

CAPÍTULO 3

Antecedentes y Evolución del Sector Automotriz

3.1 Origen de la Industria Automotriz

La industria automotriz Mexicana se fundó en los años veinte cuando Ford Motor Company, General Motors y Fábricas Auto Mex -empresa mexicana que ensamblaba para Chrysler- establecieron instalaciones de montaje en el área metropolitana de la ciudad de México, como parte de sus programas de expansión internacional y en repuesta a la protección arancelaria ofrecida a sus operaciones de ensamble locales. Sin embargo, hasta 1962 se fabricaron automóviles en México, cuando un decreto del gobierno obligó a las compañías a aumentar sustancialmente la producción nacional de componentes. En consecuencia, las actividades manufactureras se expandieron drásticamente y las empresas transnacionales alcanzaron una posición predominante en la producción de vehículos.

Las décadas de los setenta y ochenta representaron el surgimiento de una industria automotriz mundial altamente competitiva. Esto llevó a que las transnacionales ejercieran nuevas alianzas corporativas, con nuevas técnicas de producción y con una mayor flexibilidad en las relaciones laborales.

Al inicio de la década de los ochenta México se enfrentaba a dos situaciones; por un lado, se agudizaba la tendencia de producción integrada globalmente, y por otro, la crisis económica de 1982 provocó una rápida caída de la demanda interna. En este panorama las transnacionales adoptaron dos estrategias para lograr medidas de producción más flexibles en México; la primera estrategia fue cambiar la modalidad y la ubicación de la producción, construyendo en el centro y norte del territorio nacional plantas dedicadas a la exportación, con lo que se logró reducir costos de mano de obra y se limitó la influencia de los sindicatos en el proceso productivo. Los administradores procuraron asegurar relaciones laborales más dóciles negociando que los trabajadores de las nuevas plantas se sindicalizaran bajos los auspicios de la Confederación de Trabajadores de México, el sector obrero del Partido Revolucionario Institucional.

La segunda estrategia fue introducir modalidades de relaciones laborales postfordistas para aumentar el control gerencial, bajar los costos de producción y mejorar la calidad del producto en las instalaciones mexicanas. Estas modalidades

incluyeron la adopción de reglas de trabajo flexibles, la rotación de puestos, la clasificación de tareas ampliamente definidas, la formación de equipos de trabajo y los círculos de calidad. Estas medidas se aplicaron más en las plantas de producción para la exportación. Sin embargo, esta estrategia ha sido menos importante en México que en Estados Unidos, ya que las empresas han logrado flexibilidad en la producción por medios alternos.

3.2 Composición del Sector Automotriz

La industria automotriz es de las más importantes en el país y se puede constatar por la evolución positiva que desde 1994 han tenido indicadores tan diversos como: producción total, valor agregado bruto, participación en el producto interno bruto nacional, balanza comercial, inversión extranjera directa materializada y como fuente de empleo.

México se ha convertido en un paraíso casi perfecto de la industria automotriz mundial en las últimas dos décadas. La cercanía con Estados Unidos y Canadá, los mercados más importantes, tanto para producir como para consumir, convierten a México en proveedor natural de productos terminados y parte exclusiva para las plantas armadoras, que operan en los continentes americano y europeo. Cabe mencionar que para México la industria automotriz tiene una característica especial: su efecto multiplicador con alto impacto en otros sectores como las industrias del vidrio, acero, hule, plástico y textil, energético, entre otras.

La industria automotriz se integra por un Sector Terminal y un Sector de Autopartes. A diferencia del Sector Terminal, donde todas las empresas son extranjeras, en el Sector de Autopartes encontramos gran variedad de empresas en cuanto a origen del capital (nacional, extranjero, co-inversión), tamaño (grande, mediana, pequeña) y orientación de mercado (desde fábricas locales de refacciones hasta maquiladoras).

Los problemas que enfrenta esta industria superan en complejidad a otras ramas por la combinación de tres factores: gran número de componentes, alto volumen de producción y altos estándares de calidad. La industria ha generado una variedad de estilos de organización para responder a esta complejidad, entre las que destacan tres elementos para la estructuración y simplificación de la cadena productiva: la *Agrupación de componentes en sistemas*, que se utiliza para clasificar a los componentes con aquellos que realizan la misma función dentro del automóvil. *Niveles*

de producción o "tiers", que organiza a los proveedores de la cadena productiva en una estructura piramidal que los cataloga por niveles, de acuerdo con su cercanía al Sector Terminal e *Inventarios justo a tiempo*, sistema cuyo objetivo es lograr un flujo continuo del proceso de producción, integrando a las empresas de todos los niveles de la cadena productiva, desde las materias primas más sencillas, hasta la venta final del vehículo.

En cuanto al mercado meta, la industria ha pasado de ser una industria orientada al mercado nacional, para convertirse en industria altamente exportadora vinculada al mercado de América del Norte. A partir de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con América del Norte la mayor parte de la producción de automóviles se destina al mercado de exportación.

3.3 Estructura y Tendencias de la Industria Automotriz Mexicana

Uno de los componentes más importantes que determinan el precio de un vehículo automotor es la tasa impositiva que existe en todos los países. En el caso de México, un vehículo nuevo puesto a la venta, está conformado por los siguientes impuestos: Impuesto al Valor Agregado (IVA) del 15%, Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN) que va desde 2.6% hasta poco más de 10%, dependiendo del precio del vehículo y por último, la tenencia que se paga anualmente que es en promedio 2.6% del costo total (ya incluidos los demás impuestos) del vehículo.

Con respecto a su transformación, el sector automotriz en México se vio favorecido por una estrategia de inversión extranjera directa, basada en la búsqueda de eficiencia para la conquista de terceros mercados, mediante la instalación de plantas exportadoras; esto combinado con políticas nacionales de desarrollo industrial que otorgaron un tratamiento especial al sector automotriz y a las empresas transnacionales. Además, otro factor de suma importancia para el desarrollo de la industria automotriz mexicana fue la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN). En este contexto, las políticas públicas de desarrollo pasaron de una activa intervención en la industria automotriz a políticas de carácter más pasivo, con el objetivo de alcanzar una mayor integración a la economía global. No obstante, el éxito que ha caracterizado a la industria automotriz mexicana es limitado. Primero, dicho éxito ocurre casi exclusivamente en el mercado estadounidense. Segundo, ciertamente México aún no cuenta con una base de proveedores lo suficientemente competitiva para

aprovechar los otros tratados comerciales, por lo contrario, México depende en alto grado de autopartes e insumos importados, en especial de Estados Unidos.

México se ha caracterizado por funcionar como una plataforma maquiladora-exportadora, muy lejos de establecerse como un centro de manufactura automotriz de calidad mundial, el cual estaría a su vez sustentado en la orientación hacia el continuo desarrollo e innovación tecnológica y la consecuente fabricación de productos con alto valor agregado. Se puede también afirmar que el TLCAN ha contribuido considerablemente al estancamiento de México como una plataforma de exportación, debido a que dicho tratado ha buscado, en primer lugar, consolidar una industria automotriz continental para contrarrestar el desafío que representan las empresas automotrices japonesas en el mercado norteamericano.

La creciente individualización de las exigencias de los clientes define la tendencia en la industria del automóvil. Ello hace que la oferta de los fabricantes sea cada vez más variada y esté más marcada por el aspecto emocional. Por eso, junto a los modelos de gran producción, adquieren importancia creciente las versiones derivadas de conceptos flexibles de vehículos y la prestación de servicios.

3.4 Relevantes Cambios en la Industria Automotriz en los Últimos Años.

Es preciso mencionar que en las últimas décadas la industria automotriz se ha regido mediante decretos emitidos por el ejecutivo de la nación, en donde se establecen los regímenes que el país va adoptar para hacer frente a situaciones económicas. Dichos decretos han venido quedando en derogados por la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), entre otros. Ha sido de gran importancia la reducción de aranceles para automóviles importados y camiones ligeros ante el TLCAN. Frente a dicha baja, los participantes de la industria automotriz han tenido que tomar medidas necesarias para hacer frente a la reducción, tales como mayores y más accesibles planes de financiamiento, entre otros. Por lo consiguiente, es preciso hacer mención que en los últimos años los participantes de la industria automotriz han tenido que tomar medidas necesarias para hacer frente a la entrada en vigor de supuestos establecidos en el Tratado de Libre Comercio con América del Norte. En los últimos años la industria automotriz se ha visto afectada por la desaceleración de la economía mundial y particularmente por la desaceleración de la economía estadounidense.

A continuación se hablará de la situación en la que se encuentra el Sector Automotriz en México, haciendo mención de la producción, ventas, exportaciones e importaciones de las empresas ensambladoras.

3.5 *Situación Actual de la Industria Automotriz*

México ha entrado a una nueva etapa de crecimiento económico estable, esto ha permitido movilizar su economía. Desde 1995, el motor exportador y el comercio internacional han cobrado importancia.

Tan sólo en los últimos 10 años el número de marcas de autos ofrecidas al público mexicano se ha triplicado y una de cada cuatro familias ha estrenado un vehículo nuevo. En el mercado automotriz nacional se comercializan casi cuatrocientos modelos básicos, lo que lo convierte en uno de los mercados más competidos del mundo.

El crédito otorgado a los consumidores ha incrementado considerablemente en los últimos cinco años, en la actualidad representa el 60% de las ventas totales. Gracias esto, el poder de compra de un automóvil, ha mejorado, por ejemplo, al contar con un ingreso equivalente a cuatro salarios mínimos, la persona puede acceder a un crédito automotriz.

Por su participación en la economía nacional, el automóvil se ha posicionado como el segundo bien de consumo; por su importancia financiera se encuentra situado después de la vivienda.

La industria automotriz representa el 7.5 % del producto interno bruto (PIB) y 16% del sector manufacturero. Se hace referencia a esta cifra, ya que la industria manufacturera participa con el 51% del PIB nacional.

Dentro de la industria automotriz, la fabricación y ensamble de automóviles y camiones representan 70% del PIB de esta industria, seguida por la de motores. (*Apéndice, Imagen No. 1*).

Durante el periodo de 1993-1998 registró índices de crecimiento muy superiores al crecimiento del PIB nacional, y más del doble que el crecimiento de la industria manufacturera. Se puede definir a la industria automotriz como de alta prioridad y con altas oportunidades para mejorar los índices de crecimiento y bienestar de la población.

Tabla No. 1
Balanza Comercial del Sector Automotriz (Vehículos Terrestres y sus Partes)

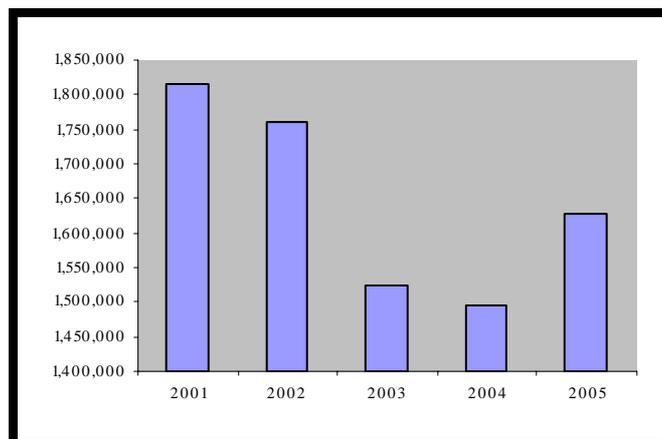
Periodo	Exportaciones	Importaciones	Total
2001	27,918,355	17,110,943	10,807,412
2002	27,887,537	18,425,574	9,461,963
2003	27,284,869	1,696,600	25,588,269
2004	28,562,580	18,614,674	9,947,906
2005	32,052,320	22,031,267	10,021,053

Fuente: INEGI

Con respecto a sus exportaciones e importaciones, podemos determinar que durante los últimos cinco años ha habido un superávit en la balanza comercial, como se indica en la Tabla No. 1.

3.5.1 Producción, Exportaciones y Ventas

Imagen No. 2
Producción de Vehículos 2001 – 2005



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz

La producción de la industria automotriz del 2005 revierte la tendencia negativa que se había observado en el periodo 2001-2004.

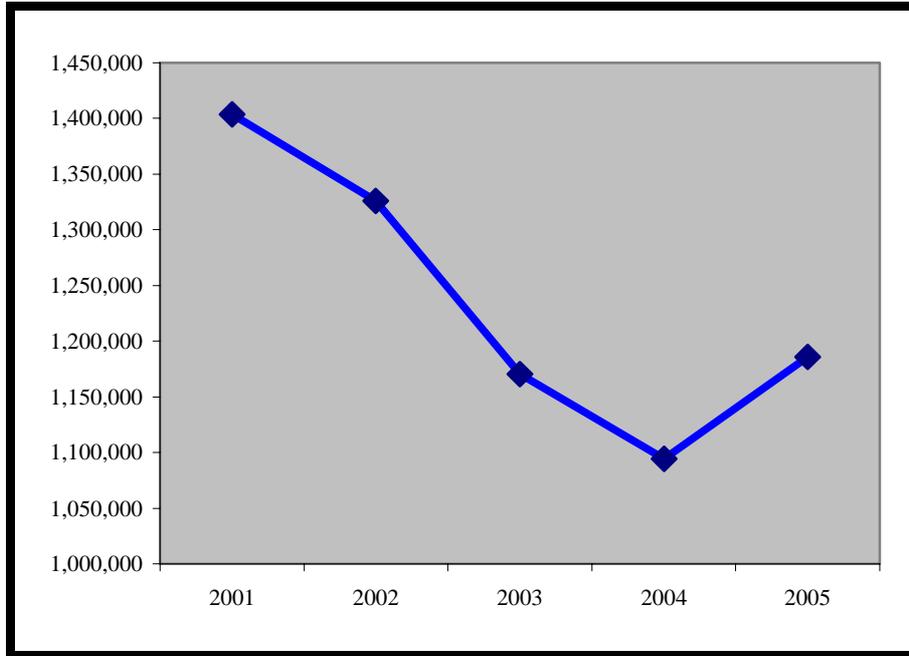
El acumulado de los doce meses del 2005 llegó a 1, 628, 235 unidades, es decir un 8.1 % de diferencia porcentual positiva contra el acumulado del 2004, lo que se podría tomar como una señal clara de recuperación. (*Apéndice, Tabla No. 2*)

La meta a alcanzar, para la mejora de la industria, es: superar el volumen del 2001 en el que se produjeron más de 1.8 millones de vehículos en el país; para alcanzarla se deberá producir entre 1.6 - 1.7 millones de unidades en el 2006.

En el mes de febrero de este año la producción total fue de 322,121 unidades, las cuales superaron por un 47.4% con respecto al año pasado, por lo que quedarán pendientes 1, 300,000 unidades para el cierre del año.

Imagen No. 3

Exportación Total Anual de Vehículos



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz

Como se puede observar en la Imagen No. 3, la tendencia decreciente mejoró el año pasado debido a las actividades realizadas por el sector automotriz.

Es considerable la industria automotriz en lo que a comercio exterior se refiere, las exportaciones de automóviles y auto partes contribuyen con el 19% de las exportaciones nacionales y el 13% de las importaciones totales de México.

Otra de las características que distingue al sector automotriz, es su importancia por su competitividad y por obtener un valor de 20 mil millones de dólares en sus exportaciones de automóviles. Tan sólo los volúmenes de exportación alcanzados en enero y febrero del año en curso, demostraron un incremento de entre el 35 – 55 por ciento en comparación con el 2005. Además, el volumen exportado en diciembre del 2005 que fue de 119,710 unidades, resultó ser mayor al del mismo mes del año pasado.

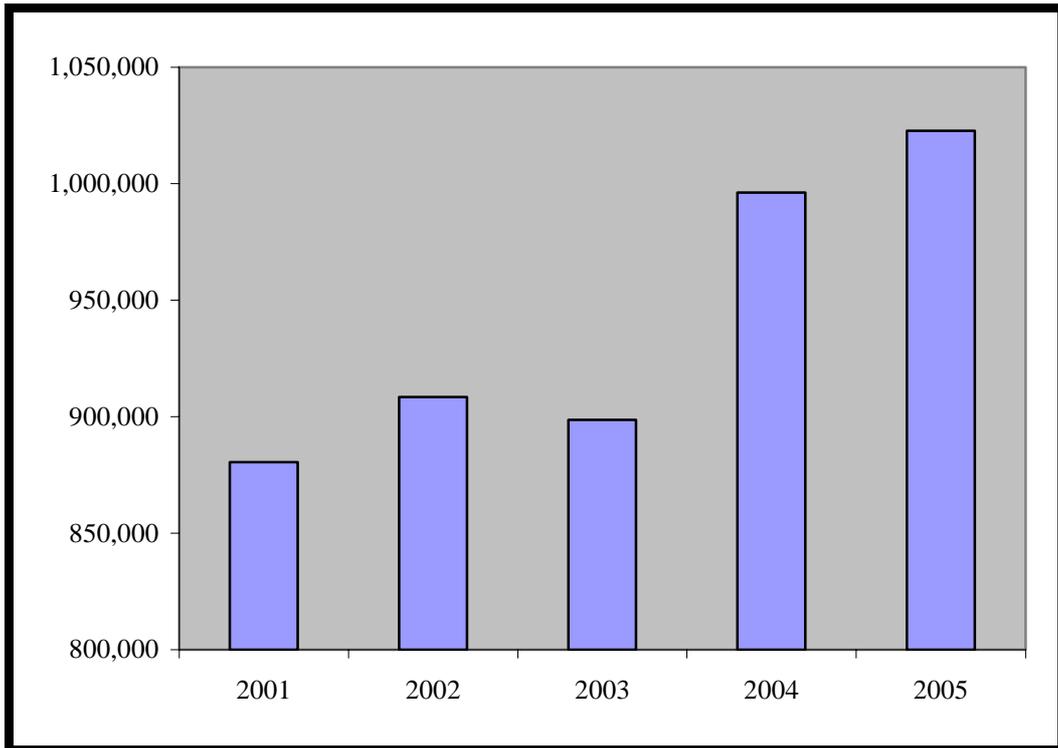
(Apéndice, Tabla No. 2)

Según información de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), en enero del 2006 se exportaron 121,001 automóviles, 35.4% más que el año pasado.

Las exportaciones tienen los siguientes destinos:

- Norteamérica 99,086 unidades y representa el 82%.
- Europa 7,792 unidades y representa el 6.4%.
- El resto 11.6 % fue enviado a Sudamérica, Centroamérica y el Caribe.

Imagen No. 4
Venta Anual del Sector Terminal al Público



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz

De acuerdo con estadísticas de la AMIA, el cierre del 2005 registró un récord en ventas de 1, 022,686 unidades vendidas al público, un incremento del 2.6% en comparación con el año pasado de 996,162 unidades. Desafortunadamente el volumen de vehículos enviados a la red de distribuidores en el mismo periodo fue de 1, 018, 983 unidades, un 0.4% menor a las ventas al publico.

Las ventas al público y a los distribuidores siguen relativamente el mismo patrón (*Apéndice, Imagen No. 5*) Esto se puede deber a los resultados que reflejan un crecimiento sostenido, en promedio 5.9% anual en el último quinquenio.

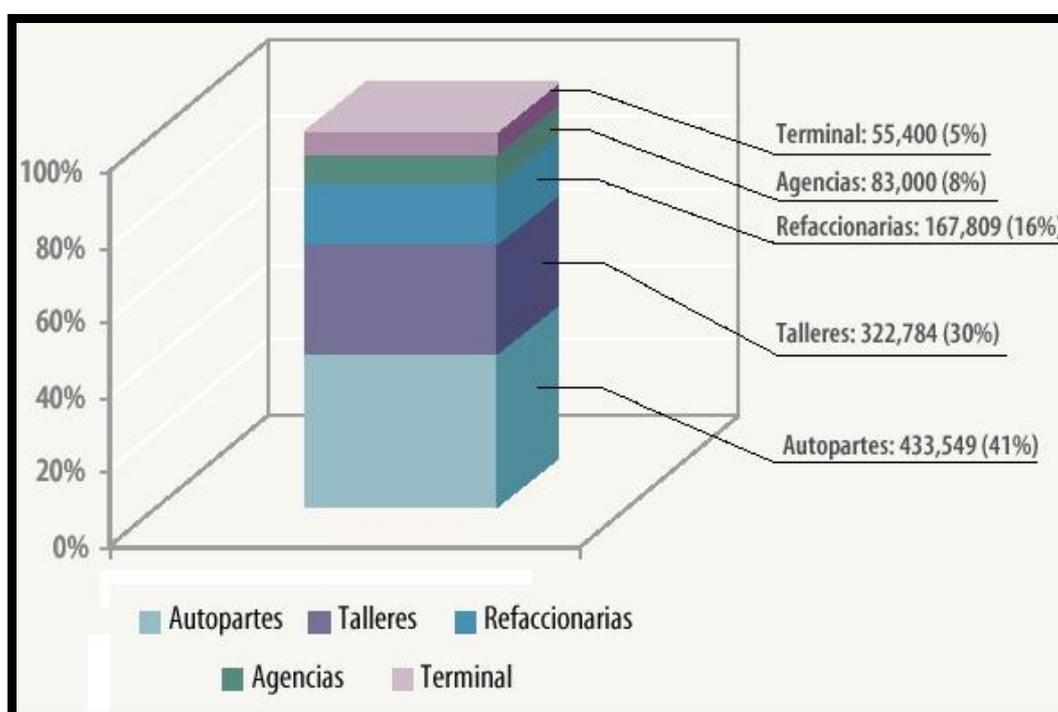
El crecimiento mexicano en este rubro es sobresaliente a nivel mundial, compárese con el crecimiento de la actividad automotriz de las economías más importantes del mundo: Estados Unidos creció un 0.5%, Alemania 2.0%, un caso

opuesto fue Japón, ya que disminuyó su producción en 1%. El crecimiento mexicano se vio opacado por el crecimiento de Brasil, ya que éste último creció un 9.7%.

En el caso de otros países: el crecimiento de China, Corea y la India se ubica entre el 9 y 12%. Es importante aclarar que el crecimiento de China y la India se debe a la evolución de sus economías y su enorme población en desarrollo.

3.5.2 Empleos Creados por el Sector Automotriz

Imagen No. 6
Empleo Directo en la Industria Automotriz de México



Fuente: Industria de Autopartes

Ya se ha mencionado la importancia que tiene el sector automotriz para la economía nacional, por esta razón, se ha analizado la tendencia en cuanto a generación de empleos se refiere.

Para hablar de la situación laboral, nos vemos obligadas a hablar de los Sindicatos independientes afiliados a la Federación de Sindicatos de Empresas de Bienes y Servicios, y a su vez a la Unión Nacional de Trabajadores (UNT), ya que poseen un potencial estabilizador en las empresas y en el entorno inmediato con proveedores, etc.

La industria automotriz mantiene más de medio millón de empleos directos, lo que provoca una importante derrama económica en las ciudades, municipios y estados

donde opera. Se han generado más de 21 mil empleos directos en dicho sector en el presente sexenio; una de cada cinco personas de la industria manufacturera trabaja en la industria automotriz.

En la industria de las autopartes; la cual es uno de los motores económicos del sector automotriz; actualmente existen más de mil fabricantes que brindan empleo a más de 433 mil personas (Imagen No. 6) Su cadena productiva involucra a micro, pequeñas y medianas empresas que son proveedores de las grandes armadoras transnacionales, y surtidores directos al cliente en los establecimientos especializados.

Las proyecciones en la generación de empleos son favorables ya que las inversiones anunciadas por diversas empresas automotrices permitirán generar más de 30 mil empleos; esto lo que coloca como uno de los principales sectores, se le considera como un importante generador de fuentes de trabajo y divisas.

3.5.3 Análisis de las Variables Antes Expuestas.

Con la globalización, la industria automotriz acentuó su vulnerabilidad al ciclo de la economía mundial. Desde el 2000, la industria experimenta altas y bajas pronunciadas, primordialmente en la fase de producción y ventas. En el presente sexenio, se han dejado de fabricar 500 mil autos cada año, una caída vertical superior al 20%.

A pesar de que en los últimos años se ha presentado un superávit en la balanza comercial del sector automotriz, en los últimos 4 años, las importaciones de autos a México han aumentado 71% mientras que las exportaciones se han derrumbado casi la cuarta parte.

Como resultado, se ha generado un superávit de más de 1 millón de autos anuales en el 2000, hoy este es de sólo 400 mil unidades, una caída del 60%.

México deja de ser un país atractivo para producir automóviles debido a los altos costos de mano de obra, insumos y servicios, las grandes empresas armadoras trasladan su producción a países como China y la India. En el mismo período, estos países aumentaron su producción en 90% y 185% respectivamente.

Además de los costos de producción, existe otra serie de factores que influyen sobre este preocupante cambio de tendencia. Ha pesar de que el crédito para la compra de automóviles ha aumentado, los mexicanos, sólo pueden comprar autos compactos como el Chevy, el Athos, el Pointer o el Tsuru.

La gran mayoría de los autos compactos se fabrican en otros países como Brasil y Tailandia. Las armadoras en México se están concentrando en fabricar autos de lujo, capaces de absorber los excesivos e inflados costos que hay hoy en el país.

Se estima que la pérdida de posiciones en el ranking mundial de producción de automóviles tiene que ver con la menor competitividad del país y de las armadoras que tienen operaciones en México, en especial las de origen estadounidense. A pesar de que el Secretario de Economía aseguró que el TLC con Japón iba a facilitar que México exportara más a ese país, hay que saber que Japón consume primordialmente autos pequeños, y la mayoría son fabricados en su territorio. El tipo de autos que México no fabrica. Hay que recordar que los orientales son muy fieles a sus marcas, circunstancia que pone en desventaja a la industria automotriz mexicana.

De acuerdo a algunos datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz ([AMIA](#)), que están relacionados con la producción, las exportaciones, las importaciones y las ventas entre otros; y que han sido presentados con anterioridad; a pesar de las inconstancias del mercado domestico en el 2004, persistieron las ventas de automóviles, aumentó la rotación de inventarios y hubo una mayor fabricación de vehículos en el 2005.

El mercado respondió favorablemente gracias a dos factores, los programas de las agencias para la venta de autos nuevos y la eliminación del ISAN (impuesto que fluctúa entre 2% y 10%, dependiendo del precio del automóvil para autos compactos con un valor de hasta 150 mil pesos).

El hecho de que en el 2005 haya aumentado la fabricación de vehículos y la venta de automóviles, es muy bueno para el país porque la industria automotriz es vital en la generación de empleos, ya que esto permite obtener valor agregado y por lo tanto ingresos.

Hay factores macroeconómicos que también influyen para el crecimiento del sector automotriz: aumento del 3.0% PIB, el comportamiento de las tasas de interés a la baja, una inflación de 3.2% y la paridad peso por dólar de 10.72; esto se refiere al cierre del último mes del 2005. (*Apéndice, Imagen No.7*)

En el aspecto micro económico, los factores que influyeron fueron: nuevos modelos y nuevas marcas que ampliaron la oferta de vehículos en el mercado; las facilidades que otorga la ampliación del crédito a clientes potenciales; la entrada al mercado de vehículos con motor diesel, esto producto del acuerdo entre fabricantes de autos y la Comisión Ambiental Metropolitana; el nuevo decreto que permite la

importación definitiva de autos usados de 10 a 15 años de antigüedad, y el incentivo al generalizar la exención del ISAN.

En lo que se refiere al sector externo, en Estados Unidos también hubo cambios importantes relacionados a la industria automotriz, éste hecho no debe ser omitido ya que es nuestro principal socio comercial. En noviembre, las ordenes a las fábricas crecieron 2.5%; y las ventas de coches y camionetas subieron 9.7%.

En todo el año, las ventas de coches y camionetas sumaron un total de 16 millones 993 mil 886 unidades, un incremento marginal de 0.5% en comparación con 2004. Aunque en México y Estados Unidos la industria automotriz logró cerrar de forma positiva, es tiempo de acelerar su desarrollo de expansión máxime antes de que los fabricantes asiáticos sigan devorándose el mercado global. Mientras los fabricantes estadounidenses venden menos, las armadoras asiáticas triplican su producción.

Cabe mencionar que la industria automotriz se defiende porque el dólar está barato y la mayor parte de sus exportaciones tiene como principal destino los Estados Unidos, en caso contrario, si el dólar se recupera y los autos americanos aumentan su atractivo, el desplome podría ser mayor.

La esperanza para la industria automotriz mexicana es que el dólar no se recupere y que el euro y el yen se mantengan altos. Pero si el dólar se recupera, en ese momento los autos producidos en México van a incrementar su precio y entonces el sector automotriz se alteraría.

En los últimos 4 años la producción ha caído más de 20%, con un dólar más caro podría llegar a caer un 20% adicional. Sin embargo, actualmente la industria está apostando a operaciones más pequeñas, ágiles y baratas y eso ya está dando frutos en México: este año la producción habrá crecido en México cerca de 25% y hay inversiones productivas previstas hasta 2007 por 3,000 millones de dólares.

Por todo lo anterior, y debido a que uno de los temas a tratar en esta tesis es el de las empresas automotrices establecidas en México y su impacto en la economía nacional, daremos una introducción de la industria estadounidense, japonesa y europea así como las empresas ensambladoras.