geográfica con el mercado más importante: el de Estados Unidos.

La experiencia de estas empresas, que han mostrado un gran dinamismo en la generación de empleo y la captación de divisas, y el exitoso desarrollo de nuevos rubros de exportación tras la primera etapa de apertura, iniciada en 1983, mostraron también, el considerable potencial de libre comercio para generar un crecimiento dinámico de las exportaciones y a la vez capacitar a la mano de obra en los modernos procesos de producción.

La participación por sectores y productos en las exportaciones manufactureras mexicanas se concentra significativamente en pocos de estos elementos, que son los que le imprimen el dinamismo a las exportaciones totales. En estos sectores, una comparación de exportaciones realizada entre los años 1975 y 1985, muestra en el porcentaje, una evolución diferente entre ellos pues algunos pierden importancia mientras otros la ganan predominantemente; por ejemplo, de representar 40.9% alimentos y textiles descendieron a 13.6% del total de exportaciones manufactureras; mientras que derivados del petróleo aumentó su participación de 1.7% a 21.9% y la industria automotriz aumentó de 8.5% a 20.65.*

* Véase, Unger Kurt, "Las exportaciones mexicanas ante la reestructuración industrial", edit. FCE, México, 1990, p.42.

Por todo lo anterior, podemos decir que para México, la globalización y la fuerte competencia por los capitales internacionales son factores externos que mostraron la conveniencia de contar con instrumentos que propiciaran mayor certidumbre económica. El cambio en el comportamiento de flujos de inversión extranjera a finales de la década de los 80 y a principios de los 90, como resultado del programa de modernización económica y las mencionadas adecuaciones reglamentarias a la inversión foránea, confirmaron la utilidad para nuestro país, de ofrecer mayor certidumbre para la inversión mediante reglas permanentes de comercio e inversión, lo cual representa una oportunidad para insertar a México de manera más eficiente en los mercados internacionales.

Hasta este momento, hemos analizado las nuevas tendencias mundiales como la globalización de las economías nacionales, la regionalización y las negociaciones comerciales, las cuales surgen como nuevos imperativos económicos para países en desarrollo como México. También, como consecuencia de lo anterior, se analizó el proceso de apertura comercial mexicana como un fuerte cambio en la política económica para no quedar aislados de esas tendencias en los mercados mundiales. Esto provocó el surgimiento de la competencia entre las diferentes empresas a través de una profunda reestructuración industrial. Un ejemplo claro de los efectos de la globalización, es la internacionalización de la industria automotriz mexicana, por ser uno de los sectores más dinámicos y competitivos que favorecen el desarrollo industrial y el crecimiento económico en América del Norte, particularmente en México.

Las características propias de esta industria la han llevado a una vinculación estrecha con otras ramas, lo cual ha provocado importantes efectos multiplicadores.

A raíz del establecimiento de la primera planta automotriz en nuestro país en 1925, las actividades de esta industria se concentraron fundamentalmente en el ensamble de ciertas autopartes y vehículos. Luego, a partir de 1962, la industria se sumó al proceso de sustitución de importaciones y se abocó a la fabricación de autopartes, motores y vehículos. En esta etapa se estimuló la aparición de un número creciente de empresas de autopartes y a

una mayor conexión entre empresas armadoras de coches y productoras de partes y componentes.

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

Para 1990, ya con la apertura de la economía al exterior, se ayudó a ese esfuerzo realizado, ya que la industria automotriz mexicana contribuyó con el 9% del PIB manufacturero, además de que fue la principal fuente generadora de divisas por exportación de manufacturas, después de la petrolera. (*)

El dinamismo y la innovación son característica de esta industria, por lo que se ha convertido en uno de los sectores líderes en los países que han sabido incrementar su competitividad. En los últimos treinta años, sus formas de producción y organización han experimentado un proceso de transformación fundamental que ha obligado a los productores mundiales a reconsiderar la estructura completa de la industria y del mercado.

Los cambios que experimenta esta industria son globales y ningún país o empresa puede estar ajeno a ellos si pretende competir exitosamente en los mercados mundiales. Las innovaciones en las técnicas y en la organización de la producción han planteado nuevos retos que se reflejan en cambios, tanto en los patrones de abastecimiento de partes como en la localización de las plantas.

Por otro lado, el sistema de producción en masa que caracterizó a esta industria por muchos años, enfrenta ahora un reto que plantea la transformación en el sistema de "producción esbelta" (lean production*), y de regionalización en el abastecimiento y producción para satisfacer el mercado mundial.

(*) "Tratado de Libre Comercio en América del Norte". Monografía 10, SECOFI, pp.5

*Término introducido por John Krafcik en su estudio "The Triumph of the Lean Production System".

La estrategia de la "Producción Esbelta", consiste en una mayor capacitación y especialización de los trabajadores; mayor variedad de productos y fragmentación del mercado; competencia con base en calidad en vez de precio; reducción de inventarios al mínimo a través de una relación más estrecha entre productores y proveedores, y un sistema de abastecimiento conocido como "Justo a Tiempo" (Just in Time), el cual veremos más adelante. (*) Esta tendencia se originó debido a que a partir de los años setenta Japón se convirtió en el principal productor a escala mundial, todo ello producto de sus innovaciones tecnológicas en la producción y en los sistemas de administración. Los niveles de competitividad que logró fueron tan grandes, que superó fuertemente a empresas de otras regiones.

También, esto implicó una tendencia hacia la regionalización de la producción, pues las plantas que abastecen a la industria terminal tendieron a localizarse cerca de los centros de producción, los cuales a su vez, se ubicaron en torno a sus principales mercados, para contrarrestar la competencia japonesa.

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

Por otro lado, en lo que respecta al marco regulatorio de la industria automotriz mexicana, este se basa en los diferentes decretos automotrices implementados por el gobierno, especialmente el de 1989 (vigente en la actualidad) Fomento para la Modernización de la Industria Automotriz, el cual señala los requisitos para la producción e importación de autobuses, coches, camiones pesados, medianos y tractocamiones.

(*) "Tratado de Libre Comercio en América del Norte", Op.cit., pp.7

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

CAPITULO II

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA. UNA APERTURA GLOBALIZADORA

2.1 Antecedentes históricos del sector automotriz a escala mundial.

El inicio de la industria automotriz se remonta a fines del siglo XIX cuando aparecen los motores de vapor y coches eléctricos, los cuales no tuvieron trascendencia porque después de algunas pruebas fueron rechazados por los mismos productores. Sin embargo, para una industria medida en cifras de producción y ventas, los acontecimientos más relevantes aparecen hasta principios de los años veinte.

Fue en 1896 cuando Henry Ford ensambla su primer automóvil. Después, en 1908 crea el modelo "T", con el cual comenzó la transición de la producción en masa. Este modelo se basó en las necesidades de un vehículo con mantenimiento sencillo y de una línea que se pudiera producir a mayor escala. (7)

Las ventas de Ford que se registran en ese año fueron de más de mil automóviles, que junto con el Cadillac cuyas ventas fueron de más de dos mil y el Oldsmobile con casi cuatro mil coches vendidos, llevaban la delantera de la industria automotriz a principios de siglo.

De 1910 a 1919 el número de diferentes modelos de automóviles producidos se elevó hasta 60 y durante los años 20 se incrementó a 86 diferentes modelos de autos. Pero hacia 1930 el número se redujo a 30 y al final de la década se producían únicamente 20 tipos diferentes de automóviles.

En esta época, Henry Ford siguió dominando la industria automotriz, ya que en 1913 su compañía instaló la primera línea de ensamble, la cual en esos años era el segundo hogar de 15,000 empleados y además no sólo se vendía, sino también se producía a gran escala.

Otro dato importante que podemos mencionar, es que Charles Kettering desarrolla en 1912, el primer arrancador automático y fue instalado en el Cadillac. También en ese mismo año, William Durant formó una compañía que produjo los autos diseñados por Louis Chevrolet. Desde entonces se vendieron más de 80 millones de coches Chevrolet.

(7) Llifshitz, Edgardo. "El complejo automotor en México y América Latina", UAM, México, 1985 pp.22

Es entonces, cuando en 1922 se comienzan a publicar las primeras estadísticas de producción y ventas en los Estados Unidos.

Después, Walter P. Chrysler que había estado trabajando en Buick, decide iniciar su propia empresa y en 1925 adquiere Maxwell Motors Corp. para formar la empresa que ahora conocemos como Chrysler Corp. En 1928 adquiere la empresa de los hermanos Dodge y también introduce a la empresa Plymouth y De Soto.

A mediados de los años 20, el presidente de Chevrolet se propone vencer el récord de ventas de Ford y desde 1931 hasta 1956 logra realizar su sueño al ganar la posición líder en ventas de todo el período exceptuando en 1935 que Ford adquiere la victoria.

En los años 30, la industria automotriz tuvo una caída significativa como consecuencia de la depresión de sus ventas totales que disminuyeron entre 1929 y 1937 a causa de la crisis estadounidense de ese año.

Los años 40 fueron difíciles para la industria automotriz ya que debido a la Segunda Guerra Mundial en 1942, el Comité de Producción para la Guerra detiene completamente la producción de automóviles y utiliza las empresas para la producción de tanques de guerra y partes para aviones. Y es entonces hasta 1945 cuando se reinicia la producción de autos. En 1946 las ventas son de casi 2 mdd (millones de dólares), en 1948 incrementan hasta 3 mdd y en 1949 se genera un récord al alcanzar casi 5 mdd en ventas. Parte de la razón es que los productores, Ford, Chrysler y Chevrolet sacan al mercado sus nuevos diseños, y la gente que buscaba una vida nueva, después de la guerra, los aceptó sin problemas.

A fines de esta década se inician las importaciones de automóviles extranjeros a los Estados Unidos. Este evento no alcanza cifras importantes todavía puesto que de 50 mdd vendidos únicamente el 6% corresponde a las importaciones.

En 1957 Ford introduce el Edsel, pero sólo sobrevive dos años debido a su rechazo en el mercado, luego Ford lo discontinúa y la planta que estaba diseñada para su producción se adapta para el nuevo modelo: el Mustang. Este fue introducido al mercado en 1964, fecha

que desata una explosión en ventas. Para el siguiente año Ford mantenía una gran penetración en el mercado de los autos compactos con sus dos modelos más populares, el Mustang y el Falcon.

A finales de los años 60, las importaciones en E.U. ya alcanzaban cifras importantes cercanas al millón de unidades, y a la cabeza se encontraba Volkswagen.

Las empresas europeas lideradas por VW comenzaron una gran expansión a través de exportaciones a Estados Unidos y otros mercados que no contaban con una industria automotriz local. Para contrarrestar esa diferencia de producto, las empresas norteamericanas lanzaron al mercado modelos chicos de automóviles, lo que ayudó a disminuir un poco las exportaciones europeas.

La intensificación de esta competencia internacional coincidió con las políticas gubernamentales de los países en desarrollo para establecer plantas de ensamble con un creciente contenido local como parte de la política industrializadora.

Así, en los años 50 y comienzos de los 60 se establecen subsidiarias en Argentina, Brasil, México, España, India, Australia y África del Sur.

También Japón por su parte, apoyado en maquinaria de producción convencional, asociada a un nuevo enfoque sobre la organización social del proceso de fabricación y diseño de automóviles, llegó a la supremacía automotriz en la siguiente década.

El éxito japonés se ha debido en gran parte a una elevada competitividad, pero también al cambio en la demanda de autos chicos a raíz de los choques petroleros entre 1973 y 1979. Entre los principales productores japoneses podemos mencionar: Nissan, Toyota, Mazda y Honda.

Para enfrentar esta nueva competencia mundial y en especial el reto japonés, la respuesta de las empresas norteamericanas y europeas en el corto plazo ha sido la difusión de la práctica japonesa y la globalización de su producción. Los medios que se han venido utilizando para la expansión de la estrategia asiática incluyen sus propias innovaciones, "Calidad Total" y

“Just in Time”; esto significa una filosofía industrial de eliminación de todo lo que implique desperdicio desde las compras hasta la distribución, lo que permite mejorar la calidad de los productos y también reducir el tiempo de respuesta al mercado. Además, en esta estrategia se está presentando la colaboración entre empresas americanas y japonesas como General Motors y Toyota o BL y Honda, así como la inversión directa en Estados Unidos y Europa por parte de las empresas maquiladoras y suministradoras de partes japonesas.

En cuanto a la globalización, ésta se ha caracterizado por la homogeneización del diseño del producto, lo cual permite producir autos mundiales en mercados mundiales.

Estos cambios de inversión hacia los nuevos centros internacionales permitió a las empresas multinacionales más grandes aprovechar economías a escala en cuanto a la mano de obra barata en países con una infraestructura relativamente avanzada como Brasil, México, Corea del Sur y Taiwan, entre otros, con lo que se logra una reducción en sus costos de producción. A largo plazo estas transformaciones incluirán cambios más profundos como nuevas tecnologías, electrónica, nuevos procesos en relación con innovaciones sociales y eficientes estrategias de globalización apropiadas para mejorar la producción.

Es por eso que a corto plazo países como México, que utilizan sus bajos costos en salarios como un atractivo para aumentar la inversión extranjera, tiene oportunidad de absorber los conocimientos en cuanto a calidad total y Just in Time (*) se refiere, y aprovechar el proceso de globalización, dado que Estados Unidos y Europa necesitan ayuda inmediata a través de reducción en sus costos. De esta forma comenzarán a ser competitivos y cuando se implanten las nuevas tecnologías, se puedan aprovechar para estar a la vanguardia mundial. Por ello, analizaremos enseguida, el desarrollo de la industria automotriz mexicana.

(*) Terminó en inglés que significa una filosofía en la producción de automóviles, con alta tecnología, a precios accesibles y con una entrega del producto justo a tiempo.

2.2 Una síntesis evolutiva de la rama automotriz en México.

Desde sus inicios en 1925, la industria automotriz mexicana tuvo una base transnacional en cuanto a su funcionamiento, y su desempeño en nuestro país obedecía a cuestiones internas como política industrial, balanza comercial y diversificación productiva, las cuales tenían una estrategia mundial pero diferente de los procesos de globalización actuales. (8)

Años más tarde, al desplazar Japón a Estados Unidos y Europa como pilares de la fabricación automotriz, se transforma significativamente la forma de operar de las plantas nacionales, (como resultado de este proceso), las cuales se caracterizaron por una mayor integración a la necesidad de competencia norteamericana y por tener una base exportadora. Para ampliar un poco más este caso, daremos un pequeño bosquejo del desarrollo de este sector en nuestro país.

Pero antes de analizar la evolución de la industria automotriz mexicana mencionaremos brevemente su estructura, la cual se divide en Terminal y de Autopartes.

La Industria Automotriz Terminal es aquella que realiza el ensamble final de automóviles, tractocamiones, autobuses integrales, camiones y tractores, utilizando componentes tanto nacionales como importados. En México, la industria terminal opera con capital extranjero, a excepción de Diesel Nacional (Dina).

La Industria Automotriz de Autopartes se encarga de fabricar componentes y partes utilizadas para ensamblar vehículos, las cuales son adquiridas por la industria terminal para tal fin. Asimismo, existen las distribuidoras que comercializan el producto haciéndolo llegar al consumidor final, como la Asociación Mexicana de Distribuidores Automotrices, (AMDA) y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA); se encargan también del servicio de mantenimiento y reposición de partes de los vehículos distribuidos.

(8) Arteaga, Arnulfo. (coordinador) "Proceso de trabajo y relaciones laborales en la industria automotriz en México". UAM-Fundación Friederich Ebert. México, 1992, pp.9

Este sector también se puede subdividir en:

- automóviles de pasajeros con 5 categorías:

Populares, compactos, estándar, de lujo y deportivos; camiones comerciales (transporte de mercancías) con peso bruto no superior a 3000 kg.; camiones ligeros con peso bruto entre 3001 kg. y 5000 kg.

- Camiones medianos con peso bruto vehicular de 5000 kg. a 9000 kg.; camiones pesados de 9001 kg. a 13500 kg.; tractocamiones y autobuses.

La evolución del sector automotor en nuestro país se puede ubicar a través de las políticas gubernamentales hacia esta industria, y se puede dividir en función de los principales decretos establecidos, los cuales marcan cambios en su desarrollo. En general se pueden diferenciar cinco etapas: (9)

- 1) 1925-1962. Comienzo del desarrollo de la industria automotriz.
- 2) 1962-1977. Promoción de exportaciones.
- 3) 1977-1982. Compensación de importaciones con exportaciones.
- 4) 1982-1990. Recesión interna y crecimiento por medio de la integración al mercado mundial. (10)
- 5) 1990-1998. Desarrollo de la industria automotriz y perspectiva hacia el siglo XXI.

A continuación se exponen brevemente las características más significativas de cada etapa:

- 1) 1925-1962. Comienzo del desarrollo de la industria automotriz.

En esta etapa se da la implantación del sector en México y desde entonces se le consideró como una industria moderna en el ámbito nacional. Este desarrollo automotriz surgió como parte del proceso industrializador que siguió nuestra economía en la primera mitad de este siglo que agoniza. Antes de 1925 los automóviles que habían en nuestro país eran importados.

(9) Arteaga, Arnulfo. Op.cit. pp.28

(10) Ibidem

La principal armadora en México en esa época era Ford debido a que la depresión en el país y la estrechez del mercado nacional no favorecieron el establecimiento de nuevas plantas. Fue hasta 1935, que General Motors estableció la segunda armadora en el país, y después le siguieron otras compañías.

En los años 40, el armado de vehículos en México disminuyó debido a que la industria automotriz Norteamericana sufrió una reestructuración parcial de su producción a consecuencia de la Segunda Guerra Mundial.

En la década de los 50 el país tenía una amplia gama de vehículos armados internamente, cuyos beneficios económicos eran reducidos debido a que ese sector ofrecía una escasa contribución en lo que respecta a la generación de empleos, incorporación de partes nacionales, uso de materiales auxiliares y avances tecnológicos en el proceso de elaboración.

A principios de los 60 la industria automotriz mexicana estaba compuesta por 19 empresas ensambladoras y 20 importadoras de vehículos terminados. Para esos años, en los círculos gubernamentales ya se discutía la necesidad de promover activamente el sector automotriz por considerarlo como una rama importante en la industria nacional, y tuvo su respuesta en el primer decreto presidencial publicado en 1962.

2) 1962-1977. Promoción de exportaciones.

La industria automotriz que conocemos ahora, tuvo sus orígenes en el decreto presidencial publicado en el Diario Oficial el 25 de agosto de 1962, cuyos objetivos eran los siguientes:

- Elevar el contenido nacional de los vehículos fabricados en México. Estos debían incorporar un mínimo de 60% de insumos mexicanos calculados en base al costo directo de fabricación, energía empleada y mano de obra directa.
- Estimular el establecimiento de nuevas industrias de autopartes, para crear empleos, reducir el déficit comercial y estimular el crecimiento económico del país.

Con este decreto, el gobierno trataba de regular de forma equitativa este sector en cuanto a las importaciones de partes o vehículos, que hasta entonces eran controladas por las industrias establecidas en México. Como resultado de esto se originó la intensa sustitución de importaciones de vehículos terminados y el surgimiento y expansión acelerada de la industria de autopartes, el cual tuvo como efecto el ahorro en divisas, generación de empleos, avance tecnológico y diversificación industrial.

Después, la recesión de 1976 afectó la producción automotriz en México, lo cual causó que disminuyeran significativamente las importaciones. Sin embargo, el gobierno sabía que el déficit automotriz aumentaría al recuperarse la producción y comenzó un estudio para decidir la política del sector en los siguientes años.

3) 1977-1982. Compensación de importaciones con exportaciones.

Para finales de 1977, el panorama de la economía mexicana presentó un giro drástico con el anuncio de descubrimientos petrolíferos. Con ello, las perspectivas de crecimiento se tornaron favorables con el seguro resurgimiento de la industria automotriz.

En este sentido, el gobierno volvió a adecuar el marco legal bajo el cual operaría el sector automotriz nacional con el propósito de fomentarlo y orientarlo al logro de objetivos que el país requería. El decreto para el fomento de la industria automotriz, publicado en el Diario Oficial el 20 de junio de 1977, tenía como objeto fomentar el sector automotor nacional para acelerar su crecimiento, consolidar los avances logrados y convertirla, a mediano plazo, en generadora neta de divisas.

En noviembre de ese año, General Motors anunció la expansión de una maquiladora en Ciudad Juárez para cumplir con los requisitos del decreto; también inició proyectos de inversión en dos plantas más en la misma ciudad y dos en Saltillo para producir motores y ensamblar automóviles de pasajeros. Poco después todas las empresas terminales anunciaron planes para invertir en México.

Estas disposiciones también obtuvieron otro logro importante al forzar a las empresas transnacionales a presentar planes de exportación desde México, lo cual llegó en un

momento clave debido a que a finales de esa década las empresas automotrices tuvieron la necesidad de una nueva estrategia de producción para hacer frente a la competencia japonesa.

d) 1982-1990. Recesión interna y crecimiento por medio de la integración al mercado.

El año de 1983, se caracterizó por una fuerte contracción económica como resultado de la caída de los precios del petróleo y al pago de las obligaciones de la deuda externa, lo cual aceleró los planes de reconversión y modernización industrial en base al sector automotor. En ese año entra en vigor el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, el cual buscaba que esta industria aprovechara las ventajas de producir a gran escala reduciendo las importaciones y aumentando las exportaciones.

Así, durante los años 80, las empresas transnacionales emprendieron fuertes programas de exportación como resultado de las inversiones que habían realizado a principios de la década, del requisito de compensar importaciones con exportaciones, de la caída del mercado interno y de la ventaja que se derivaba de fabricar en México en sus planes de globalización.

Es importante mencionar, en lo que respecta a la globalización, que esta tendencia se desarrolló en la industria automotriz mexicana debido al surgimiento de la competencia que se comenzó a generar entre las empresas estadounidenses y las japonesas, lo que originó que las firmas norteamericanas crearan plantas en el norte de México, integradas a su mercado y dotadas con alto nivel tecnológico y organizativo para hacer frente a esta competencia. En este sentido, la globalización de las plantas automotrices mexicanas se relacionan con la integración regional principalmente al mercado de Estados Unidos.

Para diciembre de 1989, se promueve el Decreto para la Modernización de la Industria Automotriz, el cual permite a los fabricantes de autos, por primera vez en la década, importar vehículos fabricados totalmente en el extranjero, aunque para poder hacer esto

tenían que alcanzar nuevos y exactos requerimientos de exportación diseñados para asegurar que las importaciones fueran solamente una pequeña fracción de las ventas domésticas. También, se les permiten a estos fabricantes producir tantas líneas de autos como ellos crean necesarias y seleccionar a sus propios proveedores mientras cumplan con las reglas de origen.

Ante esto, se comenzó a crear una fuerte capacidad de producción que se especializó en motores, mediante nuevas plantas en el norte del país. General Motors creó dos plantas en Ramos Arizpe, una de motores y otra de automóviles. Ford construyó plantas de motores y ensamblado en Hermosillo con alta tecnología automatizada.

5) 1990-1998. Desarrollo de la industria automotriz y perspectiva hacia el siglo XXI.

Durante los próximos años, México no va a presentar el mismo crecimiento lineal que ha venido mostrando durante esta década, debido a nuevos cambios estructurales de la industria automotriz; a la crisis de 1994, que provocó la devaluación de nuestra moneda; al aumento de la gasolina; y a las medidas implementadas por el gobierno para aumentar impuestos mal diseñados como el ISAN (Impuesto Sobre Automóviles Nuevos, el cual sólo existe en México) y el de la tenencia.

No obstante, en 1998 y 1999, la industria automotriz nacional se constituyó como uno de los principales pilares que sostienen nuestra economía, puesto que este sector ha seguido trabajando de manera constante y efectiva para crecer y reforzar el nivel de competitividad que hoy en día lo caracteriza, lo cual nos permitió la incursión en el exigente mercado de Estados Unidos.

Otro aspecto importante es, que a pesar de los problemas financieros que enfrenta nuestro país, otras firmas automotrices internacionales han decidido el reto de entrar en nuestro mercado, como Ferrari, BMW, y la sueca Volvo, entre otras, puesto que gracias a ellas nuestra industria automotriz cada vez adquiere una mayor importancia a nivel internacional.

Además, los expertos sostienen que la firma de acuerdos comerciales de México con las naciones más importantes de América representará un elemento estratégico que nos colocará como un importante foco de inversión.

Por tal motivo, la industria automotriz mexicana seguirá creciendo y continuará siendo uno de los sectores más dinámicos en el desarrollo de México, de cara al tercer milenio.

En resumen, la evolución del sector automotriz mexicano durante la década de los 80 y en la actualidad, muestra una clara integración de tipo industrial con el mercado estadounidense, puesto que la reestructuración en el papel de las plantas de la industria automotriz se ubicaron en México para responder a las exigencias de la competencia en ese mismo mercado.

Otro indicador del nivel de integración con este país vecino es el grado de concentración del volumen de las exportaciones de las empresas Norteamericanas y más recientemente de la alemana Volkswagen en su nueva etapa exportadora. Desde 1985, el porcentaje destinado al mercado estadounidense representó el 90.9% (CHRYSLER), y el 100% lo complementaron las otras firmas de ese país. Por su parte, Volkswagen, a partir de 1991 reinició el flujo de sus exportaciones hacia el mercado del país del norte en un 98.7%, a diferencia de lo que fueron sus destinos principales, Europa y América Latina.

Por ello esta integración con el mercado de Estados Unidos continuará definiendo las características de nuestra industria.

2.3 La apertura liberalizadora de la economía nacional y el sector automotriz. Incidencias.

Como analizamos en el capítulo anterior, la economía mexicana había operado en la década de los setenta con un modelo de sustitución de importaciones, el cual no funcionó y su agotamiento fue evidenciado por la crisis de 1982 como resultado de tener una economía “cerrada” hacia el exterior y una industria nacional poco productiva y competitiva.

Frente a esta situación, el nuevo gobierno de 1982 comenzó a estructurar cambios en la política económica del país con una tendencia de apertura comercial y liberalización económica, todo ello como resultado de la tendencia hacia la globalización mundial, lo cual se debió por un lado, a la necesidad del gobierno por recobrar la estabilidad política y fomentar el desarrollo económico del país, y por otro lado a las presiones impuestas por los organismos crediticios internacionales para condicionar los préstamos e inversiones para México.

En lo que respecta a la industria automotriz, estas transformaciones económicas repercutieron en gran medida, debido también, a la necesidad de modernizar la industria, principalmente el sector automotor, ya que éste debía ajustarse a esta política industrial y de comercio exterior de México, así como a las circunstancias nacionales e internacionales que se vivían en esos momentos.

Para su modernización, se tomó en cuenta que el sector automotriz es una de las industrias más activas e importantes por la generación de empleos e industrialización del país, la cual necesitaba ser fortalecida y protegida.

Aunque el proceso de liberalización económica se ve reflejado claramente en los decretos automotrices de 1983 y 1989, cabe mencionar que la industria automotriz, en lo particular, y a diferencia de las demás industrias, es un caso peculiar puesto que comenzó a estructurarse y modernizarse antes de la promulgación de estos decretos, debido, como ya

mencionamos, a la necesidad de las firmas estadounidenses para integrar el sector automotor al espacio de producción y competencia de su propio país y para fortalecer la presencia regional frente a la amenaza japonesa.

Como ya analizamos, el decreto de 1983 se enfocó a regular las operaciones de las empresas terminales y a aumentar la integración nacional de ésta con la de autopartes, con lo que se pretendió reducir el monto de importaciones utilizado para la producción nacional de vehículos y fomentar con mayor fuerza las exportaciones.

En el decreto de 1989, como su nombre lo indica, se reforma y adiciona al fomento y modernización de la industria automotriz, la cual intentó garantizar la competitividad y eficiencia de esta industria mediante la fabricación de vehículos de alta calidad y con precios que fueran accesibles a los consumidores mexicanos y que reunieran las características suficientes para ser exportados, obteniendo resultados exitosos de participación en el mercado internacional.

De esta manera, con la creación de este decreto se trató de mantener un ritmo equilibrado de inversión extranjera, de manera que se pudiera obtener en nuestro país un desarrollo a través de la transferencia de tecnología y de técnicas extranjeras avanzadas para la fabricación de automóviles y de sus componentes, sin desplazar a la inversión nacional.

También, se pensó en la importancia que debía existir con las medidas tomadas para controlar y disminuir la contaminación ambiental, por lo que se incluyeron en el decreto disposiciones relativas a la racionalización del uso de combustible, así como una serie de medidas con el objeto de constatar el cumplimiento de normas de seguridad y de control de la contaminación ambiental.

Otra clara relación que existe en la liberalización comercial y el sector automotriz se distingue en el Plan Nacional de Desarrollo del gobierno salinista, cuya prioridad era reiniciar el crecimiento económico con una estrategia de modernización que alcanzara a todas las esferas de la economía nacional. Dicha estrategia, según el plan, correspondía a la actual transformación de la economía mundial en la cual México no podía dejar de

involucrarse. Con esto, se buscaba integrar a la economía en las condiciones más competitivas y hacer frente a la competencia mundial.

En este sentido, modernizar a la economía tiene un amplio significado que implica aceptar y enfrentar la apertura comercial, eliminar obstáculos y regulaciones que reducen el potencial de los sectores productivos. "Es reconocimiento que el desarrollo del mercado moderno no puede ser resultado de las acciones del Estado, sino también precisa la participación amplia de los particulares". (11)

De los años 1988 a mediados de los 90, la industria automotriz fue el sector manufacturero más dinámico, tomando en cuenta la producción y las ventas que llegaron a duplicarse a un millón de unidades.

Este gran crecimiento de la industria fue estimulado por una reestructuración fundamental, (producto de la apertura económica), que por primera vez facilitó a los productores de automóviles ofrecer autos con características competitivas a nivel mundial.

A pesar de la inserción tardía de México en los procesos de globalización, la fase inicial de esta reestructuración fue completada a tiempo para aprovechar las ventajas de arranque de una economía un poco más fuerte y sólida que comenzaba a aparecer después de 5 años de recesión en el país (82-86).

Por otro lado, los cambios estructurales afectaron fuertemente a la producción que para abril de 1993, más de un tercio de la producción de automóviles en México fue designada a la exportación. La creación de esta nueva capacidad de exportación ha cambiado la calidad de producción y el tipo de vehículo que es manufacturado.

Este paso que México ha adoptado para la reestructuración será apresurado durante la década del 2000 debido a que la competencia entre los productores del mundo se ha intensificado como resultado del TLCAN. Continuando el ejemplo de Canadá, los mayores productores de autos tendrán que racionalizar la producción para ir integrando a México en las estrategias norteamericanas.

(11) Poder Ejecutivo Federal (1989) Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. Revista Comercio Exterior Bancomext. vol. 39, 1989, pp.28

Los retos para los grandes ensambladores en el futuro son, abarcar más en el crecimiento del mercado doméstico y utilizar a México como base para exportaciones de ciertos modelos, y aunque Estados Unidos y Canadá serán los lugares donde se destinen la mayoría de las exportaciones, Japón también jugará un papel importante. Asimismo, dependiendo del progreso de la economía latinoamericana, también serán factores importantes para la exportación.

Otro de los puntos importantes, es el de la reestructuración del trabajo, ya que en los últimos años el paradigma de la organización taylorista-fordista, de fabricación en masa, ha entrado en una etapa polémica. La industria automotriz ha tenido un cambio fundamental en los conceptos de producción e incluso se prevé el fin de la división del trabajo, puesto que las firmas norteamericanas, a principios de los 80, iniciaron también una reestructuración del trabajo organizativo caracterizado por la influencia del concepto japonés de Calidad Total y Justo a Tiempo.

El factor clave para que las empresas norteamericanas tomaran este modelo de la administración japonesa, fue la productividad y la calidad en sus productos. Se cree que la superioridad de Japón se debe principalmente al sistema de organización del trabajo y de relaciones industriales.

También, la apertura económica puede traer efectos negativos para las empresas nacionales, puesto que entrarán a nuestro país otras extranjeras con mejores niveles tecnológicos, lo que obligará a nuestras industrias a ajustarse a estas medidas de competencia y las que no lo hagan tal vez desaparecerán.

En cuanto al TLCAN, como resultado general se diseñó un programa de liberalización comercial que presenta la adecuación de las regulaciones nacionales compatibles con las características específicas de la industria de cada país. También se estableció un programa de promoción a la inversión y se definieron los métodos y porcentajes de integración Norteamericana que serán requeridos para que los productos automotrices cumplan con la regla de origen.

El programa de liberalización comercial abarca, entre otros, los temas de desgravación arancelaria, la eliminación de las barreras no arancelarias y la compatibilización de las normas y los estándares. Este último se consolida con la creación del Comité de Normas Automotrices de América del Norte, grupo intergubernamental que revisará y elaborará recomendaciones referentes a las normas automotrices a nivel federal en los tres países.

Por ello, es importante que ante esta apertura se busquen en las negociaciones internacionales, mecanismos y alianzas estratégicas que ayuden a enfrentar eficazmente la competencia, de este sector, en el mercado internacional.

2.4 Negocios internacionales de la industria automotriz mexicana.

Las negociaciones más importantes del sector automotriz de México tienen mayor relevancia en lo que al TLCAN se refiere, debido a la gran dependencia de esta industria con el mercado de Estados Unidos. En este sentido, los negocios de libre comercio entre los tres países firmantes del Tratado buscan como finalidad incrementar la eficiencia y la competitividad de Norteamérica. Este objetivo se logra a través de los procesos productivos, aumento del comercio y la inversión entre los países, llegando a optimizar sus producciones mediante una especialización que genere empleos y competitividad a nivel mundial.

Estas negociaciones también pusieron énfasis para que a todos los participantes del mercado automotriz de Norteamérica se les otorgara un período de transición lo suficientemente amplio para adaptarse adecuadamente a las condiciones que impone el nuevo mercado.

Los periodos de transición en el TLCAN tienen como finalidad permitir a las respectivas industrias, un lapso en el que se puedan ajustar a este nuevo entorno económico, y también los tres países acordaron que este período de transición en el rubro automotriz sea de 10 años, a partir de 1994.

En estos negocios internacionales de la industria automotriz nacional, cinco corporaciones extranjeras básicamente dominan la producción de vehículos: Chrysler-Daimler Corp., Ford Motor Co., General Motors Corp., Nissan Motor Co. Ltd. y Volkswagen AG. Todos ellos en su conjunto produjeron, en 1999, 1,123,189 coches y camionetas, que fue el 97.3% del total de la producción en México, y las unidades restantes o el 2.7 % de la misma, consistía en camiones pesados, tractocamiones y autobuses. *

*Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz

La mayoría de los autotransportes fueron construídos por Diesel Nacional (DINA) y Mercedes-Benz, aunque Kenworth, Mexicana de Autobuses (MASA) y VOLVO Trucks de México representan un nicho importante en tractocamiones y autobuses.

Cabe mencionar que aunque la empresa sueca VOLVO había tenido muy poca participación en la industria automotriz mexicana, en comparación con las otras armadoras, y con el propósito de aprovechar los mercados en crecimiento como México, adquirió recientemente la empresa MASA para reacondicionarla y comenzar el ensamble de algunos de sus modelos de autobuses y automóviles en nuestro país. Esta empresa extranjera se ha caracterizado como una de las líderes en la fabricación de vehículos ecológicos.

Otra de las empresas automotrices que arribaron a nuestro país aprovechando la apertura comercial para hacer negocios son, entre otras: BMW, HONDA y AUDI.

CHRYSLER-DAIMLER DE MEXICO:

Más que cualquier otro productor, debe su fuerza en México a su extrema flexibilidad en sus estrategias que han distribuido la producción equitativamente entre los modelos domésticos y las exportaciones. Su éxito ha sido la penetración y venta en los segmentos bajos y medianos, segmento 2 (NEON) Y segmento 3 (STRATUS), en donde los precios son accesibles para el consumidor con bajos ingresos.

Hasta septiembre de 1999 Chrysler comercializó en el mercado interno 58 mil 183 unidades obteniendo una participación del 14.5 %.

FORD DE MEXICO: Comparado con su rival Chrysler , Ford se ha concentrado más fuertemente en la venta de pasajeros, particularmente de exportación. Desde su funcionamiento en 1987, la planta de Ford en Hermosillo se ha dedicado exclusivamente a la exportación de ESCORTS y TRACERS a los Estados Unidos y Canadá. Esta es una de la más productivas en Norteamérica. Recientemente, Ford obtuvo el permiso de vender en México ESCORTS que se fabrican en esa planta del norte, y con la reciente introducción del FIESTA, le dará a esta compañía mayor fuerza para competir en el segmento donde era más débil: el de autos compactos.

* Fuente: "Tomando bien las curvas". Revista, Alto Nivel. Gpo. Editorial Zuma. Año II, No. 123, México, Noviembre, 1998. Pp.48

GENERAL MOTORS DE MEXICO:

Ha sido el líder permanente de las ventas de comerciales en México, y también ha exportado pero solamente en el rubro de pasajeros. La planta en México de Ramos Arizpe actualmente produce CAVALIERS para su exportación a Canadá y Venezuela, así como para el mercado doméstico. También General Motors cuenta con la gama más grande de autos importados.

NISSAN MEXICANA:

La estrategia de Nissan ha permanecido constante en los últimos años, puesto que enfoca sus estrategias de mercadotecnia en el consumidor local, vendiendo tres veces más en México que lo que exporta. También han podido abarcar más mercado debido a su precio y el desempeño mismo del auto económico.

VOLKSWAGEN DE MEXICO:

Todavía más que Nissan, ha concentrado sus esfuerzos en el mercado doméstico, pero con mucho más variedad de modelos. En el mercado local, la compañía necesita un auto grande, puesto que no ha podido entrar en este rubro, el cual es muy competido.

HONDA:

Aunque aún es joven en México, esta empresa japonesa asegura que viene a competir con todas sus armas disponibles, y muestra de ello es que con pocos años de haber ingresado a nuestro mercado (1996) ya ocupa la capacidad total de producción en su planta de El Salto en Jalisco.

Otras empresas de recién ingreso que también quieren su parte en los negocios internacionales con México, son entre otras, como ya mencionamos: BMW, MERCEDEZ BENZ, AUDI, PEUGEOT, FIAT-MASERATI y FERRARI.

Como podemos observar, en lo que respecta a los negocios internacionales, los grandes consorcios automotrices mundiales siguen apostando a México como un país prometedor para el desarrollo de este sector, aún con los problemas económicos a nivel interno, no quitan el dedo del renglón y aseguran tener grandes expectativas en nuestro país, aunque también se deben tener alianzas estratégicas que fortalezcan aún más la industria automotriz nacional.

2.4.1 Alianzas estratégicas en el sector automovilístico mexicano.

Las alianzas estratégicas son en esencia unos acuerdos organizativos y unas políticas operativas en el seno de los cuales organizaciones independientes, como compañías y competidores, clientes, proveedores, entidades gubernamentales, universidades, sindicatos, etc., comparten la autoridad administrativa, establecen vínculos sociales y aceptan la propiedad conjunta, ante la intensificación de la competencia. (12)

Como ya mencionamos, con el TLCAN los países del área exigirán una integración regional, con lo cual la industria automotriz tendrá que medirse cuerpo a cuerpo en su propio territorio y bajo las mismas condiciones, con compañías de la región y con las asiáticas y europeas que ya están llegando a México atraídas por el mercado más atractivo: el de Estados Unidos.

Esto ha provocado que los corporativos mexicanos de la industria de autopartes como Sanluis, Desc, Vitro, Imsa, Alfa y Carso, entre otras, estén buscando alianzas con otras empresas extranjeras, y estrategias de expansión al sur del continente, todo ello para tener acceso a la tecnología de vanguardia que les ayude a competir con las internacionales que están arribando a nuestro país.

“La actitud resuelta para apuntalar nuevas inversiones en las divisiones de autopartes hace eco en la recomendación más pertinente para la industria en estos momentos: el único camino son las alianzas estratégicas y tecnológicas con las empresas internacionales”. (13)

(12) Badaracco, Joseph L. "Alianzas estratégicas". McGRAW-HILL. Madrid, España, 1992. Pp.145

(13) Artículo de portada. "Miedo a la velocidad". Revista Expansión, octubre 22, 1997, pp.27

Podemos mencionar por ejemplo, a Condumex que es fabricante de autopartes de grupo Carso, la cual está comenzando a invertir en Brasil. Sanluis ya lo hizo. Enermex de grupo Imsa se convirtió en propietaria de Inacel que es una empresa argentina de baterías automotrices. Unik, empresa de grupo Desc, a través de su filial Spicer adquirió el 50 % de la división de transmisiones de Dana y compró Borg-Wagner, la división de transmisiones manuales de la compañía Robert Bosch. Rassini, la división de autopartes del grupo empresarial Sanluis, tiene alianzas con dos compañías, la italiana Brembo SpA y la estadounidense Hendrickson International, líderes en la fabricación de frenos y sus pensiones, las dos líneas de productos en las que se ha concentrado Rassini.

Estas empresas mexicanas de autopartes pueden ser un ejemplo para las demás, en cuanto a buscar alianzas con otras compañías extranjeras, para aprovechar su tecnología y de esta manera su panorama para los próximos años se pronostique como altamente favorable en su camino por alcanzar mayor competitividad en este sector.

Por su parte, Unik, orientada a la fabricación de transmisiones automotrices, ha establecido diversas alianzas con compañías extranjeras, y se menciona en el medio, que esta compañía está pensando en alguna adquisición en Brasil para ampliar los horizontes del mercado de autopartes.

Por otro lado, cabe destacar los esfuerzos de algunas firmas automotrices como General Motors, para acercar el futuro de esta industria al México de hoy. Ejemplo de ello, es la formación del primer Centro Técnico de Ingeniería y Diseño, único en su tipo en México, ya que se unirá a los de Alemania, Brasil y Japón, en el diseño de los vehículos globales del próximo milenio.

Volkswagen, pensando en alianzas, podría adquirir a Volvo, la empresa que se especializa en la fabricación de autos de pasajeros y que es una de las productoras de camiones pesados

más importantes en el mundo. Con este convenio, Volkswagen podría convertirse en un sólido competidor en este segmento.

Otra de las megafusiones más sonadas, se dio con la creación de una nueva empresa armadora resultante de la alianza entre DAIMLER y CHRYSLER (esta operación sobrepasó los 40 mil mdd); por ello, veremos a los nuevos modelos Chrysler con un nuevo emblema en la parte frontal de sus autos.

En síntesis, se puede decir que como consecuencia de la tendencia actual de la globalización, las alianzas y fusiones entre las diferentes firmas de la industria automotriz se han venido produciendo como cualquier otra actividad económica en el mundo. Todo ello, como una estrategia para enfrentar los desafíos que se presentan en esta industria tan competitiva y competida en el actual mundo globalizado. Aunque para lograr esto, México requerirá también de un importante flujo de inversión extranjera para que el sector automotriz siga teniendo acceso a la tecnología de punta y continúe siendo competitivo.

2.4.2 Inversión Extranjera en el sector automovilístico en México.

La Ley de Inversión Extranjera, publicada el 27 de diciembre de 1993 en el Diario Oficial de la Federación, define a ésta a través de los siguientes elementos:

- a) La participación de inversionistas extranjeros, en cualquier proporción, en el capital social de sociedades mexicanas;
- b) La realizada por sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero; y
- c) La participación de inversionistas extranjeros en las actividades y actos contemplados por esta ley. (14)

Es por ello, que dentro del marco de la competencia mundial por atraer capitales extranjeros, surge la necesidad para México de mantener un clima favorable para atraerlos, de tal suerte que nuestro país se convirtió en un campo atractivo y efectivo para la captación de estos capitales.

Las negociaciones del TLCAN fueron el punto de partida para que el gobierno mexicano planteara una modificación a la forma como se venían llevando las inversiones extranjeras, y con la decisión de intensificar los procesos comerciales con otras naciones no firmantes del Tratado resultaba importante llevar a cabo la apertura de algunos sectores a todos los países e inversionistas extranjeros en general.

Según esta Ley, en el capital social de sociedades mexicanas dedicadas a la fabricación y ensamble de partes, equipo y accesorios para la industria automotriz, la inversión extranjera podrá participar hasta el 49 %, y a partir de 1o de enero de 1999, ésta participará hasta el 100 % en el capital de sociedades mexicanas.

(14) Diciembre, 27, 1993. Art. 2o de la Ley de Inversiones Extranjeras, Diario Oficial de la Federación, México.

En este sentido, los industriales del ramo automotriz han contado con el sector externo como un importante factor dinamizador, razón por la cual en los últimos 8 años se han invertido más de 13 mil 500 millones de dólares (*), con la expectativa de que para este año 2000 estos capitales sean del orden de los 16 mil millones de dólares.

Dentro de las inversiones actuales más importantes en el sector automotriz están las siguientes:

CHRYSLER, quien para celebrar sus 60 años inauguró en Saltillo una nueva planta de estampados, para lo cual invirtió casi 170 mdd. y también anunció que su programa de inversiones contempla para los próximos 5 años un monto de por lo menos mil 500 mdd.

VOLKSWAGEN, invirtió más de 30 mdd. para fabricar en México el Beetle, que actualmente registra una producción de 480 unidades diarias.

HONDA, actualmente está analizando dónde instalará una fabrica más, la cual sería utilizada para el mercado de exportación principalmente a Estados Unidos, lo que necesitará de una fuerte inversión.

BMW. Esta firma alemana también está analizando la posibilidad de producir las cotizadas camionetas Land Rover en su planta de Toluca, y de igual forma reforzará su red de distribuidores, para lo cual abrirá 7 nuevas agencias.

VOLVO, están buscando competir fuertemente en el sector, para ello, realizaron una importante inversión con la compra de MASA (70 mdd.), con lo cual tienen contemplado el desarrollo de nuevas líneas de producción y la creación de un centro mundial de proveedores.

Estas inversiones son una clara muestra de que aún con los problemas económicos que presenta México, somos una nación que se ha tornado atractiva para los inversionistas extranjeros del ramo automotriz, quienes aprovechando la apertura con el TLCAN, ven a nuestro país como zona estratégica al situarnos tan cerca de los Estados Unidos.

(*) Fuente: revista Alto Nivel, op.cit., pp.43

2.4.3 La comercialización externa de la industria automotriz mexicana.

El comercio exterior de la industria automotriz mexicana está orientado básicamente hacia los Estados Unidos (salvo el caso de Nissan que exporta hacia América Latina), debido a que, como ya se mencionó anteriormente, el proceso de globalización de este sector y su integración regional tienen una fuerte relación con el aparato productivo del sector automotor estadounidense, cuyo objetivo es insertar a nuestro país como proveedor confiable al mercado de Norteamérica, y de esta forma hacer frente a la competencia japonesa.

Así, desde la década de los 80, se constituyó en México un nuevo sistema industrial con una gran tendencia exportadora, el cual está formado por plantas de ensamble de automóviles, de motores y de un gran número de autopartes con alta tecnología e integradas al mercado de Estados Unidos.

En la década de los 90 y principios de ésta, existen un número significativo de proyectos de empresas transnacionales para ingresar a México y ampliar su producción global. Por ejemplo, tres fabricantes de automóviles en nuestro país producen exclusivamente modelos que son comercializados solamente en los Estados Unidos; Chrysler produce los modelos Ram Charger y Club Cab; Volkswagen produce en exclusiva para el mismo mercado los modelos Jetta y Golf; y la Ford cuenta con la venta de los vehículos Tracer y Escort.

En la actualidad, México es el principal exportador de motores en el mundo, y también se ha convertido en exportador de partes y componentes muy importante. Se espera que para este año 2000 se cuente con una exportación total de motores de 2,000,000 de unidades a los Estados Unidos. Otro ejemplo de nuestro país como principal proveedor de este país, son los siguientes productos: limpiadores de parabrisas, cables para bujías, cinturones de seguridad, acumuladores, amortiguadores, mofles, chasis, radiadores, volantes para automóviles, asientos y radios. Estos productos llegan a tener una participación entre un 50% y 54% en las importaciones de los norteamericanos.

En lo que a exportaciones se refiere, en 1997 éstas ascendieron a 982 mil 952 unidades, de las cuales el rubro de autos contribuyó con 593 mil unidades, mientras que el de camiones lo hizo con 389 mil 437 vehículos. *

Es importante mencionar la fama que México se ha creado al exportar productos a nivel mundial en este sector, que se ha debido a una competitividad y una calidad muy alta de los productos.

Como un ejemplo de nuestra competitividad es el hecho de que Volkswagen va a exportar el Beetle (que se fabrica en México), a Japón, el cual es un país que en las últimas décadas ha sido un modelo de producción dentro del sector automotriz.

La firmeza y solidez alcanzada por la industria automotriz, avalada por las inversiones realizadas en 1998, las cuales ascienden a más de 13 mil 500 millones de dólares (15), prueban de forma evidente que la industria se está preparando para introducirse en los mercados internacionales con un comercio exterior cada vez más competitivo y audaz.

En este sentido, las exportaciones mexicanas en el ramo automotriz han sido muy importantes. Por ejemplo, en 1998 éstas fueron de 980 mil unidades de las cuales el rubro de autos contribuyó con 597 mil 577 unidades, mientras que el de camiones lo hizo con 381 mil 331 vehículos. Para 1999, se exportaron 823 mil 009 unidades, en la que los autos contribuyeron con 507 mil 994 unidades y los camiones con 315 mil 015 unidades.**

Como ejemplo, mencionaremos el comercio exterior que han realizado las principales firmas automotrices de México en 1999 (ver anexo): *

* Fuente: AMIA

** Ibidem

(15) Fuente: Revista Alto Nivel, op. cit pp.43

-GENERAL MOTORS, colocó en el mercado de exportación 166 mil 244 unidades (18.8%).

-CHRYSLER, en sus ventas al exterior desplazó 229 mil 636 unidades (28.1%).

-FORD, exportó 132 mil 099 unidades (16.1%).

-VOLKSWAGEN, en ventas externas, comercializó 253 mil 332 unidades (30.3%).

-NISSAN, colocó en el exterior 39 mil 510 unidades (5.5%).

Es por ello que en los últimos años, el sector automotriz se ha convertido en uno de los más importantes para la industria de exportación, puesto que hoy en día nuestro país es reconocido como un productor de automóviles de alta calidad, lo cual le abre grandes perspectivas para el futuro y muestra su fuerte nivel competitivo a nivel internacional.

Hasta aquí, se ha analizado el proceso evolutivo de la industria automotriz de México y los efectos de la globalización en el mismo. Sabemos que el comercio internacional es de gran importancia para nuestro país. Por tal motivo, México requerirá también, de apoyarse en las normas de un organismo internacional de gran importancia como lo es la OMC, para realizar un comercio mundial más justo y equitativo.

Es importante mencionar que esta organización sustituyó a lo que fue el Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), el cual se estableció en 1947 cuando tuvo lugar en Ginebra la primera negociación global económica en la que participaron 23 países, los cuales se comprometieron a reducir los aranceles y que el comercio internacional se realizara y regulara bajo los lineamientos de este organismo.

En cuanto a la Organización Mundial de Comercio (OMC), esta tuvo su principal antecedente con las ocho rondas de negociaciones del GATT, mismas que tuvieron lugar en los siguientes lugares: (16)

- ❖ *La Primera*, como ya se mencionó, se celebró en Ginebra en 1947.
- ❖ *La Segunda* tuvo lugar en 1949, en Annecy, Francia.
- ❖ *La Tercera* se efectuó en Torquay, Inglaterra en 1951.
- ❖ *La Cuarta* se realizó en Ginebra en 1956.
- ❖ Después se celebró la *Ronda Dillon* en Ginebra en 1960 y 1961, cuyo nombre se debió a la propuesta de Dillon (subsecretario de Estado Norteamericano), de celebrar una negociación para ajustar los aranceles creados a partir de la Unión Europea, con el establecimiento de la teoría común.
- ❖ La *Ronda Kennedy*, se inició en Ginebra en 1964, en la que se ratificó el compromiso de los miembros de coadyuvar en la reducción de los obstáculos que se interponían a los intercambios y a la expansión del comercio mundial.
- ❖ En la Séptima, llamada *Ronda Tokio*, de 1974-1979, participaron 99 países, y además participaron naciones no miembros del GATT, como fue el caso de México.
- ❖ En 1986, la Octava más importante y larga negociación, tuvo lugar en Punta del Este, Uruguay, definida como *Ronda Uruguay*, la cual finalizó bajo una gran presión el 15 de diciembre de 1993 después de más de siete años de tensas negociaciones que estuvieron en muchas ocasiones a punto de fracasar.

(16) Solís, Leopoldo. "Políticas Comerciales Internacionales". El Colegio Nacional, México, 1995, pp. 73

En esta ronda, uno de los logros más trascendentes fue la creación de la Organización Mundial de Comercio (OMC), misma que sustituyó oficialmente al GATT.

Por otro lado, se puede señalar que el principal impacto de la Ronda de Uruguay dependerá del incremento que se logre en el comercio al aumentar la inversión con la apertura de los mercados, lo que irá acompañado de una mayor productividad en los diferentes sectores económicos. Además, se espera que haya una mayor confianza internacional y que aumente la inversión en los países participantes, junto con una mayor disciplina en las operaciones comerciales.

Por lo anterior, en el siguiente capítulo, analizaremos más detalladamente los aspectos importantes de la OMC y el papel de México, enfocado en la industria automotriz mexicana.

CAPITULO III

LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO Y LA INTERNACIONALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

Ficha descriptiva	
La	OMC
Sede en:	Ginebra (Suiza)
Establecida el:	1 de enero de 1995
Creada por:	las negociaciones de la Ronda-Uruguay (1986-1994)
Miembros:	137 países (14 de marzo de 2000)
Presupuesto:	127 millones de francos suizos (2000)
Personal de la Secretaría:	500 personas
Director General:	Mike Moore
Funciones:	
	Administra los acuerdos comerciales de la OMC
	Foro para negociaciones comerciales
	Trata de resolver las diferencias comerciales
	Supervisa las políticas comerciales nacionales
	Asistencia técnica y cursos de formación para los países en desarrollo
	Cooperación con otras organizaciones internacionales

3.1 Antecedentes históricos y plataforma pragmática de la OMC.

Como resultado de las transformaciones en la estructura productiva de los países industrializados, el comercio mundial registró profundos cambios a lo largo de los años ochenta, los cuales modificaron significativamente la composición de los bienes y servicios objeto del comercio internacional. Estos cambios van relacionados con el fenómeno de la globalización de la producción, el comercio y la inversión.

El progreso tecnológico fue una de las causas principales de los cambios estructurales que se presentaron en la economía mundial de años recientes. Así, esta revolución tecnológica en áreas como la microelectrónica, la biotecnología, la informática y las telecomunicaciones, ha tenido fuertes repercusiones en la actividad económica de todos los países y en las relaciones económicas internacionales.

La creciente importancia de los servicios en los países desarrollados, particularmente los correspondientes al productor, propiciaron que ese sector se convirtiera en el determinante principal de la competitividad.

También la inversión extranjera junto con la universalización de la producción han tenido efectos considerables en la evolución reciente del comercio mundial.

Asimismo, el proceso de la globalización repercutió de manera notable en los servicios como las comunicaciones, los transportes y las actividades financieras. La prueba está en que una parte creciente del comercio internacional en la actualidad, se realiza entre empresas o entre compañías conexas.

Otro elemento que caracteriza esta evolución a principios de los noventa, es el impulso de los países en desarrollo al comercio mundial, puesto que estos redoblaron esfuerzos para

convertirse en los abanderados de la liberalización comercial, y en el intercambio mundial se convirtieron en el motor de crecimiento de éste, tanto por la dinámica de su comercio exterior como por el reducido crecimiento de las economías industrializadas.

Otra característica importante del comercio internacional fue el resurgimiento del interés por suscribir acuerdos tendientes a integrar las economías nacionales en agrupaciones permanentes entorno a mercados comunes ó áreas de libre comercio.

Este entorno del comercio internacional, permite comprender que para varios países era ya necesario crear una organización mundial que administrara los acuerdos multilaterales negociados en la Ronda de Uruguay (que inició en 1986) y contar con un marco legal para aplicar los acuerdos y eliminar en lo posible las medidas unilaterales empleadas por las principales potencias comerciales.

Los cambios ocurridos en el comercio mundial de los últimos años convencieron a los países participantes la urgencia de concluir con buen éxito la Ronda de Uruguay, pues era evidente que el marco comercial y jurídico del GATT previo a la Ronda resultaba insuficiente para encarar dichos cambios.

Todo esto surge en momentos en que el propio GATT/OMC, empieza a sumar nuevos miembros y las negociaciones de la Ronda de Uruguay, concluidas a mediados de los noventa, cubren nuevas áreas en materia comercial como los servicios, la propiedad intelectual y las inversiones.

De esta manera, con la firma de los Acuerdos de Marrakech en abril de 1994, concluyeron ocho años de arduas negociaciones de la Ronda de Uruguay del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), donde uno de los mayores éxitos de esa ronda fue la creación de la Organización Mundial de Comercio (OMC) como respuesta a los nuevos retos del comercio internacional: (17)

(17) Aschentrup Toledo, Hermann. "La Organización Mundial de Comercio y los retos del intercambio multilateral". Revista, Comercio Exterior, Bancomext, Noviembre 1995, pp. 847

- Los efectos del progreso tecnológico y el comercio de servicios en los flujos comerciales;
- el papel de la empresa transnacional en el proceso de la globalización del comercio y la producción;
- el surgimiento de los países en desarrollo como motores del comercio internacional;
- la proliferación de acuerdos regionales y sus repercusiones en las negociaciones multilaterales; y más recientemente,
- los problemas ecológicos y laborales asociados al comercio.

Podemos decir que el hecho que la OMC reemplazara al GATT no es nuevo puesto que este último que nació en 1947, sustituyó a lo que se pensó sería la Organización Internacional de Comercio (OIC), que se encargaría de la liberalización del comercio y los problemas del desarrollo después de la Segunda Guerra Mundial.

Aunque el GATT se creó para regular la liberalización del comercio en la posguerra, no se puede decir que éste fuera libre por completo, ya que los países pudieron establecer en el marco del GATT medidas para proteger sus industrias de la creciente liberalización con medidas unilaterales.

Entonces, afín de enfrentarse al unilateralismo de algunas potencias económicas, la Comunidad Europea, Canadá y México propusieron en 1990 crear un mecanismo de solución de disputas en que las partes contratantes del GATT se comprometieran a ajustar sus políticas nacionales de comercio, leyes y procedimientos de aplicación conforme a las leyes de ese organismo y que dicho mecanismo fuese administrado por una nueva organización. (18)

(18) Ibidem p. 850

La estructura de la OMC tiene como elementos principales una Conferencia Ministerial que se reunirá cada dos años, y un Consejo General encargado de supervisar de manera regular el funcionamiento del Acuerdo y la aplicación de las decisiones ministeriales. El Consejo fungirá también como Organo de Solución de Diferencias y como Organo de Examen de las Políticas Comerciales, a fin de tratar todas las cuestiones comerciales abiertas por la OMC, y establecerá órganos auxiliares como los Consejos de Mercancías, de Servicios, y de Asuntos Presupuestarios, Financieros y Administrativos. (19)

La OMC es el único órgano internacional que dicta las normas que rigen el comercio entre los países; su núcleo está constituido por Acuerdos de la misma organización que han sido negociados y firmados por la mayoría de los países que participan en el comercio mundial. Estos documentos establecen las normas jurídicas fundamentales de este comercio, y son esencialmente contratos que obligan a los gobiernos a mantener sus políticas comerciales dentro de los límites convenidos. Al estar negociados y firmados por los países, su objetivo es ayudar a los productores de servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades.

Además, una de las funciones más importantes de la OMC es servir de foro para la celebración de negociaciones comerciales.

Otro aspecto importante es, que a la OMC la dirigen los gobiernos miembros, así como todas las decisiones importantes que son administradas por sus Ministros (que se reúnen cada dos años) y funcionarios (que se reúnen regularmente en Ginebra). También es importante mencionar que las decisiones se adoptan por consenso.

(19) Ibidem p.851

Los Acuerdos de la OMC abarcan los bienes, los servicios, la propiedad intelectual y los principios de liberalización. Incluyen también, los compromisos asumidos por los distintos países de reducir los aranceles aduaneros, los obstáculos del comercio y de abrir y mantener abiertos los mercados de servicios, así como el formular procedimientos para la solución de diferencias. Y prescriben la concesión de un trato justo para los países en desarrollo, exigiendo a los gobiernos den transparencia a sus políticas comerciales.

En pocas palabras, la Organización Mundial de Comercio (OMC) es el único organismo internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países y su principal propósito es asegurar que las corrientes comerciales circulen con la máxima facilidad, previsibilidad y libertad posible.

3.2 Papel de México y beneficios como miembro de la OMC.

México, junto con Canadá y los países de la Unión Europea, fue uno de los promotores del establecimiento de la OMC, ya que se consideró que como administradora única de todos los acuerdos, normas y procedimientos negociados en la Ronda de Uruguay, la OMC aseguraría un marco multilateral más firme y predecible para sus esfuerzos de diversificación comercial.

Es importante mencionar que nuestro país, al igual que otras naciones en desarrollo, se había visto afectado por el creciente deterioro de las disciplinas multilaterales de comercio en los ochenta, y ello provocaba que sus esfuerzos unilaterales de liberalización fueran más difíciles. Por ello, las autoridades mexicanas consideraron prioritarias las negociaciones de la Ronda de Uruguay.

Es de gran importancia para países como México la transformación del GATT en la OMC con un sistema integrado de solución de diferencias, en la medida en que se fortalecerá el respeto a las reglas multilaterales de comercio y se acabará la anterior práctica del GATT en cuanto a que una de las partes podía bloquear los resultados de las negociaciones.

Para México, el marco de la OMC servirá de vehículo para garantizar que los resultados de la Ronda de Uruguay de mediados de los noventa, se traten como un "todo único", por ello el hecho de ser miembro de la OMC significa la aceptación de todos los resultados de la Ronda sin excepción.

La aceptación del "todo único" por parte de los países participantes en las negociaciones permite consolidar una base jurídica firme para el sistema multilateral de comercio, lo que se traducirá en una aplicación más uniforme de los derechos y las obligaciones mediante un procedimiento de solución de diferencias común a todos los acuerdos. (20)

(20) Aschentrup Toledo, Hermann. Op.cit pp.852

Las expectativas de México respecto de la OMC se resumen en tres elementos importantes que se mencionan a continuación: (21)

- a) Que la organización sea un instrumento para facilitar la liberalización comercial recíproca, pues contribuirá a eliminar las barreras y distorsiones que prevalecen en diversos sectores productivos;
- b) Que la OMC constituya el medio para actualizar y perfeccionar las disciplinas del sistema multilateral para cancelar medidas unilaterales y revertir tendencias proteccionistas; y
- c) Que la OMC sea el vehículo que asegure una apropiada interacción entre la política de competencia y las medidas comerciales, a fin de combatir las prácticas desleales.

En cuanto a las políticas comerciales ambientales en el marco de la OMC, México está de acuerdo siempre y cuando se respeten ciertos principios básicos como el rechazo al proteccionismo y a medidas unilaterales como un pretexto de defensa del ambiente por parte de los países.

Por lo que se refiere a las condiciones laborales y el comercio en la OMC, México se opone a este punto por que considera que ello podría legitimar prácticas proteccionistas en el comercio internacional.

Finalmente, se puede decir que la creación de la OMC es favorable para países como México, porque fortalecen las disciplinas existentes y establecen reglas más detalladas sobre una serie de medidas de política comercial. Además, como se mencionó anteriormente, todos los acuerdos se dan en el marco institucional de la OMC y los somete a un mecanismo único de solución de diferencias, con lo cual se empareja el campo de juego para los países en desarrollo frente a las potencias comerciales.

(21) www.wto.org/wto/spanish/aboutsp/agmntssO.htm

Otro de los beneficios que puede tener nuestro país, es con el Comité de Comercio y Desarrollo de la OMC, ya que este, entre sus puntos generales considera prioritarios el aplicar disposiciones a favor de los países en desarrollo, directrices para la cooperación técnica y mayor participación de su desarrollo en el sistema de comercio. En este sentido, la cooperación técnica es una de las labores de la OMC en su afán por ayudar a los países en desarrollo a actuar con éxito en el sistema de comercio multilateral, así como crear en éstos la capacidad para establecer las instituciones necesarias para la formación de sus funcionarios.

También, para que un país como México se beneficie como miembro de la OMC, ésta debe conservar su carácter técnico institucional que le permita resolver las disputas comerciales que se presenten con la liberación recíproca, y más aún, frente a los retos de la globalización mundial y del TLCAN.

Por lo anterior, y ante la creciente tendencia hacia la globalización, podemos decir que México se beneficiará como país integrante de la OMC, ya que este organismo internacional vigilará el comercio que realice nuestro país con las demás naciones para que se desarrolle en un marco justo y legal. Pero, también será necesario que el gobierno busque los mecanismos adecuados para permitir que las empresas mexicanas se desarrollen y establezcan alianzas y estrategias para ser competitivas y de esta manera enfrentar eficientemente a la competencia internacional.

3.3 La internacionalización de la empresa mexicana y los efectos de la globalización en su modernización. Estrategias para alcanzar la competitividad ante la concurrencia internacional.

Como se mencionó en el primer capítulo, México comenzó a dar un cambio drástico en materia de política comercial a mediados de los ochenta, los cuales representaron un claro antecedente de la necesidad de nuestro país para insertarse en la economía mundial.

Después de la crisis de 1982, algunos grupos empresariales exportadores mexicanos tuvieron la iniciativa de afrontar el rezago competitivo internacional, por ello, el gobierno adoptó diversas medidas para apoyar las exportaciones manufactureras nacionales. Esto se caracterizó principalmente por la privatización, lo que permitió mayores flujos de inversión de capital extranjero a nuestro país, las cuales fueron creciendo aceleradamente desde principios de los noventa, y esto representó la creación de nuevas empresas por medio de la asociación con capital nacional, lo que se tradujo en la transnacionalización de las empresas nacionales, ya que esta asociación tiene como objetivo el mercado interno y los mercados internacionales.

Todo lo anterior representó un gran cambio en la política económica de México encaminado hacia la internacionalización de sus empresas.

Estos cambios se iniciaron, como ya se mencionó, con la apertura o liberalización comercial, dejando en el pasado las políticas de sustitución de importaciones, que nos mantuvieron aislados de las relaciones comerciales con el mundo exterior.

Esta liberalización fue motivada también, por presiones de instituciones internacionales crediticias como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, como condicionante para otorgar créditos y préstamos a nuestro país. También, la apertura comercial se caracterizó por la privatización, la desregulación y la reestructuración de la industria. Los ejemplos más claros de este proceso de cambio y de la internacionalización, se dieron con el ingreso de México al GATT y con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

La liberalización comercial se estableció para lograr una nueva vinculación con el mercado mundial que permitiera a nuestro país tener acceso al progreso técnico y a una mayor inversión extranjera, que se tradujera en un aumento de la eficiencia y la competitividad de la industria nacional para enfrentar las exigencias de la globalización en las economías mundiales. Pero para que esto diera resultado era necesario aceptar la disciplina del mercado mundial, y con ésta la posibilidad de que varias empresas no competitivas desaparecieran.

Es evidente también, que con el TLCAN aumentará la competitividad que pondrá a prueba a las empresas mexicanas, aunque también hay sectores que se reestructurarán exitosamente como la química, productos minerales no metálicos, electrónicos y automóviles, los cuales podrán beneficiarse y expandirse al contar con un mercado más grande.

El proceso de modernización industrial se demuestra inicialmente en el sexenio de Miguel de la Madrid, donde se estableció un proceso de liberalización gradual, que ya se mencionó, y que después continuó y se desarrolló con mayor fuerza durante la siguiente administración de Salinas, la cual se caracterizó con una liberalización acelerada y un modelo de industrialización orientada hacia las exportaciones. El sector manufacturero privado fue el centro de la estrategia con miras a esta exportación y a la modernización por contar con cualidades únicas que presentan un alto potencial para la adquisición de divisas,

generación de empleo, y para estimular el desarrollo tecnológico mediante el dinamismo de sus exportaciones, las cuales son el motor del más reciente crecimiento industrial.

Por su parte, la internacionalización de las industrias fue propiciada desde los años ochenta por tres elementos determinantes para el desempeño económico de México: (22) el giro de Estados Unidos de exportador a importador neto de capitales; los cambios y una acentuada tendencia descendente en los precios internacionales del petróleo; y la aceptación del hecho de que México tenía una importancia estratégica crucial, política y económica para los Estados Unidos.

Los sectores más internacionalizados y modernizados son, entre otros: los químicos y farmacéuticos; petróleo y sus derivados; vehículos y equipo de transporte; y las maquinarias e instrumentos profesionales. En este rubro, la industria automotriz es un claro ejemplo de esto porque ya ha ingresado en el mercado internacional, independientemente de su mercado interno, ya que se ha convertido en la segunda industria exportadora más grande después de la petrolera.

Hay otras ramas como la del calzado, textil, productos farmacéuticos y electrodomésticos que también podrán seguir desarrollándose debido a un mayor flujo de inversión extranjera.

Entonces, se puede decir que la apertura y la globalización son tendencias que aunque con diferentes niveles de avance, se han convertido en alternativas de desarrollo económico para los países.

(22) Dussel Peters, Enrique. "La economía de la polarización". JUS-UNAM. México, 1997. pp. 145

En la apertura económica de México sus capitales privados de mayor magnitud muestran evidencias claras de una tendencia hacia la globalización. Un ejemplo es el proceso de reestructuración en los grupos de capital financiero al asociarse con capital internacional de punta que se orienta a la reconversión productiva de las empresas. Otro aspecto es, aunque en menor proporción, su inversión directa en el extranjero, como proceso de transnacionalización de las empresas mexicanas (como el caso de la industria mexicana de autopartes en Sudamérica que hemos mencionado en este trabajo).

“La globalización implica el aprovechamiento de las ventajas comparativas a nivel mundial de diversos mercados de capital, fuerza de trabajo, materias primas, etc. en la elaboración de un producto final para su comercialización internacional, y requiere de una reestructuración de sus procesos productivos, de su organización corporativa, de sus métodos y fuentes de financiamiento y de sus capacidades mercadotécnicas”. (23)

En lo que respecta a las empresas mexicanas, el reto es superar su rezago tecnológico y administrativo en la competencia internacional, y su inexperiencia en las operaciones de las empresas en el ámbito internacional, así como una participación más eficiente por parte del Estado en el desarrollo de nuestro país. También, los empresarios mexicanos necesitan tener un posicionamiento directo en la producción y en la comercialización de sus productos en el extranjero, así como adquirir la tecnología necesaria para de esta manera lograr insertarse eficientemente en la globalización mundial.

(23) Dabat, Alejandro,.....op.cit. p.172

Dentro de las estrategias más importantes para hacer que la economía mexicana sea más competitiva (mencionadas por Michael E. Porter*) están las siguientes: (24)

Principalmente, en lo que respecta al papel del gobierno, se debe:

- Mejorar la calidad y la disponibilidad de los insumos generales para los negocios; es decir, modernizar la infraestructura de las telecomunicaciones, las carreteras, los aeropuertos, los puertos marítimos, el marco legal para los negocios, los servicios aduanales y la educación básica de los trabajadores.
- Crear un sistema de reglas e incentivos que alienten a la modernización y actualización mediante una política antimonopolios que asegure que haya competencia local activa.
- Fomentar una política fiscal que permita las inversiones a largo plazo en negocios, en investigación y desarrollo, para generar empleo.
- Crear un clima regulatorio tal que fomente la innovación, para estimular a las empresas a usar nuevas tecnologías, en lugar de congelarlas en tecnologías viejas.
- Facilitar el proceso mediante el cual se desarrollan los agrupamientos (industrias interconectadas) alentando la especialización en la capacitación, en la investigación y en la infraestructura.

Con esto, podemos decir que la meta de la competitividad de México y sus empresas son: primero, mejorar implacablemente la sofisticación y la productividad de la industria en la economía nacional. Segundo, el éxito competitivo surgirá de la especialización en industrias y agrupamientos en los cuales México pueda generar condiciones únicas. Y tercero, el papel del gobierno es mejorar el clima, el entorno y la infraestructura que las empresas tienen a su disposición para el proceso de actualización. (25)

* Profesor de la Escuela de Negocios de Harvard.

(24) Porter E. Michael. "Escenario de competitividad de la economía y empresas mexicanas". Documento Técnico, 6º Foro Nacional IMEF. Monterrey N.L, México, 1994, pp.10

(25) Ibidem.

En cuanto a la industria, esta debe tener cuatro elementos básicos: uno de ellos es el acceso a los insumos especializados, como los bienes de consumo, agricultura, etc. Segundo, para ser competitivo, se debe tener un mercado doméstico exigente para aprender a mejorar la calidad y la sofisticación de los productos. Tercero, se necesita tener un núcleo de proveedores ubicados localmente para estar a la vanguardia de los nuevos enfoques. Y lo último, que se requiere para la competitividad, es invertir agresivamente y una competencia local feroz; es decir, se debe competir internamente, no sólo con las empresas extranjeras, sino contra los competidores locales.

En resumen, crear e impulsar polos de competitividad en la industria mexicana es una condición necesaria para nuestro desarrollo económico, pero para lograr esto se requiere que la estructura productiva de México se especialice y modernice tecnológicamente tanto en el mercado interno como el externo.

Asimismo, podemos decir que en la actualidad, la competitividad es un principio básico de la política industrial, por ello, de la búsqueda de estrategias para elevar y mantener la competitividad industrial surgirán los lineamientos de nuevas formas de crecimiento para México. Y luego entonces, para aumentar la competitividad, será necesario aumentar la productividad, eficientar la organización de la producción y utilizar tecnologías adecuadas mediante efectivas políticas de fomento industrial, acertados instrumentos de promoción tecnológica, así como mecanismos que promuevan y apoyen a la inversión extranjera. Aunque para ello, se requerirá de un esfuerzo conjunto entre gobierno, empresarios y sociedad.

3.4 Un análisis del proceso internacionalizador en la industria automotriz mexicana.

El proceso de reestructuración de la industria automotriz mexicana que tuvo lugar a principios de los ochenta, constituyó la transformación más profunda que haya tenido lugar en nuestro país, la cual fue impulsada por diversas transformaciones globales que esta industria experimentó a nivel mundial.

En primer lugar, la microelectrónica comenzó a modificar los sistemas productivos, reemplazando los sistemas fordistas por autómatas programables. En segundo lugar, la crisis del petróleo obligó a las firmas automotrices a producir motores y vehículos más pequeños con diversas innovaciones. En tercer lugar la penetración de los automóviles japoneses (que desplazaron a Estados Unidos y a Europa como ejes de la fabricación automotriz), en el mercado norteamericano provocó que los tres grandes productores de ese país (Chrysler, Ford y General Motors), buscaran lugares externos de abastecimiento, primero desde Japón, Europa Occidental y más tarde Brasil y México.

En el caso de México (como se mencionó en el capítulo anterior), la internacionalización del sector automotriz tiene dos características principales: la primera, es que desde sus inicios tuvo una base transnacional de funcionamiento, y la segunda, es el hecho de que nuestro país esté integrado regional y comercialmente con Estados Unidos en este ramo, lo cual marcó los lineamientos para que las firmas estadounidenses presionadas por la fuerte competencia japonesa, comenzaran a crear una nueva y moderna estructura industrial automotriz en México para incorporarla a la competencia del propio país vecino y a nivel internacional.

De esta manera, en México comenzó a gestarse, en los años ochenta, una nueva forma de producción de automóviles con una fuerte capacidad de exportación integrada por plantas de ensamble de coches, de motores y de autopartes, las cuales al estar integradas al mercado de Estados Unidos experimentaron un gran progreso tecnológico y de organización que dejó atrás a la anterior industria automotriz, convirtiéndose así, en una importante plataforma de exportación en el ramo y en el principal proveedor del mercado norteamericano.

Entonces, las firmas estadounidenses, por ejemplo Ford, como estrategia de competencia global con General Motors, Chrysler, y empresas japonesas, comenzó a invertir y a construir plantas de motores y de ensamble de automóviles en el norte de México (aunque ya existían algunas no tan modernas en el centro del país), equipadas con tecnología automatizada de punta. Esto se debió a que las plantas situadas en México son más competitivas que si estuvieran en Estados Unidos debido a las ventajas sociales de producción que ofrece nuestro país, como la mano de obra barata y el papel promotor del Estado. Otra ventaja importante es la cercanía geográfica con el país vecino del norte, lo que asegura el abastecimiento oportuno hacia ese país.

Por tal motivo México como país dependiente, fue integrado al proceso de la industria automotriz desde que esta inició su primera etapa de crecimiento y se convirtió en uno de los sectores más dinámicos para el desarrollo del país, por ello el Estado ha participado marcando pautas para otorgar amplios subsidios y facilidades para su desarrollo; además ha exhibido a este sector como prototipo de la modernización industrial exportadora (después del petróleo), por su agresiva política de penetración en los mercados internacionales, principalmente al de Estados Unidos, gracias al incremento de su competitividad.

Una de las principales muestras de la internacionalización de la industria automotriz mexicana se reflejó con los decretos automotrices; primero con el de 1969 en el cual este

sector pasó de la sustitución de importaciones al fomento de las exportaciones, en este sentido se favorecía la exportación desde México a Estados Unidos, lo cual hizo posible el cambio del mercado interno al mercado internacional. Con ello, las multinacionales establecidas en México podían mantener sus posiciones dentro del país y al mismo tiempo estaban en posibilidades de participar en la exportación a sus propios países de origen y a otros. (26)

Después, con los siguientes decretos, se comenzó a exigir a los productores terminales incrementar sus exportaciones para poder permanecer en México. Con lo cual, se intentaba animar a esta industria a ingresar más en el mercado internacional, y así estimular el crecimiento, la creación de empleos y la búsqueda de una tecnología producida localmente.

Uno de los resultados importantes de los decretos fueron las inversiones de cinco empresas ensambladoras en nuevas instalaciones y con alta tecnología, consolidando de esta manera una industria automotriz desnacionalizada y centrada en las cinco multinacionales establecidas en el país (Ford, General Motors, Chrysler, Volkswagen y Nissan). Estas se inclinaron a favorecer la exportación a mercados extranjeros relacionados con sus redes globales, a la vez que facilitaron el comercio interempresarial de importaciones para la manufactura de los vehículos que serían enviados fuera de México.

Para reflejar en cifras la internacionalización y la importancia del sector automotriz mencionaremos la exportación, en millones de dólares (mdd), de esta industria desde México, en los años 1970 a 1988: *

(26) Zapata, Francisco. "La restructuración industrial en México". El caso de la industria de autopartes. COLMEX. México, 1994, pp.47

* Fuente: Zapata, Francisco. Op.cit. pp.29

AUTOMOVILES:

- (1970-1980) 115,414 mdd.
- (1981-1984) 366,394 mdd.
- (1985-1988) 3,436,418 mdd.

REFACCIONES PARA AUTO:

- (1970-1980) 387,770 mdd.
- (1981-1984) 718,908 mdd.
- (1985-1988) 1,503,005 mdd.

MOTORES:

- (1970-1980) 148,379 mdd.
- (1981-1984) 1,861,135 mdd.
- (1985-1988) 4,944,995 mdd.

Por su parte, las exportaciones por país destino desde los años ochenta, han sido las siguientes: * Estados Unidos 85%, Alemania 3.0%, Japón 2.5%, Canadá 1.1%, y Reino Unido 1.0%, y por región destino son: América del Norte 91.2%, América Central 1.4%, América del Sur 1.2% y Europa 6.2% (ver anexo).

En síntesis, aunque el proceso de incorporación de México al mercado mundial automotriz esta en su fase inicial, nuevas firmas internacionales están comenzando a invertir en nuestro país, ya que este sector se ha situado entre las actividades económicas más dinámicas (por su nivel de exportación) y constituye también, uno de los principales ejes del proceso de acumulación de capital, de las formas más avanzadas de administración del trabajo, y del proceso de industrialización.

* Fuente: AMIA y SECOFI

3.5 Efectos de las políticas de la OMC, en la rama automotriz nacional. Un análisis crítico.

Como ya hemos analizado, México fue uno de los países que promovió el establecimiento de la Organización Mundial de Comercio (OMC), preocupado porque el marco jurídico y comercial del entonces GATT, ya no era suficiente para enfrentar los cambios que se estaban gestando en el comercio internacional. Asimismo, abogó por la eliminación de las medidas unilaterales instrumentadas por algunas potencias comerciales, como Estados Unidos, las cuales han afectado por largo tiempo nuestro comercio, debido a que estas disposiciones eran utilizadas por los norteamericanos como instrumento de pretexto para aplicar medidas de represalia contra los socios comerciales de éstos, con lo cual, en un acuerdo unilateral, el país con mayor poder económico tiene siempre mayores ventajas en la negociación.

En este sentido, la OMC tiene el compromiso construir un nuevo sistema multilateral de comercio (para hacer frente al unilateralismo), en el que los países miembros, como México, puedan solucionar sus disputas comerciales bajo un marco jurídico comercial equitativo para todos, y que además este administrado y vigilado conforme a las reglas de esta organización.

Por ello, México está consciente de que ante la importancia de suscribir acuerdos comerciales de la magnitud del TLCAN, con dos países económicamente superior al nuestro, es necesario apoyarse en las políticas de la OMC para enfrentar con mayor fuerza nuestras limitaciones que en algún momento pudieran ser objeto de presión y de medidas unilaterales que afecten nuestro comercio.

En lo que respecta a la industria automotriz mexicana, en el contexto internacional se le ha considerado un sector competitivo por haber logrado una eficiente reestructuración y por instrumentar una integración armónica que facilita el acceso al mercado de Estados Unidos. No obstante, algunos especialistas han considerado que aunque nuestro país está a la altura de las exigencias de competencia internacional en el ramo automotriz, la incorporación se debe retardar un poco, ya que esta industria requiere de consolidar su adaptación y elevar sus niveles de competitividad que se traduzcan en una eficiente participación en el TLCAN.

Es en este momento, en el que México debe afianzarse en las políticas de la OMC para permitir que las negociaciones de la industria automotriz en el TLCAN se desarrollen de una manera justa y equitativa, y que además facilite la liberalización comercial recíproca que contribuya a eliminar las barreras y distorsiones que puedan existir en los acuerdos de este sector, así como evitar prácticas desleales y proteccionistas en las políticas de competencia, que se pudieran desarrollar en el lapso en que se integre totalmente este rubro automotriz (que es de 10 años a partir de 1994), en el libre comercio de Norteamérica, y que pudieran afectar las exportaciones mexicanas en este sector.

Por ello, las normas de la OMC, no pueden significar una pérdida de soberanía en lo que a la industria automotriz se refiere, puesto que el objetivo de esta organización es lograr un comercio más libre, pero en apego a las reglas contenidas en la misma, las cuales establecen el mismo conjunto de derechos y obligaciones para todos los países miembros, sin importar si son o no potencias comerciales. Es por ello, que mientras México se guíe por los lineamientos de la OMC, el camino comercial de la industria automotriz podrá transitar libre y seguro de no encontrarse con barreras unilaterales que puedan afectar su funcionamiento en el comercio internacional.

3.6 Proyección internacionalizadora de la rama automotriz en México hacia el siglo XXI.

A pesar de las turbulencias financieras mundiales, la industria automotriz mexicana es uno de los sectores económicos más dinámicos y también se ha posicionado como uno de los más fuertes en el ámbito internacional. Aunque cabe mencionar, que en los últimos años no ha presentado un incremento interno de sus operaciones debido a los problemas estructurales experimentales por el gobierno en la economía nacional. No obstante, la proyección internacionalizadora de esta industria en nuestro país no se ha detenido gracias a otras firmas internacionales que a pesar de las dificultades económicas ven a nuestro país como una nación atractiva para invertir. Podemos citar como ejemplo a Volvo, Ferrari, Audi, Peugeot y Mercedes Benz, las cuales aunque modestamente, han ingresado en nuestro país con el pie derecho y con buenas expectativas a futuro.

Entonces, para que la industria automotriz nacional continúe teniendo una proyección internacional y siga creciendo, se deberá seguir trabajando de manera constante y efectiva para crecer y reforzar el nivel de competitividad que ha caracterizado a este sector, lo cual ha permitido que incursionemos en uno de los mercados más exigentes, como es el de los Estados Unidos, alcanzando un inmejorable posicionamiento como proveedor, y altos niveles de ventas (lo cual veremos claramente con las gráficas que presentaremos en el anexo al final de este capítulo).

De esta manera, la industria automotriz mexicana tendrá enfrente el enorme reto de consolidar su recuperación en medio de los problemas financieros que se están generando en todo el mundo y que han afectado significativamente el ambiente para este sector.

También, esta rama productiva que representa un motor de la actividad económica, tendrá que superar otras adversidades como los altos impuestos que gravan a los automóviles nuevos, como es el caso del Impuesto Sobre Autos Nuevos (ISAN), implementado por el

gobierno de México (como una medida desesperada de obtener ingresos), el cual afecta fuertemente el mercado de esta industria.

Sin embargo, los industriales del ramo automotor han contado con el sector externo como un importante factor dinamizador, y tendrán que seguir apoyándose en éste para enfrentar esas adversidades; por tal razón, en los últimos años se invirtieron cerca de 14 mil millones de dólares, con la expectativa de que para este año 2000, estos capitales sean del orden de los 16 mil millones de dólares.*

Además, los acuerdos comerciales de México con las naciones económicamente más fuertes de América, tendrán que seguir representando un elemento estratégico que continúe colocando a nuestro país como un importante foco de inversión.

En este entorno, las firmas automotrices tendrán que seguir trabajando por ganar cada vez más espacio en la lucha por ser las mejores y más competitivas. Por ejemplo, debido a las alzas en el precio de la gasolina, la batalla que se ha intensificado entre éstas, es en la fabricación de los llamados "subcompactos"(que tienen gran demanda en el mercado), por lo que las empresas automotrices deberán seguir incursionando y compitiendo en este tipo de autos.

Ante esta situación, las empresas automotrices, con una visión hacia el siglo XXI, deberán seguir contemplando el abrir nuevas plantas y distribuidoras modernas, y reforzar los programas de investigación, capacitación y desarrollo, para seguir produciendo autos modernos con alta tecnología de vanguardia, con costos competitivos y de excelente calidad, todo ello para consolidar nuestra presencia y penetración en el mercado nacional y en el internacional.

*Ver, Revista, Alto Nivel, op.cit., p.43

3.7 Importancia del TLCAN en la industria automotriz mexicana y su impacto en el P.I.B.

La integración de los países en bloques económicos ha surgido como la única alternativa para mejorar los sistemas de vida de las sociedades, así como propiciar el crecimiento de las naciones a través de las ganancias del comercio internacional. Uno de los ejemplos más claros es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), celebrado entre México, Canadá y Estados Unidos (el cual entró en vigor el 1° de enero de 1994), como resultado de meses de negociaciones entre estos tres países para establecer un conjunto de reglas que norman los intercambios de capitales, mercancías y servicios.

Con el TLCAN se busca proporcionar seguridad y confianza a inversionistas y exportadores, estableciendo plazos y modalidades para la realización de los intercambios antes mencionados.

Estas negociaciones de libre comercio entre los tres países firmantes, buscan también incrementar la eficiencia y competitividad de Norteamérica, pero este objetivo se logra a través de la modernización de los procesos productivos, aumento del comercio y la inversión entre los países, llegando así a optimizar sus producciones mediante una especialización, generando con ello empleos y competitividad internacional.

En lo que se refiere a la industria automotriz, estas negociaciones pusieron énfasis para que a los participantes de este sector en Norteamérica, se les otorgara un período de transición lo suficientemente amplio para adaptarse adecuadamente a las condiciones que impone el libre mercado. El programa implementado por cada uno de los países, tiene su base en el marco jurídico vigente en su respectiva nación, así como en las características específicas de sus industrias. También, se promovió un programa de fomento a la inversión mediante nuevos métodos y porcentajes para la participación en el capital social para autotransportes y de integración norteamericana para la producción automotriz.

Para señalar la importancia del sector automotriz en la región, podemos mencionar, por ejemplo, que en 1990 la producción de vehículos de pasajeros en América del Norte alcanzó 9.2 millones de unidades. Estados Unidos contribuyó con el 80% de la producción total, Canadá con el 11% y México con el 9 %. Por ello, ante las fuertes presiones de la competencia internacional, específicamente en el mercado estadounidense, los productores de autopartes y vehículos en los tres países han reconocido la necesidad de adecuar sus sistemas de producción a los nuevos esquemas y el imperativo de reforzar el grado de integración existente. (*)

En cuanto a las negociaciones de la industria automotriz, mencionadas en el Capítulo III del TLCAN, Anexo 300 –A, los puntos que recibieron mayor atención por parte de las empresas ensambladoras, de autopartes y los distribuidores están los siguientes: (27)

PERIODO DE TRANSICION

Los períodos de transición del TLCAN, tienen como finalidad el permitir a las respectivas industrias un lapso de tiempo en el que se puedan ajustar a las nuevas condiciones del mercado. Los tres países firmantes acordaron que el período de transición en el sector automotriz será de 10 años (a partir de 1994), algunos aspectos tienen un tiempo mayor a ese lapso y otros uno menor.

En lo que respecta a los *automóviles*, Estados Unidos y Canadá eliminarán de inmediato a la entrada en vigor del TLCAN todas las barreras arancelarias. México reducirá el arancel del 20 al 10%, y este último se reducirá de manera lineal en los próximos diez años.

En el rubro de *camiones ligeros*, Estados Unidos y Canadá reducen el arancel de 25% a 10% inmediatamente y se elimina por completo en diez años. En nuestro país la eliminación de las barreras arancelarias se da en un período de 5 años.

(*) TLCAN, Monografía 10, Op. cit., pp. 8

(27) Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Texto oficial, SECOFI, México, 1993, pp.67

En lo que respecta a *camiones pesados, tractocamiones y autobuses*, la desgravación será igual para los tres países en un período de 10 años.

AUTOS USADOS

En este caso, existirá la no importación durante los primeros 15 años, la libre importación de vehículos usados inicia en el año 16 y culmina al final del año 25.

TRANSPORTE TERRESTRE

Aquí, se establece un calendario para la eliminación de barreras al transporte en los tres países. De manera inmediata a la entrada en vigor del Tratado, Estados Unidos permitirá a operadores mexicanos de autobuses turísticos brindar servicios en el mercado de la frontera estadounidense. Canadá, seguirá permitiendo que los servicios de autobuses y camiones mexicanos reciban trato nacional. México después de tres años, permitirá a las compañías de transporte canadiense y estadounidense hacer entregas fronterizas y recoger cargas en sus estados fronterizos, y Estados Unidos permitirá a México prestar los mismos servicios en territorio fronterizo estadounidense.

REGLAS DE ORIGEN

Esta tiene como objetivo, impedir que otros países puedan ingresar al mercado norteamericano a través de alguno de los países socios, recibiendo con esto preferencias arancelarias.

REDUCCION DE ARANCELES

México reducirá su tarifa promedio de 12.5% en diez años, mientras que Canadá y Estados Unidos la bajarán de 5% a 0% en el mismo período.

INVERSION

Al inicio del TLCAN, el límite a la participación extranjera en la industria de autopartes aumentará del 40% al 49%, y este límite se eliminará en el sexto año. Sin embargo, las adquisiciones de empresas de partes automotrices que sean superiores a los 25 millones de dólares requerirán de la aprobación de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.

En resumen, el TLCAN es un acuerdo entre gobiernos que tiene como finalidad promover el libre comercio entre los tres países mediante la eliminación gradual de barreras arancelarias y no arancelarias, también se establece un compromiso y se determina el proceso mediante el cual se abrirán las fronteras y las reglas bajo las cuales va a operar. La eliminación de las barreras permite al comercio aumentar las exportaciones, las inversiones, los empleos y la innovación tecnológica entre estas naciones.

En lo que a industria automotriz se refiere, los objetivos que México busca en la negociación son: (28)

- Eliminar gradualmente todas las tarifas;
- la supresión de las barreras no arancelarias;
- la garantía de un acceso abierto y estable a los mercados de Estados Unidos y Canadá con el fin de ampliar el tamaño del mercado, lo que permitirá aprovechar economías de escala y las ventajas comparativas de cada uno de los tres países.

También, que el TLCAN no sea un impedimento para promover la inversión en México tanto regional como de otros países, brindando especial atención a las empresas ya establecidas, pero sin dejar de buscar incrementos en la competitividad en países ajenos a la región. Por ello, en el curso de las negociaciones México ha manifestado que la industria automotriz atraviesa por un proceso de reestructuración mundial y que es necesario establecer reglas que beneficien a la región y eleven su nivel de competitividad al igual que el resto de mundo.

(28) TLCAN, sector automotriz, monografía 10, Op. cit., pp.27

Aunque este panorama resulta sumamente alentador para México, debido a que ha logrado colocarse como uno de los doce productores más importantes del mundo, es conveniente situarnos en el contexto de una economía de bloques.

Desde este punto de vista, la participación de México frente a la producción de autos y camiones en las tres regiones más fuertes del mundo (Norteamérica, Europa y Asia), aún es muy pequeña.

Para el sector automotor, el TLCAN implica que se tendrán que vencer muchos obstáculos tanto internos como externos, antes que nos podamos situar a la altura de nuestros socios comerciales. Sin embargo, también existen algunos aspectos positivos para México en lo que a industria automotriz se refiere, como son las ventajas comparativas.

Uno de los puntos que se han tomado como una de las principales ventajas comparativas del país ha sido la mano de obra barata. En otros casos, México ofrece beneficios en cuanto al bajo costo de operación, servicios, transportación, etc., los cuales son mucho menores a nuestros vecinos del norte. Asimismo, existe un marco jurídico y fiscal capaz de generar un ambiente favorable para que la inversión extranjera establezca nuevas plantas en nuestro país, como es el caso de las firmas automotrices internacionales (Ferrari, Peugeot, Volvo, etc.) que han ingresado en México.

Ante este otro atractivo panorama, el sector automotriz mexicano debe valorar y admitir que este cambio sólo puede darse con importantes cambios estructurales, innovando y haciendo más eficiente el sector productivo. Por ello en México, la industria del automóvil podrá crecer según lo planeado siempre y cuando sea capaz de introducir métodos de producción flexibles en un tiempo razonable.

Por lo anterior, tendrá que existir una mayor integración entre el sector educativo, público y privado y la empresa para lograr que la fuerza de trabajo cuente con el nivel de capacitación que esta nueva forma de producir requiere. Aunque, se debe tomar en cuenta que aumentar los niveles de educación no es cuestión de un solo día, ya que en algunos países, como los

del sudeste asiático, han necesitado casi treinta años para que su población alcance un nivel de educación que les permita pensar que ha llegado el momento de iniciar un proceso de globalización comercial.

Estas transformaciones económicas mundiales, plantean a todos los gobiernos y naciones grandes retos, y las expectativas de las sociedades modernas solo pueden satisfacerse adquiriendo mayores niveles de competitividad.

Por otro lado, y como ya mencionamos, la liberalización de la economía al exterior ayudó al esfuerzo realizado por los productores de automóviles para buscar nuevos mercados debido a los problemas económicos que sufrió el país a principios de los ochenta, y por ello en 1990 la industria automotriz contribuyó con el 9% del PIB. Sin embargo, si comparamos estas cifras con las de la actualidad podremos notar que esta participación ha disminuido un poco, ya que en 1999 la industria manufacturera contribuyó con 300, 717.5 millones de pesos, y de este rubro el sector automotor participó con la cantidad de 91, 574.6 mdp, lo que equivale al 5.3% del PIB. * Pero a pesar de esta disminución, esta industria sigue colocándose como una de las más importantes y como principal fuente generadora de divisas, ya que se encuentra sólo por debajo del sector Transporte, Almacenaje y Comunicaciones, el cual cuenta actualmente con el 9.8% del PIB.

En este sentido, podemos decir que desde que entró en vigor el TLCAN, no se han alcanzado en su totalidad los objetivos esperados, sin embargo este acuerdo traerá en un futuro, mejores beneficios para México que si no estuviera dentro del mismo.

Es importante mencionar por ejemplo, que México y Estados Unidos lograron un récord en su intercambio comercial de 178 mmd (mil millones de dólares) en el primer bimestre de 1999, con un superávit favorable a la economía mexicana por más de 21 mil millones.(*). Asimismo, México logró acrecentar su superávit en el comercio de mercancías, el cual se ubicó en más de 21 mmd, en comparación con la marca previa de 17 mmd para 1996 y de 15 mmd en 1998. Las cifras muestran también a nuestro país cómodamente consolidado como el segundo socio comercial de Estados Unidos, sólo después de Canadá, con quien los estadounidenses tuvieron un intercambio de 333 mmd en el mismo período.

* PIB, Informe Trimestral, SECOFI, México, 1999

(*) Fuente: "Uno más Uno". El dinero. 21 de enero de 2000. pp.23

Los dos socios comerciales (México y Estados Unidos) del TLCAN, se encaminan así a un nuevo máximo histórico en su comercio bilateral durante el sexto año de vigencia del acuerdo, y algunos expertos han señalado que México tiene el potencial para convertirse en el primer socio comercial del país vecino del norte en los próximos 10 años, en coincidencia con la instrumentación plena de las disposiciones del TLCAN.

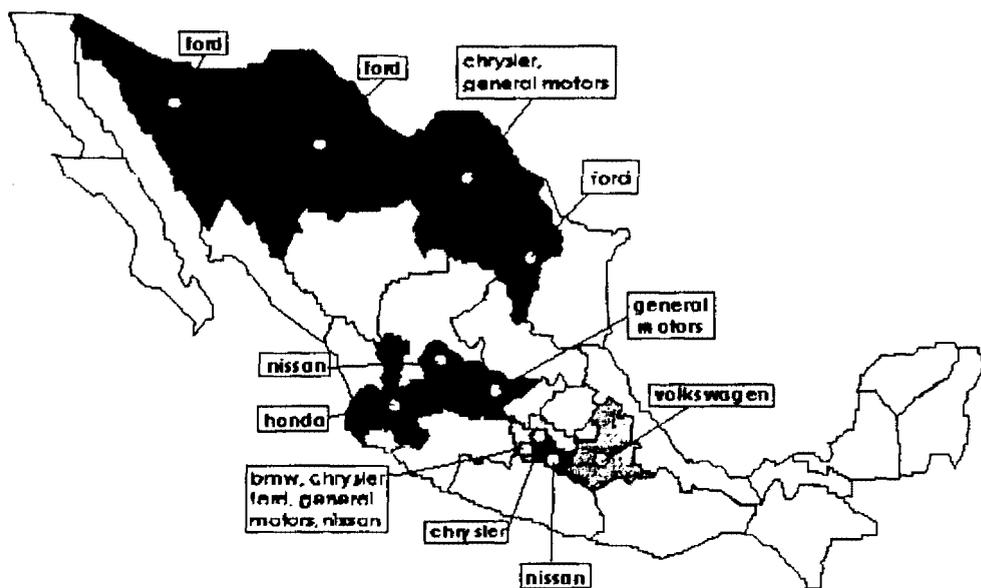
Entonces, para México el TLCAN constituye un conjunto de reglas claras y equitativas que contribuirán a consolidar la competitividad de la economía nacional, y aunque en condiciones diferentes a sus socios comerciales del norte, representa la única alternativa para incorporarse de manera eficiente en el actual mundo globalizado. Por tal razón, el TLCAN, ayudará al avance científico, el desarrollo tecnológico y la evolución de la economía, así como a un avance generalizado, pautas de distribución más justas y niveles de vida más elevados.

A continuación, presentamos un Anexo que contiene datos estadísticos sobre producción, ventas y exportaciones de la industria automotriz mexicana, el cual nos indica su enorme dependencia con el mercado de Estados Unidos (puesto que la mayoría de la exportación en este sector se enfoca hacia Norteamérica), así como otros destinos, y la introducción de nuevas firmas automotrices internacionales en nuestro país que, aún con poca producción y ventas por ser tan jóvenes, están comenzando a invertir en México para ayudar al desarrollo de esta industria y para competir con las empresas automotrices más fuertes de nuestra nación.

La información fue tomada de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

ANEXO

Ubicación de las empresas



Producción

Total por empresa

feb	86	29,889	15,895	23,811	348	71	16,362	26,477	112,939
abr	171	27,024	19,745	25,345	571	60	16,710	27,058	116,664
jun	114	30,562	20,655	22,573	649	67	16,431	35,538	126,589
ago	161	29,834	15,763	26,698	673	44	17,665	27,256	118,094
acum 1998	1,465	272,733	154,125	219,406	5,164	523	151,946	254,717	1,060,161
feb	96	28,559	17,016	28,336	855	73	9,226	32,520	116,681
abr	107	32,230	18,234	26,742	785	0	13,911	27,691	119,700
jun	125	23,426	25,069	31,520	709	0	20,738	36,397	137,984
ago	120	26,496	15,884	38,288	855	0	19,773	33,183	132,599
acum 1999	967	254,278	166,674	260,598	7,613	190	134,356	299,593	1,123,169

Total anual

chrysler	228,428	243,701	205,575	361,212	355,914	359,422	254,278
general motors	192,279	161,099	196,823	267,133	300,900	316,028	260,598
mercedes benz	230	590	814	1,043	955	722	190
volkswagen	238,992	256,317	191,438	231,078	257,366	338,959	299,593

las cifras de 1999 son al mes de septiembre

Producción

de vehículos para mercado interno por empresa

feb	96	2,850	2,301	10,117	855	73	7,539	4,358	28,189
abr	107	3,025	3,483	11,315	785	--	10,779	4,246	33,740
jun	125	859	5,241	11,408	709	--	15,404	5,161	38,907
acum 1999	759	18,311	25,418	72,185	5,617	190	60,060	32,570	224,910
feb	124	2,612	2,538	8,651	681	--	12,409	7,049	34,064
abr	176	2,561	2,854	9,111	811	--	8,460	6,995	30,968
jun	167	2,422	4,496	10,523	1,020	--	13,010	7,959	39,597
Dif % 00/99	51.0	5.5	-10.6	-5.5	13.2	-100.0	17.7	45.8	10.0

Anual para mercado interno

daimlerchrysler	90,246	81,963	25,778	35,912	57,744	59,474	36,544	19,327
general motors	101,519	90,716	34,554	64,275	91,438	115,435	124,965	68,192
mercedes benz	230	590	814	1,043	955	722	190	0
volkswagen	141,742	157,445	36,307	53,105	69,230	91,360	69,002	47,477

las cifras del 2000 son al mes de julio

Producción

Para mercado de exportación por empresa

feb	25,275	11,819	12,916	5,743	20,229	75,782
abr	21,346	17,538	15,064	5,181	19,733	79,492
jun	27,620	17,896	13,180	3,854	26,003	88,553
ago	25,696	11,464	20,012	5,123	20,069	82,364
acum 1998	229,962	123,002	135,136	43,142	186,274	718,416
feb	25,709	14,715	18,219	1,687	28,162	88,492
abr	29,205	14,751	15,427	3,132	23,445	85,960
jun	22,567	19,828	20,112	5,334	31,236	99,077
ago	23,153	12,753	25,059	6,024	26,333	93,322
acum 1999	229,636	132,099	166,244	39,510	253,332	820,821

Anual para mercado de exportación

ford motor	117,398	179,745	210,818	179,384	206,438	174,659	132,099
nissan	49,593	64,293	68,663	85,359	82,224	55,959	39,510
total	493,183	575,031	778,678	970,874	994,430	978,758	820,821

Exportación por empresa

feb	25,145	9,031	13,010	5,635	17,332	70,153
abr	24,935	17,058	15,648	5,569	16,131	79,341
jun	27,639	17,123	13,544	3,607	23,352	85,265
ago	26,387	11,851	20,149	2,035	19,227	78,649
ecum 1998	230,322	123,438	134,676	37,741	175,363	701,540
feb	26,097	14,742	17,879	3,242	29,394	91,354
abr	28,994	14,758	15,172	4,123	29,867	92,914
jun	21,974	20,094	20,049	5,078	31,150	96,345
ago	23,332	19,382	24,190	5,707	22,154	94,765
ecum 1998	231,081	132,203	164,806	45,118	249,711	823,009

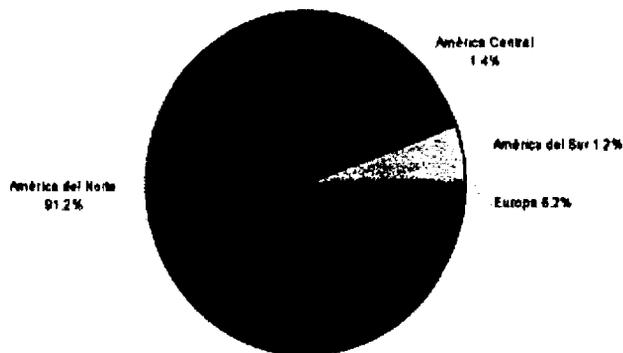
Exportación anual

ford motor	117,216	177,288	213,763	179,788	207,108	174,771	132,203
nissan	47,702	60,165	66,022	90,957	83,501	51,675	45,118
total	471,483	567,107	781,082	975,408	962,952	971,979	823,009

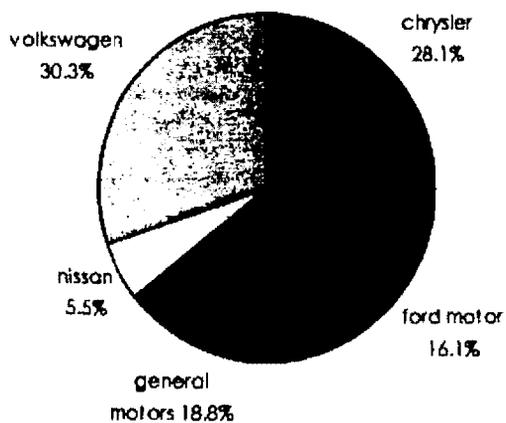
las cifras de 1999 son al mes de septiembre

Exportación

Participación por región de destino a septiembre



Participación por empresa al mes de septiembre



Venta mayoreo por empresa

feb	55	145	6,821	9,334	14,520	808	12	105	10,599	2	8,240	--	50,641
abr	86	162	8,174	8,645	13,521	1,036	12	90	8,018	0	9,739	--	49,483
jun	104	154	8,418	10,646	12,718	1,316	12	82	11,025	0	10,592	--	55,067
ago	70	215	6,335	6,932	14,698	1,513	6	89	11,297	2	9,681	--	50,838
acum 1998	772	1,566	66,584	76,159	126,533	9,622	100	903	91,203	9	81,837	--	455,288
feb	75	137	4,845	5,159	13,593	1,170	0	102	7,633	0	7,743	--	40,457
abr	99	151	9,082	6,824	14,082	1,347	13	97	9,113	0	8,237	--	49,045
jun	120	281	5,159	13,350	14,313	1,618	19	115	15,827	0	10,922	61	61,785
ago	152	162	5,757	6,439	13,401	1,348	16	82	12,881	1	9,743	24	50,006
acum 1999	1,050	1,623	58,183	77,005	127,974	12,654	100	1,200	92,001	4	63,074	174	455,132

CONCLUSIONES

Las importantes transformaciones que se están presentando en el mundo actual, han propiciado un ambiente nuevo en el que México deberá actuar en los años venideros.

Uno de los cambios más significativos en la política económica de nuestro país ha sido nuestro ingreso en la economía global, con el objetivo de fomentar el desarrollo de las empresas y la industria automotriz, a través de la innovación tecnológica.

Ante esto, nuestro país tiene la necesidad de mejorar la competitividad de las estructuras económicas, puesto que en la actualidad, el comercio internacional es una prioridad y una vía importante en la recuperación económica, donde se encuentra inmersa la industria automotriz de México por reflejar claramente el impacto de la globalización en su reestructuración, y además por caracterizarse por ser un sector moderno y competitivo.

En el presente trabajo, se demostró que el ingreso de México en la tendencia de la globalización mundial con la apertura comercial y el formar parte de la OMC, es uno de los acontecimientos más importantes en la historia moderna del país, ya que nos refleja el inicio del libre comercio como una nueva actitud internacional de la nación hacia su desarrollo futuro, y de esta forma asegurar que el comercio de la industria automotriz se realice libremente en el mercado mundial, bajo los principios legales de este organismo sin temor a políticas proteccionistas unilaterales por parte de las potencias comerciales que tanto afectan al desarrollo del comercio. La OMC ofrece beneficios al tener entre sus objetivos el promover el libre comercio sin discriminación bajo los marcos legales de esta organización, y además ayuda a los países en desarrollo a promover sus exportaciones al suministrar información y asesoramiento sobre mercados y técnicas de comercialización.

Asimismo, podemos señalar con el análisis de la OMC que para México como país miembro de este organismo, puede traer grandes beneficios al permitir que su comercio se

realice libremente en un marco legal, justo y equitativo, a través de las normas que rigen a esta organización internacional y ante sus socios comerciales más fuertes.

También se comprobó como proceso de regionalización, que el TLCAN marcó el comienzo en esta década de profundas transformaciones para las industrias mexicanas con el objetivo de ser competitivas a nivel internacional dentro de la globalización del comercio. En este sentido, hemos señalado que las alianzas con Estados Unidos pueden ser la llave de la competitividad futura: y que paralelamente, también dependerá del eficaz papel que desempeñe el gobierno con políticas de fomento industrial, de capacitación e investigación, así como de la búsqueda de estrategias eficientes por parte de las empresas, para competir con éxito en el comercio mundial.

De esta manera, podemos afirmar que para la industria automotriz y las demás empresas mexicanas será necesario aumentar la competitividad y la productividad para penetrar aún más en los mercados internacionales. También se deberá fomentar el ahorro y la inversión, así como poner énfasis en la capacitación de personal y buscar la modernización de equipo mediante la innovación tecnológica. Asimismo, nuestras empresas tendrán el reto de lograr los niveles de calidad suficientes en sus productos para afrontar eficazmente la apertura comercial e invertir en investigación y desarrollo de nuevos productos.

Con el análisis que se realizó en este trabajo de la industria automotriz, nos muestra el desarrollo que ha tenido la manufactura de autos a nivel nacional e internacional, lo cual define un nuevo modelo de producción que abarca tanto el orden tecnológico, como las relaciones comerciales de esta empresa con el exterior. Por ello, podemos decir que la manufactura, será el motor de crecimiento para México, ejemplo de ello es la industria automotriz, por la gran cantidad de exportaciones, la creación de empleos y la generación de divisas tan importantes para la nación. También, nuestro país deberá aprovechar uno de sus mayores beneficios del TLCAN, que es el acceso preferente al mercado estadounidense; aunque cabe mencionar que el comercio de México con naciones distintas al país vecino del norte, también traerá grandes oportunidades para el sector automotor y otras industrias.

Se demostró que durante la década de los ochenta, la industria del automóvil en México se transformó obedeciendo a la necesidad de las empresas norteamericanas (General Motors, Chrysler y Ford) de responder al reto japonés en cuanto a productividad y penetración del mercado estadounidense con una alta calidad de sus productos. Estas empresas comenzaron un proceso de globalización, aprovechando las ventajas comparativas que tiene México, como lo es la mano de obra barata, su posición geográfica, etc., implementando en sus plantas el método de "Calidad Total" y "Just in Time", de producción japonés. Estas fueron dotadas con tecnología de alto nivel y de un nuevo concepto de organización, con lo cual se marcó el origen del nuevo desarrollo de la industria automotriz mexicana.

Este nuevo modelo de producción marcó la frontera entre el desarrollo industrial basado en la sustitución de importaciones y el proteccionismo, y una nueva estrategia que se fundamenta en las fuerzas de un mercado internacional.

Lo anterior, ha sido respaldado por la política del gobierno mexicano plasmada en los diferentes decretos de la industria automotriz (que representaron un gran paso hacia la apertura económica), con los cuales la exportación que se dio y promovió dentro de la competencia internacional se volvió obligatoria para las empresas del automóvil, lo que originó que éstas utilizaran las mejores técnicas de producción para incrementar sus competitividad.

Finalmente, la industria automotriz mexicana continuará siendo uno de los pilares de la actividad económica del país, a pesar de las dificultades ocasionadas por los problemas estructurales que ha experimentado nuestra economía. También, este sector se reforzará y seguirá creciendo para continuar teniendo el nivel competitivo que lo ha caracterizado. Además, los acuerdos comerciales que México ha realizado con los países más importantes de América, representarán una herramienta estratégica que nos colocará como un país atractivo para la inversión; prueba de ello, es el reciente ingreso a México de nuevas firmas automotrices internacionales para invertir en este ramo. Sin embargo, será necesario que el gobierno mexicano elimine los obstáculos que dificultan el buen desarrollo de esta

industria, como el Impuesto Sobre Autos Nuevos (ISAN), puesto que se debe entender que la simple alza de impuestos disminuye el desarrollo de este sector. Por tal motivo, el gobierno deberá utilizar otros mecanismos que eviten frenar el crecimiento de este sector y ayude a su recuperación para poder reflejar un mayor beneficio económico de esta industria en el comercio internacional y en el desarrollo futuro de nuestro país.

BIBLIOGRAFIA

1. Arteaga, Arnulfo (Coordinador). “Proceso de Trabajo y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México”, Fundación Friedrich Ebert, UAM, México, 1992, Pp. 253.
2. Badaracco. Joseph L. “Alianzas Estratégicas – El caso de General Motors e IBM”, Mc Graw-Hill, Madrid, España, 1992, Pp. 145.
3. Dabat, Alejandro. “México y la Globalización”, CRIM, UNAM, Cuernavaca, México, 1994, Pp.287.
4. Dussel Peters, Enrique. “La Economía de la Polarización. Teoría y Evolución del Cambio Estructural de las Manufacturas Mexicanas”, JUS, UNAM, México, 1997, Pp.326.
5. Garay S. Luis Jorge. “América Latina ante el Reordenamiento Económico Internacional”, EUN, Colombia, 1994, Pp. 288.
6. González López, Sergio. “Proceso de Configuración Territorial de la Industria Automotriz Terminal en México 1964-1989”, Universidad Autónoma del Estado de México, México, 1992, Pp.144.
7. Lifschitz, Edgardo. “El Complejo Automotor en México y América Latina”, UAM, México, 1985, Pp.216.
8. López Villafañe, Víctor. “Globalización y regionalización desigual”, Siglo XXI, México, 1997, pp.151
9. Malpica de la Madrid, Luis. “¿Qué es el GATT?”, Grijalbo, México, 1988, Pp.986.
10. Montiel, Yolanda. “Industria Automotriz y Automatización. (El caso de VW de México)”, CIESAS, México, 1987, Pp.109.
11. Montiel, Yolanda. “Proceso de Trabajo, acción sindical y nuevas tecnologías en Volkswagen de México”, CIESAS, México, 1991, Pp. 263.
12. Porter E., Michael. “Estrategia Competitiva”, Compañía Editorial Continental, México, 1980, Pp.407.
13. Solís, Leopoldo. “Políticas Comerciales Internacionales”, El Colegio Nacional, México, 1995, Pp.206.

14. Unger, Kurt. “Las Exportaciones Mexicanas ante la Reestructuración Industrial Internacional. La Evidencia de las Industrias Química y Automotriz”, COLMEX, FCE, México, 1990, Pp.282.
15. Yip, George S. “Globalización: Estrategias para Obtener una Ventaja Competitiva”, Norma, Bogotá, Colombia, 1994, Pp.331.
16. Zapata, Francisco. “La Reestructuración Industrial en México. El caso de la Industria de Autopartes”, COLMEX, México, 1994, Pp.142.

HEMEROGRAFIA

1. Artículo de Portada. "Autopartes; la Última Oportunidad". Revista Expansión. México, octubre 22, 1997, Pp. 18-36, Vol. XXIX, N° 727.
2. Aschentrupp Toledo, Hermann. "La Organización Mundial de Comercio y los Retos del Intercambio Multilateral". Revista Comercio Exterior de México, Bancomext. Vol. 45, N° 11, México, noviembre 1985, Pp. 847-856.
3. Guilbert P. Alejandro. "Nuevos Competidores para 1999 y Estrategias para el Nuevo Milenio". Revista 4 Ruedas, México, diciembre 1998, Pp. 2-10
4. Industria Automotriz. "Tomando bien las curvas". Revista Alto Nivel, Zuma N° 123, México, Noviembre 1998, Pp. 40-62.
5. El Dinero. Récord comercial de México con EU. "Uno más Uno", México, 21 de enero de 2000, pp.23.
6. El Diario Oficial de la Federación.

PAGINAS CONSULTADAS EN INTERNET

- www.wto.org/spanish/aboutsp-factss1.wtw
- www.amia.com.mx
- www.Banxico.org.mx

OTROS DOCUMENTOS

1. Órgano Informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, Boletín 397, México, diciembre 1998, Pp. 48.
2. Escenario de Competitividad de la Economía y Empresas Mexicanas, Instituto Mexicano de Ejecutivos de Finanzas, Documento Técnico, 6º Foro Nacional IMEF, Monterrey, N.L. México 1994, Pp.1-12.
3. Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Texto Oficial, SECOFI, México, 1993, pp.1218
4. Producto Interno Bruto, Informe Trimestral, SECOFI, México, 1999, pp.