

3
reg

UNIVERSIDAD DR. EMILIO CARDENAS, S. C.

**ESCUELA DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**



**REPERCUSION DE LA INFLACION EN
LA EMPRESA AUTOMOTRIZ EN MEXICO**

TESIS CON
FALSA COPIA

**SEMINARIO DE INVESTIGACION
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACION**

P R E S E N T A :
JUAN CERVANTES DUEÑAS

DIRECTOR DE SEMINARIO :
LIC. FEDERICO TOXQUI BASAVE

MEXICO, D. F.

1991



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 está 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.

I N D I C E

REFERCUSION DE LA INFLACION EN LA EMPRESA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

INTRODUCCION 3

CAPITULO I INFLACION.

1.1 QUE ES INFLACION 7

1.1.1 HISTORIA DE UNA PALABRA 8

1.1.2 CONCEPTOS ELEMENTALES DE LA INFLACION10

1.2 CAUSAS DE LA INFLACION11

1.2.1 POR EXCESO DE DEMANDA11

1.2.2 POR AUMENTO DE COSTOS12

1.2.3 POR ESTRUCTURA13

1.3 MEDICION DE LA INFLACION14

CAPITULO II PANORAMA DE LA ECONOMIA MEXICANA

2.1 SITUACION ECONOMICA DE MEXICO18

2.1.1 CRISIS ECONOMICA19

2.1.2 CRISIS FINANCIERA26

2.1.3 CRISIS PRODUCTIVA34

2.1.4 CRISIS SALARIAL Y DE EMPLEO41

2.2	ANTECEDENTES DEL PROBLEMA FINANCIERO	48
2.2.1	REALIDADES DE LA INFLACION	57

CAPITULO III DESARROLLO DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

3.1	ANTECEDENTES DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ EN MEX.	63
3.2	REALIDADES DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ	70
3.3	FUTURO DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ	79

CAPITULO IV IMPACTO DE LA INFLACION EN LA EMPRESA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

4.1	LA INFLACION EN LA EMPRESA AUTOMOTRIZ MEXICANA	88
4.2	PROBLEMAS LABORALES	93
4.3	SITUACION DE DIESEL NACIONAL	96
4.3.1.	ANTECEDENTES DE DIESEL NACIONAL	97
4.3.2	PROBLEMAS TECNOLOGICOS	102
4.3.3	PROBLEMAS FINANCIEROS	104
4.4	DISMINUCION DE LAS VENTAS DE LA INDUSTRIA- (1981-1987)	108
4.4.1	PRINCIPALES CAUSAS Y EFECTOS DEL DETERIORO DE LAS VENTAS (1981-1987)	111

ANEXO ESTADISTICO.....	114
CONCLUSIONES	122
BIBLIOGRAFIA	126

I N T R O D U C C I O N

Hemos escuchado hablar acerca de la inflación y como - ha provocado grandes desequilibrios entre los factores de la producción destacando algunos que tienen importante relevancia para la empresa automotriz.

En relación a las repercusiones de la inflación en lo interno y externo, se ha dicho mucho, pero hasta qué punto es verdad y surge el cuestionamiento de si es cierto - lo que dicen los empresarios cuando se declaran en quiebra. Estos son algunos de los problemas que están provocando desequilibrios en el país, porque cada día son más las empresas que se declaran incosteables y repercute en un desempleo en aumento, escasez de la producción y una retroalimentación de la inflación.

El poder adquisitivo se ha visto reducido al mínimo, - todas las personas se quejan y hablan de este problema - culpando a la inflación y sobre todo a las causas de la misma, pero lo que interesa en este trabajo, es conocer - hasta qué punto perjudica este problema a la empresa automotriz.

En esta investigación se van analizar algunos de los -

problemas derivados del proceso inflacionario y, principalmente los problemas que repercuten en la empresa automotriz, así como a través de su análisis determinar las principales causas de los mismos y poder presentar un diagnóstico adecuado que se traduzca en la búsqueda de futuras soluciones, para impedir que se sigan agravando, y perjudicando más al país.

¿ Qué hace el gobierno ante estos problemas ? ¿ Es él culpable de que siga avanzando y causando estragos en toda la sociedad ?.

La situación que se vive es difícil y uno se pregunta: ¿ Qué tanto de lo que nos dicen es verdad ? ¿ Hasta qué grado hay que creer?. Es preciso conocer hasta que punto se puede hacer algo por el país, que soluciones se pueden obtener, o si en realidad es imposible.

Interesa conocer la realidad de la incidencia de la inflación en la empresa automotriz; cual es el papel que esta industria juega dentro del desarrollo de México y en que puede coadyuvar a que el país pueda salir de la crisis. Asimismo cual es la repercusión de políticas tales como, la unificación en ese tipo de empresas.

En último de los casos, comprobar si todo lo que se argumenta en las empresas, lo provoca la inflación o únicamente es motivo para suscitar desconciertos entre la población o bien proceder a declararse insolventes y cerrar las empresas provocando los problemas inherentes al caso.

La falta de una política económica coherente, aunada a la crisis por la que atraviesa el país, se ha traducido - en que el desempleo vaya en aumento; los empresarios señalan que no pueden aumentar los salarios porque no hay utilidades, esto trae como consecuencia que muchos trabajadores tengan mayor movilidad ocupacional y además busquen - afanosamente trabajo y que al no existir suficiente generación de empleos en el país, deciden emigrar.

¿ Dónde están esos capitales que se encontraban en México, y con los cuales los empresarios obtuvieron grandes beneficios y ahora deciden cerrar su empresa y llevarse - el dinero a otros países ?.

Es precisamente a través del presente trabajo, que se intenta dar respuesta a diversas interrogantes, y llegar a dar conclusiones que permitan certificar la veracidad - respecto de la información.

C A P I T U L O I

INFLACION

- 1.1 QUE ES INFLACION.
- 1.1.1 HISTORIA DE UNA PALABRA.
- 1.1.2 CONCEPTOS ELEMENTALES DE LA INFLACION.
- 1.2 CAUSAS DE LA INFLACION.
- 1.2.1 POR EXCESO DE DEMANDA.
- 1.2.2 POR AUMENTO DE COSTOS.
- 1.2.3 POR ESTRUCTURA.
- 1.3 MEDICION DE LA INFLACION.

INFLACION.

1.1 QUE ES INFLACION.

Es evidente que el fenómeno económico más importante en la actualidad, en el mundo, es la inflación. Pese a lo que se pueda pensar, este problema no es nuevo, pues sus orígenes se remontan a la época de la Primera Guerra Mundial, sin embargo en estos momentos es cuando más estragos ha causado en la economía de muchos países del mundo a tal grado, de que en todos ellos se buscan soluciones - a corto plazo pues de no frenarla y abatirla, seguirá causando grandes males, como ya lo ha hecho en algunos países.

Iniciar una inflación es sencillo; detenerla exige - grandes esfuerzos y sacrificios debido a las diversas causas que la provocan, las cuales hacen más compleja su solución, además que las medidas adoptadas ahondan en muchas ocasiones las diferencias sociales.

Por lo mencionado anteriormente se hace necesario un - breve estudio de manera elemental y sencilla con algunos

comentarios sobre las causas de la inflación.

1.1.1 HISTORIA DE UNA PALABRA.

Es una palabra conocida por todos, porque todos la hemos escuchado alguna vez en nuestra vida, además porque es común en todos los pueblos.

En realidad, los hombres sufrieron este fenómeno antes de atribuirle un nombre, la palabra es mucho más joven de lo que podríamos pensar, la inflación no esperó la llegada del mundo contemporáneo para difundirse en todos los ámbitos.

La palabra cobró difusión gracias a las guerras del siglo XX, y a sus prolongaciones que repercutían en aspectos de carácter financiero. A partir de 1920 comienza a analizarse el aspecto monetario de los nuevos problemas y de pronto, la palabra inflación se instala en el lenguaje y en las realidades cotidianas. Conquista un lugar en el primer plano e invade el planeta.

En el mismo sentido, fue preciso que los economistas se consagraron al análisis del fenómeno monetario y que -

le atribuyeran un nombre latino.

"Inflatio": el término pertenece al latín clásico, la raíz "flare", soplar; inflatio no es otra cosa que inflación. De este modo, llegó al nuevo mundo, dándole paso del vocabulario de biología al de la economía.

Al multiplicarse los billetes, de dorso verde, provocado porque la guerra precipitó la especulación y generó el alza del oro y puso de relieve las causas y efectos del mecanismo "de la hinchazón de billetes".

En adelante, la fortuna de la palabra será equivalente al infortunio de los hombres.

La inflación revolotea en las tribunas de las asambleas alimenta las recomendaciones de las comisiones, acapara las conclusiones de los informes, modifica el análisis de los balances, adorna los comentarios de los diarios aparece por doquier, articulada, escrita o impresa, llega hasta la cocina.

Como podemos darnos cuenta es una palabra muy usual, que la hemos escuchado, pero más que nada hemos sentido sus efectos, sin saber su significado. Nos damos cuenta -

de los estragos que ha provocado en todo el mundo, por - eso es importante que tengamos claridad acerca de su significado y sus orígenes.

1.1.2 CONCEPTOS ELEMENTALES DE LA INFLACION.

1.- Es un fenómeno económico-financiero provocado por un desequilibrio entre la cantidad de bienes de consumo - producidos en una economía determinada, y la capacidad adquisitiva de su población.

2- Se dice que hay inflación cuando escasean los bienes - de consumo y los compradores se los discuten y consienten incluso en pagar precios elevados.

Lo anterior es una de las causas inmediatas de la in-
flación. Por otro lado el aumento de circulación del pa-
pel moneda inconvertible, o moneda fiduciaria garantizada
por el estado, acompañada de un alza progresiva de los -
precios de los productos de consumo, así como la deprecia
ción de la moneda, da inicio a la fuga de capitales y a -
la desaparición del ahorro interno.

3.- Es un fenómeno monetario que consiste en la emisión

indiscriminada de circulante monetario y cuyo efecto es - el incremento generalizado y sostenido de los precios, y consecuentemente, la reducción del poder adquisitivo de - la unidad monetaria, la cual va a repercutir en toda la - sociedad sin importar clase social.

La inflación representa la expropiación que la clase - dominante hace que los ingresos de las clases desprotegi- das se vean reducidas al mínimo.

1.2 CAUSAS DE LA INFLACION.

Se ha llegado a la conclusión de que para tener una de - finición correcta de inflación, es preciso definir sus - causas, se plantean tres tipos de causas; por exceso de - demanda, por aumento de costos y por situaciones estructu - rales.

A continuación se relatarán brevemente cada una de - esas causas.

1.2.1 POR EXCESO DE DEMANDA.

En la inflación por exceso de demanda, se observa que el crecimiento de los precios, es el resultado de un aumento de la demanda, la cual queda explicada por un alza en el ingreso monetario, mismo que se encuentra insuficientemente respaldado por los cambios de producción, originándose un exceso de demanda sobre la oferta de bienes y servicios.

En cuanto al incremento del ingreso, este puede provenir de tres fuentes; ya sean de consumidores, empresas o gobiernos, y que como se señaló previamente sin el correspondiente respaldo del cambio en oferta de productos y servicios, lo que ocasiona un desequilibrio entre la demanda y la oferta traduciéndose en mayores precios.

1.2.2 POR AUMENTO DE COSTOS.

Esta corriente de pensamiento, le adjudica el crecimiento acelerado de los precios al comportamiento anormal de la oferta, motivada ya sea por presiones salariales o por el aumento de los costos de producción, sin el correspondiente mecanismo compensador del incremento de la productividad, lo cual termina inevitablemente por trasladarse al precio de bienes y servicios, y transformarse en un

proceso inflacionario, en este punto es conveniente señalar que cuando se desea obtener mayores utilidades por parte del empresario, se tiende que traducir en aumento de precios.

1.2.3 ESTRUCTURAL.

Es una de las causas más comunes de la inflación, son los problemas estructurales y es donde se da este fenómeno con mayor profundidad. Algunas de las situaciones que las provocan; son:

- Por la aparición de mercados monopólicos y oligopólicos, ya que estos pueden fijar precios partiendo de sus objetivos y no de la oferta y la demanda, lo que provoca un problema grave que se manifiesta en la inflación.

- Baja en la producción de algunos bienes por no existir márgenes adecuados de ganancias o por la existencia de otras actividades más redituables.

- Baja en la producción de algunos bienes por la manifestación de factores extra-económicos (clima, falta de capacitación, entre otras).

- Fijación de precios agrícolas por consideraciones políticas y no derivado de la evolución de la oferta y la demanda.

- Política de inversión restrictiva para un sector y de beneficios para otros sectores de la actividad.

Estas son algunas de las causas principales que provocan la inflación, y en las cuales muchos países no toman en cuenta algunos de estos factores o no se toman en forma integral y se van a ver involucrados posteriormente en problemas, si no es que ya lo están y de los cuales es muy difícil salir.

1.3 MEDICION DE LA INFLACION.

Se ha mencionado sobre la forma en que va aumentando la inflación, lo cual ha llevado a los economistas a buscar una forma de medirla. Ellos no se conforman con comparaciones, ni con aproximaciones; por lo cual se ven obligados a mencionar el exceso de demanda sobre la oferta en términos de costos, así como la inestabilidad de los factores de producción, para calcular la inflación.

Los economistas se ven en la necesidad de utilizar la estadística, para que se expresen a través del uso de fórmulas los incrementos de la inflación, utilizan ecuaciones con las que intentan demostrar alguna verdad fundamen

tal.

La medición del aumento de precios en una economía compleja resulta poco simple.

Para un bien podemos tomar una serie histórica de precios y calcular la tasa de cambio en los precios del bien. Si existiera un solo bien en una economía, los cambios en los precios serían la tasa de inflación.

Pero como en las economías existe gran diversidad de bienes, cada uno tendrá tasa diferente, y se tiene que obtener un promedio.

En nuestro país el sistema nacional de precios al consumidor del Banco de México, recopila durante cada mes 90,000 cotizaciones directas en 35 ciudades, sobre los precios de aproximadamente 1,200 artículos y servicios específicos. Los promedios de dichas cotizaciones dan lugar a los índices de los 300 conceptos genéricos sobre bienes y servicios, que forman la canasta del índice general en cada una de las ciudades y a nivel nacional. Estos índices de precios los da a conocer el Banco de México en forma mensual, aunque por razones de que el conocimiento de

la evolución de los precios es importante actualmente se dan a conocer en forma quincenal.

C A P I T U L O I I
P A N O R A M A D E L A E C O N O M I A M E X I C A N A

- 2.1 SITUACION ECONOMICA DE MEXICO.
 - 2.1.1 CRISIS ECONOMICA.
 - 2.1.2 CRISIS FINANCIERA.
 - 2.1.3 CRISIS PRODUCTIVA.
 - 2.1.4 CRISIS SALARIAL Y DE EMPLEO.
- 2.2 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA FINANCIERO.
 - 2.2.1 REALIDADES DE LA INFLACION.

C A P I T U L O II

PANORAMA DE LA ECONOMIA MEXICANA.

2.1 SITUACION ECONOMICA DE MEXICO.

En los últimos años las manifestaciones de la crisis han sido el hecho más importante en la vida de los mexicanos. Porque no únicamente los especialistas o investigadores de la ciencia económica, sino prácticamente el conjunto del pueblo y las distintas clases que integran la sociedad mexicana se enfrentan todos los días a fenómenos como: recesión, inflación, devaluación y crisis financiera.

La crisis es el escenario en el cual se da la reproducción del sistema económico y social vigentes en nuestro país. La reproducción del capital en el marco de la crisis establece el terreno en el cual se libra la lucha entre las clases que integran la compleja, y cada vez más polarizada sociedad mexicana.

Pareciera buscarse la formulación y puesta en práctica de un programa de lucha contra la crisis, la cual es una necesidad de las clases sociales explotadas y de los par-

tidos y grupos políticos, que postulan la transformación de la actual sociedad mexicana en una menos injusta, y de carácter no capitalista.

La lucha contra la crisis, debe comprender a todos juntos, y no únicamente a las clases explotadas, que son las más afectadas por la crisis y, las cuales están incapacitadas para poder hacer algo contra ella. Los partidos y grupos políticos se deben unir en esta lucha, y olvidarse de los intereses personales o de grupo, para luchar contra la crisis, buscando soluciones adecuadas para el bien de la sociedad mexicana.

En este aspecto se puede señalar que los grupos sociales más golpeados por la presente crisis deben unir esfuerzos para encontrar políticas afines para la defensa de la soberanía nacional, y de la clase trabajadora.

2.1.1 CRISIS ECONOMICA.

México atraviesa por la peor crisis registrada en su historia económica. El Producto Interno Real, con el retroceso mostrado, se ha visto reducido al mínimo en los últimos años, y representa la experiencia de contracción

económica más severa desde la depresión de los años 30.

A la recesión se agregan tasas de inflación sin precedentes y reducciones en los salarios reales que superan - por mucho lo ocurrido en épocas pasadas.

La crisis parece representar además, el punto culminante de un proceso de agotamiento del dinamismo económico - que estuvo presente en nuestro país durante casi cuarenta años. Mostró agotamiento a principio de los setentas, y - ha desembocado en recesiones cada vez más severas, acompañadas de niveles de inflación cada vez más altos y de desequilibrios cada vez mayores en las finanzas públicas, y en la balanza de pagos en cuenta corriente.

La crisis fue el resultado de una mala planeación a - largo plazo, por lo cual, se están viendo los resultados del proceso económico en los grandes desequilibrios mostrados en la economía, y se reflejan por ejemplo en la balanza de pagos.

La década de los años setentas presenció, en su primera mitad, el agotamiento del ciclo de expansión industrial de los años que comprende el desarrollo estabilizador, período que comprende casi 30 años, así como el de -

las fuentes internas de financiamiento, y el agravamiento del déficit externo que la industria generó durante ese proceso.

Esta desaceleración industrial da lugar a un deterioro económico global que culmina en la crisis de 1976-1977, y en la cual se observa que el estrangulamiento externo fue provocado por el lento crecimiento de la producción y las altas tasas de desempleo o inflación, que se reforzaban mutuamente.

En el auge petrolero encontramos el fenómeno que causa la crisis. La causa de fondo más importante que la determinó fue el rápido endeudamiento externo del país a fin de crear la infraestructura petrolera, lo que lo ha llevado a una situación muy difícil.

Todas las esperanzas estaban puestas en el auge petrolero, se endeudó el país, esperando a que llegara ese auge, el cual nunca llegó, y el país empezó a tener problemas por su poca capacidad productiva. Al olvidarse algunos sectores productivos, el país va decayendo hasta llegar a una situación muy crítica y difícil.

Dentro de este contexto la inversión extranjera direc-

ta tiene mucho que ver en los crecientes desequilibrios - de la balanza comercial; al ser un factor decisivo por el rápido aumento de la importación de maquinaria, materia prima y tecnología extranjera, y por su producción débilmente orientada al exterior, así como la incontrolable salida de divisas por concepto de regalías, intereses, patentes, entre otros.

Después de un período de crecimiento acelerado de la producción en que las exportaciones del crudo habrían de duplicarse año tras año, la exportación de petróleo habría de estabilizarse hacia el año de 1981-1982, mientras que la producción seguía creciendo, a partir de entonces, sólo en la medida necesaria para satisfacer el consumo interno. De ahí que para que el auge petrolero cediera su lugar a un desarrollo industrial y agrícola sostenido, resultaba imprescindible la utilización de los excedentes petroleros orientados a transformar el sector industrial, de tal manera, que se convirtiera en el generador del crecimiento económico en beneficio del país.

La aceleración inflacionaria repercute a su vez, sobre la transferencia al sector privado de los ingresos petroleros y contribuyen al deterioro de las finanzas públicas sosteniendo así un alto ritmo de crecimiento con sobrea-

luación del peso, por otra parte las condiciones de desmantelamiento de los controles de importación, reforzó el explosivo crecimiento del volumen de importaciones - - - (1982-1988).

La expansión petrolera y la economía desarticulada modificaron la estructura económica en el sentido de que éa ta presenta una creciente vulnerabilidad. En efecto, la expansión económica conduce a un tipo de especialización en el comercio internacional en el que los excedentes exportados conducen a la economía mexicana a presentarse co mo vulnerable a los cambios en la composición de la demanda del exterior.

La desaceleración del nivel de actividad económica fue una primera consecuencia del agotamiento de la expansión petrolera, y por otra parte la tendencia de la economía internacional, en la cual se reflejó la reducción de los precios del crudo y la perspectiva de aumento de las tasas de interés internacional, con lo que el país tenía que pagar más debido a su abultada deuda externa.

Por otro lado, las devaluaciones han tenido como consecuencia la reducción del Ingreso Nacional Real, sobre todo porque el país tiene que enfrentar una situación desfa

vorable en los términos de intercambio con el exterior - así como la sobrevaluación real de los intereses que se pagan por la deuda externa, y otros pagos al exterior.

De esta manera, los efectos de la crisis en la producción, los salarios reales y la tasa de desempleo fueron - considerables.

El retroceso de los salarios reales, tomando como base 1982, alcanza niveles del orden del 25% en el caso de los salarios mínimos. Entre las industrias más afectadas por la depresión y la cesantía, destacan: la industria de la - construcción, de la minería y la automotriz.

La alta dependencia de México del mercado petrolero in ternacional se manifestó en forma cruda, pues la disminu- ción de los precios del petróleo ha traído como consecuen- cia, otro tipo de medidas contraccionistas.

El rápido aumento del déficit de la balanza en cuenta corriente, aunado a la baja de precios del crudo en el - mercado internacional, el recorte en los gastos gubernamentales, el incremento en las tasas de interés que paga el país por su deuda externa, condujeron a una desaceleración de la economía en general, por lo que se pudo ob-

servar una creciente dolarización del sistema bancario y financiero mexicano en la medida en que un mayor número de personas cambiaron sus cuentas bancarias a unidades monetarias extranjeras, así como una cuantiosa fuga de capitales, ahondando aún más los síntomas de la crisis de la economía mexicana.

En el año de 1986 la economía pasó por momentos muy difíciles, lo cual estuvo a punto de conducir al país a una hiperinflación, que se muestra a finales del año siguiente en el cual la inflación alcanzó su valor más alto en la historia de México, esta situación fue propiciada por la transferencia de recursos al exterior y el deterioro de los términos de intercambio, lo cual se ve reflejado en la balanza de pagos.

La economía se vuelve muy susceptible a cualquier cambio que se pueda dar, se realizan algunos ajustes fiscales, monetarios y crediticios, se llega a la concertación social de precios y se firma el Pacto de Solidaridad Económica, con el cual se logra reducir la inflación.

Al ver los resultados obtenidos con el P S E, se continúa luchando contra la inflación y se llega a un acuerdo para seguir atacando este desequilibrio y se establece --

el Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico - en el cual sociedad y el gobierno realizan esfuerzos para frenar este problema, se logran grandes avances pero todavia no se consolida la estabilidad de precios, y están - presentes todavía algunas reacciones del periodo de inflación.

La economía se enfrenta a la falta de Recursos sufi-cientes para satisfacer la demanda, y se da un crecimiento de la producción, la cuál origina desequilibrios de naturaleza interna. Es necesario superar la escasez de re-cursos para la inversión y el crecimiento que impone el -servicio de la deuda, para lo cual hay que tener presente los problemas estructurales anteriores, y realizar un es-fuerzo social intenso para corregirlos. Debe darse un es-fuerzo para conseguir la modernización en todos los cam-pos de nuestra actividad económica y en cada uno de los -sectores sociales.

2.1.2 CRISIS FINANCIERA.

La crisis financiera que vive la economía mexicana es parte integral de un estilo de desarrollo que se ha agotado y que por la vía de la desintegración productiva, - -

abrió las puertas a la inestabilidad financiera.

La crisis financiera que de manera determinante afecta a la economía mexicana desde los años setenta, tiene su origen en problemas estructurales. Si nos ponemos a analizar los rasgos sobresalientes del régimen de acumulación de capital en México, desde mediados de los años cincuenta, hasta la crisis de 1982, podemos apreciar algunas características esenciales.

Una vez concluida la etapa fácil de sustitución de importaciones, el dinamismo en el proceso de crecimiento económico se centro en algunos sectores (productos metálicos, sustancias químicas, derivados del petróleo, infraestructura del transporte, etc.). Esta evolución se acompañó de una pérdida relativa de los ritmos de acumulación de la mayoría de los sectores tradicionales (agropecuario, minería, textiles, prendas de vestir, industrias del cuero, alimentos, bebidas y tabaco), situación que generó un crecimiento anormal de la estructura productiva nacional.

Derivado de lo anterior se abandonan algunos sectores productivos básicos los cuales fueron la causa de que el país tuviera problemas, porque al no producir ciertos ar-

tículos básicos, o no producirlos en forma suficiente para el mercado nacional, los tiene que importar a precios más elevados, a los que en México se podrían producir.

Estas transformaciones del aparato productivo fueron - la causa de la configuración de una tendencia estructural al déficit externo, al existir una gran diferencia de importaciones y exportaciones, derivada del aumento de compras al exterior de insumos, maquinaria y equipo y de productos básicos para la alimentación.

Agregado a esto, la inexistencia de una base tecnológica propia y los altos requerimientos de capital para inversión, hicieron necesaria la presencia de inversiones - extranjeras directas. Se dieron facilidades para la adquisición de capital extranjero lo que contribuyó a generar un cambio en los sectores dominantes del proceso de acumulación; las pequeñas y medianas empresas pierden importancia relativa, lo cual favorece a las empresas transnacionales, los grandes grupos privados nacionales y los bancos internacionales se convirtieron en los agentes económicos dominantes del régimen dependiente de acumulación de capital en México.

La estrategia del desarrollo estabilizador no conside-

ró una modificación en la distribución del valor agregado que posibilitara mejores niveles de vida a la mayoría de la población. Por lo cual, los bienes de consumo duradero no fueron susceptibles de incorporarse, en la magnitud requerida, dentro de lo que se pudiera definir como norma de consumo de los asalariados, ya que al no fortalecerse sus ingresos no se permite la obtención de satisfactores de consumo duradero.

En otros términos no se tomaron en cuenta ciertos factores, lo cual lleva a una ruptura entre las estructuras de producción y consumo.

Lo anterior provocó una caída en el ritmo de crecimiento de la inversión privada total. En este contexto y debido a que límites del mercado interno de los sectores dinámicos ejercieron presión importante en el comportamiento del sector público y del sistema monetario mexicano, desde finales de los años setenta, los síntomas de agotamiento del periodo de crecimiento hicieron necesaria una creciente inversión pública a fin de evitar el desplome del producto interno Bruto y el crecimiento del desempleo.

Por otra parte, el fracaso en el intento de impulsar una reforma fiscal sustancial a principio de la década -

pasada, fue la causa de que el crecimiento de los ingresos públicos fuese inferior a los gastos. Esto trae como consecuencia un aumento sostenido del déficit presupuestal, mismo que se ha financiado con emisión primaria, deuda interna y externa.

Las disponibilidades monetarias de las empresas, se orientaron a la adquisición de bonos financieros e hipotecarios y a la especulación. Como el Sistema Monetario Mexicano funcionó hasta 1975 sobre el principio de organización de la banca especializada, el resultado fue un crecimiento desigual de los diferentes tipos de bancos, mientras las instituciones financieras e hipotecarias mostraban una gran actividad, los bancos de ahorro y de depósito contraían sus balances y se enfrentaban a problemas de liquidez.

Por su parte el financiamiento del déficit público y la profundización de las prácticas de indexación de precios estimularon mayores tasas de inflación. La pérdida del poder adquisitivo del peso condujo a adoptar otros mecanismos que impidieron seguir perdiendo su capacidad de compra. La forma que adoptó este fenómeno en México fue, en lo fundamental la fuga de capitales y la dolarización de gran parte de las actividades bancarias y financieras.

El propio Gobierno Federal ha aceptado que las crisis financieras de 1976 y 1982, tuvieron su origen en modificaciones estructurales, al menos esto es lo que parece -- desprenderse de la lectura del plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. Logicamente, las preguntas obligadas son: ¿ Qué opciones de desarrollo tiene el país frente a la -- actual crisis del capitalismo internacional, y de una economía cada vez más dependiente tecnológica y financieramente del exterior ?.

La aguda crisis por la que atravesó el país, en el sector externo, se muestra a través de un déficit excesivo de balanza de pagos. Esta situación se da en un contexto internacional que impone severas restricciones, a causa de la baja en la demanda y de precios de las exportaciones, del pago de los intereses de la deuda externa y las imposiciones del Fondo Monetario Internacional, lo que trae como consecuencia la imposibilidad de formalizar una estrategia de desarrollo económico y social de forma independiente.

El análisis del Plan Nacional del Desarrollo 1983-1988 así como las medidas políticas económicas puestas en marcha por el régimen del presidente Miguel de la Madrid, -- permite comprobar que se ha adoptado una política de --

corte neoliberal, que subordina cada vez más la economía del país a los grandes centros del poder económico-financiero.

Así mismo, uno de los propósitos centrales reside en el incremento de las exportaciones no petroleras, es decir, impulsar un proceso de sustitución de exportaciones.

La nacionalización de la banca brindó al Gobierno Mexicano una excelente oportunidad histórica, desafortunadamente, las políticas del régimen de Miguel de la Madrid indicaban que el estado no estaba dispuesto a asumir esta responsabilidad. Después de ceder un tercio de acciones de los bancos, de indemnizar generosamente a sus antiguos propietarios (actores principales de la quiebra financiera) y de poner en venta el grueso de las acciones industriales y comerciales que poseían los bancos antes de la nacionalización, se lanzó una serie de iniciativas de ley cuyo efecto vendrá a ser una pérdida de la importancia relativa del sistema bancario nacional, en el financiamiento de la acumulación de capital en nuestro país.

Es evidente que se trata de buscar una salida no capitalista de la crisis. De la velocidad de esta reestructuración dependerá en buena medida su posibilidad de éxito. -

La economía mexicana tiene la necesidad de recobrar en un plazo corto la capacidad de crecimiento que permita generar empleos. En caso contrario, la presión social tenderá a generar conflictos cada vez más amplios y riesgosos que cuestionarán la estabilidad del sistema político, económico y social que impera en nuestro país.

Para lograr alcanzar un crecimiento autofinanciable y sostenido, se necesita consolidar las bases materiales para el crecimiento del empleo. Para lo cual se requiere - una disminución de las transferencias al exterior. Los re cursos contribuirán a la recuperación del crecimiento que tendrá como resultado el incremento gradual y sustancial de la tasa de ahorro interno.

El Sistema Bancario es el único que tiene la opción financiera, así como los demás intermediarios de seguir incrementando los créditos relativamente baratos para financiar al Sector Público y continuar otorgando subsidios a determinados sectores los cuales son beneficiados.

El Sistema Bancario requiere el apoyo de la productiviidad y la competitividad de la economía para alcanzar la -modernización, la cual depende de la evolución de las condiciones en los mercados financieros externos e internos,

el resultado depende de la integración económica mundial y de los cambios tecnológicos de la intermediación financiera.

En el mes de Agosto de 1990, se realizará la reprivatización bancaria, la venta del 66% del capital accionario de los bancos, con lo cual se esperan los siguientes resultados:

- Fuerte apoyo al peso, más altos precios en la bolsa.
- Se adelantará el reloj político casi donde estaba antes de que fuera trasado por la nacionalización de la banca, dará una nueva imagen de mayor seguridad y atractivo para las inversiones.

Recobrar la primacía bancaria implica una recuperación de la confianza perdida, por sí sola, puede atraer una repatriación masiva de capital y la recuperación de la soberanía bancaria. Constituirá un estímulo gigante para el crecimiento económico y la creación de nuevas fuentes de empleo.

2.1.3 CRISIS PRODUCTIVA.

El crecimiento notable que México vivió durante los -

años cincuenta y setenta perdió dinamismo, y las actividades más dinámicas de la economía fueron descendiendo, de tal manera que ya en 1975 la inflación, la balanza de pagos y el financiamiento público acompañaban la caída de la actividad económica en general. Las principales ramas y sectores del aparato productivo mexicano presentaban síntomas de agotamiento; como la producción de aparatos eléctricos, productos químicos, transporte y otros, tales como la agricultura; la crisis ya estaba presente.

El auge petrolero en nuestro país se presentó a lo largo de la segunda parte de la década de los años setenta, hizo posible aplazar el agravamiento de la crisis de la economía de nuestro país.

Los recursos financieros del petróleo, efectivamente sirvieron para contener algunos años la agudización de la crisis, pero también, la petrolización agravó los desequilibrios y desajustes que inevitablemente se expresaron ahora de manera más profunda. Un crecimiento apoyado en la expansión de la producción de energéticos no se acompañó de una política que remodelará las deformaciones del aparato productivo, al contrario del derroche consumista, al que no se puede renunciar, condujo inevitablemente al derroche de los recursos provenientes de los ingresos -

petroleros, lo cual pronto ocasionó que las divisas así -
obtenidas fueran insuficientes para atender las demandas
de importaciones, incluso de bienes en los que el país -
era autosuficiente. Esto reforzó las tendencias al endeu-
damiento con el exterior. La disponibilidad de divisas -
por la venta del petróleo y una política indiscriminada -
de apertura a la compra de mercancía de toda índole en el
exterior, permitieron que creciera desproporcionadamente
las importaciones. Por otro lado la crisis en el agro me-
xicano, hacia necesario comprar a otros países granos y -
otros productos agrícolas que en el pasado, incluso expor-
tábamos. Más aún, las exportaciones de productos manufac-
turados, que en México se producían, implicó revertir el
proceso de sustitución de importaciones que por más de -
veinticinco años habían intentado en nuestro país.

Los sectores productivos en México se han formado de -
una manera desarticulada y desintegrada que, dada su pro-
pia evolución tarde o temprano caerían en una profunda si-
tuación de crisis.

La argumentación central que se pretende desarrollar -
es que el aparato productivo mexicano está constituido -
por sectores desarticulados que son incapaces de crecer -
en forma ordenada y equilibrada, es decir, que el funcio-

namiento de la economía es tan desequilibrado que cuando ha habido crecimiento, este desarrollo se dá solo en algunas ramas las cuales han privilegiado otros sectores.

Pero además este crecimiento, generará por su dinámica - misma, otros desequilibrios, que de tal manera pueden conducir a la crisis. Esta crisis se desató en 1982 a partir de que descendieron considerablemente las fuentes de financiamiento que alimentaban dicho crecimiento.

En México los motores tradicionales de la actividad económica han sido el gasto público, la inversión privada y en menor medida, las exportaciones. El aparato productivo tiene como función satisfacer las necesidades de cada uno de los componentes antes mencionados. Se elaboran bienes de consumo para atender la demanda de los trabajadores - que requieren alimentos, vestido y enseres domésticos, pero también la demanda de la clase media y de altos ingresos que requieren bienes de lujo, junto con alimentos más variados, ropa fina, enseres más sofisticados, automóviles y otros, se producen también los llamados bienes de inversión o de capital que están constituidos por todo tipo de máquinas y equipo para llevar a cabo la producción.

En nuestro país, indudablemente, ha sido el sector -

industrial uno de los más dinámicos en el desarrollo y - dentro de éste, las ramas más modernas que han sido líderes del patrón de la industrialización, han sido las dedicadas a la producción de aquellos bienes de consumo que - sin ser estrictamente para la subsistencia cotidiana se - van consumiendo a lo largo del tiempo, o sea los llamados bienes de consumo duradero cuyas ramas pueden dividirse - principalmente en la industria automotriz y la electrodoméstica.

Hemos visto que en nuestro país se involucró en un largo proceso de crecimiento de carácter industrializador - que al tiempo que fue un motor de desarrollo, presentó peculiaridades que impidieron que su expansión se irradiara hacia otros sectores. Esta industrialización, atendió prioritariamente, la producción de bienes de consumo duradero que en sus años de crecimiento se expandió más allá de - los niveles de demanda interna, que comprendía a los grupos de más altos ingresos y ante la existencia de un mercado reducido y limitado buscó fuentes de financiamiento para mantener su dinámica apoyándose en el gasto público y en mecanismos crediticios nacionales y extranjeros, - que estuvieron dados por la estructura tan desigual de - distribución del ingreso y el volumen de desempleo.

También ante la modernización creciente de las ramas líderes, la posibilidad relativa de incorporación de la fuerza de trabajo a la producción industrial fué reduciéndose con lo que se ha incrementado el desempleo y creció el sector servicios. El incremento del empleo en este sector, en los periodos de euge, también ayudó a ampliar los márgenes del mercado interno, no obstante las características de la industrialización mexicana que mantuvo su incapacidad de integrar la producción de sus ramas; su desarticulación con los demás sectores de la actividad económica, particularmente la agricultura y el financiero, su dificultad para generar empleos y remunerar satisfactoriamente a los trabajadores, el rezago en su incorporación al progreso técnico, su falta de competitividad y su insuficiencia, finalmente las tendencias a generar desequilibrios en las finanzas públicas, y en el sector externo, así como su incidencia en la injusta distribución del ingreso, se ha mantenido y tal vez acentuado.

Con la estructura de distribución del ingreso en nuestro país, es imposible plantearse que dado un crecimiento de la economía, éste se haga articuladamente, más aún, los esfuerzos de inversión que se pudieron hacer, tanto públicos como privados, verán reducida su potencialidad impulsadora de la actividad económica. Debido a la proble

matica del aparato productivo y su dependencia con el exterior.

La inversión pública, sin embargo no ha dejado de jugar un papel sobresaliente para facilitar la inflación - que se presenta en los mercados a los cuales se enfrenta la planta productiva. Esta inversión junto con otras instancias intermedias, aunque han apoyado la adecuación del consumo a la estructura productiva, han sido vulneradas - por la crisis financiera, y así se ha clausurado la posibilidad de mantener el nivel de demanda agregada, lo que ha deprimido a la actividad económica.

El Plan Nacional de Sustitución de Importaciones se caracterizó porque no contaba con un patrón de selectividad en base a ventajas comparativas dinámicas, lo cual trajo consigo un desequilibrio de precios, aunado a los escasos estímulos que tuvieron para promover la eficiencia y la productividad para competir en los mercados externos.

Los objetivos de la política macroeconómica en materia de inflación, balanza de pagos y demanda agregada, condicionaron con frecuencia la política industrial y el desarrollo del mismo sector. La desigualdad en el tipo de cambio desde las décadas pasadas y los altos niveles de - -

protección a algunas ramas del sector productivo ha conducido a una transferencia de recursos implantando el desarrollo local de maquinaria y equipo.

Las políticas de subsidios, estímulos fiscales, desarrollo tecnológico, normalización, capacitación de recursos humanos, control de precios y localización industrial, se mostraron insuficientes para el logro de los objetivos de la política industrial y de comercio exterior, aunque se lograron algunos avances.

2.1.4 CRISIS SALARIAL Y DE EMPLEO.

La pérdida del poder adquisitivo de los asalariados se agudiza, pues aunque los salarios aumentan los precios lo hacen en mayor medida. Es irrefutable que si algún indicador ha sido afectado rotundamente por la crisis, éste ha sido el de los ingresos de la clase trabajadora.

La participación de los salarios en la distribución de la riqueza generada se ha visto muy afectada por dos factores.

1.- La caída del empleo ha significado una reducción en la distribución de los salarios, pero al mismo tiempo la

política de los llamados topes salariales, desarrollado - desde mediados de la década de los ochenta ha reforzado - la caída de la participación de las percepciones obreras en el producto interno bruto.

De acuerdo con las cifras de la Comisión Nacional de - Salarios Mínimos en México desde 1977 el poder adquisiti- vo de los asalariados ha caído año tras año, con la sola excepción de 1981, cuando tuvieron un incremento real.

2.- Por otra parte la reducción de la participación de - los salarios en el PIB se ha agudizado desde el estalli- do de la crisis en 1982, al grado que desde ese año hasta la fecha, los salarios observaron una tendencia descen- diente.

En diciembre de 1987, ante la situación imperante del país se llega a un acuerdo entre gobierno-empresarios-obra- ros, del cual surge el Pacto de Solidaridad Económica.

Dicho pacto proponía al mismo tiempo, una baja de la - inflación y mantener el poder adquisitivo de la población. La caída del poder de compra de la población laboral re- presentó una incognita que la comisión de salarios mínimos no pudo decifrar. Por un lado entre la clase trabajadora

crecieron las demandas por aumento salarial. En tanto que el sector empresarial se muestra renuente a otorgar dicho incremento, argumentando que incidiría en un incremento de la inflación, lo que también redundaría en un incremento del desempleo.

Sin embargo, al interior del Sector Estatal no pareció completarse un incremento sustancial de los salarios, fundamentalmente porque a raíz de los reportes presupuestales las partidas que fueron más afectadas, son precisamente la de salarios.

Aquí se resiente una nueva caída del salario (1988), - la cual fue grave, si se toma en consideración que los ingresos cayeron como nunca antes desde 1982. Se señala que inmediata a la puesta en marcha del Pacto de Solidaridad Económica es una acción de redistribuir la riqueza para impedir lo que ha sucedido con este tipo de medidas en otros países como Argentina y Brasil, donde inevitablemente se ha lesionado el ingreso de la clase trabajadora, esto se logra evitando que los empresarios sean los que elevan los precios, con el fin de obtener un mayor beneficio.

A la firma del pacto los salarios mínimos tuvieron un aumento que no permitió recuperar el poder adquisitivo -

que tenían tres meses antes; en Enero de 1988 tuvieron - otro incremento del 20% y en Marzo otro más del 3% pero - a partir de esta fecha se mantuvieron congelados hasta - Enero de 1989. Así no se cumplió uno de los compromisos - asentados en el Pacto de Solidaridad Económica, consistente en que los salarios se elevarían en la misma proporción que lo hicieron los precios de los medios de consumo.

Al finalizar 1988 el salario mínimo en el Distrito Federal se había reducido 12.1% en relación a 1987, el 42% con respecto a 1982 y 53% a 1977, de suerte que para que los trabajadores recuperaran el poder de compra que tenían en 1977, el salario mínimo debería de haberse fijado en 18,835. pesos en Diciembre de 1988.

Sin embargo en 1989 ha continuado acelerándose la situación desventajosa para los trabajadores al otorgarse - solo el 8% a salarios contractuales. En estas condiciones, el salario real en Enero resultó inferior al promedio de 1988, cosa que no sucedía anteriormente. A mediados de Febrero había perdido aproximadamente 3.5% del poder adquisitivo que tenía al iniciar el año y el cual continúa bajando; ya que en el Pacto para la Estabilidad y Crecimiento Económico que al inicio del nuevo Gobierno fue firmado para sustituir al Pacto de Solidaridad Económica, se esti

pula que los salarios mínimos no tendrán ningún aumento - en los meses siguientes.¹

El desempleo, los bajos niveles de ingreso y la caída real del salario, son los factores que imperan en la mayoría de los hogares mexicanos, lo cual ocasiona que tengan un bajo nivel de gastos y explican también las grandes diferencias de ingreso que se dan en los diferentes sectores, que llevan a que el sueldo de un alto ejecutivo sea similar, y a veces mayor a la suma que perciben cuarenta trabajadores con salarios mínimos.

La crisis ha actuado con desigualdad entre las diversas capas de la población haciendo a las familias pobres más pobres y a las ricas más ricas. Se puede decir que como resultado de la política económica del sexenio 1982-1988 los recursos generados en el país quedan en pocas manos, al decidir vender las paraestatales y dejar el futuro de México en forma incierta y muy difícil, ya que los beneficiados son muy pocos.

La dependencia económica y la cercanía geográfica de México con Estados Unidos provoca determinados problemas económicos que se convierten en detonadores de la relación entre ambos países. Por esa razón en diversas ocasio-

¹C.P. Arturo Anguiano, México los Salarios de la Crisis, - Cuadernos Obreros del Centro de Documentación de Estudios Sindicales del Trabajo, México 1989.

nes México ha sido objeto de presiones económicas y sociales ejercidas por Estados Unidos, lo cual se utiliza para abaratar la mano de obra indocumentada en el vecino país.

Uno de los factores que determina la afluencia de los trabajadores a Estados Unidos, es lo atractivo que resulta las remuneraciones, por ejemplo, mientras en ese país un trabajador percibe un salario de 27 dólares diarios, - lo que equivale a un pago mensual en pesos mexicanos de - un millón 904 mil, en México mensualmente se alcanza un - monto de 259 mil pesos en Diciembre de 1988.

En México se aprecia una elevada tasa de desempleo, - donde precisamente predomina la concentración industrial, en lugares como Distrito Federal, Monterrey, Guadalajara, etc. Si en estas ciudades donde hay más industrias se encuentra mayor tasa de desempleo, es por eso que los trabajadores al no encontrar suficientes fuentes de trabajo, - buscan solucionar sus problemas emigrando hacia el vecino país donde son tratados inhumanamente, pero lo soportan - por la necesidad que tienen, además, de que reciben un salario superior al que podrían recibir aquí, donde no hay empleos.

En tanto no se presente la gradual recuperación de la

actividad económica en el país, las posibilidades de solucionar al grave desempleo son remotas.

De este modo, la depresión de la demanda del trabajo - origina que la población vislumbre como única alternativa emigrar al vecino país del norte, con la intención de emplearse en cualquier actividad económica.

Por otra parte la mano de obra de ilegales mexicanos - en Estados Unidos es bien aceptada, principalmente porque registren niveles óptimos de rendimiento laboral en determinados sectores como el agrícola, además porque no se le cubre cuotas de seguridad social ni de vivienda y no se paga impuestos por uso de la misma.

El problema en esta materia es grave, se requiere de una coordinación política, económica y social, se debe buscar el fortalecimiento y creación de empleos. Así como también el incremento de salarios reales que se dará solo en la estabilidad económica de una creciente inversión - ampliadora de la oferta de empleos, de avances en la productividad y de la participación de los trabajadores en el proceso de cambio económico.

Es preciso recuperar el dinamismo de la actividad - -

económica para así proveer de empleos suficientes a la población. Para satisfacer la demanda de empleos de las generaciones que se incorporarán a la fuerza de trabajo, se deben corregir rezagos, se deberá alcanzar tasas de crecimiento superiores, tal como lo propone la estrategia de recuperación económica con estabilidad de precios.

2.2 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA FINANCIERO.

Cuando se estudia el fenómeno inflacionario en un caso concreto, las teorías se vuelven más borrosas, pero pueden establecer las causas que desata la inflación pero podemos señalar que esto proviene de factores mixtos que no se reducen a una sola clase de propuesta por las diferentes escuelas.

En México se pueden notar dos períodos inflacionarios el que abarcó de 1935 hasta 1955 y el de 1973 a la fecha. Entre estas dos épocas, el país gozó de una época de estabilidad de precios de 1956 a 1972.

En el primer período (1935-1955), se afianzó el despegue del desarrollo económico del país, especialmente desde 1940 fundamentado en una política de sustitución de im

portaciones. En la segunda mitad de la década hubo cambios importantes; intensificación de la reforma agraria, expropiación de la industria petrolera, agitación del clima laboral y financiamiento de un ambicioso programa de obras públicas de una manera inflacionaria, con base en un sobregiro de el Banco Central. En los cuarenta, se inició la industrialización; continuó el gasto público con apoyo inflacionario, se refugió en México una gran cantidad de capital extranjera durante la Segunda Guerra Mundial, presionando el alza de la oferta monetaria y el descenso de las exportaciones; la posguerra presionó la balanza de pagos y ocasionó la devaluación de 1948, fenómeno parecido a lo que pasó después de la Guerra de Corea.

Entre los dos períodos inflacionarios de México del siglo XX hay una época de estabilidad de precios, que duró aproximadamente 16 años. La devaluación de 1954 obligó al gobierno a seguir una firme y sana política financiera que evitaría los ciclos recurrentes de inflación-devaluación, en que había caído la economía mexicana.

Los objetivos que se persiguieron con esta política económica fueron: fomentar el ahorro, la inversión y financiar el gasto público de una forma no inflacionaria, los incentivos a la inversión y al ahorro se materializa-

ron en tasas positivas de interés superiores a la inflación así como una reforma fiscal progresiva, con aumento de gravámenes a los causantes cautivos. El gasto público no fue excesivo y estuvo en equilibrios con los recursos disponibles.

La implantación de esta prudente política financiera se vio reforzada por coyunturas externas e internas, las grandes obras públicas de épocas anteriores empezaron a fructificar, la productividad agrícola fue satisfactoria, el ambiente financiero internacional fue estable y hubo confianza en el tipo de cambio. La aceptación de los supuestos de esta política duró hasta 1970 y, en conjunto fue llamada la época del "desarrollo estabilizador".

La siguiente etapa de inflación en la economía mexicana, empezó en 1973 y, desgraciadamente todavía no termina. En los setenta se volvió al financiamiento inflacionario del gasto público, hubo presiones de costos más perceptibles, reducción en precios de exportaciones y alza en el precio de importaciones. Unido a todo ello, hubo desconfianza en las políticas gubernamentales, lo que ocasionó fuga de capitales y las devaluaciones de 1976 y de 1982, más un deslizamiento continuo del valor del peso frente al dólar.

En 1971 la economía mexicana inicia una fase crítica -- en la que poco a poco van desapareciendo los signos exitos de la época del desarrollo estabilizador a la vez que van aflorando los primeros signos visibles de la crisis; -- como fueron, por una parte el surgimiento de fuertes presiones inflacionarias, que se dan después de un prolongado lapso de estabilidad de precios.

En 1972, debido a un ritmo más acelerado de la actividad económica y a pesar de que continúan las presiones inflacionarias el índice de precios disminuye ligeramente, -- provocando un aumento en las ganancias de capital.

En 1973 las presiones inflacionarias comienzan a aumentar, ya que el índice de precios refleja la aceleración inflacionaria interna, que se ve impulsada por diversas causas; por una parte el estancamiento productivo del campo, que impulsa hacia arriba los niveles generales de precios; en segundo lugar, la contracción de las inversiones privadas de los años anteriores, al imponer un lento crecimiento del aparato productivo, lo cual restringe la oferta de bienes en múltiples ramas, provocando presiones al alza en los precios; en tercer lugar participó la actividad realizada por parte de los especuladores, que en este año se ve notablemente intensificada su actividad; en

cuarto lugar influye, la inflación a escala mundial que - en ese año se aceleró, produciendo importaciones a precios crecientes y por último el gasto público el cual fue ejercido parcialmente a base de ampliar la oferta monetaria.

En 1974, al actuar los elementos determinantes del aumento de precios, la economía mexicana experimentó la más alta tasa inflacionaria de este régimen Presidencial.

En 1975, los precios aumentaron, en la misma proporción del año anterior, disminuyendo el poder de compra, quedando muy por debajo del que había alcanzado en 1973.

Ya para el año de 1976 la crisis en la economía mexicana se expresa con toda su fuerza, donde sucede todo lo contrario de lo que debería haber sucedido, lo que debería de aumentar, disminuyó y viceversa. En lo que se refiere a los precios siguen aumentando en mayor escala que en años anteriores. Pese a la persistencia de la espiral inflacionaria, nuevamente las empresas se vieron afectadas en su volumen de utilidades que disminuyó, reforzando así la tendencia al estancamiento de la inversión privada; el desempleo y los precios aumentan, se adoptó una política salarial de recuperación para quienes permanecían em-

pleados.

En el siguiente sexenio (1977-1982), se inicia presionado por la crisis de 1976, era muy difícil recuperar la confianza y el crecimiento económico en el primer año. - A partir del segundo año comienza a aparecer el petróleo como elemento importante de la política económica. El gas to público que se destinó a su exploración, extracción y explotación arrastró a toda la economía a una actividad - que impulsó el gasto agregado a niveles que apenas podía satisfacer el aparato productivo, de lo que se fueron generando rigideces en todo el sistema y al final, en el pe último año de sexenio, cuando bajaron los precios del petróleo y disminuyeron las exportaciones, empezó a sentirse la crisis más fuerte en materia económica de toda la historia del país, lo que fue aumentando en intensidad - hasta explotar en los desequilibrios y devaluaciones sucesivas de 1982.

Del análisis de los períodos inflacionarios que ha sufrido el país en su economía de 1935 a 1982, se pueden extraer varias conclusiones:

a.- Las devaluaciones tienen estrecha relación con la inflación, son efecto y causa de ella, una vez que se han decretado.

- b.- El efecto inflacionario de la expansión monetaria -
tiende a ser diferido; primeramente aparece ésta y luego
el efecto inflacionario.
- c.- El financiamiento deficitario tiene un efecto infla--
cionario prolongado.
- d.- El ahorro baja en épocas de inflación.

De manera general, en todas las épocas inflacionarias se encuentran factores internos y externos.

Factores internos:

- 1.- Los que hacen que aumente la oferta monetaria en ma--
yor proporción que la producción, tales como el financia--
miento inflacionario del gasto público y la expansión del
crédito.
- 2.- Los que aumentan la velocidad de circulación del dine
ro, como la disminución del ahorro por cualquier motivo.
- 3.- Los que hacen que la oferta crezca más lentamente que
la demanda, tales como la inestabilidad de la producción
agrícola e industrial, la falta de inversión privada y -
las estructuras monopólicas y oligopólicas de la economía.
- 4.- Los que inciden en el alza de costos, aumentando des--
proporcionadamente los salarios y los impuestos, los gas--
tos adicionales en que deben incurrir las empresas por -
factores, tales como: deficiencias de infraestructura, ex
ceso de intermediarios, escasez de materia prima y corrup

ción de la administración pública.

5.- La mala distribución del ingreso puede contribuir a la inflación, porque dirige la producción hacia bienes suntuarios, disminuyendo así la producción de artículos básicos y ocasionando demanda excedente de éstos, al mismo tiempo que aumentan las importaciones de artículos de lujo.

Factores externos:

1.- Las exportaciones, aumentan la oferta monetaria, al cambiarse por pesos las divisas obtenidas, y pueden hacer disminuir el abastecimiento interno y aumentar el precio doméstico cuando la cotización internacional supera el precio nacional, ya que se prefiere exportar para obtener mayores ingresos.

2.- El alza de los precios de las importaciones es un factor de presión de costos, ya sea que se originen en los proveedores externos o en los altos aranceles que gravan la mercancía importada, y México depende de las importaciones de bienes intermedios y maquinaria y equipo.

3.- La devaluación provoca un ajuste del nivel de precios internos, especialmente por el aumento de los precios de las importaciones, y por aumentos nacionales reflejados en renglones que nada tienen que ver con las importaciones.

El Plan Nacional de Desarrollo (1983-1988), se abstuvo de señalar las causas de la inflación de la economía mexicana. Reconoce, brevemente los efectos negativos de la inflación y rechaza la indezación de precios y salarios como solución. El programa propuesto fue más realista reconoció implícitamente que el déficit de las finanzas públicas era el principal factor inflacionario, ya que se puso como objetivo reducirlo con base en el aumento de los impuestos indirectos, así como el aumento de precios de los servicios públicos y la revisión del gasto público. Por otro lado, se siguen manteniendo políticas tradicionales, como desaliento al consumo suntuario y subsidios al consumo de productos básicos.

Desde finales de 1987 y 1988, el combate a la inflación fue firme y decidido, se finca una estrategia integral, se plantean acciones para adecuar el ritmo de expansión de la demanda a la capacidad de respuesta del aparato productivo, a fin de mantener la producción y en la medida de lo posible ampliar para incidir sobre las expectativas inflacionarias y para proteger a los grupos de menores ingresos de los efectos nocivos de la inflación.

Desgraciadamente, la inflación ya se enraizó en la economía mexicana. Va a ser muy difícil volver a una época -

de estabilidad de precios. La cancelación del déficit presupuestal se ha complicado por las naturales dificultades que siempre se han observado cuando hay que rebajar el gasto público, así como porque en nuestros días inciden factores externos que aumenten el gasto y sobre los cuales nada se puede hacer, como la baja de precios del petróleo y el alza en las tasas de interés internacionales que aumenta el servicio de la deuda externa. No va a ser posible eliminar la presión inflacionaria sin que se origine un alto costo social, pero será menor quizá al que resultaría si se intentara bajar la inflación.

2.2.1 REALIDADES DE LA INFLACION EN MEXICO.

En México no solo representa la extensión del proceso más general, sino que se plantea con características propias vinculadas estrechamente a las causas primarias del subdesarrollo y dependencia.

La inflación en nuestro país está ligada a una mala distribución de la riqueza, la cual lleva una dosis de violencia, que provocan una lucha interna de grupos de poder económico frente al gobierno, que ha intentado según sus propios planteamientos, reorientar la política - - -

económica.

El ambiente de incertidumbre hace cada vez más difícil y confusa la posibilidad de definir a corto y mediano plazo las condiciones de la economía nacional y predecir el comportamiento de las grandes variables macroeconómicas; no se tiene una visión clara, congruente y consistente en el manejo de las políticas económicas por parte del Gobierno Federal, se debilita cada vez más la estructura social, con graves riesgos de presiones, que están provocando ante la incapacidad y la falta de resultados; cambios de estrategia que pueden conducirlos a un proceso largo y doloroso de recuperación económica.

En México después de haberse repetido dolorosas experiencias de crecimientos inflacionarios, en varios periodos; 1970, 1976, 1977 y 1982 se adoptó un programa de ajustes cuyos objetivos prioritarios era combatir la inflación, la inestabilidad cambiaria, proteger el abasto y la planta productiva, sin obtener resultados favorables por lo que todavía se observan desequilibrios.

La inflación se sostiene a elevados niveles y muestra una tendencia otra vez ascendente; el desequilibrio de las Finanzas Públicas prevalece, se ha debilitado sensi-

blemente; en tanto el tipo de cambio controlado, después de haber estado devaluándose diariamente se fija en detrimento de la reserva del Banco de México.

Ya para el año de 1987 al ver que no se obtenía resultados favorables para detener la inflación, se concertó un Pacto de Solidaridad Económica, el cual mostró resultados favorables, pero también encamina a la economía hacia una recesión como resultado de la fuerte contracción del gasto público, la caída del salario, la falta de crédito y liquidez, así por el efecto de la mayor competencia de productos importados.

A grandes rasgos podría decirse que las medidas instrumentadas por los pactos (Solidaridad Económica PSE en 1988 y Estabilidad y Crecimiento Económico PECE en 1989), en un balance general de la economía pueden apreciarse algunos signos positivos y algunas tímidas muestras de recuperación, pero la fragilidad de tales signos es un motivo serio de preocupación, sobre todo si los enfrentamos a las fuertes presiones que encara la balanza comercial en varios rubros, al todavía incierto panorama de la deuda externa, al estrecho mercado interno y a la carencia de los recursos que demanda la inversión productiva. Mantener la apertura comercial, la repatriación de las utili-

dades remitidas al exterior por la inversión extranjera - directa en nuestro país y transferencias al exterior por pago de interés de la deuda, así como una política de alta concentración del ingreso y devaluación constante del precio de nuestra fuerza de trabajo o permitir que la propiedad de nuestras empresas se pierda y quede en manos - extranjeras, tiene un costo muy alto, que incide en la - pérdida de la soberanía nacional y en otros desajustes estructurales.

Además el problema de la deuda externa no se menciona en el pacto, a pesar de que es el elemento central para - sostener una paridad fija y tasas de interés descendente.

El gobierno dejará en manos de la iniciativa privada - la posibilidad de encarar la recesión, pues en varias ocasiones ha manifestado su intención de mantener " bajo control " el gasto público.

El PLCE ha demostrado avances en sus objetivos de mitigar la inflación, a partir de los elementos señalados en puntos anteriores, pero el problema como en cualquier programa de estabilización, se plantea en el momento de levantar dichos controles, pues en una economía como la nuestra, se crea la posibilidad de que el ajuste produzca - -

nuevas y más grandes distorsiones, ya que el aparato productivo no es capaz de entrar en una nueva fase de crecimiento sostenido y duradero; si muestra esas características el país tendrá problemas peores que los que tiene actualmente.

Con esta visión parcial de la realidad económica se sofoca, más no se corrige la inflación, cuyas causas son profundas y estructurales, ya que se relacionan con el incremento de los costos y de los precios, la baja de las tasas de interés y con el desplome del mercado interno y de la política cambiaria, así como los compromisos de pago de la deuda.

La persistencia de la inflación será así una tónica en los próximos meses, lo que aunado al deterioro del salario, el desempleo, la concentración del ingreso, los desequilibrios estructurales, la pérdida de soberanía y de condiciones estructurales de los factores, se hará evidente que la política gubernamental de ajuste no es ni puede ser la respuesta a los grandes problemas nacionales y si por el contrario, contribuye a la profundización de la pobreza y el deterioro económico nacional.

C A P I T U L O I I I

DESARROLLO DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.

3.1 ANTECEDENTES DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.

3.2 REALIDADES DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ.

3.3 FUTURO DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ.

3.1 ANTECEDENTES DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.

La empresa automotriz surge y se desarrolla en los principales centros industriales a nivel mundial, reclamando de entrada un alto grado de concentración y centralización del capital.

En los primeros años, cuando surge la empresa automotriz en México (1908-1925), se caracteriza por la creciente importación de vehículos al mercado nacional. En estos años las importaciones crecieron rápidamente y el Estado únicamente se limitaba al control y cobro de impuesto.

A partir de 1925, se empezó a sentar algunas bases de las industrias ensambladoras de México, y así duró hasta 1960. No es por casualidad que se inicie este proceso en la década de los treinta, y es dado por el fortalecimiento del mercado interno y las facilidades para la importación, así como el otorgamiento de estímulos para el ensamblaje local y la construcción acelerada de la infraestructura indispensable, de acuerdo a la necesidad del país.

Es a partir de 1960, cuando se empiezan a tomar las medidas y a buscar mejores condiciones para elevar los ni-

veles de integración nacional. En un principio se limitaban al ensamble, a la incorporación de piezas y partes nacionales, incrementando aquellas en la medida en que se lograra una mayor integración de la producción nacional de partes automotrices, lo que significaba un esfuerzo en el impulso y la protección por parte del Estado a la llamada industria automotriz auxiliar e industrias conexas, y en cierta forma significaba también la negociación de mejores condiciones para la participación del capital nativo y estatal en la propia industria automotriz.

En los años sesenta y principios de los setenta se perfiló ya de manera definitiva el crecimiento de esta industria, facilitado por la acumulación de capital, jugando un papel preponderante los grandes monopolios transnacionales que tienen una gran presencia a nivel internacional observándose esta situación en la economía nacional.

La afluencia de capital extranjero, se ha extendido hasta dominar las condiciones de la producción y de la competencia nacional, ha llegado a controlar las fuentes de financiamiento, la tecnología, la proyección de la producción, tanto las destinadas al mercado interno, como al externo de los vehículos de transporte y de industrias anexas.

La llegada de capital extranjero provocó el dominio en el mercado y desplazó a la empresa nacional, pero es hasta entonces cuando empieza a tomar forma la industria automotriz, y se empieza a desarrollar una gran rama empresarial en México.

El grado de concentración, centralización y dominio del capital transnacional en la industria mencionada, se va a expresar en prácticamente todos los niveles: capital social, tamaño de las plantas, tecnología, generación de empleos, volúmen de remuneraciones, penetración en el mercado, producción, planes de inversión y utilidades.

En el año de 1981, encontramos que entre las quinientas empresas más importantes del país, se encuentran las transnacionales del ramo, de las que destacan entre los primeros lugares:

- Chrysler de México, S.A. en el 1 er. lugar
- Ford Motor Co., S.A. de C.V., en el 11vo. lugar
- Volkswagen de México, S.A. de C.V., en 17vo. lugar
- Nissan Mexicana, S.A. de C.V., ocupa el 34vo. sitio

La industria automotriz siempre ha sido una de las más importantes y en 1987 la encontramos destacando en los -

siguientes lugares:

- Chrysler de México, S.A. 2do. lugar
- General Motors de México, S.A. de C.V., 3er. lugar
- Ford Motor Company, S.A. 5to. lugar
- Volkswagen de México, S.A. de C.V., 8vo. lugar

En 1988 la empresa automotriz quedo ubicada de la siguiente forma:

- General Motors de México, S.A. de C.V., 2do. lugar
- Ford Motor Company, S.A. 3er. lugar
- Chrysler de México, S.A. 5to. lugar
- Volkswagen de México, S.A. de C.V., 7o. lugar

Datos tomados de la revista expansión del mes de Octubre de 1989.

De lo anterior nos podemos dar cuenta de la labor tan importante que están desarrollando, y la evolución que ha tenido la industria automotriz en México, lo cual, ha colaborado al desarrollo industrial de México.

El papel que el Estado ha venido jugando en la industria automotriz, se viene expresando prácticamente desde

siempre con sus medidas de política económica en general y las orientadas al sector en particular. Sin embargo, esta presencia del Estado en la actividad automotriz se profundiza al nivel de la acumulación de capital que se da con la asociación del propietario o inversionista con el capital privado nacional y extranjero.

Sobre estas bases la industria automotriz en México, - mostró un marcado crecimiento entre 1970 y 1980, que ya - se venía manifestando desde la década anterior. La producción de esta rama, creció a un ritmo medio anual de 10.4%, tasa superior a la del crecimiento del Producto Interno - Bruto nacional que fué del orden del 5.4%.

Para 1983 disminuye notablemente y llega a 2.0% y para 1987 sufre un incremento en comparación con 1983 ya que - se ubica en 3.5% pero se ve muy difícil que se supere la cifra más alta que alcanzó en 1979.²

Si bien la producción industrial automotriz en general mantuvo un importante crecimiento en la década, como ya - lo hemos destacado, no por ello deja de estar sujeta a - los vaivenes cíclicos de la economía. Los años de - - - 1975-1977, fueron particularmente críticos para esa industria que mostró un descenso del 11.2% anual en esos tres

años. Esta caída, afectó sobre todo la producción de auto moviles populares.³

De 1978 a 1981, la industria automotriz mostró un renovado impulso debido en gran medida a las estrategias de - las compañías transnacionales de penetración en el mercado nacional y a la recuperación de la economía mexicana, - basada en la exportación petrolera. Sin embargo buena parte de la recuperación y desarrollo general de la industria automotriz durante esa década, se ha financiado en el - apoyo brindado por el Estado a esta actividad.

La industria automotriz en su conjunto, constituye un importante factor de generación de divisas. La entrada de las divisas en gran cuantía ha sido la meta que no se ha podido alcanzar. Ello obedece a la dinámica del mercado - interno, a la insuficiencia en la producción de algunos - insumos de origen nacional, a los continuos cambios tecnológicos, y diseño de vehículos y partes automotrices a nivel mundial, a una creciente pérdida de competitividad de la industria nacional.

Por estas razones los objetivos propuestos no se han - podido alcanzar para fechas posteriores, lo cual trae como consecuencia un intercambio comercial con el exterior,

poco equitativo para México.

Es muy claro el papel asignado a México en la división internacional del trabajo en relación a la industria automotriz mundial; sin embargo, la situación por la que atraviesa la economía mundial capitalista, y la mexicana en particular, de proteccionismo y rescisión, provoca que la demanda de automóviles, no muestre tampoco signos de dinamismo.

Por lo que se refiere a nuestro país, las perspectivas se mostraban ambiciosas, a la luz de la recuperación de esta industria en los años 1978-1981. En el momento actual la industria automotriz, atraviesa por una situación severa la cual se manifestó desde 1983.

Aunque la recuperación de la industria automotriz está todavía muy lejos de volver a los niveles de producción y utilidades de 1981 y 1982, en comparación con el año anterior las ventas aumentaron en un 30% en relación a los niveles de 1982. Ante ello los fabricantes y distribuidores trazaron nuevas estrategias para afrontar la caída de las ventas.⁴

En 1983 fue el peor año para la empresa automotriz, -

⁴Órgano Informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C.

ya que las ventas disminuyeron en gran escala, en 1984 y 1985 sufre un pequeño incremento, para después en 1986, caer nuevamente, no en la misma proporción de 1983, pero se nota esa disminución en las ventas, para lo cual se buscan algunas soluciones, lo que se traduce en incremento en las ventas en los años de 1988 y 1989.

Por una parte, la exportación se convirtió en el camino cada vez más atractivo, por otra parte, en relación al mercado interno prácticamente todas las firmas establecidas en México, emprendieron agresivos planes de mercadotecnia que incluyeron programas de financiamiento con interés similar o inferior a los bancarios y comerciales.

La disposición fiscal que permitió apreciar el valor de los activos fijos, ayudó en gran medida a que las ventas internas se incrementaran en la primera mitad de 1985. Esto se manifestó en un crecimiento de producción de 6.9% y un aumento de las ventas de 11.9%.⁵

3.2 REALIDADES DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ.

La industria automotriz, continúa siendo una de las más afectadas por la situación económica de nuestro país,

⁵Órgano Informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C.
Boletín No. 242 Febrero de 1986.

y ello ha repercutido en la actividad productora de las - empresas, los elementos analizados en el punto anterior - sirven de base para continuar nuestro análisis.

Los problemas financieros a los que se enfrenta son de rivados por el alto costo del dinero, así como por la -- fuerte carga impositiva que limita la venta de vehículos. Por ejemplo, en la producción de motores el costo de mate rias primas requeridas para su producción, aumenta en --- 140%, en tanto que el precio de venta se incrementa en un 138.3%.⁶

A pesar de ello esta industria, al igual que las demás ha continuado su participación en la economía redoblando esfuerzos e intentando mantener su planta productiva, de hecho se ha podido constatar el incremento de maquilado-- ras en este giro, y de ello se desprende el interés cada vez más notorio de enfocar su actividad hacia las exporta ciones.

Bajo esta panorámica, la conciente unificación de los industriales automotrices, se hace cada día más necesaria. Independientemente de los diferentes organismos existen-- tes que representan los intereses del sector, la Camara - Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA)

⁶Valores Corrientes Deflatados con el Índice de Precios de vehículos Nuevos, Asociación Mexicana de Distribuidores - de Automóviles (AMDA) Marzo de 1987.

se encuentra colaborando activamente en su organización - a través de un consejo coordinador de la industria automotriz.

Es bien conocido el problema de la escasez de crédito, para la industria automotriz, es aún mayor pues en la época actual dado que el costo del dinero es 30% arriba del valor de la inflación, mientras que en épocas normales era del 6%. Esto demuestra que existe poca oportunidad para la adquisición de equipos y maquinaria que debieron permitir eficientar la planta productiva de las empresas pequeñas y medianas.

En años anteriores las ventas totales han disminuido en un 8.7%, en automóviles se observa una disminución de 2.5% y el segmento de camiones ha sido de 16.5%.⁷

A consecuencia de lo anterior, también se ha visto afectada la producción de partes, y componentes quedando como alternativa el mercado de reposición y las importaciones.

En el renglón del comercio exterior el panorama es alentador, ya que concluyendo 1987 se exportaron alrededor de 150 mil vehículos, lo cual significó un crecimiento del -

⁷ Cifras de los últimos diez años del Sector Automotriz en México 1978-1987, Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles (AMDA).

100% con respecto a los cinco años anteriores.

El sector automotriz, ha considerado que las autoridades fiscales disminuyan las tasas impositivas asignadas al sector, con el fin de incrementar la demanda de vehículos al poder ofrecer precios más accesibles.

Durante 1987, y por segundo año consecutivo, la actividad industrial automotriz del país, continuó deprimida, - aún a niveles inferiores que lo experimentado al final de 1986. En el transcurso del año la industria se caracterizó en general, por la contracción sufrida tanto en la producción como en las ventas destinadas al mercado interno; por otra parte se advierte un sustancial incremento de la producción y ventas destinadas al mercado externo, - las cuales virtualmente fueron la base en que se sustentó la permanencia en el mercado de las principales empresas dedicadas al ramo; y por los bajos niveles utilizados en la capacidad instalada que en promedio se ubicó por debajo del 50%.

La situación adversa, por la cual atravesó la economía mexicana en 1987, aunada a la depresión del mercado automotriz interno motivó, que en el transcurso del año se consolidaran algunas estrategias de inversión, cuyo fin -

principal se concretó en explotar en mayor grado el mercado externo principalmente el de los Estados Unidos.

Los principales problemas que afrontó la industria automotriz en 1987, y que la orillaron a volcarse a los mercados externos fueron: los elevados niveles inflacionarios registrados en los últimos años, y sobre todo el los últimos meses, lo cual redujo considerablemente el poder adquisitivo de los consumidores; los altos niveles inflacionarios registrados en el precio de los vehículos, lo cual, los puso fuera del alcance de un gran número de compradores potenciales; los altos costos de operación y financiamiento, lo primero como consecuencia del precio de las materias primas y lo segundo por las altas tasas de interés; los altos niveles impositivos por la adquisición de vehículos, que como es lógico encareció los precios de los mismos e inhibió su demanda; y finalmente los problemas originados por las huelgas realizadas por los trabajadores de las principales empresas (Volkswagen, Ford y Nissan).

De esta forma se pudo observar que en el año de 1987, tanto la producción orientada al mercado interno se contrajo como consecuencia de la reducción de la demanda, a niveles aún por debajo de los registrados durante 1986.

finalmente, como consecuencia de lo anterior, y por su alta relación y dependencia con el sector automotriz, el sector de autopartes mostró el mismo comportamiento que aquel, ya que se enfrenta a un mercado interno deprimido y su orientación productiva se volcó a los mercados externos. Este hecho originó que el índice de volúmen de la producción de algunos artículos de autopartes comenzaran a incrementarse, y hubo saldos favorables en la balanza comercial de este sector.

Como se desprende del análisis, las perspectivas de la industria automotriz, y de los sectores que dependen de él seguirán siendo poco favorables en años siguientes, de no experimentarse repuntes permanentes en la economía que incrementen la demanda, seguirá basando su comportamiento futuro en el sector externo, mientras las condiciones internacionales así lo permitan.

En términos generales son dos las estrategias que se están utilizando en todas las empresas, en lo interno, fortalecer nuestro mercado; y en lo externo, abastecer el mercado de reposición y de autopartes. El decreto para la racionalización de la industria automotriz coincide con la actual estrategia que es hacer más racionales las importaciones en todo sentido, compensarlos con partes ---

nacionales que proporcionarían precio y calidad, pero ante esto, habrá que desarrollar un poco más los productos nacionales para hacer eficiente el abastecimiento del mercado interno y la exportación.

Actualmente las empresas en el mundo, sobre todo automotrices buscan productos con calidad y precio, no importa el país de procedencia.

A pesar de la incertidumbre con que se desenvuelve la economía nacional, la industria automotriz, en el año de 1988 mostró resultados alentadores.

El incremento de las ventas durante este año se debe principalmente a la inclinación de la gente por la compra de bienes duraderos, en un momento en que las inversiones en la banca o en bolsa no redituéba atractivos dividendos (ver cuadro no. 4).

Otro aspecto que ha influido en la demanda, es la especulación sobre la situación estática de variables económicas que presionaron al Pacto de Solidaridad Económica, - que pudiesen desencadenar en un importante ajuste de precios, tasa de interés y tipo de cambio.

No cabe duda que a nivel mundial la industria automotriz está entrando en una etapa de cambio tan bruscos que algunos se atreven a calificarlos de revolucionerios.

Estas transformaciones, en las que todos los países fabricantes de vehículos luchan por conseguir el liderazgo, se caracterizan por desarrollar complicados procesos tecnológicos como la robotización electrónica e impulsar la investigación científica.

En este sentido el gobierno mexicano ante un mercado sumamente deprimido, solo queda diseñar una estrategia que haga que las empresas que aquí participan, sean más eficientes.

Para lograr esto, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), considera que es necesario que las reglas del juego sean más flexibles en cuanto a la estructura de capital se refiere, para traer proyectos importantes. De igual forma, se estima que la ley que regula el desarrollo de la alta tecnología es muy dudosa. Es necesario que se establezcan objetivos claras, pero a su vez se deje a las empresas que ellas mismas alcancen dichos objetivos mediante sus propias estrategias.

La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, propone concretamente cinco puntos básicos:

1.- Que la balanza de pagos del sector continúe siendo equilibrada.

2.- Que se dé una real incorporación nacional de la industria de autopartes con una integración nacional en forma coherente.

3.- Que se dé una actualización tecnológica constante.

4.- Que se ataque la contaminación.

5.- Que se simplifiquen los procesos administrativos.

Con ésto, la industria se desenvolverá optimamente hacia proyectos ambiciosos para los 4000 proveedores que operan en otros países, y sobre todo en Estados Unidos, en la lucha van quedando los mejores, el reto no es fácil pero hay que afrontarlo.

La empresa automotriz en México, se encuentra en un problema grave en el cual todo depende de la participación que tenga en el sector exterior, para lo cual debe de prepararse y competir con grandes organizaciones automotrices lo cual, no va a ser fácil. Debe estructurarse de forma adecuada y tomar decisiones estratégicas para poder seguir subsistiendo, esto no es nada sencillo, pero

se debe aceptar el reto.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

3.3 FUTURO DE LA EMPRESA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.

Hace mucho que el mercado mexicano dejó de ser un negocio redondo para las multinacionales automotrices que aquí operan.

Desde mediados de los sesentas el ramo automotriz, viene arrastrando altos costos de producción y crecimientos irregulares en la demanda interna. A ello habría que agregar el control de precios a que estuvo sometido hasta 1985 y el paulatino deterioro del poder adquisitivo de la población. Resultando en una caída de ventas internas con respecto a las registradas en años anteriores.

De lo anterior, la opción de estas empresas se encuentra en el mercado externo, en este sentido, compañías como Chrysler de México y Nissan, han sido muy exitosas. De acuerdo con Jerry Mathis, director general de la productora de los K, el valor de las exportaciones de Chrysler en 1986, representó el 10% de las ventas no petroleras del país.

Nissan a su vez, aumento en 56,6% sus exportaciones, -
logró colocar en el mercado externo 5,965 vehículos.⁸

La rama afectada por la desaceleración de la actividad económica nacional y la alta inflación, parece vislumbrar, como lo hemos apuntado reiteradamente, como única alternativa para salir de la crisis, la exportación de vehículos y en lo que se refiere al consumo interno las perspectivas son altamente desconsoladoras y no se prevee la posibilidad de mejoría a corto y mediano plazo.

Las empresas operan a la mitad de su capacidad instalada, lo que a su vez está afectado a las industrias conexas, como la del hule, plásticos, acero y pintura, entre otras.

Por otro lado, las industrias del ramo se quejan de - los impuestos que cobra el gobierno por la venta de un automóvil nuevo; representa 47% del precio de un vehículo - grande 37% de un mediano y 32% de un compacto, concretamente el problema radica en que se cobra impuesto sobre - impuesto, hecho que favorece al encarecimiento de los --- vehículos.⁹

Otro de los problemas que enfrenta el sector, según -

⁸ Cifras de los últimos diez años del Sector Automotriz en - México 1978-1987, Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles (AMDA).

⁹ Revista para la alta gerencia y ejecutivos del Mercado de - automóviles y Camiones, Septiembre-Octubre 1988.

los empresarios, es el decreto de racionalización automotriz que rige la industria desde 1984, ya que es obsoleto en muchos puntos, por lo cual debe modificarse.

Se busca en este decreto, que se reduzca el número de líneas hasta llegar a una sola, el objetivo era ser competitivo a través de la especialización, se reducen los porcentajes de integración, en virtud de que la mayoría de la producción se orientaría a la exportación.

Se reconocen serias deficiencias productivas y tecnológicas para lo cual es necesario emprender cambios estructurales en la industria automotriz, tendientes a racionalizar la producción de vehículos, el número de líneas y modelo, estandarizar algunas partes y componentes y obtener en general, los beneficios que ofrecen las economías de escala.

También se señala que es preciso racionalizar el consumo de gasolina y diesel de vehículos en consonancia con la política sobre uso de los energéticos, así como disminuir la contaminación. Se requiere reestructurar la política fiscal, aplicada al sector automotriz y eliminar subsidios innecesarios e injustificados socialmente. Con lo que busca que la empresa fuera más competitiva interna-

cionalmente.

El decreto no satisface las necesidades del consumidor y afecta los productos que los distribuidores comercializan. Si bien es cierto, no se puede negar que logró aumentar las exportaciones lo que es benéfico para el país.

A continuación se resumen los aspectos positivos y negativos del decreto:

A.- Aspectos positivos:

-Aumento de las exportaciones, lo que ha permitido re-
vertir el déficit de la balanza comercial del sector,

B.- Aspectos negativos:

- Limitación a las líneas que demanda el consumidor -
final.

- No existe definición precisa del concepto de unidad
típica, ni de forma general ni por marcas, lo que -
impide la justa fijación de los impuestos.

Los industriales explican que cuando se implantó el -
mencionado documento, las condiciones de la economía mexi-
cana eran otras, pues se esperaba una pronta recuperación,
pero debido a la situación actual, argumentaban que debe-
ría permitirse que cada empresa defina su propia estrate-

gia de producción, que no se reduzcan líneas de fabrica--
ción y que se dé mayor flexibilidad a los volúmenes de im
portación y a los porcentajes de exportación.

Asimismo, se asegura que mientras en el centro de la -
República Mexicana el cierre de empresas ha producido --
19,000 despidos en los últimos dos años, en la frontera -
la maquila de autopartes y de ensambles de motores para -
automóviles creció en los últimos dos años en un 48.8%.

La reestructuración de la industria está basada más --
bien en una reubicación de plantas, y una inaplazable -
innovación tecnológica con nuevas formas de producción, -
caracterizadas por el uso de mano de obra femenina, joven,
sin experiencia y derrotación constante.

Otro aspecto importante es que, ante los cambios que -
se estan dando a nivel mundial, como son: la aceleración
en la innovación tecnológica y una mayor automatización -
del proceso del trabajo, con el propósito de reducir cos-
tos, la industria automotriz mexicana enfrenta como única
disyuntiva la modernización, lo cual implica también aba-
tir salarios a través de reducir personal.

Dentro de este contexto, los cambios obligados en el -

sector afectaron a corto plazo a un buen número de trabajadores; pero según los expertos, a finales de la presente década uno de cada cinco vehículos que circulen en Estados Unidos, tendrá un motor producido en México. Esto se debe al descenso que registre desde 1985 la industria automotriz estadounidense, y a la creciente importación de vehículos (que el año pasado significó 50% de las ventas totales en ese país) lo cual crea condiciones favorables para las unidades producidas en México.¹⁰

A pesar de las amplias posibilidades de incrementar las ventas en el exterior, y a su positivo efecto en la balanza del país, se ha señalado en repetidas ocasiones que México este desaprovechando la oportunidad de vincular la industria automotriz con el desarrollo del sector de bienes de capital. Se dice también que se perfila como un simple maquilador de productos destinados a los mercados externos.

En opinión de especialistas, aún hay tiempo de corregir los errores señalados que de lo contrario desembocarán en efectos negativos en el futuro sobre la economía nacional, pero tal vez ésta sea la última llamada.

Las empresas confían en que el panorama nacional pueda

aligerarse, pero mientras esto ocurre, la capacidad instalada de esta industria, no cabe duda, se aprovechará al máximo para cubrir la demanda de automotores y partes para la exportación.

A nivel interno, hay que destacar que las empresas trabajan muy cerca de sus proveedores de materiales y servicios, con el propósito de cumplir en forma adecuada en cuanto a costo, calidad y oportunidad se refiere. El objetivo común es alcanzar excelentes niveles de competitividad mundiales.

Las ventajas para las compañías automotrices transnacionales radicadas en México, son evidentes; proximidad geográfica al más grande mercado, mano de obra mucho más barata y una legislación bastante atractiva que incluye la posibilidad de exención de impuestos de importación, cuando se trata de insumos que se destinarán a producir unidades de exportación.

Como podemos darnos cuenta el panorama de la industria automotriz es muy difícil ya que para el futuro debe realizar muchos cambios de estrategias para poder sobrevivir, uno de los más importantes es modernizarse para la exportación, ya que ahí está básicamente su oportunidad de seguir con vida o morir. Por lo cual, debe prepararse para

competir con productores de todo el mundo y competir no sólo de acuerdo al diseño de su producto, sino tomando en cuenta calidad y precio, de lo cual va a depender el éxito o fracaso.

La empresa automotriz atraviesa por muchos problemas - aunque en 1988 y principios de 1989, se incrementaron las ventas, el futuro es incierto y más que nada depende de los resultados que arroje el Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico y de su adecuación a las exportaciones, - le permitirá cumplir con los objetivos que se han planteado y que en los últimos años no se ha podido cumplir (ver cuadro no. 5).

C A P I T U L O I V

IMPACTO DE LA INFLACION EN LA EMPRESA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

- 4.1 LA INFLACION EN LA EMPRESA AUTOMOTRIZ MEXICANA.
- 4.2 PROBLEMAS LABORALES.
- 4.3 SITUACION DE DIESEL NACIONAL.
 - 4.3.1 ANTECEDENTES DE DIESEL NACIONAL.
 - 4.3.2 PROBLEMAS TECNOLOGICOS.
 - 4.3.3 PROBLEMAS FINANCIEROS.
- 4.4 DISMINUCION DE LAS VENTAS DE LA INDUSTRIA
(1981-1987).
 - 4.4.1 PRINCIPALES CAUSAS Y EFECTOS DEL DETERIORO DE -
LAS VENTAS (1981-1987).

C A P I T U L O I V

IMPACTO DE LA INFLACION EN LA EMPRESA AUTOMOTRIZ MEXICANA

4.1 LA INFLACION EN LA EMPRESA AUTOMOTRIZ MEXICANA.

La industria automotriz vive en su conjunto una de las más fuertes crisis y muchas empresas no han soportado la crisis, por lo cual han cerrado sus puertas o cambiado de giro, por la acelerada descapitalización que enfrentan, - por ello es importante mantener políticas adecuadas para apoyar dicha rama, que se ubica entre las primeras generadoras de impuestos y que tiene un efecto amplio en la generación de empleos.

La crisis económica que está presente en América Latina, ha repercutido sensiblemente en el desarrollo de las ventas a nivel mundial, ya que la mayoría de las empresas automotrices han tenido que modificar sus objetivos y buscar la forma de sobrevivir dentro del mercado.

Otra de las repercusiones que ha tenido la empresa automotriz, es la de los vaivenes cíclicos de las economías a nivel mundial. Esta coyuntura crítica, explicada en gran medida por la recesión mundial de las economías ---

capitalistas, el embargo petrolero, la crisis mexicana y la devaluación del tipo de cambio, cayó sobre las espaldas de la clase trabajadora ya que en todo el sector automotriz mexicano quedarán sin empleo aproximadamente 20,000 personas.

Otras medidas que han afectado el desarrollo de la industria son: la búsqueda de aumento del rendimiento del combustible para todos los modelos y fomento de uso del combustible alterno; prohibición de la fabricación de automóviles de ocho cilindros a partir de 1985; prohibición para importar componentes de lujo, a las plantas armadoras; permiso a la industria de autopartes para importar componentes complementarios en sus líneas de producción únicamente cuando sean compensados con exportaciones. De lo anterior se puede señalar que la industria debió reducir sus metas de producción, en virtud de que no cumplió la disposición de disminuir las importaciones.

Otro de los puntos a destacar es que el capital (maquinaria y equipo) domine el 85% de la producción de automotores, lo cual es un signo palpable de la dependencia de la producción mexicana con el exterior, lo que se traduce en un fuerte desequilibrio de la balanza comercial de la industria, la cual creció entre los años 1970 a --

1980, aunque a partir de este último año ha venido disminuyendo año con año.¹¹

Las empresas mexicanas han tenido grandes problemas de capital sobre todo la automotriz, algunas de las cuales -- siguen funcionando gracias a préstamos adquiridos en el exterior, como por ejemplo: Chrysler de México, que es -- una de las empresas más importantes y que actualmente es una de las primeras en exportaciones (ver cuadro No.6), tuvo que pedir un préstamo de 400 millones de dólares que le otorgó la casa Matriz a fines de 1981. La empresa ha -- manifestado oficialmente en México, que se asociará con -- alguna compañía japonesa o europea del ramo, lo que de--- muestra el efecto que la crisis tiene en el proceso de -- concentración y centralización de capital y fusión de monopolios.

Desgraciadamente no todas las empresas automotrices al solicitar préstamos, han salido adelante, como es el caso de Diesel Nacional, que se endeudó esperando solucionar -- sus problemas, lo cual no sucedió porque disminuyeron las ventas y ahora tiene grandes problemas, de ahí que tuvo -- que poner en venta varias de sus filiales.

Otro de los problemas a los que se enfrenta la indus---

¹¹ Revista bimestral de la Asociación de la Industria Automotriz, A.C.

tria automotriz, es a la escasez de la materia prima, ya que al no tener abasto suficiente se rompe el ritmo de producción y además de que los costos van en aumento; los costos de los materiales están aumentando constantemente, lo que repercute en altos costos de los productos terminados.

La dificultad en las relaciones laborales está presente ya que siempre ha existido la lucha entre el trabajador y el capital, por lo cual se debe de buscar que exista un equilibrio entre ambas partes, para que no se sigan deteriorando las condiciones de vida, manteniendo y acrecentando la parte de la riqueza destinada al salario.

Pero cuando existe la inflación esto no se puede dar ya que las exigencias obreras se incrementan constantemente, obligando a que existan ajustes salariales, provocando con esto, recortes de personal, lo que va ocasionando que aumente el desempleo con el consecuente deterioro del nivel de vida de la población.

Esto fue lo que sucedió en la empresa automotriz se realizaron ajustes de salarios, porque las empresas no podían soportar la baja en las ventas y comenzaron los despidos y las reducciones de jornada de trabajo, lo cual -

trae consigo desequilibrios en el nivel de producción.

Los costos de la producción son más elevados, ya que los materiales son escasos y caros, lo mismo sucede con la mano de obra, lo que ocasiona que los precios de los productos terminados sean más elevados y las ventas disminuyan. Por lo anterior los productores se ven en la necesidad, de bajar el precio de los automóviles y de dar financiamiento a más largo plazo, o bien buscar mecanismos que apoyen el consumo interno, dado el deterioro en el nivel de vida de los mexicanos.

Otro de los problemas de la industria automotriz es conseguir financiamiento, ya que las tasas de interés, por la inflación son muy elevadas y la mayoría de las empresas no están en condiciones de pagarlas, como ha sucedido con algunas empresas que no han soportado los cambios bruscos de la economía.

Por último la introducción de vehículos de importación, al abrirse la aduana, para la producción agrícola, trajo como consecuencia una serie de problemas, que ya aunados a los existentes hacen más difícil la situación de la empresa automotriz, dada la reducción de las ventas y por el acceso a vehículos de los Estados Unidos, donde se

consiguen a menor precio, dió un duro golpe a la empresa automotriz, que no le queda otra solución que disminuir - todavía los precios de los vehículos al mínimo, buscando sobrevivir.

4.2 PROBLEMAS LABORALES.

La industria automotriz ha sido una de las más perjudicadas por la inflación en los últimos años y se estima - que seguirá enfrentándose a problemas en años posteriores. Los recortes de personal han sido continuos, ya que han - sido cesados varios miles de empleados, situación irrever - sible ya que difícilmente se reactivará el mercado de --- vehículos.

Otro aspecto que formó parte del cambio estructural es la revisión de los cambios en las relaciones laborales. - La modernización no implica la salida de más personal, - sino que se busca que la situación laboral corresponda a la realidad de los estados financieros.

Tenemos por ejemplo el caso de Volkswagen, en el cual las peticiones de los trabajadores se traducían en un aumento del 100% de sus salarios, así como el de conservar

prestaciones, aguinaldos, premios, primas vacacionales, - entre otros; ya que se dijo como en Diesel Nacional que - se les iban a retirar.

La política de empleos que se ha seguido en los últimos años en la empresa automotriz, está enfocada a buscar, conservar y ampliar los empleos, y no procurar seguir la lucha antinflacionaria a través de otorgar aumentos salariales. Se cree más importante tener más oportunidades de empleo, a que se otorguen mejores sueldos a menos trabajadores.

Otro de los problemas a que se enfrentan las empresas automotrices es que tienen que conceder aumentos alarmantes varias veces al año, como en el caso de Volkswagen, - que dió un aumento del 20% en abril, otro del 23% en julio y otorgó otro de 78% en octubre de 1987, es imposible o muy difícil la situación por la que atraviesa nuestro país y la industria automotriz es una de las más perjudicadas por los altos costos a los que debe enfrentarse y - a su disminución de ventas, por la disminución del poder adquisitivo de la población mexicana (ver cuadros 2, 3 y 4).

Por parte de la industria del ramo se hizo el comenta-

rio que de seguir así la situación, las empresas deberán cambiar estrategias para poder seguir existiendo y prepararse para la exportación que es la más viable salida o - tal vez la única oportunidad con la que cuenta sino quieren desaparecer.

Como se puede advertir en la información de referencia, se ha encontrado salida a esa situación por la vía de la exportación (cuadro 6 y 7). Pero indudablemente los datos de las ventas también señalan mejoría en el mercado - interno en buena parte gracias a la reducción del proceso inflacionario por la puesta en marcha de los pactos.

La clase trabajadora de la industria automotriz, vuelve a enfrentarse, nuevamente a los efectos de la crisis - de la cual no es responsable y que se materializa en los incrementos de los precios, reducción del salario real y despidos masivos. Por ejemplo FORD, a fines de 1989 y - principios de 1990, la situación de los trabajadores de - esta planta, al ver que sus demandas no son escuchadas, - realizan algunos paros generales de labores en los cuales surgen conflictos muy difíciles de aclarar los cuales aún están presentes. La Volkswagen stravesó por una huelga y anuncio despido de 5,000 trabajadores eventuales. Diesel-Nacional redujo sus horas laborales, pero también los - -

salarios y prestaciones que recibía su personal.

La empresa automotriz, tendrá que reducir sus metas y adecuarlas a la situación actual del país, por lo que ha tenido que cambiar políticas de personal y en determinado momento se ha visto en la necesidad de despedir a sus trabajadores ya que no le queda otra alternativa por la disminución de sus ventas.

4.3 SITUACION DE DIESEL NACIONAL.

Diesel Nacional es un ejemplo constatable del impacto de la situación económica por la que atraviesa el país y por ende el Gobierno Federal dado que esta es una empresa paraestatal. Se advierte en el caso de Diesel Nacional - que a largo de 35 años ha sufrido una serie de modificaciones estructurales, que se han ido adaptando a las necesidades del mercado mexicano. Dedicado primordialmente a la fabricación y venta de camiones, autobuses y motores diesel, la paraestatal ha visto caer la demanda de sus productos en los últimos años.

4.3.1 ANTECEDENTES DE DIESEL NACIONAL.

El 28 de Julio de 1951 en la ciudad de México, nace Diesel Nacional, S.A., como sociedad mixta de inversión - estatal mayoritaria, en convenio celebrado entre Nacional Financiera y Fiat de Turin, Italia mismo que se convierte en socio tecnológico.

Los objetivos sociales de la empresa son:

- 1.- La fabricación de camiones, tractores y vehículos automotrices según principio de diesel.
- 2.- La fabricación de motores diesel para los vehículos mencionados.
- 3.- La fabricación de accesorios.
- 4.- La distribución y venta de vehículos y motores.

Diesel Nacional inició actividades en 1955, contaba con 500 máquinas de la mejor calidad para la fabricación de camión pesado Fiat 682, con motor a diesel.

En enero de 1960 se firmó un contrato, cinco meses más tarde surge el primer Renault y el 20 de Abril el consejo de administración aprueba la adquisición de los diseños del camión pesado y del autobús interurbano flexible, el cual quedó terminado en Enero de 1961 y el camión en ---

Septiembre del mismo año.

Para 1960 se habían acumulado pérdidas, por lo que se realiza la primera cesación de pasivos por parte del Gobierno Federal. Los números rojos se capitalizaron mediante ampliación de capital, en ese movimiento la iniciativa privada, decide abandonar la empresa y en un trueque Financiero entregaron sus acciones al Gobierno Federal, que en una determinación sorprendente, decidió autorizar que se les pagasen al valor nominal.

El camión Fiat había fracasado porque era tecnología europea que en México no se aceptaba. Era un camión tipo pesado y con poca potencia. El mercado Mexicano estaba acostumbrado a camiones potentes y ágiles, tipo americano. Dados los resultados se buscaba un socio para producir algunas partes del camión en México, se buscan algunas compañías, pero no les parece atractivo el proyecto, era lógico, no convenía asociarse con una empresa paraestatal. "Nadie quiere asociarse con el Gobierno Mexicano".

Ante estos resultados se decide diseñar un camión propio, basado en la tecnología existente y tomando como eje el sistema americano de integración tecnológica, en el cual los componentes son producidos por varias empresas.-

A pesar de estos problemas la tecnología adquirida fue la mejor del momento.

En Agosto de 1962, se publica el decreto de la industria automotriz, el cual establece que " El Ejecutivo Federal considera de interés general el aceleramiento del programa de la industria automotriz a fin de aprovechar al máximo las instalaciones existentes en el país, en el campo de la industria mecánica, eléctrica y de fundición", para ello se prohíbe la importación de motores para camiones y automóviles y conjuntos armados, esto derivado de una abierta política de sustitución de importaciones a través del establecimiento del permiso de importación. Con lo cual se lograría a partir del 1 de Septiembre de 1964 una integración, de cuando menos el 60% del costo directo del vehículo fabricado en México. Con este decreto desaparecen las empresas que unicamente se dedicaban al ensamble y se crea la industria terminal.

Con esto se logra un triunfo comercial inmediato, alcanzando una penetración del 60% en camiones pesados. El prestigio de Dina logra altos niveles. El contrato se modifica con Renault, conforme a esto Dina se limita a la producción de automóviles dejando a Renault Mexicana su comercialización y en 1968 comienza la producción de

motores.

En los setentas, se asocia con Perkins Engine LTD para conformar la empresa de motores Perkins, en la cual el Gobierno Mexicano participaría con el 80% del capital a través de Diesel Nacional (60%) y Nacional Financiera - - (20%) y que se dedicaría a la producción y compraventa de motores a Diesel.

En 1974 salen a la circulación los autobuses urbanos - denominados delfines y la asociación VAK, permite iniciar la producción de los camiones ligeros comerciales, para aprovechar las instalaciones abandonadas por FAMASA, que pasaron a formar parte de FISOMEX, formándose nuevas empresas: Maquiladora Automotriz Nacional y la Dina Rockwell para fabricar ejes.

La década de los setentas marcó una nueva etapa en la vida de Diesel Nacional, la cual se caracterizó por crecimientos acelerados en la producción y constantes expansiones en su capacidad instalada. A finales de esta década - la industria automotriz enfrentaba a un mercado en el - - cual la demanda superaba a la oferta.

En 1975, Dina inaugura una planta de automóviles, con

capacidad para producir 40,000 unidades anuales y otras - para camiones y plasticos. Hubo sobreinversiones en parti- cular en motores; Dina ya contaba con una planta en Tolu- ca de motores Perkins, y se hizo de otra planta en Aguas- calientes, además se amplió la planta de Hidalgo.

A finales de 1978 se desintegra el complejo industrial Sahagún y se forman cuatro administraciones autónomas:

- Compañía Nacional de Carros de Ferrocarril (CONCARRIL)
- Diesel Nacional. (DINA)
- Siderurgica Nacional (SIDENA)
- Renault de México.

En el año de 1981 Diesel Nacional llega a consolidar - su posición; la producción total fué de 25,093 unidades, - los camiones representaron el 45%, las camionetas el 45% y los tractocamiones el 7% del mercado.

Diesel Nacional parecía haber hecho realidad el sueño inicial, de tener una empresa automotriz, nacional que - compitiera con las empresas multinacionales, en un merca- do donde el avance tecnológico resultaría ser vital. Dina, siempre tuvo un nivel de integración superior al requeri- do por los decretos. La integración le dió flexibilidad, - contaba con tecnología y concepción americana, adaptada -

a las condiciones mexicanas.

4.3.2 PROBLEMAS TECNOLOGICOS.

Se enfrenta a dos problemas fundamentales: la renovación de la cabina y el motor, hubo intentos de actualización pero fracasaron.

Ya en 1980 el camión era obsoleto, hubo avances en el mejoramiento de la ingeniería, pero seguía siendo el mismo motor, caja de velocidades, etc. Se mantenía la tecnología de 1966. Esto se convirtió en una tortura para la empresa ya que tenía que importarse de otros países, incrementándose seriamente su costo de producción, además de que adicionalmente requería de un acabado final y enfrentar los clásicos problemas de un inadecuado e inoportuno abastecimiento. El 14 de Mayo de 1981, se firman con Internacional Harvester tres convenios que consideraron lo siguiente:

- 1.- Asistencia técnica de Harvester Internacional para fabricar en Diesel Nacional los camiones.
- 2.- Licencia para usar diseños y patentes propiedad de Harvester Internacional.
- 3.- Suministro de partes y componentes necesarios para fa

bricar la cabina, así como abastecer el mercado de refacciones.

Sin embargo, Dina no logro concretar el acuerdo y todavía en 1987 no había introducido la nueva cabina, mientras la competencia avanza. Ante el rezago tecnológico, la nueva administración se orientó prioritariamente a la búsqueda de una tecnología única, y después de dos años de negociaciones, se firmó una carta en 1984, esto permitía su modernización, incrementar la utilización de la capacidad instalada y llevara cabo proyectos importantes de exportación, esta condición se basaba en las expectativas del mercado americano, no se pagarían regalías y se conservaría la marca Dina. Sin embargo, para 1985 las condiciones económicas en la economía mexicana habían cambiado y con ello las perspectivas de su mercado, y por lo tanto ya no eran necesarias las exportaciones, Dina no encuentra con quien asociarse, ni cuenta con un apoyo gubernamental en ese momento.

Aunado a esto la competencia sigue avanzando y lanza al mercado camiones con un motor funcional y pequeño, con los cuales amplía su cadena de servicio y comercialización a través de distribuir sus camiones, con esto en menos de diez años se convierte en fuerte competidor para -

los camiones Dina.

4.3.3 PROBLEMAS FINANCIEROS.

Las finanzas fueron un serio problema para Diesel Nacional; desde sus inicios el capital de trabajo fue muy escaso en relación a sus necesidades. Por lo que en todo momento se ve a Dina en estado de inliquidez.

Diesel Nacional siempre estuvo excesivamente apalancado por razones que se entienden y justifican; ya que es más fácil otorgar en un presupuesto público una partida de crédito, que dar una aportación de capital.

De esta forma el crédito se constituyó en una principal fuente de capital de trabajo. El financiamiento externo estuvo presente en la época de auge petrolero en los años de 1980 y 1981. Tan solo en estos años el crédito obtenido fue de aproximadamente 298 millones de dólares.

Lo anterior se reflejó en sus resultados financieros, así pues, de 1970 a 1980 reportó utilidades brutas a excepción de 1975. Sin embargo, los gastos de operación, el costo financiero así como la devaluación de 1976 provo

caron que se obtuvieran pérdidas netas en nueve años.

En 1981, a pesar de que el Gobierno Federal hizo aportaciones para aumentar su capital, tuvieron el tratamiento de subsidios, la empresa continuó enfrentandose a problemas de liquidez, obteniendo nuevamente pérdidas, debido al fuerte incremento por el pago de intereses y a las fluctuaciones de la tasa de cambio.

En los ochentas la industria automotriz fue una de las que más resintieron la caída de las ventas sobre todo en el mercado interno. Diesel Nacional fue quizás la más afectada de la rama, ya que a pesar de que la mayoría de las empresas sufrieron caídas significativas en su demanda, no resultaron tan afectadas y lograron mantener su participación en el mercado.

En 1987, el grupo Dina solo vende 3,065 camiones una reducción del 86.4%. Para el período 1981-1987, se busca solucionar estos problemas sin obtener resultados favorables, el 9 de Diciembre de 1987 se extiende la noticia de que Dina va a la quiebra, provocado principalmente por una severa pérdida de mercados y sobre todo porque el cliente más importante, que es el Gobierno Federal, deja de adquirir sus vehículos.

Al ver este problema, se toma una decisión muy sencilla, decide poner en venta varias de sus filiales, ya que no supo encaminarlas y pone en venta el total de sus filiales.

Antes de que concluya la presente administración seis empresas consideradas prioritarias de Diesel Nacional, pasarán a manos de grupos de inversionistas privados, nacionales o extranjeros; las negociaciones se realicen en forma selectiva.

La decisión gubernamental de poner en venta Dina no es porque se encuentre en quiebra, sino por razones de política económica y no presupuestal. El capital que tiene invertido el gobierno en estas empresas, disminuirá hasta llegar a una posición minoritaria pero conservando una participación de 5 a 45%. Independientemente de quienes sean los propietarios de las acciones, los productos Dina seguirán abasteciendo el mercado nacional.

Se afirma que en ningún momento será desatendido el mercado de refacciones de productos Dina. Se clarificó que las empresas del grupo no están en remate ni se malbaratará; su desincorporación como entidades de propiedad pública mayoritaria forman parte del cambio estructural -

que desde hace cinco años inició el Gobierno de la República y en ese proceso se están cuidando los intereses de los trabajadores y la responsabilidad con el mercado.

La puesta en venta de Diesel Nacional marca el fin de una política industrial en el sector automotriz, el Estado Mexicano había jugado un papel fundamental en el despegue de la industria y en donde la empresa pública sería el instrumento que permitiría alcanzar estos objetivos.

La crisis económica iniciada en 1982, parece haber hecho a Dina una de sus víctimas, ya que resultaron afectadas las empresas que para su operación dependían del crédito externo e interno y no contaban con suficiente capital de trabajo, la economía mexicana durante el período 1983-1988 experimentó una recesión caracterizada por altibajos en el crecimiento del producto interno bruto, ocasionando una disminución en el producto percapita.

Los aspectos anteriores tuvieron efectos inmediatos, empresas como Dina habían crecido al amparo de los decretos de protección industrial y cuyo capital de trabajo provenía del crédito externo e interno.

Vemos como Dina a lo largo de 35 años, ha sufrido una

serie de modificaciones estructurales que la han ido adaptando a las necesidades del mercado mexicano. Dedicada primordialmente a la fabricación y venta de camiones, autobuses y motores diesel, la paraestatal ha visto caer la demanda de sus productos en los últimos años.

Por lo anterior el grupo Dina ha sido uno de los más golpeados por la inflación, ha tenido muchos reajustes constantes de su personal (de 12,700 a 2,800), así como huelgas en 1983 y 1985 por violaciones a su contrato colectivo de trabajo.

4.4 DISMINUCION DE LAS VENTAS DE LA INDUSTRIA (1981-1987)

Las ventas internas de los vehículos nuevos registradas en 1981 representa la cifra más alta de la historia automotriz 571,000 unidades. Si comparamos esta situación con la prevaleciente en 1987, donde se comercializaron 248,000 unidades, se observa que las ventas descendieron dramáticamente al registrar una contracción del 56% (ver cuadro No. 4).

Esta situación originó que la red distribuidora que estaba integrada en 1981 por 1,231 agencias y contaba con -

3.1 millones de metros cuadrados en instalaciones, en la actualidad sólo se disponga de 914 distribuidoras.

El cierre de distribuidoras y la contracción de la demanda de vehículos nuevos provocó que el número de personas al que daba empleo la red distribuidora se haya reducido, afectando esta situación a las personas que dependen económicamente de esta industria.

La consecuencia lógica de lo anterior es que los salarios en este período sufrieron una contracción del 80% en términos reales.

En el período que comprende de 1981 a 1983, se observó una caída de las ventas, de poco más del 50%. Sin duda esto lo podemos atribuir a la recesión que sufrió el país; así como a los diversos factores que resultaron de ésta, como son la reducción en el ingreso disponible del consumidor, los fuertes incrementos de precios y los altos costos de financiamiento. (ver cuadro No. 4).

Los años de 1984 y 1985 muestran una modesta reactivación gracias a los incentivos fiscales que permitieron la depreciación acelerada de los vehículos, dando como consecuencia la decisiva participación de las empresas en el -

mercado.

Sin embargo durante 1986 la reducción de las ventas pa-
reció vislumbrar los inicios de un nuevo estancamiento en
el mercado interno. Para los años de 1987 y 1988 se remar-
có esta situación, pues la economía en su conjunto pasó -
por momentos muy difíciles. Factores que ya se han mencio-
nado volvieron a intervenir para contraer las ventas, que
disminuyeron en mayor proporción que en años anteriores.-
Si comparamos las ventas de 1987 con años anteriores nos
damos cuenta que son similares a las de 1973, lo que re-
presenta un retroceso de 15 años.

Como previamente comentamos la salida más viable a es-
ta situación se advierte en el comercio al exterior donde
en el lapso que comprende 1988 comparado con 1980 las ex-
portaciones crecen 16 veces, equivalente a 222,000 unida-
des más, esta tendencia muestra una ligera contracción -
hacia 1989 pero es de suponer que continúe buscando el ca-
mino de la exportación para salir de la crisis (ver cua-
dro No. 7).

El comportamiento de las ventas en 1988 y 1989, mues-
tra una reversión a la situación presentada hasta 1987 y-
se presenta un repunte en las ventas de automóviles debi-

do principalmente a la unión de diversos factores, tales como:

- Reducción del proceso inflacionario y por consecuencia aumento del poder adquisitivo de las personas.
- Medios de financiamiento más accesibles para los consumidores.
- Quizas el programa de un día sin auto, que en su conjunto hicieron aumentar en 26% las ventas o sea casi 52000 automóviles y 38,000 camiones (ver cuadro No. 2,3 y 4)

4.4.1 PRINCIPALES CAUSAS Y EFECTOS DEL DEPERIORO DE LAS - VENTAS DEL PERIODO 1981-1987.

Las causas más sobresalientes en relación a la reducción de las ventas en este período son:

- a) La elevada carga impositiva a la que se encuentran sometidos los vehículos.
- b) Los elevados precios que tienen los vehículos por el aumento de los costos.
- c) Los elevados costos financieros que tienen que ajustarse por la inflación.

- d) El grave deterioro del poder adquisitivo que ha sufrido la población por la caída de sus ingresos nominales y reales.
- e) La desactualización del decreto para la racionalización de la industria automotriz, publicado en 1983 el cual no responde a las necesidades del mercado.
- f) La disminución del poder adquisitivo de la población y el efecto se ve reflejado en la economía, ya que la mayoría de las personas busca satisfacer sus necesidades primarias, lejos de adquirir bienes de consumo duradero como es el caso de automóviles; así como la riqueza se encuentra distribuida en pocas manos.

Como efectos de la situación por la que atraviesa la industria tenemos:

- a) La creciente generación de desempleo, que tiene un efecto amplio en la economía por la gran cantidad de personas que dependen de la actividad de esta rama industrial.
- b) Envejecimiento de las unidades que circulan en el país, agravando la crítica contaminación ambiental.

- c) Retraso en la modernización del transporte urbano y público.
- d) Necesidad de robotizar la industria a fin de abarcar - mayores mercados extranjeros lo que conlleva a la expulsión de mano de obra, y a la compra de materia prima en el exterior.

A N E X O

E S T A D I S T I C O

CUADRO No. 1
 PRODUCCION NACIONAL DE VEHICULOS NUEVOS
 (1978-1989)

AÑOS	AUTOS	CAMIONES	TOTAL
1978	242,519	141,608	384,127
1979	280,049	164,377	444,426
1980	303,056	186,950	490,006
1981	355,497	241,621	597,118
1982	300,679	172,058	472,637
1983	207,137	78,348	285,485
1984	244,704	113,294	357,998
1985	297,064	161,616	458,680
1986	208,469	132,583	341,052
1987	277,804	117,454	395,258
1988	208,781	127,361	336,142
1989	273,738	169,312	443,050

FUENTE: BOLETIN AMDA. ENERO-FEBRERO 1990

CUADRO No. 2
VENTAS MENUDO DE AUTONOVILES NUEVOS

EMPRESA	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CHRYSLER	43,750	50,349	56,850	57,730	39,590	24,166	31,102	38,796	27,666	23,464	48,945	54,055
FORD	33,404	35,899	38,533	53,365	36,667	27,553	26,861	38,129	19,516	16,524	32,886	46,846
GENERAL MOTORS	22,847	25,908	17,278	26,345	22,450	14,362	18,470	18,794	11,365	14,444	15,172	22,275
NISSAN	28,309	35,289	36,093	47,340	47,828	41,743	44,281	51,493	43,291	49,064	61,497	69,751
VOLKSWAGEN	64,329	82,611	94,927	113,048	110,052	63,195	77,508	76,364	54,865	50,631	53,485	75,620
RENAULT	14,611	15,879	21,460	19,464	22,048	19,803	19,212	18,611	3,967	25		
Y. A. M.	19,329	20,971	20,900	23,071	8,126	1,230	216					
TOTAL	226,587	266,906	286,041	340,363	286,761	192,052	217,650	242,187	160,670	154,152	211,985	258,547

FUENTE: BOLETIN AMDA. ENERO-FEBRERO 1990

CUADRO No. 3
VENTA DE CAMIONES

EMPRESA	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CHRYSLER	33,937	40,262	48,921	56,081	36,024	15,959	23,640	27,075	19,127	16,535	31,599	35,561
FORD	35,875	38,524	47,756	57,870	50,055	20,345	24,154	35,943	21,075	17,448	30,017	39,218
GENERAL MOTORS	28,144	28,558	20,946	33,798	30,258	18,175	29,629	36,928	20,606	26,460	33,562	48,870
NISSAN	7,228	10,695	11,227	18,842	19,573	9,976	11,393	15,999	17,221	21,163	25,157	25,429
VOLKSWAGEN	8,073	10,570	13,550	16,966	17,273	8,585	10,138	15,320	10,104	5,990	6,812	8,882
DINA	14,484	19,373	21,567	25,351	14,326	4,873	5,773	8,878	4,567	3,567	2,981	5,023
FAMSA	988	2,180	3,900	5,716	2,029	420	954	1,552	1,442	1,349	1,865	3,237
TRA MONTERREY	89	97	223	273	81	6	91	310	175	70		
V.A.M.	3,098	4,520	6,385	10,523	7,223	1,989	5,568	5,287				
RENAULT									2,661	270		
KENWORTH	886	1,931	2,458	3,023	1,300	180	639	1,077	604	880		
VICTOR PATRON	130	432	643	649	119	30	78	69	9	10		
TRACONEX				0	355	65	0	0	0	0		
INEX. AUTOBUSES	920	1,184	794	756	686	160	580	1,024	574	78		
IAUTOCAR	589											
TOTAL	134,441	150,326	178,370	230,648	179,902	80,763	112,637	149,462	98,165	53,820	131,993	166,228

FUENTE: BOLETIN ANDA. ENERO-FEBRERO 1990

CUADRO No. 4
VENTA TOTAL DE AUTOMOTORES.

EMPRESA	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CHRYSLER	77,695	90,611	105,771	114,611	75,614	40,125	54,742	65,871	46,793	39,999	80,544	89,616
FORD	69,279	74,423	86,289	111,235	86,722	47,898	51,015	74,072	40,591	33,972	62,903	86,064
GENERAL MOTORS	50,991	54,466	38,224	60,143	52,708	32,537	48,099	55,722	31,971	40,904	48,734	71,145
NISSAN	35,537	45,984	47,320	66,182	67,401	51,719	55,674	67,492	60,512	70,227	86,654	95,180
VOLKSWAGEN	72,402	93,181	108,477	130,014	127,325	71,780	87,646	91,684	64,969	56,611	60,297	84,502
DINA	14,484	19,373	21,567	25,351	14,926	4,873	5,773	8,878	4,567	3,567	2,981	5,023
FANSA	988	2,180	3,900	5,716	2,029	420	954	1,552	1,442	1,349	1,865	3,237
TRA MONTERREY	89	97	223	273	81	6	91	310	175	70	0	0
V. A. N.	22,427	25,491	27,285	33,594	15,349	3,219	5,784	5,287	0	0	0	0
RENAULT	14,611	15,879	21,460	19,464	22,048	19,803	19,212	18,611	6,626	295	0	0
KENWORTH	886	1,931	2,458	3,023	1,300	180	639	1,077	604	880	0	0
VICTOR PATRON	130	432	643	649	119	30	78	69	9	10	0	0
TRAKSOMEX	0	0	0	0	355	65	0	0	0	0	0	0
INEX. AUTOBUSES	920	1,184	794	756	686	160	580	1,024	574	78	0	0
T O T A L	360,439	425,232	464,411	571,011	466,663	272,815	330,287	391,649	258,835	247,962	343,978	434,767

FUENTE: BOLETIN ANDA. ENERO-FEBRERO 1990

CUADRO No. 5
EXPORTACION DE AUTOMOVILES

EMPRESA	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CHRYSLER	0	1	0	0	504	2,198	6,686	13,534	15,499	41,837	28,495	45,643
FORD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51,773	64,929	39,580
GENERAL MOTORS	0	0	0	0	0	0	7,897	29,347	18,672	32,272	36,369	40,292
NISSAN	0	1	1	0	1	85	692	3,809	5,965	10,325	12,319	17,228
VOLSWAGEN	18,306	19,083	13,136	9,204	13,582	18,455	15,122	3,166	80	74	439	23,061
RENAULT	0	0	156	92	55	30	0	0	0	0		
V.A.M.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
TOTAL	18,306	19,085	13,293	9,296	14,142	20,768	30,397	49,856	40,216	135,481	142,551	165,004

FUENTE: BOLETIN ANDA. ENERO-FEBRERO 1990

CUADRO No. 6
EXPORTACIONES DE CAMIONES

EM P R E S A	1970	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CHRYSLER	1,785	1,078	489	607	244	186	69	4,922	24,190	21,774	21,897	22,197
FORD												
GENERAL MOTORS	0	0	0	0	0	4	0	119			117	84
NISSAN	5,652	4,506	4,251	4,370	1,102	1,022	1,868	2,203	3,159	5,782	5,552	7,905
VOLKSWAGEN	42	18	6	92	113	235	49	82	4	11	37	8
DINA	43	64	158	0	3	3	100	17	351	25	544	4
FANSA	0	0	0	0	50	0	0	0	0			
TRA MONTERREY	0											
V.A.M.	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0		
RENAULT	0	0	0	0	0	0	716	871	182	1		
KENWORTH	0	0	0	0	137	238	435	353	327	0		
VICTOR PATRON	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0		
TRAKSOMEX												
INEX. AUTOBUSES	0	5	48	53	21	0	1	0	0	0		
AUTOCAR												
T O T A L	7,522	5,671	4,952	5,132	1,677	1,688	3,238	8,567	32,213	27,593	29,147	30,198

FUENTE: BOLETIN AMDA. ENERO-FEBRERO 1990

CUADRO No. 7
EXPORTACION TOTAL DE AUTOMOTORES

EMPRESA	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CHRYSLER	1,785	1,079	489	607	748	2,384	6,755	12,456	43,689	62,811	50,392	67,840
FORD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51,773	64,929	39,580
GENERAL MOTORS	0	0	0	0	0	4	7,897	29,466	18,672	32,272	65,046	40,376
NISSAN	5,652	4,507	4,252	4,370	1,103	1,107	2,560	6,012	9,124	16,107	18,871	25,133
VOLKSWAGEN	18,348	19,101	13,142	9,296	13,695	18,690	15,171	3,248	84	85	36,406	23,069
DINA	43	64	158	0	3	3	100	17	351	25	544	4
FANSA	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0
TRA MONTERREY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
V.A.M.	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
RENAULT	0	0	156	92	55	30	716	871	182	1	0	0
XENWORTH	0	0	0	0	137	238	435	353	327	0	0	0
VICTOR PATRON	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
TRAKSOMEX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IMEX. AUTOBUSES	0	5	48	63	21	0	1	0	0	0	0	0
TOTAL	25,828	24,756	18,245	14,428	15,819	22,456	33,635	58,423	72,429	163,074	236,188	196,002

FUENTE: BOLETIN AMDA. ENERO-FEBRERO 1990

CONCLUSIONES

La inflación está golpeando fuertemente a las empresas mexicanas, entre las más afectadas se encuentra la industria automotriz, la cual ha tenido que disminuir su capacidad de producción por la reducción de las ventas, además de realizar recortes de personal en forma continua.

1.- La inflación ha causado grandes desequilibrios en la industria automotriz, al grado de que algunas de las empresas no se consideran costeables y deciden venderlas, cambiar de giro o desaparecer tal vez es el caso de Renault y Rambler. Por otra parte empresas como Dina han tenido que revisar sus objetivos y replantearlos, dando como resultado una reducción de sus operaciones.

Las demás empresas del ramo buscan solucionar la crisis por la que atraviesan reduciendo personal y robotizando sus procedimientos, a fin de ampliar su mercado, sobre todo el externo.

2.- La situación del país es muy grave, es por eso que el poder adquisitivo se ha visto reducido, ya que los

incrementos de precios son constantes y muy superiores a los aumentos de los salarios,

La solución para este punto es muy difícil ya que aunque se trate de hacer algo, existen fuentes externas a las empresas que no lo permiten, y solo queda en manos del Gobierno Federal para amortiguar el proceso inflacionario.

3.- Los empresarios al ver la crisis de la economía mexicana y ver lo incierto de su futuro, deciden llevarse sus capitales a otros países, sin importarles el desempleo y la pobreza del país, con lo que se profundiza más la crisis y las repercusiones de esta.

La solución es que el gobierno dé estímulos y los motive, entendiéndose por esto como estabilidad económica, política y social para que inviertan nuevamente sus capitales y que recuerden las grandes utilidades que obtuvieron.

4.- El gobierno tiene algo de culpa en la situación del país, él es el único que está en posibilidad de tomar medidas para controlar la crisis, para lo cual debe buscar políticas adecuadas y no buscar únicamente la forma de -

detenerla y después vuelva y ataque con más insistencia .

La solución más recomendable para este problema es llevar a cabo con toda la rigidez un programa que contemple a todos los factores de la producción y que busque negociar su deuda externa a fin de liberar los recursos que requiere el país.

5.- La disminución de las ventas de la empresa automotriz, esta alimentada por las altas tasas impositivas que gravan a los vehículos nuevos y los fuertes incrementos de precios en materia prima sobre todo la de importación así como la inflación generalizada que ha causado una fuerte pérdida en el poder adquisitivo del consumidor.

La solución esta en eliminar o reducir algunos impuestos, como es el caso del impuesto sobre automóviles nuevos (ISAN), y del IVA, para así incrementar las ventas, así como otras medidas para recuperar el poder adquisitivo del consumidor y estabilizar el peso en relación con el dolar.

6.- El reducido financiamiento y las altas tasas de -

interés ocasionan que los compras o crédito sean más difíciles de realizar, pues los costos son muy elevados. Aunque en la actualidad el autofinanciamiento ha colaborado a abatir la escasez de crédito y ha incrementado con ello la demanda.

La solución es que éste refuerzo, sea redoblado con la creación de créditos preferenciales a través del sistema bancario, que le permita al consumidor adquirir vehículos nuevos.

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

Tratado de la economía marxista tomo I y II

Ernesto Mendel

Ediciones Era, 1981

¿ Qué es inflación ?

José Consuegra

Ediciones Fondo de Cultura Económica, 1982

El ABC de la inflación

José Consuegra

Ediciones Fondo de Cultura Económica, 1984

Industria y clase obrera en México

Lucía Álvarez Mosso, Ma. Luisa González M.

Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, 1987

Economía mexicana más allá del milagro

Arturo Huerta. G.

Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, 1986

Camarena Luhrs Margarita, " la industria automotriz en México " Cuadernos de Investigación Social #6 - Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM México, 1981. 59 Pag.

Flores Esquivel Cesar. " Una panorámica de la industria automotriz " ponencia presentada en el seminario sobre la problemática actual de la industria automotriz. Instituto de Investigaciones Sociales y - División de Estudios de postgrado de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM,, 1987, 12 Pag.

Valle Baez Alejandro, las políticas gubernamentales para la industria automotriz, ponencia presentada - en el seminario sobre la problemática actual de la industria automotriz. IIS-UNAM, 23 de julio de 1981 20 Pag.

Cifras de los últimos 10 años del sector automotriz en México 1978-1987
Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles
Revista para la alta Gerencia y Ejecutivos
del mercado de automóviles y camiones #25 al 30.

Controversias sobre el crecimiento y la distribución
Leopoldo Solís M.
Fondo de Cultura Económica, 1989

Diagnóstico de la situación inflacionaria actual
Pedro Moreno Santillan
Tesis del CESNAV, 1989.

México ante la crisis
Fablo González Casanova, Héctor Aguilar C.
Editorial siglo XXI. 1988

México riqueza y miseria
Alfonso Aguilar, Fernando Carmona
Editorial nuestro tiempo. 1984

La crisis financiera de México
Alejandro Flores Dávila.
Ediciones de Cultura Popular. 1989

Jeroen Feijenburg, Bill Ridgers, proteccionismo
e internacionalismo, un programa internacional -
para sindicalistas de la industria automotriz, -
México, D.F. 1987. Instituto de Investigaciones
Económicas de la UNAM.