

*Eduardo J. Solís Sánchez **

Apertura comercial de la Industria Automotriz en México: Un análisis de 1962 a 2009

SUMARIO: I. Introducción. II. Evolución de las Empresas de la Industria Automotriz. III. Bibliografía.

I. Introducción

La importancia de la industria automotriz dentro de la economía nacional se hace presente en la participación dentro del PIB manufacturero, aportando el 17.3%; en la generación de empleos con una participación del 13.4% en el sector manufacturas y en el valor de las exportaciones manufactureras con más de 45,000 millones de dólares exportados a más de 100 países y generando más de 17,000 millones de divisas netas en 2008.

Los inicios del desarrollo de la industria automotriz terminal en México, se remontan a los años 60's, cuando México basó su crecimiento en el mercado nacional, en un modelo de sustitución de importaciones.

Con el decreto publicado el 23 de agosto de 1962, se da inicio a la producción nacional de automóviles y camiones con una clara orientación al fomento industrial nacional. Este instrumento legal determinó que a partir de septiembre de 1964 la integración nacional debería representar cuando menos el 60% del costo directo de la producción de los vehículos producidos en nuestro país; integración que debía alcanzarse con la fabricación en el país de los motores y los conjuntos mecánicos y con la incorporación de otros componentes de producción nacional, fomentar la inversión productiva, la integración industrial, la generación de empleos, el avance tecnológico y con todo ello, la industrialización de nuestro país.

De acuerdo a la estrategia del gobierno federal en aquellos años, la sustitución de importaciones, de vehículos y refacciones tendría el efecto de aho-

* Presidente Ejecutivo Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C.

rrar divisas permitiendo dedicarlas al desarrollo del país. El propósito era contribuir a que el país fuera menos dependiente del exterior en materia económica y política.

Es a partir de este decreto que se inicia la instalación de plantas fabricantes de vehículos, motores, partes y componentes. Empresas como Chrysler, Ford Motor, General Motors, International Harvester, Vehículos Automotores Mexicanos, Fabricas Autocar Mexicana y Kenworth se instalaron en nuestro país; las tres primeras y Kenworth con 100% de capital de EE UU y las tres restantes con capital combinado entre EE UU, México y Japón. Nissan con el 100% de capital Japonés. Volkswagen el 100% de capital Alemán y, tres empresas con 100% de capital del Gobierno Mexicano pero con tecnología extranjera que son: Diesel Nacional, Mexicana de Autobuses y Trailers de Monterrey.

Principales características de las empresas fabricantes de vehículos en 1965

Empresa	Ensamble	Motores	Estructura de capital	Origen de la tecnología
Chrysler de México	D. F. Toluca, Estado de México	Toluca, Estado de México	100% EE UU	EE UU
Ford Motor	D. F. Cuautitlán, Estado de México	Cuautitlán, Estado de México	100% EE UU	EE UU
General Motors	D. F.	Toluca, Estado de México	100% EE UU	EE UU
Nissan Mexicana	Tejalpa, Morelos	Tejalpa, Morelos	100% Japón	Japón
Vehículos Automotores Mexicanos	D. F.	Toluca, Estado de México	60% Gob. Mex. 40% EE UU	EE UU
Volkswagen de México	Puebla, Puebla	Puebla, Puebla	100% Alemania	Alemania

Estas plantas se ubicaron en el Norte y en el Centro del país principalmente, obteniendo oportunidades de infraestructura para su desarrollo y el de sus proveedores. Por disposiciones ambientales, las plantas productivas instaladas en el Distrito Federal fueron trasladadas a diferentes Estados de la República en la década de los ochenta.

II. Evolución de las Empresas de la Industria Automotriz

En 1965 existían en nuestro país 21 plantas armadoras: 17 plantas dedicadas a la construcción y ensamble de vehículos automotores y 4 plantas destinadas a la fabricación de motores para vehículos y en cinco años, en 1970 el número de plantas se incremento a 27.

Para principios de los 70 las empresas fabricantes tenían acuerdos con el gobierno federal que les permitía ampliar su capacidad de importar partes compensándolo con mayores exportaciones de vehículos terminados y, en su mayoría, las empresas no alcanzaban la integración que mandaba el decreto de 1962.

Con el decreto de octubre 22 de 1972 las empresas de la industria automotriz terminal tuvieron la posibilidad de importar material complementario para su producción de vehículos, buscando que el valor de las importaciones fuera igual al de las divisas netas generadas a través de compromisos de mayores exportaciones de vehículos.

La tabla siguiente indica la manera como las empresas de la industria automotriz terminal debía compensar gradualmente sus importaciones de partes automotrices, con un compromiso incremental de contenido nacional hasta alcanzar el 60 por ciento en 1976.

Cuadro 1

Proporción porcentual de contenido nacional

Año modelo	Porcentaje (%)
1970	5
1971	15
1972	20
1973	30

1974	40
1975	50
1976	60

Fuente: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

La aplicación de esta disposición permitió compensar el gasto de divisas que representó al país las importaciones de autopartes con crecientes exportaciones de vehículos. El cuadro 2 muestra el importante crecimiento en la generación de divisas del sector de aquellos años.

Cuadro 2

Generación neta de divisas (1960 = 100)	
Año	Millones de pesos
1965	27.0
1970	381.6
1975	2,654.5
1976	3,440.9

Fuente: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial

El propósito fundamental de esta política en materia de industria automotriz, fue que la fabricación de vehículos significara la menor carga posible en la balanza comercial buscando ahorrar divisas indispensables “para el fomento de actividades prioritarias al país”¹

¹ Héctor Vázquez Tercero, Una década de política sobre industria automotriz; Ensayos de Tecnos, diciembre 1975.

Cuadro 3

**Importación de Autopartes para la
producción de Automoviles y camiones**
(millones de pesos)
1960 = 100

Años	Total	Automóviles	Camiones
1965	1,546.7	1,030.5	516.2
1970	1,913.3	1,246.8	666.5
1975	4,109.0	2,859.7	1,249.2

Fuente: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial

En este cuadro se puede observar como la importación de autopartes se incrementa cada lustro de manera muy importante. Este incremento en las importaciones de material de ensamble para la fabricación de automóviles se debió a la incapacidad de la industria nacional de autopartes para responder a los importantes avances tecnológicos que se comenzaron a gestar en la industria y la inflexibilidad del modelo de desarrollo de entonces que requería de autorizaciones gubernamentales para producir partes adicionales a las autorizadas. La industria terminal solo podía producir algunas autopartes, motores y vehículos, las demás partes y componentes debía ser fabricado por la industria nacional de autopartes, el complemento de sus necesidades de autopartes era a través de las cuotas de importación compensadas.

La crisis de 1982 trajo consigo cierres de algunas plantas y motivo un Decreto que en 1983 obligó a integrar mas componentes nacionales y racionó el número de marcas y modelos por productor.

No fue sino hasta 1990 que se pone en vigor el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, mediante el cual, el Estado decide fomentar las exportaciones, reduciendo el porcentaje obligatorio de contenido nacional a 36 por ciento y puso la antesala para la consolidación de un modelo exportador y abierto que vendría con la entrada en vigor de los acuerdos comerciales que se firmaron durante la década de los 90. como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 4

Tratado	Metodo de regla de origen	Porcentaje de contenido	Velocidad de desgravación	Avances y Observación
TLC con Chile	Valor de transferencia Costo Neto	32% 26% 35% para camiones pesados durante 2 años y 40% posteriormente. Cuota de 5000 unidades de Chile a México. No más de lo exportado el año anterior de México a Chile.	1999 = 0%	1992
TLCAN	Costo Neto	50%	Autos: EE UU desgravación inmediata México a Canadá, 1994 = 10% 1999 = 4% Camiones ligeros EE UU 1994 = 10% 1999 = 0%	En vigor desde enero 1 de 1994
Gpo. de los Tres (Colombia, Venezuela y México)*	Costo Neto	40%	10 años a partir de julio 1 de 1998, 1999 = 20% (Apertura total se aplazó a 2011).	México mantendrá los permisos de importación hasta llegar a la apertura
TLC con Costa Rica	Costo Neto	40%	1999 = 0%	Se mantiene el decreto automotriz mexicano, hasta el 1 de enero de 2004.

TLC con Bolivia	Costo Neto	40%	Autos 1999 = 3.7% Camiones 1999 = 0%	Se mantiene el decreto automotriz mexicano, hasta el 1 de enero de 2004.
TLC con Nicaragua	Costo Neto	40%	Seis años 1999 = 4.0 /3.0%	Entro en vigor en julio de 1998
TLC con Unión Europea	Costo Neto	60%	5 años	En vigor a partir de 1 de julio de 2000
ACE con Japón	Costo Neto	60%		En vigor a partir de abril 1 de 2005

* Acuerdo denunciado por Venezuela en Noviembre 20 de 2006

Desde el punto de vista regional, el mercado de vehículos automotores, comprende seis grandes regiones del mundo; América del Norte, Europa Occidental, Europa Oriental, Centro y Sudamérica, África y Asia-Pacífico, con los que se ha tenido un intercambio creciente de vehículos automotores. Es en América del Norte, Europa y Asia-Pacífico donde se localizan los principales mercados.

Desde el punto de vista regional, sí existe una diferencia entre las tendencias del crecimiento de los mercados, comparándolas desde los puntos de vista de la demanda (ventas) y la oferta (producción).

Esta diferencia radica en que no son precisamente los mercados más grandes o maduros, como América del Norte y Europa Occidental los que muestran las tendencias de crecimiento más importantes de los últimos años.

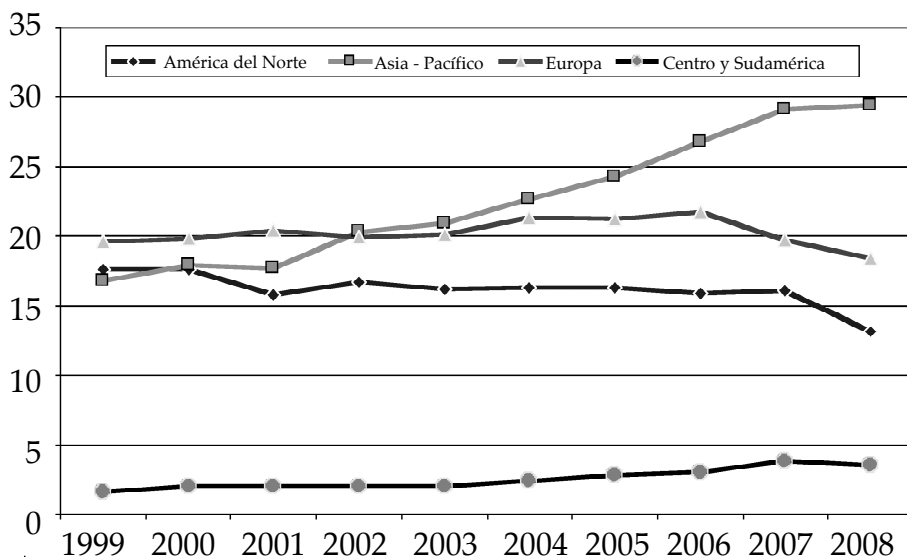
Las regiones de Asia-Pacífico, Europa Centro-Oriental y América del Sur son las que muestran un mayor crecimiento en sus volúmenes de producción. Estas regiones representan la competencia más importante para nuestro país en la atracción de nuevas inversiones en el sector automotor.

Los países que inciden en forma importante en dicho comportamiento son: China e India en Asia-Pacífico, Rusia en Europa Oriental y Brasil en el caso de Sudamérica.

En la grafica siguiente se muestra la evolución en la producción de automotores por región desde 1999 hasta 2008.

Gráfica 1

Producción de automotores por región
1999 – 2008 (unidades)



Fuente: Ward's, Automotive Report, varios años.

Es importante señalar que, no obstante que nuestro país se localiza en una región de poco crecimiento de la demanda, el volumen de la venta de vehículos automotores, particularmente en EE UU, coloca a la región como uno de los mercados más atractivos del mundo en el cual desean participar todas las marcas con reconocimiento y prestigio internacional.

México ocupa actualmente el décimo lugar entre los principales productores de vehículos automotores, sin embargo, es posible colocarnos entre los cinco más grandes productores del mundo duplicando el nivel de producción actual.

México ha demostrado cualidades suficientes para convertirse en un centro de manufactura y de desarrollo de diseño y tecnología automotriz de los más importantes del mundo.

La apertura, la globalización, y la estabilidad de la economía han llevado a los principales grupos fabricantes de vehículos automotores del mundo a mantener e incrementar sus inversiones productivas en nuestro país complementando su oferta con unidades importadas, en consecuencia los quince principales fabricantes con marcas de reconocido prestigio mundial, que representan el 86.8% del total de la producción mundial tienen presencia en el país.

En este sentido, nuestra industria ha experimentado una favorable diversificación de marcas y modelos de importación que se comercializan en nuestro país y se han incrementado a más de 100 países de destino de exportación de los vehículos fabricados en nuestro territorio. En el cuadro 5 podemos ver los modelos fabricados en nuestro país que no se fabrican en ninguna otra parte del mundo.

Cuadro 5

Empresa	Modelos
CHRYSLER	PT CRUISER
FORD MOTOR	FUSION, MILAN, MKS, MKZ
GENERAL MOTORS	HHR
NISSAN	SENTRA, TIIDA
VOLKSWAGEN	BORA, JETTA, NEW BEETLE

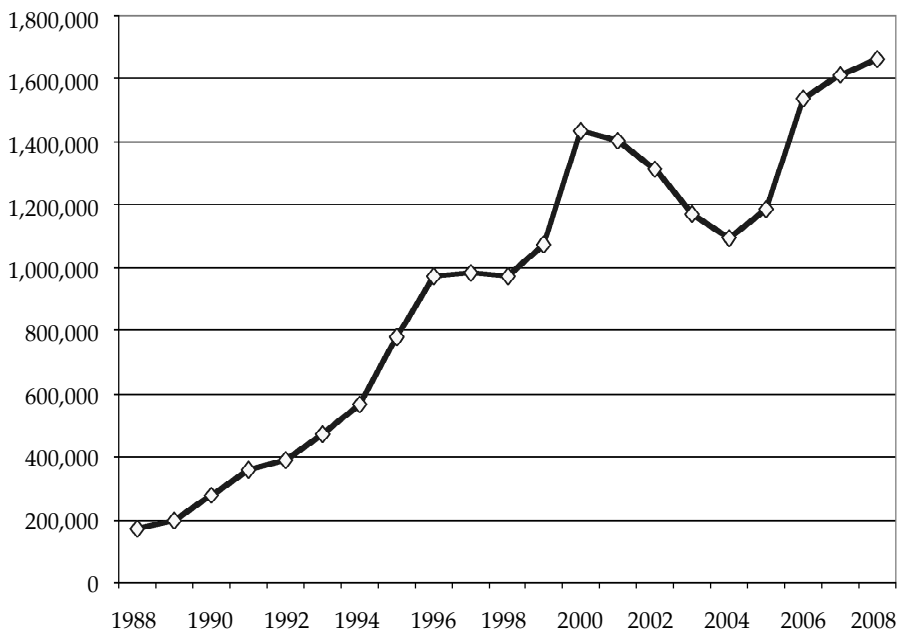
En México las exportaciones de vehículos desde 1988 hasta 1994 no alcanzaban el medio millón de unidades, en esos 7 años se exportaron 2.4 millones de unidades ligeras y la tasa de crecimiento anual fue de 19.2%.

Sin embargo, con la entrada en vigor de los Tratados de Libre Comercio y después de los periodos de desgravación para la industria automotriz terminal,

ésta industria experimentó cambios importantes y sustanciales en sus volúmenes de exportación a todo el mundo.

Grafica 2

**Exportación anual de vehículos ligeros
(1988 - 2008)**

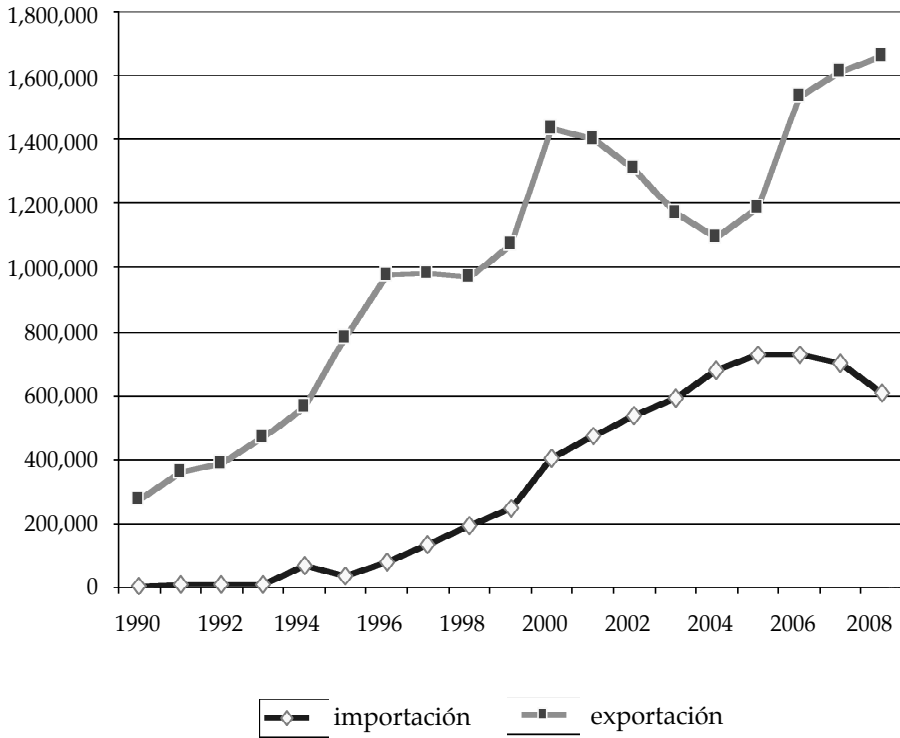


Desde el año 1994 hasta el año 2000 se registran constantes incrementos en las exportaciones, el promedio anual de esos años es de 18.1% con un volumen total de 6.78 millones de vehículos exportados en esos siete años.

En el periodo 2001 a 2005 se presenta un descenso en las exportaciones de vehículos mexicanos, cayendo a niveles de 1999. El factor principal fue el descenso de las exportaciones a EE UU debido a la crisis económica y financiera que enfrentó este país.

Grafica 3

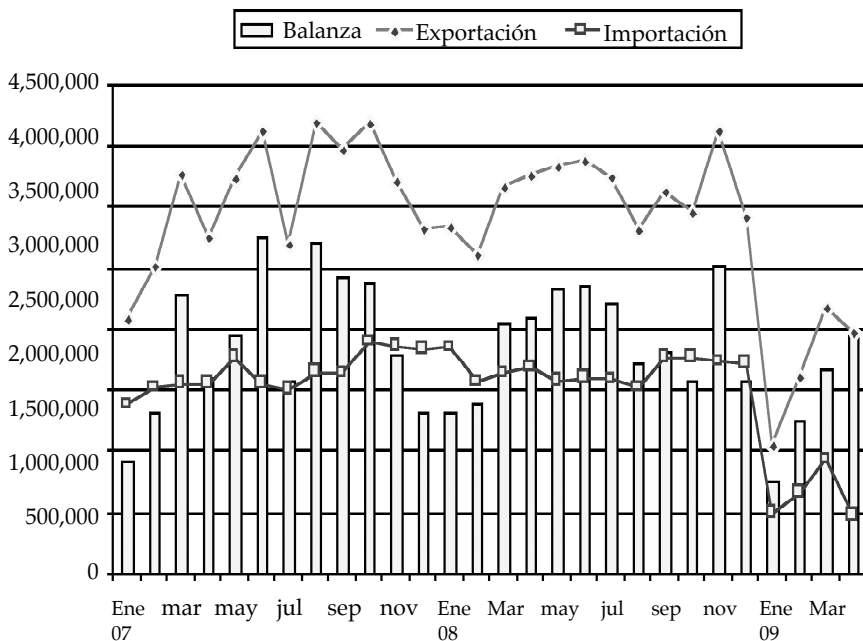
Importación y exportación de vehículos
(Evolución anual)



A partir de 2006 los volúmenes rebasan el millón y medio de vehículos y desde ese año hasta el cierre de 2008 se exportaron 4.81 millones de unidades ligeras con un incremento porcentual anual promedio de 12.5%. La Balanza Comercial de la Industria Automotriz ha sido desde hace más de quince años la rama más dinámica del comercio exterior de nuestro país, actualmente genera el 21.3% del valor total de las exportaciones realizadas por la industria manufacturera en su conjunto.

Grafica 4

**Balanza Comercial Automotriz
(2007 – 2009 mensual)
(cifras en miles de dolares)**



En 2008 el valor de las exportaciones es de 43,000 millones de dólares exportados a más de 100 países, generando más de 17 mil millones de dólares de divisas netas. Como se puede observar en la Balanza Comercial 2003-2008, la generación de divisas netas para nuestro país ha sido sumamente importante.

Cuadro 6

Balanza Comercial Automotriz 2003 - 2008

(Miles de dólares)

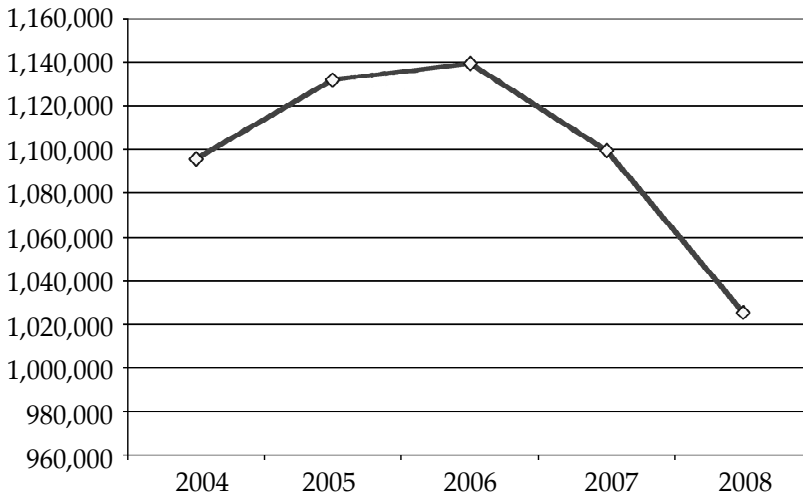
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Saldo Total	11,409,997.8	11,058,626.5	11,695,694.1	16,358,638.8	17,241,950.0	17,091,409.0
Exportaciones						
8702 Vehículos automóviles para el transporte => 10 personas	15,803.9	781.0	4,840.3	2,935.2	4,569.0	4,419.0
8703 Automóviles tipo turismo	12,545,142.7	11,840,725.0	13,404,387.9	17,407,486.1	18,684,438.0	21,706,182.0
8704 Vehículos para transporte de mercancías	6,638,888.6	6,668,884.2	7,135,332.8	8,510,648.2	8,969,509.0	7,304,237.0
8706 Chasis con motor	861.0	1,827.8	1,887.4	5,323.2	79,605.0	57,452.0
8707 Carrocerías	48,173.3	8,564.8	9,840.9	8,663.8	15,229.0	37,728.0
8708 Partes y accesorios de vehículos	6,941,533.7	8,299,838.5	9,788,221.7	11,577,737.4	12,286,147.0	12,001,979.0
870899 Las demás partes de vehículos	1,787,971.6	2,430,686.1	2,847,387.6	3,268,777.3	3,004,720.0	1,961,087.0
8711 Motocicletas	6,597.0	10,855.6	5,868.0	3,806.6	4,507.0	2,550.0
Total	27,984,971.8	29,262,163.0	33,197,766.7	40,785,377.9	43,139,222.0	43,224,254.0

Balanza Comercial Automotriz 2003 – 2008						
(Miles de dólares)						
Importaciones	2003	2004	2005	2006	2007	2008
8702 Vehículos automóviles para el transporte => 10 personas	35,277.0	56,686.9	87,071.7	87,197.2	83,465.0	133,817.0
8703 Automóviles tipo turismo	5,757,870.6	6,425,205.1	7,840,181.9	9,265,261.9	9,436,331.0	8,531,040.0
8704 Vehículos para transporte de mercancías	1,615,208.6	1,836,629.5	2,341,231.8	2,667,127.7	3,003,640.0	3,241,328.0
8706 Chasises con motor	76,748.1	68,697.3	78,120.4	56,652.6	44,388.0	71,484.0
8707 Carrocerías	96,468.9	113,694.9	127,377.8	124,863.6	117,176.0	143,724.0
8708 Partes y accesorios de vehículos	8,686,156.5	9,349,654.6	10,612,182.1	11,747,185.3	12,683,615.0	13,405,323.0
87089903 Partes y accesorios de tractores	36,024.5	52,703.0	59,229.6	60,680.4	76,830.0	96,546.0
8711 Motocicletas	127,275.0	137,263.3	175,699.5	238,123.6	264,415.0	268,141.0
otros 87 Otros vehículos terrestres y sus partes	143,944.8	163,001.9	180,977.9	179,646.9	187,412.0	241,442.0
Total	16,574,974.0	18,203,536.5	21,502,072.6	24,426,739.1	25,897,272.0	26,132,845.0

El auge en las exportaciones experimentado durante los últimos años no estuvo aparejado con la dinámica del mercado nacional. Las importaciones de autos usados principalmente provenientes de EE.UU. trajeron como consecuencia una caída en la venta de vehículos nuevos en México en los últimos 4 años como se observa en la grafica siguiente.

Gráfica 5

Venta de vehículos ligeros 2004 – 2008
(unidades)



Fuente: Empresas Asociadas en AMIA, A. C.

A partir de 2005, el gobierno federal permitió la entrada de estos vehículos –principalmente, chatarra- dañando sensiblemente a nuestro parque vehicular y afectando la posibilidad de crecimiento de nuestro mercado nacional. En 2008, las ventas en el mercado nacional apenas rebasaron el millón de unidades, un retroceso de más del 6 por ciento respecto al año anterior. Sin la entrada de los casi 4.5 millones de unidades chatarra compradas en el exterior, nuestro mercado representaría más de 1.7 millones de unidades, casi 70 por ciento mayor al tamaño del mercado actual.

El decreto publicado el pasado 24 de diciembre de 2008 permitió volver a ordenar nuestro mercado restringiendo la entrada a nuestro país de la chatarra proveniente principalmente de EE.UU.

La última parte del 2008 y 2009 ha sido un periodo muy complicado para la industria automotriz mundial. Estamos transitando una grave y profunda crisis que tiene deprimida la demanda mundial de bienes durables incluyendo la demanda por vehículos. Nuestro país no ha sido la excepción. La industria automotriz nacional atraviesa una de sus más complicadas crisis en su historia, con 9 meses de caída en la demanda interna (-37.7 por ciento el pasado mes de mayo y -30 por ciento promedio durante el periodo enero-mayo), una disminución de 40.5 por ciento en las exportaciones en los primeros cinco meses del año y una caída de más de 41 por ciento en la producción nacional en el mismo periodo.

El cuadro siguiente muestra el descenso de las exportaciones al mes de mayo de 2009, en todas las regiones de destino principalmente a la región Asiática que cayó 59.8%, siguiéndole Europa con un descenso de 53.3%, los envíos a Estados Unidos bajan 40.9%; la región Latinoamericana redujo su demanda de vehículos mexicanos en 38.7% y hacia Canadá la disminución de las exportaciones de vehículos ligeros se redujeron 14.7%.

Cuadro 7

Exportación por Región de destino					
Exportación	enero – mayo		Dif % 09 / 08	Particip. %	
	2009	2008		2009	2008
EE UU	289,080	488,787	-40.9	72.3	71.6
Canadá	32,351	37,935	-14.7	8.1	5.6
Latinoamérica	26,351	42,971	-38.7	6.6	6.3
Asia	5,290	13,166	-59.8	1.3	1.9
Europa	46,153	98,731	-53.3	11.5	14.5
Otros	530	1480	-64.2	99.9	100.0
Total	399,755	683,070	-41.5		

La crisis ha obligado a las empresas instaladas en nuestro territorio a disminuir sus volúmenes de producción, respondiendo a la escasa demanda tanto en el ámbito mundial como en el nacional. Esta situación obligó a entrar a un esquema de paros técnicos programados buscando disminuir los despidos en las plantas de manufactura.

2009 será sin duda un año sumamente complicado. La crisis de la industria automotriz es mundial y es una crisis de demanda. México no es la excepción y continuará enfrentando una situación muy adversa en sus mercados nacional y de exportación, estimándose una caída de 20 a 25 por ciento en las ventas domésticas y una caída de 20 a 25 por ciento en la producción durante el año.

III. Bibliografía

Vázquez Tercero Héctor, *Una década de política sobre industria automotriz*; Ensayos de Tecnos, diciembre 1975.

