

INT-1539

CEPAL(1539)

Documento Informativo Nº 11

GRUPO DE TRABAJO SOBRE ECONOMIAS DE ESCALA
EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ LATINOAMERICANA
Santiago, Chile, septiembre de 1970

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

Nota: Este Grupo de Trabajo constituye una etapa del proyecto "Perspectivas y modalidades de integración regional de la industria automotriz en América Latina" que están desarrollando la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con la colaboración de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI).

INDICE

	<u>Página</u>
EVALUACION DE LOS MECANISMOS Y RESULTADOS DE LA POLITICA AUTOMOTRIZ MEXICANA	1
1. Opiniones del sector de autopiezas	2
2. Opiniones del sector terminal	17
MEXICO - SECTOR TERMINAL	
Marco legal y restricciones gubernamentales a que está sujeto el sector terminal	23
Régimen fiscal aplicable a los automóviles	25
Organismos empresariales	29
MEXICO - SECTOR DE AUTOPIEZAS	
Reglamentación legal y administrativa a que está sujeto el sector de autopiezas	31
Descripción de los mecanismos de exportación	43
Organismos intersectoriales	45
MEXICO - SECTOR TERMINAL Y SECTOR AUTOPIEZAS	
Organismos empresario-gubernamentales	47
LISTA DE PROVEEDORES DE AUTOPARTES	49

INDICE DE CUADROS

Número

1	México, Sector terminal: Número de empresas que componen el sector y tipos y marcas de vehículos que fabrica cada una a 1970	52
2	México, sector terminal: Integración vertical de las empresas y porcentaje de contenido nacional en la fabricación de los vehículos	54

/Número

<u>Número</u>		<u>Página</u>
3	México, sector terminal: Inversión, ocupación y compras globales de las plantas terminales y salarios pagados	56
4	México, sector terminal: Estructura del capital social, grado de ingerencia del capital externo y origen de la asistencia técnica de las empresas automotrices	57
5	México, sector terminal: Consumo aparente de vehículos en el período 1965-1969	58
6	México: Importación de partes automotrices, 1966-1969	59
7	México: Exportaciones de autopiezas	70
8	México, sector terminal: Exportaciones de componentes y otros productos	73

EVALUACION DE LOS MECANISMOS Y RESULTADOS DE LA POLITICA
AUTOMOTRIZ MEXICANA

Es indudable que la industria automotriz mexicana ha experimentado, a partir de 1962, un crecimiento sumamente notable, ya sea que se consideren exclusivamente sus propias actividades industriales (sector terminal y sector de autopiezas) o bien que al análisis se sume el desarrollo que, como consecuencia de dicho crecimiento, han experimentado el sector distribuidor y los fabricantes de materiales que intervienen en la producción de automóviles, al evolucionar el contenido nacional de los vehículos de un 16 % promedio en 1962, al 63 % en 1969 y al pasar la producción de 65 153 unidades a 157 210 en el mismo período.

Desde el punto de vista de los resultados obtenidos, la política automotriz mexicana ha sido exitosa si se toma en cuenta que estos resultados se manifiestan en aumentos muy substanciales en el volumen de empleo tanto en los sectores industriales y conexos, así como incrementos en el volumen y valor de las exportaciones al mismo tiempo que incrementos en la recaudación fiscal, todo ello prácticamente sin aumentos en los precios de los vehículos no obstante el constante avance registrado, desde 1962, en la integración nacional de los vehículos y de la calidad de los mismos.

A la luz de lo anterior se puede afirmar también que los mecanismos con que se implementó la política automotriz han sido eficaces en una buena medida.

Sin embargo, el juicio de fondo que debe hacerse no debe sustentarse solamente en lo alcanzado, sino en lo adicional que se podría lograr y haber logrado, lo cual, en cierto sentido, es enjuiciar el grado de suficiencia de dichos mecanismos en la generación del máximo de beneficios que es posible derivar de esta importante actividad. Claro está que este enjuiciamiento debe ser hecho tomando en cuenta el factor que podría llamarse histórico, o sea, dilucidar, en qué medida los mecanismos han sido adecuados a las diferentes etapas de desarrollo que ellos mismos propiciaron y si, además, en perspectiva, son y serán aptos para acelerar dicho desarrollo o, por el contrario, negativos.

/La respuesta

La respuesta general sobre estas últimas cuestiones es, a nuestro juicio, negativa, ya que se considera que son mayores los frutos que podrían haberse obtenido y a que, además, es necesario modificar los instrumentos que conforman la política automotriz presente, y a la vez, crear nuevos, dado el desenvolvimiento actual de la industria automotriz y de la planta industrial del país y de Latinoamérica.

Esta respuesta la dejamos limitada a lo general ya que, de acuerdo con lo convenido para la realización del presente estudio, lo que interesa en este apartado es captar el sentir de los sectores industriales involucrados.

Concordantes con este propósito, a continuación transcribimos opiniones de los principales organismos, empresariales representativos de los sectores industriales, que hemos considerado que analizan los tópicos que interesan en esta parte del estudio.

1. Opiniones del sector de autopiezas

A. Fragmento del estudio "La Industria Mexicana Fabricante de Partes Automotrices", elaborado en septiembre de 1968, por la Sección de Fabricantes de Autopartes de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación:

"Para la exposición y análisis de los obstáculos o problemas a que se enfrenta la industria de autopartes, que se hará a continuación, se ha considerado conveniente enfocar, en primer lugar aquéllos que se encuentran en el campo que es ajeno a la industria automotriz en su conjunto y, en segundo término, los que se hallan en el terreno de las interrelaciones entre el Sector de Autopartes y el Sector Fabricante de Vehículos. Finalmente, se tratarán aquellos problemas cuya resolución cae dentro del ámbito gubernamental."

Ajenos a la industria automotriz

1. En los abastecimientos

Tal vez los problemas mayores a que se enfrenta el industrial del Sector de Autopartes se encuentran en su acción como demandante de materiales para realizar su producción. Los problemas en este terreno no sólo son los más numerosos, por la variedad de los insumos, sino, también,

/los más

los más trascendentes ya que inciden desde la planeación de la producción hasta los costos y precios finales, o sea, en otras palabras, el abastecimiento entraña problemas que se proyectan en sentido lineal, y al mismo tiempo, genera otros que crean un círculo vicioso.

Antes de describir en qué consisten los problemas relativos al abastecimiento, se quiere dejar sentado que su exposición no deriva de una actitud negativa de los fabricantes de autopartes hacia sus proveedores, pues bien comprendido tienen que su existencia se debe al propio grado de desarrollo de la industria nacional, y aún más, del de la economía en general. En la mayoría de los casos, los proveedores nacionales de la industria de autopartes no son los responsables de los problemas que en el abastecimiento se le plantean a dicha industria; ni tampoco indiferentes a su solución, como lo prueban las mejorías que han venido observando los industriales fabricantes de partes.

En realidad, el querer exponer lo que sucede en el abastecimiento en este estudio, es una forma indirecta de explicar, en cierta medida, los precios más altos que, en general registran las partes automotrices nacionales en relación a los del extranjero.

Entre los problemas que el abastecimiento plantea, se tienen, en primer lugar, los altos precios de los materiales nacionales (tanto materias primas como partes) que privan en el mercado nacional y la deficiente calidad de éstos que eleva, aún más, la parte proporcional de los costos. Al decir altos precios y deficiente calidad, se está haciendo referencia a la comparación con los que privan en el extranjero.

En el caso de las materias primas y por lo que a precios respecta la diferencia de precios es menor que la que existe en las partes. En cuanto a la calidad la magnitud del problema es similar para ambos.

Los precios de la mayor parte de las materias primas que consume la industria de autopartes que son: hierro y acero y sus fundiciones, metales no ferrosos y plásticos, son mayores que los que privan en el exterior.

Por ejemplo se pueden citar las siguientes diferencias de materiales usuales: la lámina de acero común, así como la placa, registran un diferencial del 30 %; la fundición de hierro gris, de tamaño promedio, lo registra en promedio respecto a la norteamericana, de 75 % y, el acero redondo grado maquinaria de 60 % en promedio.

/En investigación

En investigación directa realizada en una planta productora de partes del tren motriz, se obtuvo la cifra de 8 millones de sobrecosto en la producción total del último año, imputables, exclusivamente, a los sobrepuestos nacionales de los materiales siderúrgicos que utilizó. Este sobrecosto, casi representó el 10 % del costo total de producción.

Si bien los diferenciales de materiales siderúrgicos comunes que se han mencionado son elevados, los de los especiales se elevan más allá del 100 % respecto a los norteamericanos.

En cuanto a otros materiales, tales como partes metálicas maquinadas, tornillería, manufacturas de metales no ferrosos, etc., los precios nacionales exceden, en la mayor parte de los casos, del 100 % de los existentes en los Estados Unidos y Europa. Por ejemplo, la investigación realizada, puso de manifiesto, mediante la comparación de facturas nacionales y de cotizaciones extranjeras, que la tornillería de producción normal tiene un sobrepuesto promedio de 150 % y que los empaques de hule, 300 % en medidas no comunes.

Respecto a los precios de maquinados de fundiciones de fierro y acero, realizados en operaciones de maquila, se pudo establecer que, en la mayoría de los casos, dicho maquinado es de mayor costo que las respectivas piezas terminadas (incluyendo los tratamientos térmicos necesarios) extranjeras puestas en México.

Ahora bien, a lo anteriormente señalado, debe agregarse el sobrecosto que implica el mayor rechazo que por deficiencias de calidad tienen los materiales nacionales en comparación con el que se tiene con los de importación. En este aspecto debe aclararse que el rechazo es resarcido por el proveedor; pero sólo por lo que respecta al valor del material y no por el del costo del maquinado que hace el fabricante de autopartes hasta el punto en que se detecta la falla.

Las mayores fallas en la calidad se registran en las materias primas siderúrgicas, así como en las fundiciones o manufacturas de hierro y acero, principalmente en laminados planos.

Por otra parte, en el país no existen, en lo que respecta a materiales de la siderurgia, la gama de especificaciones y diseños de laminado de que se dispone en los países de origen de la asistencia técnica bajo la cual

/se fabrican

se fabrican las partes automotrices, lo cual implica, en numerosos casos, la utilización de substitutos de mayores especificaciones con el consiguiente aumento en costos. Esta situación, entre paréntesis, se presenta en muchas otras actividades industriales.

Ahora bien, las anteriores situaciones a que el industrial se enfrenta en sus abastecimientos parece ser que no tienen solución a corto plazo, debido a la política de protección gubernamental en favor de los sectores proveedores del Sector de Autopartes y que determina una obligación de consumo de los materiales nacionales a cualquier precio y calidades, en virtud de esto, las soluciones parciales que el fabricante de autopartes va teniendo por las mejorías de sus proveedores (en cuanto a la calidad principalmente que no tanto en lo que se refiere a precios), es contrarrestada por el obligado consumo de los materiales que de continuo se van agregando al catálogo nacional de la producción industrial. Así pues, los problemas de calidad no disminuyen, en términos generales, y los aumentos de costos por insumos de elevado precio, tienden a aumentar pues aunque la Secretaría de Industria y Comercio ha ofrecido en varias ocasiones permitir la importación de materiales que se producen en el país a elevados precios o baja calidad, ello no ha sido factor de disminución de los problemas apuntados, ya que el permiso para importar que dicha Secretaría otorgaría, no es suficiente para realizar la importación debido a una de las dos situaciones siguientes:

- a) La Secretaría de Hacienda y Crédito Público no concede la eliminación de los elevados impuestos de importación que existen para los materiales debido a que la política de subsidios estriba en conceder éstos sobre aranceles que gravan lo no fabricable en el país.
- b) O bien, no se permite la importación libre de impuestos de lo que se puede adquirir en el país a aquellas empresas que gozan de franquicias fiscales conforme a la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias, debido a las limitaciones que el propio ordenamiento impone.

/El consumo

El consumo máximo obligado de materiales nacionales de altos precios y calidad deficiente impone también limitaciones a las exportaciones de partes nacionales cuyos volúmenes actuales podrían ser importantemente aumentados a través del interés que tienen las plantas de incrementar sus exportaciones para lograr aumentos de cuotas.

Desafortunadamente, en este terreno tampoco existe una concordancia clara entre los criterios de la Secretaría al permitir la importación de materiales que se producen en el país y los de la Secretaría de Hacienda en cuanto a la liberación de los impuestos de importación.

2. Los aranceles para equipos y materiales no producidos en el país

Dentro del campo de los abastecimientos existe otro aspecto que debe ser considerado como problemático, pues que también incide en un aumento artificial en los costos de los fabricantes de autopartes. Este problema se encuentra en el hecho de que gran parte de los equipos y los materiales que se utilizan en la producción se encuentran gravados con aranceles de diverso nivel. Independientemente del nivel, no existe razón alguna para que máquinas, equipos, materias primas y partes que no son fabricados en el país causen un impuesto de importación, ya que todos ellos son insumos de una producción industrial que se considera necesaria para que sea al precio más bajo posible.

Este problema de aranceles parasitarios; llamémoslos así, no sólo afectan directamente al fabricante de autopartes, sino también en forma indirecta, ya que gran número de materiales que se adquieren de otros proveedores vienen ya afectados en su precio por aranceles que gravan los materiales que a su vez utilizan los proveedores.

Como ejemplos de esto último, pueden citarse a los fabricantes de tornillería y de resortes que abastecen a los fabricantes de autopartes, que tienen que pagar impuestos por materiales siderúrgicos que no son producidos en el país. Es obvio que estos aranceles no se traducen en ningún beneficio industrial, ya que no protegen a ninguna producción nacional.

/Dentro del

Dentro del tipo de problemas que se están reseñando en este apartado, existe otro adicional que afecta a los fabricantes de autopartes, que se extiende en toda el campo de los abastecimientos; tanto de materiales nacionales como del extranjero, y consiste en que los abastecedores del Sector requieren una programación anual de requerimientos de cada una de las empresas integrantes (cantidades que van a demandar, así como plazos de entrega). El grado de flexibilidad de la programación que requieren los proveedores varía según el tipo de materiales que se demandan. Por ejemplo, la programación que requiere la industria siderúrgica, es más rígida que la que requieren los fabricantes de artículos de plástico y de hule. Lo rígido estriba en que se establecen cantidades mínimas y no se aceptan; o difícilmente se aceptan pedidos extraordinarios.

En realidad lo anterior no revestiría ningún problema, si no fuera por el hecho de que los fabricantes de autopartes no pueden a su vez programar su producción debido a que las plantas automotrices no se comprometen a establecer pedidos en firme.

Como fácilmente se puede comprender, este problema que se está tipificando aquí como de abastecimiento, afecta más ampliamente al sector industrial que nos ocupa, por lo cual merece un mayor comentario.

Tal como ya se apuntaba en el párrafo anterior, los fabricantes de autopartes encuentran también problemas internos que derivan de la actuación de sus clientes.

La falta de programas definitivos o ligeramente variables de abastecimiento por parte de las plantas automotrices determina que la producción de autopartes no pueda ser programada racionalmente e introduce, además, elementos de inestabilidad en las empresas dedicadas a dicha producción.

Este fenómeno es ocasionado por la facultad que los fabricantes de automóviles tienen de poder estructurar el 40 % de importación que se les permite incorporar actualmente, en la forma que mejor les convenga. Siendo esto así, las plantas pueden importar volúmenes variables cada año de partes que se fabrican en el país siempre y cuando el volumen total de importación no rebase el 40 % del costo directo de producción, o sea, en otras palabras, no existe la prohibición de importar lo que el país produce, tal como sí existe para otros sectores industriales.

/Sin embargo,

Sin embargo, lo que agrava esta situación y que ocasiona la imposibilidad de programación que se viene mencionando, es que las plantas pueden ir alterando la composición de su importación durante todo el año modelo y, por tanto, la de sus adquisiciones en el país, lo cual llevan a cabo mediante cancelaciones o ampliaciones a los pedidos provisionales que fincan a los fabricantes de autopartes.

Por otra parte, la no obligatoriedad de consumir las necesidades totales de las partes producidas en el país, ocasiona que las cifras de las cuotas de producción de automóviles que las autoridades establecen anualmente, no puedan ser utilizadas como indicadores de lo que el Sector de autopartes debe producir. Por esta razón, las cifras anuales de ensamble de vehículos no guardan correspondencia con las unitarias de producción de autopartes.

Adicionalmente a lo explicado, la programación de la producción de autopartes se afecta también por el hecho de los cambios técnicos que las plantas automotrices efectúan de continuo y que muchas veces no se conocen con la debida anticipación. Estos cambios no sólo afectan el diseño de piezas de un mismo modelo o capacidad, sino que, también, implican en otras ocasiones el abandonar la producción de una pieza de determinada capacidad para iniciarla en otra distinta. Esto último ha venido sucediendo principalmente por los cambios de caballaje que en los motores han estado introduciendo las plantas de vehículos, puesto que, a cada potencia, corresponden especificaciones distintas de la transmisión, ejes, sistema de frenos, sistema de enfriamiento y de suspensión.

Como es sabido, las plantas gozan de incentivos de sobrecuota que las autoridades conceden a las empresas que llevan su porcentaje de integración nacional más allá del 60 % del costo directo y para los que exportan partes o herramientaje. En el primer caso, y hasta la fecha, la Secretaría de Industria y Comercio otorga 500 unidades de sobrecuota por cada 1 % que rebase el 60 % mencionado. En el segundo caso, se les permite a las plantas importar, en vehículos especiales o en partes opcionales, el valor completo de lo que hayan exportado.

Acerca de estos incentivos, las autoridades siempre han señalado que son positivos para los fabricantes de autopartes y para el país mismo.

/Sin embargo,

Sin embargo, en el caso de las sobrecuotas, se pueden observar dos hechos: en primer lugar, el avance en la integración más allá del 60 %, prácticamente se ha suspendido y, en segundo término, el hecho de que se otorgue una sobrecuota a una empresa, no implica que el mercado nacional se amplíe en el monto de dicha sobrecuota. Lo que en realidad sucede es que lo que unas plantas ganan en el mercado, otras lo pierden, con lo cual el mercado queda a su nivel natural.

En el caso de la compensación, el aliciente es inocuo para la balanza comercial puesto que las divisas que el país gana por exportación quedan a disposición de las plantas para importar vehículos y partes que, incluso, desplazan a la producción nacional o sea que, en este caso, lo que algunos fabricantes de autopartes obtienen por las exportaciones que de sus partes hacen las plantas automotrices, otros lo pierden al importarse partes competitivas.

No obstante, que como ya se dijo al principio de la presente investigación, al espíritu del Decreto Presidencial de 1962 era el de crear una industria auxiliar automotriz robusta e independiente, desde entonces se ha venido produciendo un aumento del grado de integración vertical que las plantas automotrices ya registraron antes.

Este proceso tiende a incrementarse debido a que no existen disposiciones expresas que impidan que las plantas fabriquen partes para si mismas. Es más, existen casos de plantas terminales que han emprendido producción de partes que ya eran fabricadas por la industria de autopartes y que, incluso, las venden a otros fabricantes de vehículos.

Este fenómeno de integración parece agravarse por la divulgada posibilidad de asociación de varios fabricantes de automóviles y sus respectivas filiales. Si de esta asociación se deriva la decisión de destinar algunas instalaciones a la producción de partes exclusivamente y a la adquisición obligada de ellas entre las asociadas, se presentará un grave peligro para muchos fabricantes.

Al igual que ha venido sucediendo y sucede en todo el ámbito industrial, en la fabricación de autopartes, la estructura de la oferta se ha venido volviendo más competitiva, sobre todo en los casos de determinados géneros de piezas automotrices.

/Sin embargo,

Sin embargo, el aumento de fabricantes se ha traducido en aumentos de capacidad de producción ociosa en la gran mayoría de los casos: equipo eléctrico; baterías; carrocerías para autobuses y camiones; balatas; etc., lógicamente estos aumentos de la capacidad ociosa han anulado la reducción de costos y precios que podría esperarse, ya sea del aumento de la competencia misma o del aumento de eficiencia que podrían haber tenido las primeras fábricas instaladas.

No obstante los efectos perniciosos señalados, no existe una política que cierre la posibilidad de que el problema se generalice, ya que las autoridades correspondientes han manifestado no aceptar la tesis de limitar la instalación de capacidades de producción redundantes, lo cual introduce un elemento más de inestabilidad de las industrias que conforman el Sector.

El mayor número de fabricantes de autopartes entrevistados son de la opinión que la reducción de costos y precios sería más fácil de ser obtenida; y la realidad así lo ha demostrado ya en numerosos casos, elevando la eficiencia productiva de las instalaciones actuales, mediante una política de protección al fabricante ya instalado que consista en no autorizar la instalación de otro productor mientras la capacidad instalada no esté siendo aprovechada a un nivel razonable. Claro está que esta política, de adoptarse, conduciría a la creación de monopolios en el sentido literal del término, más no por sus efectos perniciosos, ya que éstos fácilmente se podrían contrarrestar con la manipulación de los controles a la importación y por los controles que sobre la calidad de las piezas nacionales tienen establecidas las propias plantas automotrices.

Así pues, la redundancia de fabricantes que existe en numerosas partes automotrices y la que se puede esperar por la actitud de las autoridades, es un elemento que, junto con los demás problemas expuestos en este capítulo, conforman una gran barrera para el desarrollo de la industria de autopartes y, por consiguiente, para la actividad automotriz mexicana.

Como corolario de todo lo expuesto en este capítulo, se puede afirmar que es necesaria la expedición de legislación especial para la industria automotriz.

/No sólo

No sólo son los fabricantes de autopartes los que manifiestan tener problemas, sino también los fabricantes de vehículos y los distribuidores de los mismos.

Hasta la fecha la acción normativa del Estado en Materia Automotriz, con excepción del Decreto de 1962, se ha basado en disposiciones aisladas, que, en la mayor parte de los casos, no tienen continuidad ni coordinación entre sí.

La mayor parte de los fabricantes del Sector que nos ha ocupado en este estudio, son de la opinión que la legislación que se requiere debe partir del mencionado Decreto de 1962 y procurar normar la actividad de los tres sectores involucrados en la actividad automotriz en forma específica, pero coordinada y tomando en cuenta la realidad nacional con el propósito de impulsar el crecimiento de dichos sectores en la medida del máximo potencial que pueda permitirles dicha realidad y, tomando en cuenta que los dos sectores industriales, por la índole principalmente mecánica y de fundición de sus procesos productivos, su eficiencia depende en mayor medida que en otras actividades, de los volúmenes estandarizados de producción.

B. Ponencia Presentada por la Sección de Autopartes de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación ante el Congreso de Industrialización del Estado de México celebrada en el mes de junio de 1970.

Planteamiento del problema

Con el Decreto Presidencial del 25 de agosto de 1962, nació prácticamente la Industria Automotriz de México.

Ese Decreto estableció, realmente, un programa de integración nacional, que implicaba el abandono del ensamble por medio del aprovechamiento de una capacidad industrial existente, creando, a las plantas automotrices, la obligación de aumentar la incorporación de insumos nacionales. Es decir, era la fabricación de componentes, por parte de las fundidoras, empresas mecánicas, auxiliares y conexas, lo que se estaba fomentando y lógicamente, se establecían al mismo tiempo, las bases para limitar el grado de integración vertical de las plantas de ensamble.

/A los

A los dos hechos anteriores, creados por el Decreto, debe la Industria de Autopartes el desarrollo espectacular alcanzado en siete años, y más que nada, a él se debe la contribución que la fabricación de autopartes, pudo dar al desarrollo industrial mexicano, habiéndose obtenido, igualmente, que la calidad de las autopartes sea competitiva con la internacional, con las especificaciones requeridas por los fabricantes de vehículos en sus casas matrices del extranjero, a pesar de los bajos volúmenes de producción que se tienen.

Sin embargo, existe una serie de obstáculos que han impedido un mayor crecimiento de la Industria de Autopartes, restándole beneficios al país en el pasado y que, de persistir, no permitirán mayor desarrollo en el futuro o por lo menos, no se producirán conforme a los mismos avances, por lo que resulta interesante hacer un análisis de las situaciones obstaculizantes.

Tal vez los problemas mayores a que se enfrenta el Industrial del Sector de Autopartes, se encuentran en su acción como demandante de materiales para realizar su producción. Los problemas en este terreno, no sólo son los más numerosos por la variedad de los insumos, sino también los más trascendentes, ya que inciden, desde la planeación de la producción hasta los costos y precios finales, o sea, en otras palabras, el abastecimiento entraña problemas que se proyectan en sentido lineal y al mismo tiempo, genera otros que crean un círculo vicioso.

Entre los problemas que el abastecimiento plantea, se tienen, en primer lugar, los altos precios de los materiales nacionales y la insuficiente calidad de éstos, en algunos casos. Al decir altos precios e insuficiente calidad, se está haciendo referencia a la comparación con los que existen en el extranjero, pudiéndose mencionar, que los precios de la mayor parte de las materias primas que consume la industria de autopartes y que son: hierro y acero y sus fundiciones, metales no ferrosos, plásticos, etc., son mayores que los que existen en el exterior. También hay que considerar el sobre costo que implica el rechazo, por insuficiencia de calidad, debiendo aclararse que este rechazo, es resarcido por el proveedor, pero sólo por lo que respecta al valor del material y no por el del costo del maquinado que efectúa el fabricante de autopartes, hasta el punto en que se detecta la falla.

/Por otra

Por otra parte, en el país no existen, en lo que respecta a materiales de la siderurgia, la gama de especificaciones y diseños de laminado de que dispone en los países de origen, por lo que es necesario utilizar sustitutos de mayores especificaciones, con el consiguiente aumento en costos. Esta situación, entre paréntesis, se presenta en muchas otras actividades industriales.

Estos problemas no tienen solución a corto plazo, debido a la política de protección gubernamental, en favor de los sectores proveedores de autopartes y que determina una obligación de consumo de los materiales nacionales, a cualquier precio y calidades. Debemos mencionar, que si se concede por la Secretaría de Industria y Comercio, el permiso para importar aquéllos, cuyo precio es muy elevado o tienen una calidad muy baja, hay que pagar los impuestos proteccionistas, que son muy altos o se impide dicha importación, en franquicia, a las empresas acogidas a las disposiciones de la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias o al aplicar la Ley de Atribuciones del Ejecutivo en Materia Económica, del 30 de diciembre de 1950.

El consumo máximo, obligado, de materiales nacionales de altos precios y baja calidad, impone limitaciones a las exportaciones de partes nacionales, cuyos volúmenes actuales podrían ser, importantemente aumentados.

Dentro del campo de los abastecimientos, existe otro aspecto que debe ser considerado como problemático, puesto que también incide en un aumento artificial, en los costos de los fabricantes de autopartes. Este problema, se encuentra en el hecho, de que gran parte de los equipos y materiales que se utilizan en la producción, se encuentran gravados con aranceles de diverso nivel. Independientemente del nivel, no existe razón alguna para que máquinas, equipos, materias primas y partes, que no son fabricadas en el país causen un impuesto de importación, ya que todo ello es insumo de una producción industrial, que se considera necesario lograr al precio más bajo posible.

Los fabricantes de autopartes, encuentran también otros problemas internos, que derivan de la actuación de sus clientes. La falta de programas definitivos o ligeramente variables, de abastecimiento, por parte de las plantas automotrices, determina que la producción de autopartes, no pueda

/ser programada

ser programada racionalmente e introduce, además, elementos de inestabilidad en las empresas dedicadas a dicha producción, debido a la facultad, que los fabricantes de automóviles tienen, de poder estructurar el 40 % de importación, que se les permite actualmente, en la forma que mejor les convenga, o sea, en otras palabras, no existe para ellas, la prohibición de importar lo que el país produce, tal como sí existe para otros sectores industriales, lo que revela una disparidad en los tratamientos fiscales y administrativos, que norman a la industria terminal o fabricante de vehículos y a la industria de autopartes.

Por otra parte, la no obligatoriedad de consumir el total de las partes producidas en el país, que rige para la industria terminal y no así para la industria de autopartes, ocasiona que, las cifras de la cuota de producción de automóviles, que las autoridades establecen anualmente, no puedan ser utilizadas como indicadores de lo que el sector de partes debe producir. Por esta razón, las cifras anuales de ensamble de vehículos, no guardan correspondencia con las unitarias de producción de autopartes.

Acerca de los incentivos de que gozan las plantas, para aumento de sus cuotas, las autoridades siempre han señalado que son positivos para los fabricantes de autopartes y para el país mismo, sin embargo, lo que en realidad sucede, es que lo que algunas plantas ganan en el mercado, otras lo pierden, con lo cual el mercado queda a su nivel natural.

En cuanto al incentivo de la compensación, dólar por dólar por exportaciones, las divisas que el país gana por tales exportaciones, quedan a disposición de las plantas terminales, en su mayoría extranjeras, para importar vehículos o partes que, inclusive, desplazan a la producción nacional, o sea que, en este caso, lo que algunos fabricantes de autopartes obtienen, por las exportaciones que de sus productos hacen las plantas automotrices, otros lo pierden, al importarse partes competitivas.

No obstante que, como ya se dijo al principio de esta ponencia, el espíritu del Decreto Presidencial de 1962, era el de crear una Industria Auxiliar Automotriz, robusta e independiente, sin embargo, se ha venido produciendo un aumento en el grado de integración vertical, que las plantas automotrices registraban antes de su expedición.

/Este fenómeno

Este fenómeno de integración, parece agravarse por la divulgada posibilidad de asociación, de varios fabricantes de automóviles y sus respectivas filiales. Si de esta asociación, se deriva la decisión de destinar algunas instalaciones, a la producción de partes exclusivamente y a la adquisición obligada de ellas, entre las asociadas, se presentará un grave peligro para muchos fabricantes.

Como ejemplo de lo anterior, podemos mencionar el de la CUOTA MOSTRENCA PARA CARROCERIAS, la cual fue creada para garantizar a la Industria Carrocera Nacional, un suministro regular de chasis y que no ha sido aumentada de acuerdo con el incremento de las unidades de chasis fabricados, sino que ha permanecido estática, debido a que las plantas, cada vez más fabrican sus propias carrocerías, lo que ha acarreado como consecuencia, que para el presente año, no tendrá la Industria Carrocera los chasis necesarios para satisfacer, por ella misma, la demanda del mercado.

El aumento de fabricantes de piezas iguales, que se ha traducido en aumentos de capacidad ociosa de producción, en la gran mayoría de los casos, lo que ha anulado la reducción de costos y precios que podría esperarse, ya sea del aumento de la competencia misma, del aumento de eficiencia o del aumento de volúmenes, que podrían haber tenido las primeras fábricas instaladas.

Actualmente, no existe una política que cierre la posibilidad a que el problema se generalice, ya que las autoridades correspondientes no aceptan la tesis de limitar la instalación de capacidades de producción redundantes, lo cual introduce un elemento más de inestabilidad en las industrias que conforman el Sector.

No sólo son los fabricantes de autopartes los que manifiestan tener problemas, sino también los fabricantes de vehículos y los distribuidores de los mismos.

Hasta la fecha la acción normativa del estado, en materia automotriz, con excepción del Decreto de 1962, que solamente se refiere a la industria terminal, se ha basado en disposiciones aisladas que, en la mayor parte de los casos, no tienen continuidad ni coordinación entre sí.

La mayor parte de los fabricantes del Sector, son de la opinión, que la legislación que se requiere, debe partir del mencionado Decreto de 1962,

/y procurar

y procurar normar, dentro de una misma reglamentación, la actividad de los tres sectores involucrados en la actividad automotriz, en forma específica, pero coordinada y tomando en cuenta la realidad nacional, con el propósito de impulsar el crecimiento de dichos sectores, en la medida del máximo potencial que pueda permitirles dicha realidad y, tomando en cuenta también, que en los dos sectores industriales, por la índole principalmente mecánica y de fundición de sus procesos productivos, su eficiencia depende, en mayor medida que en otras actividades, de los volúmenes estandarizados de producción.

Tomando en consideración los problemas anteriores, que confrontan tanto los fabricantes de vehículos, los de autopartes y los distribuidores, y que el desarrollo de la Industria Automotriz, es de importancia básica y de interés general para la economía del país, y que hasta la fecha sólo existe el Decreto de 1962, que repetimos, únicamente se refiere a la industria terminal, y que la actividad promocional del Estado, se ha basado en disposiciones aisladas, muchas de ellas sin continuidad ni coordinación, y teniendo en cuenta el esfuerzo de los fabricantes de autopartes y automóviles, para alcanzar los propósitos de que se produzcan en México, automóviles y camiones de la más alta calidad y a precios internacionales, así como para propiciar la exportación tanto de vehículos, como de sus partes, se hace la siguiente:

Proposición

Debe establecerse una legislación clara y definida de la Industria Automotriz, coordinando la actividad de todos los sectores que intervienen efectuando urgentemente un estudio exhaustivo de estos problemas, y procurando que dicho estudio abarque:

- a) La revisión de las múltiples disposiciones que reglamentan la Industria Terminal y las Auxiliares, con las finalidades de establecer criterios uniformes de interpretación, por las diversas autoridades encargadas de su aplicación.
- b) Como consecuencia de lo anterior, proponer las Leyes y Reglamentos más adecuados para estos fines.
- c) Recabar la opinión de las autoridades de la Secretaría de Hacienda, Industria y Comercio, Banco de México, Nacional Financiera, Banco Nacional de Comercio Exterior, Comité Intersecretarial Mexicano, etc., y la de los industriales fabricantes de autopartes y de vehículos, así como la de los distribuidores.

/d) Los

- d) Los medios para evitar la redundancia de plantas de autopartes.
- e) Los medios para evitar la integración vertical.
- f) Los medios para evitar la importación de vehículos armados.
- g) Los medios para lograr la estabilidad de los fabricantes instalados, y de que obtengan los programas de abastecimiento, en forma definida y oportuna. (Incorporación Obligatoria.)
- h) La proposición de medidas en materia de importación y aranceles, de las materias primas y herramientas de altos precios, para disminuir costos de fabricación.
- i) La proposición de medidas para garantizar, que el grado de integración nacional vaya en aumento.
- j) La proposición de un sistema óptimo, en materia de cuotas de fabricación de vehículos.
- k) La sugerencia de normas, para la máxima estandarización de las partes fabricantes en México, que permita el mayor grado de intercambiabilidad, entre marcas y modelos.
- l) El estudio de las situaciones que se presentan con motivo de la integración zonal de la industria automotriz, y determinar una política en este aspecto.

2. Opiniones del Sector Terminal

- A. Ponencia Presentada por los Fabricantes de Automóviles de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación, Ante el Congreso de Industrialización del Estado de México Celebrado en el Mes de Junio de 1970.

Desarrollo de la industria

El desarrollo de la industria fabricante de vehículos automotores ha sido particularmente notable. En los últimos cinco años las empresas mexicanas terminales se han transformado de ensambladoras a fabricantes de automóviles y camiones, con una integración nacional promedio superior al 65 %.

En 1960 se produjeron 55 000 unidades y en 1970 se espera obtener una producción de 180 000 unidades. Así como la producción se triplicó en dicho período, también la integración de partes nacionales siguió el mismo ritmo al pasar de un 20, o un 25 % al 65 %, mencionado anteriormente.

Las inversiones totales en la industria terminal se elevaron en la actualidad a más de 7 000 millones de pesos, cifra cuatro veces mayor a la registrada en 1960.

/Gracias a

Gracias a la ampliación y mejoramiento de su equipo productivo, la industria terminal da ocupación en forma directa a 30 000 personas que reciben sueldos, salarios y prestaciones cercanos a los 1 000 millones de pesos anuales. Los obreros ganan en promedio, tomando en cuenta prestaciones diversas, salarios superiores al promedio de la industria manufacturera nacional.

Se estima que dependen de nuestra industria terminal, aproximadamente 150 000 personas, a las cuales deben sumarse cuando menos otro tanto de la industria auxiliar automotriz y 150 000 más en el sector de distribución y servicio, para formar un conjunto cercano al medio millón de personas que directa o indirectamente sostiene esta industria.

Al mismo tiempo, la industria terminal automotriz realiza una labor sistemática de preparación de técnicos en las diferentes escuelas integradas en las propias plantas fabriles, realizando una transferencia de tecnología que mucho beneficia al país y contribuye al desarrollo de la industria fabricante de autopartes. La promoción de nuevas empresas en este sector ha permitido que cada vez en mayor medida se apliquen los lineamientos del Gobierno en materia de sustitución de importaciones, incorporando en los vehículos piezas y componentes de fabricación nacional que anteriormente se importaban.

Dentro del marco general de la industria de nuestro país, la industria fabricante de vehículos automotores ocupa el cuarto lugar por su orden de importancia económica y participa con el valor aproximado del 2 % en el producto nacional. Su crecimiento en los últimos diez años refleja un 13.0 % de promedio anual; en el año 1969, el incremento fue de 13.3 %.

La contribución de la industria automotriz en México puede resumirse así:

- a) Ha aumentado notablemente su inversión, ampliando la producción y mejorado su productividad.
- b) Ha aumentado sus compras en México. En 1966 su gasto fue de 2 000 millones de pesos y para 1970 elevará sus adquisiciones en el país a más de 3 000 millones de pesos.

/c) Ha

- c) Ha reducido notablemente la importación de las piezas y partes que se incorporan al vehículo, siguiendo el plan de integración nacional de los vehículos y la política de sustitución de importaciones que, en ambos casos, marca el Gobierno mexicano. El ahorro de divisas por este concepto será en 1970 de 1 325 millones de pesos y de 5 500 millones en el periodo que va de 1965 a 1970.
- d) Sólo ha importado la maquinaria y equipo que no se produce en México o que no se le puede proporcionar en la calidad necesaria a precios convenientes.
- e) Se han iniciado programas de exportaciones que se incrementarán cada año. En 1970 la industria automotriz exportará más de 500 millones de pesos en piezas y partes y es posible que esta cifra se duplique en pocos años.
- f) La industria produce diferentes modelos de automóviles y camiones, que son frecuentemente mejorados, entre los que el consumidor puede escoger el más apropiado a sus necesidades.

Lo anterior se ha logrado en un clima de actividad, competencia y cumplimiento a las disposiciones del Gobierno en materia de precios, de subsidios, de incorporación de partes nacionales, de exportaciones, de normas, etc., dentro de un marco jurídico, económico, social y político que a continuación nos permitimos expresar, con el deseo de que el mismo pueda ser debidamente estudiado en aquellos aspectos que permiten beneficiar a la industria y, por consiguiente al país, como nosotros lo deseamos sinceramente.

Las autoridades económicas y hacendarias del país y las empresas terminales de nuestra industria automotriz, han mantenido contactos frecuentes en los últimos años. Estas relaciones han sido en la mayoría de los casos fructíferas, aun cuando no en todos ellos las decisiones de las autoridades han sido realistas, oportunas y bien administradas.

Estimamos que toda nueva administración, antes de hacer cambios de política económica que afecten a nuestra industria, debe disponer de los antecedentes necesarios y de la ayuda técnica más calificada que se pueda obtener.

/La Asociación

La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz y la Sección de Fabricantes de Automóviles de la CANACINTRA, ofrecen su cooperación y presentan las siguientes observaciones:

1) Participan en forma destacada en la política y orientación de la industria automotriz: la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la de Industria y Comercio y el Banco de México. Eventualmente lo hacen también: Nacional Financiera y el Banco Nacional de Comercio Exterior, sin que exista un elemento coordinador que imprima directivas en un solo sentido.

2) Lo anterior hace pensar que hasta la fecha no se ha dado, la que ya es la cuarta industria del país y la primera en la rama manufacturera por su orden de importancia económica, la posición que merece. Tanto la AMIA, como la Sección de Fabricantes de Automóviles hemos cooperado con el Gobierno dentro de la medida de nuestras posibilidades, con objeto de lograr una situación acorde con nuestras necesidades. Hace años propusimos, con este fin, la creación de una Comisión Nacional Mixta de la Industria Automotriz, con la participación del Gobierno y de los industriales de esta rama. Creemos que sigue vigente la idea para que se estudie ese proyecto y, en su caso, se integre dicho organismo.

3) El mercado nacional representa un consumo de aproximadamente 180 000 unidades para 1970. Esta cifra se reparte entre nueve empresas fabricantes. De acuerdo con las apreciaciones teóricas que se pueden hacer dentro del ámbito de esta industria, este número de fabricantes resulta excesivo para un mercado que hasta ahora es todavía relativamente pequeño comparado con el que disponen otros países que obtienen ventajas comparativas de costos al utilizar las economías de escala en su producción. No obstante, se considera que en México, esto no ha sido un factor determinante para producir vehículos a bajos costos, en virtud de que existen determinados lineamientos de política industrial que encauzan a esta industria para obtener resultados de índole social y económica diferentes a los que pudiera tener otro país. El crecimiento anual promedio del consumo de vehículos nuevos ha sido del 13.0 %, tasa que se considera importante dentro de los términos del crecimiento económico

/del país,

del país, aun cuando no ha sido posible incorporar al mercado nacional la parte que corresponde a la Zona Fronteriza y de Perímetros Libres de nuestro territorio, la cual representa en términos aproximados el 13 % de la producción que se espera obtener para el año 1970.

4) La industria automotriz representa múltiples variantes con relación al origen de su capital: empresas con capital totalmente del Gobierno; empresas con capital del Gobierno en participación con la iniciativa privada, nacional y/o extranjera; empresas con capital extranjero en su totalidad y empresas con capital privado nacional y extranjero.

Con base en la anterior clasificación, aproximadamente el 40 % de la producción nacional está controlada por capital nacional y el resto por capital extranjero, caso que no es único ni extraordinario, ya que se registran condiciones muy semejantes en otros países que dependen de la tecnología con que cuentan países como: Estados Unidos, Francia, Alemania, Italia y Japón, los cuales han podido llegar a constituir una industria netamente nacional.

5) La industria fabricante de vehículos automotores en México está deseosa de contribuir cada día más al progreso económico de México, y de cumplir, cada vez mejor sus obligaciones sociales, pero para esto necesita de una política realista en materia de integración, cuotas, precios, exportación, subsidios. En el caso, por ejemplo, de los precios de los automóviles, no se les ha autorizado aumento en los últimos cuatro años (1966) y no se ha determinado una fórmula con la cual la industria pudiera obtener una utilidad razonable, de acuerdo con sus inversiones, sus ventas, etc. La industria ha venido operando dentro de estas condiciones, mediante la elevación de su productividad, pero se ha visto obligada a reducir sus utilidades a niveles que no estén dentro de los niveles alcanzados por otras industrias en México. Este factor, sin duda, influirá desfavorablemente en el desarrollo de la industria y en su posibilidad de contribución al erario público, a la mejora económica de sus obreros y empleados que dependen directamente de ella y a la propia

/situación que

situación que se registre bien, en el aparato de distribución que comparte la misma actividad económica que los dos sectores anteriores. En los últimos años la industria automotriz ha tenido que absorber no sólo los aumentos de sus propios factores de la producción, sino también la elevación en los costos de la industria proveedora, lo cual ya no es posible seguir haciendo, dada la situación especial del mercado y de los precios de los vehículos. A la fecha, las compras domésticas totales que realiza la industria terminal tienen un sobre costo promedio del 71.0 %, con respecto a los precios de las partes y componentes en su lugar de origen.

/MEXICO

MEXICO

SECTOR TERMINAL

Marco legal y restricciones gubernamentales a que está sujeto el sector terminal

1. El Decreto Presidencial publicado el 25 de agosto de 1962 que determinó el fin de la etapa de ensamble en el producción de vehículos y estableció un contenido nacional obligatorio mínimo de 60 % en relación al costo directo de producción, sigue vigente aún (este Decreto se adjunta como anexo al presente estudio).

2. La fabricación de automóviles en México está sujeta a la fijación anual de cuotas a cada planta terminal, las cuales se determinan para cada una, con base en: las solicitudes que las plantas presentan; la penetración que la marca tiene en el mercado; la estimación del mercado potencial nacional y, de acuerdo con el grado de integración nacional y volumen de ventas alcanzado en el año anterior.

Las cuotas de fabricación son de tres clases: las cuotas iniciales, determinadas en la forma anterior; las cuotas extraordinarias que obtienen las plantas por aumentos en el contenido nacional de los vehículos más allá del 60 % (500 unidades por cada 1 % de aumento), o bien como compensación por exportaciones o por reducciones de precios y, la denominada "cuota mostrenca" que se refiere a chasis para camiones y/o autobuses que se ponen a disposición general de las plantas terminales para ser disfrutada por cada una en la medida de la demanda que les ejerza la industria fabricante de carrocerías.

3. Los precios de los vehículos al consumidor son fijados por la Secretaría de Industria y Comercio y no pueden ser modificados sin autorización expresa de dicha dependencia.

Esta facultad de la Secretaría de Industria y Comercio está respaldada por la Ley de Atribuciones del Ejecutivo en Materia Económica.

/4. Con

4. Con base en, interpretaciones del Decreto Presidencial de 1962, no está permitido a las plantas terminales alcanzar mayores grados de integración vertical a los que registraban en dicho año. Sin embargo, algunas plantas han avanzado en este sentido, por medio de la creación de empresas filiales.

5. Se ha establecido por la Secretaría de Industria y Comercio, también como una interpretación del Decreto Presidencial de 1962, que los conjuntos mecánicos mayores del tren motriz (transmisiones, embragues y ejes), que se producen en el país, son de incorporación obligatoria. De la misma forma, es obligatorio para las plantas que el maquinado de los motores sea realizado en propia planta.

MEXICO

SECTOR TERMINAL

REGIMEN FISCAL APLICABLE A LOS AUTOMOVILES

Impuesto	Disposiciones legales aplicables	Monto del impuesto	Observaciones
1. Importación de automóviles			
A) Armados			
a) Nuevos	Ley de Ingresos de la Federación para el año de 1968. Decreto de 2 de Julio de 1956. Circular de la Dirección de Aduanas de 30 de marzo de 1955. Circular de la Dirección de Aduanas de 28 de Junio de 1955. Artículo 285 Bis del Código Aduanero. Diario Oficial de 31 de diciembre de 1966.	Las cuotas específicas y ad-valórem que se señalan a cada tipo de automóvil en la Tarifa General de los Derechos de Importación. 10 % adicional sobre el valor de la mercancía, según lo indique la Tarifa.	Existen dos exenciones a este impuesto: a) las concedidas por el 100 %, a las personas residentes en Zonas y Perímetros Libres, en el Art. 654 del Código Aduanero; b) y las otorgadas por el 90 %, a las personas residentes en la faja fronteriza de 20 km paralela a la línea divisoria internacional del norte de la República, por el Decreto de 2 de Julio de 1956. En los dos casos se requiere el permiso previo de la Secretaría de Economía para la importación, entendiéndose para los fines del inciso a), todos los automóviles de modelos del año corriente y los de cinco años anteriores, aunque sean usados; y para fines del inciso b), los vehículos cuyo modelo sea anterior en cuatro años, por lo menos, a la fecha de la importación. En este último caso, la importación de vehículos cuyo modelo sea de los cuatro años anteriores a la fecha de la operación pagarán íntegramente los impuestos correspondientes.
b) Usados	Ley de Ingresos de la Federación para el año de 1968 Circular No 48 de la Secretaría de Hacienda. Decreto de 2 de Julio de 1956. Circular de la Dirección de Aduanas de 30 de marzo de 1955. Circular de la Dirección de Aduanas de 28 de Junio de 1955. Circular de la Dirección de Aduanas de 8 de mayo de 1958.	Las cuotas específicas y ad-valórem que se señalan a cada tipo de automóvil en la Tarifa General de los Derechos de Importación, percibiendo en cuenta los descuentos a los precios oficiales fijados en la Circular No 48. 10 % adicional sobre el monto de las cuotas que resulten de la deducción concedida por la Circular No 48, según lo indique la Tarifa.	Cuando se efectúa la importación de automóviles usados (de modelos anteriores en más de 5 años a los correspondientes a los del año vigente) a la zona libre de Baja California y parcial de Sonora, exclusivamente, gozando de la exención de los derechos de importación, no se requiere permiso previo de la Secretaría de Economía.

Impuesto	Disposiciones legales aplicables	Monto del impuesto	Observaciones
B) Material CKD (parte complementaria del material que se adquiere directamente con motivo de la integración nacional.)	Presupuesto de Egresos de la Federación para el año de 1968, Art. 15. Presupuesto de Egresos de la Federación para el año de 1969, Art. 15.	Subsidio del 100 % para las Empresas que se consideren como fabricantes de automóviles y camiones.	Desde 1965 se concede subsidio con base en los respectivos presupuestos de la Federación de cada año. Al principio se consignó en el Presupuesto de Ingresos, posteriormente, en los años de 1967-1969 se consignó en el de Egresos. Esta forma es provisional mientras se aplican las exenciones de la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias.
2. <u>Ensamble de vehículos</u>	Reglamento para las Plantas de Montaje de Vehículos, con fecha 1º de noviembre de 1947. Ley del Impuesto sobre Automóviles y Camiones Ensamblados de 29 de diciembre de 1950 y su Reglamento. Presupuesto de Egresos de la Federación para el año de 1968, Art. 15, Inciso II, párrafo Segundo.	Sobre los ingresos procedentes de las ventas de primera mano de: a) Automóviles de todas clases 12 % b) Automóviles destinados al transporte de efectos que se adaptan para el transporte de personas 12 % c) Camiones, tractores (no agrícolas), chasis y carrocerías para los mismos 6 %	A partir del año de 1965, se concede un subsidio a este impuesto hasta por el 100 % del rendimiento para la Federación a los fabricantes de automóviles y camiones. Dicho subsidio equivale al 80 % del monto del impuesto.
3. <u>Intercambio compensado</u>	Disposiciones internas de la Secretaría de Industria y Comercio	Se causa el 1.5 % sobre el valor del permiso de importación para automóviles únicamente.	Los recursos que se obtienen por medio de este arbitrio fiscal se destinan a un fondo para la promoción de las exportaciones de bienes manufacturados.
4. <u>Comités de importación</u>	Disposiciones internas de la Secretaría de Industria y Comercio.	Sobre el valor de los permisos de importación de material CKD, se causa el 5 al millar para automóviles y el 3 al millar para camiones.	Los recursos que se obtienen por medio de este arbitrio fiscal se destinan para cubrir los gastos administrativos de los Comités que funcionan en esa Secretaría.
5. <u>Derechos de vigilancia</u>	Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias, Art. 29, publicada en el Diario Oficial de 4 de enero de 1955.	Se causa el 2 % del monto de los impuestos, derechos y cargos adicionales que dejen de cubrir en virtud de las exenciones o reducciones de impuestos otorgadas.	Este derecho se utiliza para pagar los servicios de vigilancia del cumplimiento de la Ley de las Empresas Fabricantes.
6. <u>Registro de automóviles</u>	Ley del Registro Federal de Automóviles, de 30 de diciembre de 1957. Modificación a la Ley. Se publicó en el Diario Oficial del 31 de diciembre de 1966.	Por inscripción del vehículo. Por ministrar calcomanía \$ 17.50 en total. Por ministrar placa.	

MEXICO ... (cont.)

Impuesto	Disposiciones legales aplicables	Monto del impuesto	Observaciones
8. Placas en circulación		Canje bianual \$ 100.00.	
9. Ingresos mercantiles	Ley de Ingresos de la Federación para el año de 1968. Ley del Impuesto sobre Ingresos Mercantiles, Art. 18, Capítulo VIII, Art. 1º.	Se causa el 3 % sobre el valor de la factura del automóvil.	"Las ensamblaciones de automóviles y camiones ensamblados en el país, efectuadas directamente al público en el local de la planta, en sala de exhibición o por conducto de concesionarios, causan el impuesto no obstante estar gravadas con el impuesto especial de ensamble". El sujeto del impuesto está autorizado para trasladarlo al comprador.

Fuente: AMIA. 25-VII-69.

MEXICO

SECTOR TERMINAL

Organismos empresariales

En México existen dos organismos empresariales representantes del sector terminal y son:

- I. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.
 - II. La Sección de Fabricantes de Vehículos de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación (C.N.I.T.).
- I. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. tiene por objeto, de acuerdo con sus estatutos:
1. Representar los intereses generales de las empresas fabricantes de Vehículos Automotores, ante los sectores industriales con los que de una u otra forma tiene relaciones, así como también ante las autoridades gubernamentales.
 2. Estudiar todas las cuestiones que afectan a las actividades industriales que la constituyen y proveer las medidas que tiendan al desarrollo de éstas.
 3. Participar en la defensa de los intereses generales y particulares de sus socios, sin más limitaciones que las señaladas por las leyes vigentes.
 4. Ejercer el derecho de petición, haciendo las representaciones necesarias ante las autoridades federales, las de los estados y de los municipios de la República Mexicana y solicitar de ellas según el caso, la expedición, modificación o derogación de leyes y disposiciones administrativas que afecten a las actividades industriales de sus asociados.
 5. Actuar por medio de la comisión designada para el efecto, como árbitro o arbitrador en los conflictos entre sus asociados, cuando éstos así lo soliciten.
 6. Representar en general a todos sus asociados ante las autoridades federales o locales y ejercer las funciones necesarias para llevar a cabo los objetivos antes enumerados.

/7. Colaborar

7. Colaborar con las autoridades particulares en todo lo que signifique el fomento de la Industria Automotriz de México, como la construcción de caminos y el desarrollo del transporte por carretera.
 8. Ejecutar todos los actos y contratos que sean necesarios para el fomento y defensa de sus intereses.
- II. Sección de fabricantes de Vehículos de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación (C.N.I.T.).*

* Se adjuntan estatutos de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación (C.N.I.T.).

Elaboró: COORDINACION INDUSTRIAL, S.A. JULIO-1970.

/MEXICO, SECTOR

MEXICO

SECTOR DE AUTOPIEZAS

Reglamentación legal y administrativa a que está sujeto el sector de autopiezas

No existe reglamentación legal para el sector de autopiezas en su conjunto. Sin embargo existen algunas empresas que están protegidas por las estipulaciones del Decreto en materia automotriz, expedido en 1962 y que se adjunta como anexo de este estudio y, además, otras a las cuales les son aplicables las estipulaciones de la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias, debido a que disfrutan de las franquicias fiscales que dicha ley otorga. (Ver cuadro marcado con la referencia III-2-C, así como la ley que se incluye como anexo.)

Por lo que respecta a la reglamentación administrativa del Gobierno, se aplican las siguientes disposiciones:

- A. No son de incorporación obligatoria en los vehículos las autopartes que registren un diferencial de precio superior al 60 % respecto al precio en los países de origen de las marcas.

Sin embargo, debe aclararse en cuanto a esto, que existe una contradicción en la situación de las empresas cuyo diferencial es el 60 % o menor ya que, si bien sus productos deben ser por ello de incorporación obligatoria, las plantas no los consumen en la medida total de sus necesidades, debido a que se les ha permitido a éstas que el porcentaje de integración de sus vehículos no rebase el 60 % de integración nacional.

- B. Las nuevas autopiezas que pretendan fabricarse en el país, ya sea por empresas existentes o nuevas, están sujetas a las siguientes condiciones que deben cumplir los empresarios interesados.
- a) Garantizar un diferencial de precios, respecto al país de origen de la marca, máximo de 25 %.

/b) Presentar

- b) Presentar a la Secretaría de Industria y Comercio un programa de fabricación en el que se señalen las etapas de evolución de la fabricación, desde el inicio, en cuanto a integración nacional; integración del costo; inversiones, etc. La presentación de este programa es compulsada mediante la negativa de permisos de importación de materiales a las empresas que no lo presenten.
- C. Como criterio general, las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de Industria y Comercio, exigen un 60 % de participación de mexicanos en el capital de las empresas, como requisito para el otorgamiento de subsidios o para la aprobación de programas de fabricación.

SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

DECRETO que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, a partir del 1º de septiembre de 1964.

ADOLFO LOPEZ MATEOS, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en uso de la facultad que al respecto me concede la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de la República y con fundamento, además, en la parte final del párrafo primero del Artículo 3º de la Ley Reglamentaria del párrafo Segundo del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el párrafo inicial del artículo 1º del decreto de 22 de marzo de 1948, publicado en el "Diario Oficial" de 26 de abril del mismo año, relativo a las autorizaciones para determinar las mercancías que deban estar sujetas a permisos de exportación y de importación, en los artículos 9º y 18 de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica en el último párrafo del artículo 1º del Reglamento para la Expedición de Permisos de Importación de Mercancías Sujetas a Restricciones, y en los artículos 8º, fracción III y 22 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado;

CONSIDERANDO que como al interés general conviene acelerar el programa de integración de la industria automotriz, establecido por el Ejecutivo Federal, a cuyo efecto debe aprovecharse al máximo las instalaciones existentes en el país en el campo de las industrias mecánica, eléctrica, de fundición y de otras auxiliares, y asimismo conviene estimular el establecimiento de nuevas industrias conexas con la automotriz; he dispuesto expedir el siguiente:

DECRETO

ARTICULO PRIMERO.- A partir del 1º de septiembre de 1964 queda prohibida la importación de motores, como unidades completas, para automóviles y camiones, así como la importación de conjuntos mecánicos armados para uso de ensamble de esos mismos vehículos.

ARTICULO SEGUNDO.- Después del 1º de septiembre de 1964, la Secretaría de Industria y Comercio podrá autorizar la importación de aquellas partes que requiera la fabricación en México de motores y conjuntos mecánicos, siempre que dichas partes sean expresamente señaladas en el programa a que se refiere el artículo siguiente.

ARTICULO TERCERO.- Las empresas ensambladoras y los importadores que reciben actualmente permisos de importación de las partes automotrices a que se refiere el artículo primero, procederán a formular sus programas de fabricación en el país de motores y de conjuntos mecánicos. Dichos

/programas, que

programas, que serán sometidos a la consideración de la Secretaría de Industria y Comercio en un plazo que vencerá el día 30 de septiembre del presente año, especificarán con precisión: a) las partes que serán fabricadas o maquinadas por las empresas interesadas, debiendo incluir necesariamente el maquinado del motor; b) el monto total de la inversión que se propongan efectuar las referidas empresas; c) las partes cuya fabricación se propongan contratar dentro del país; d) las que consideren necesario seguir importando para la fabricación en México de motores y conjuntos mecánicos para la industria automotriz; e) el calendario respectivo que permita conocer el proceso y la magnitud de la integración a que se llegará el día 1º de septiembre de 1964; y f) los contratos de licencia de fabricación que se propongan celebrar y, en su caso, los de asistencia técnica.

ARTICULO CUARTO.- A partir del 1º de septiembre de 1964, la integración de la industria automotriz nacional en los términos del artículo anterior, más la incorporación de las partes de fabricación nacional que actualmente se utilizan en el ensamble de vehículos automotores, representará, cuando menos, el 60 % del costo directo del vehículo fabricado en México.

ARTICULO QUINTO.- La Secretaría de Industria y Comercio formulará un dictamen que permita conocer si los programas presentados a su consideración cumplen los requisitos establecidos en este decreto. En caso necesario, en el referido dictamen se formularán las observaciones y sugerencias correspondientes, las cuales se darán a conocer a las empresas interesadas a más tardar el día 30 de noviembre del presente año.

ARTICULO SEXTO.- Las empresas interesadas deberán comprobar a satisfacción de la Secretaría de Industria y Comercio a más tardar el día 30 de diciembre del año en curso, la adquisición del equipo y maquinaria destinado al maquinado o fabricación de las partes automotrices conforme al programa a que se refiere el artículo tercero.

ARTICULO SEPTIMO.- Los permisos de importación correspondientes al segundo semestre de 1963, que serán otorgados en abril del mismo año, sólo se concederán a las empresas cuyos programas de fabricación se hayan ajustado a lo establecido por el presente Decreto y que hayan cumplido oportunamente con el requisito a que se refiere el artículo que antecede.

ARTICULO OCTAVO.- Los permisos de importación correspondientes al primer semestre de 1964, que serán expedidos en el mes de octubre de 1963, sólo se otorgarán a las empresas que hayan obtenido permiso de importación en el semestre inmediato anterior y que además comprueben: a) haber iniciado la instalación de los equipos para la fabricación o el maquinado de motores y, en su caso de conjuntos mecánicos, en los términos del programa respectivo, y b) haber celebrado los contratos correspondientes para la fundición y forjado en México de las partes automotrices incluidas en su programa de fabricación, así como los relativos a la compra de partes de fabricación nacional.

/ARTICULO NOVENO.-

ARTICULO NOVENO.- Los permisos de importación correspondientes al segundo semestre de 1964, que se expedirán en el mes de abril del mismo año, solamente se otorgarán a las empresas que hayan obtenido permiso de importación en el semestre inmediato anterior y que, además hayan cumplido íntegramente el programa de fabricación respectivo.

ARTICULO DECIMO.- A solicitud de los interesados, la Secretaría de Industria y Comercio podrá eximir del requisito de obtener permiso previo de importación de partes para ensamble de automotores, a quienes después de haber cumplido con el programa de fabricación previsto en este decreto logren un avance de integración que no sea inferior al 70 % del costo directo de fabricación del vehículo de que se trate.

ARTICULO DECIMO PRIMERO.- En materia de precios de los vehículos de marcas extranjeras que se fabriquen en el país, se procurará que la diferencia entre el precio al público en México y el precio en el lugar de origen no exceda a los porcentajes actualmente autorizados. Tales porcentajes sólo podrán modificarse previa autorización de la Secretaría de Industria y Comercio, con base en un estudio de los costos de fabricación de las empresas.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO.- Las empresas comprendidas en el programa de fabricación que exporten vehículos, partes o herramientas que se utilicen en la industria automotriz, fabricados en el país conforme a los términos del presente Decreto, podrán importar, previa autorización de la Secretaría de Industria y Comercio, partes y vehículos de características especiales que no se fabriquen en el país, por un importe que no excederá del valor total de las exportaciones realizadas en un período determinado.

TRANSITORIO

ARTICULO UNICO.- El presente Decreto entrará en vigor a partir de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintitrés días del mes de agosto de mil novecientos sesenta y dos. Adolfo López Mateos. Rúbrica - El Secretario de Industria y Comercio, Raúl Salinas Lozano. Rúbrica.

/SECRETARIA DE

SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

ACUERDO a las Direcciones Generales de Industrias y de Comercio de esta Secretaría que establece disposiciones para la concesión de permisos de importación para la fabricación de automóviles y camiones adicionales a la cuota básica, por baja de precios en los términos de este Acuerdo.

CONSIDERANDO

Que conforme a los oficios que esta Secretaría giró a las plantas automotrices del país el 26 de mayo de 1967, ratificados en el acuerdo que el C. Secretario del Ramo dictó a los Directores Generales de Industrias y de Comercio el 17 de octubre de 1969, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación el 21 del mismo mes y año, las plantas automotrices pueden incrementar su producción de vehículos por encima de la cuota básica mediante: a) la exportación de partes automotrices de fabricación nacional, en proporción de un peso m.n. de material complementario de importación por cada peso m.n. exportado; b) el incremento del contenido nacional de los vehículos por encima del 60 %, recibiendo a cambio de ello 500 unidades adicionales por cada unidad porcentual de aumento de dicho contenido, y c) la baja absoluta de precios de sus vehículos al público.

Que se hace necesario fijar las reglas para el otorgamiento de los permisos de importación para las partes complementarias de fabricación de las unidades adicionales que corresponda conceder en los casos de bajas absolutas de precios a que se refiere el inciso c) del párrafo que antecede.

Con fundamento en el artículo 3º de la Ley Reglamentaria del párrafo segundo del artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 1º del Decreto de 22 de marzo de 1948, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación de 26 de abril del mismo año; en los artículos 9º y 18 de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; en el artículo 1º, apartado primero, inciso 12 del Decreto publicado el 4 de enero de 1951, que señala las mercancías comprendidas en el artículo 1º de la mencionada Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; en el artículo 1º, último párrafo, del Reglamento para la Expedición de permisos de importación de Mercancías Sujetas a Restricciones y en los artículos 8º, fracción III y 22 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, he tenido a bien dictar el siguiente:

/ACUERDO

ACUERDO

A los C.C. Directores Generales de Industrias y de Comercio de esta Secretaría:

ARTICULO 1º.- Para los fines del presente Acuerdo los vehículos que se fabrican en México se dividen en las siguientes categorías:

- a) Populares;
- b) Compactos;
- c) Estándar;
- d) Camiones ligeros, y
- e) Camiones medianos.

ARTICULO 2º.- La Secretaría de Industria y Comercio otorgará extracuotas de fabricación a las empresas automotrices terminales que reduzcan, en términos absolutos, los precios de venta de sus vehículos al público. Para tener derecho a estas extracuotas se requerirá que las empresas interesadas en obtenerlas demuestren, a satisfacción de la propia Secretaría, que con la citada reducción de precios el vehículo o vehículos de que se trate quedan colocados, dentro de la categoría a que pertenezcan, con el menor diferencial porcentual de precios al público, en comparación con los precios que correspondan a las unidades equiparables en el país de origen incluyendo en ambos casos los mismos equipos. Cuando el vehículo o vehículos objeto de la reducción absoluta de precios ya tengan las diferenciales porcentuales de precios más bajos dentro de su categoría, comparados en la forma antes dicha, la extracuota se otorgará en relación con el monto del beneficio global que obtenga el público como resultado de la citada reducción absoluta de precios, en la forma que se indica en el artículo 3º. Cuando la unidad o unidades a las que se aplique la reducción absoluta de precios no tengan en el momento de dicha reducción, los diferenciales porcentuales de precio más bajos de su categoría, la extracuota se otorgará solamente a partir del punto en que estas unidades igualen el diferencial porcentual de precio más bajo de la mencionada categoría.

ARTICULO 3º.- Dentro de lo indicado en el párrafo anterior se expedirán los permisos de importación correspondientes, a razón de un peso m.n. de material complementario de importación para la fabricación de unidades adicionales a las de la cuota básica, por cada peso m.n. de ahorro en el gasto global real del público, que se origine en la multicitada reducción absoluta de precios.

/ARTICULO 4º.-

ARTICULO 4º.- No se otorgará este tipo de extracota cuando la baja de precios se origine en: a) vehículos de nueva introducción en el mercado; b) bajas relativas de precio con motivo de incrementos de precio en el país de origen de los vehículos; c) variación en los márgenes ya establecidos a los distribuidores; d) modificaciones de naturaleza cambiaria y e) cualquier otra causa de naturaleza análoga. Tampoco se otorgarán dichas extracotas en el año automotriz que corresponda, cuando las bajas a que se refiere el artículo 2º ocurran antes o al mismo tiempo en que se hayan efectuado aumentos en el precio de otros vehículos de la misma empresa o cuando ésta no se comprometa a no solicitar aumentos de precio en otros de sus vehículos.

ARTICULO 5º.- Las empresas automotrices que deseen acogerse a este beneficio, deberán presentar la documentación correspondiente a la Secretaría de Industria y Comercio, a más tardar el 31 de octubre de cada año.

ARTICULO 6º.- El otorgamiento de los permisos de importación a que se refiere este Acuerdo se limitará al año automotriz en que se efectúe la reducción de precios.

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., 20 de junio de 1970. El Secretario de Industria y Comercio, Octaviano Campos Salas. Rúbrica.

/SECRETARIA DE

SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

ACUERDO a las Direcciones Generales de Industrias y de Comercio de esta Secretaría por virtud del cual se condicionan las importaciones de partes automotrices correspondientes a la "Cuota Básica" a que se compensen con exportaciones de partes automotrices fabricadas dentro del país.

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que la cuota total de fabricación de automóviles y camiones que la Secretaría de Industria y Comercio otorga a las empresas automotrices está compuesta por la Cuota Básica que se asignó a cada empresa desde el inicio del programa de integración de la industria automotriz, y por extracotas que la propia Secretaría otorga a dichas empresas con el carácter de incentivo por concepto: a) de compensación por exportaciones de partes automotrices de fabricación nacional, que dichas empresas hayan efectuado sobre la base de un peso de importación por uno de exportación; b) por aumentos en el contenido nacional de los vehículos, adicionales al 60 % mínimo establecido por el Decreto de Integración de la industria automotriz y c) por disminuciones absolutas de precios de sus vehículos al público;

SEGUNDO.- Que las exportaciones crecientes de partes automotrices de origen nacional que han venido efectuando las empresas fabricantes de automóviles y camiones para obtener extracotas de fabricación de vehículos, y la capacidad todavía no utilizada de las instalaciones de la industria automotriz auxiliar, revelan que existen posibilidades reales de seguir incrementando dichas exportaciones;

TERCERO.- Que la compensación de las importaciones de partes automotrices para la fabricación de la Cuota Básica, con la exportación de partes automotrices de origen nacional, permitirá eliminar el gasto de divisas a que dan lugar actualmente dichas importaciones y contribuirá a mejorar significativamente nuestra balanza de pagos, a ampliar el aprovechamiento de las instalaciones de la industria automotriz auxiliar, a incrementar la ocupación de mano de obra, a aumentar la utilización de materias primas nacionales y, en general, a fortalecer la economía nacional;

Con fundamento en el artículo 3° de la Ley Reglamentaria del párrafo segundo del artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en el artículo 1° del Decreto de 22 de marzo de 1948, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación de 26 de abril del mismo año; en los artículos 9° y 18 de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; en el artículo 1°, apartado primero, inciso 12 del

/Decreto publicado

Decreto publicado el 4 de enero de 1951, que señala las mercancías comprendidas en el artículo 1° de la mencionada Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; en el artículo 1°, último párrafo, del Reglamento para la Expedición de Permisos de Importación de Mercancías Sujetas a Restricciones y en los artículos 8°, fracción III y 22 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, he tenido a bien dictar el siguiente:

ACUERDO

A los C.C. Directores Generales de Industrias y de Comercio de esta Secretaría:

ARTICULO 1°.- Las importaciones de partes automotrices que la Secretaría de Industria y Comercio autorice a las plantas terminales para la fabricación de vehículos comprendidos en su Cuota Básica, deberán ser compensadas con exportaciones de partes automotrices fabricadas en el país, dentro del plazo que establece el siguiente artículo.

ARTICULO 2°.- La compensación a que se refiere el artículo que antecede se efectuará a partir del otorgamiento de las cuotas de fabricación para 1970, año en el cual la compensación será equivalente al 5 % del valor de las importaciones de partes automotrices destinadas a la fabricación de la Cuota Básica. En 1971 la compensación acumulada correspondiente será del 15 %. El 85 % restante deberá compensarse en un período de cinco años - que podrá extenderse hasta ocho, a juicio de la Secretaría de Industria y Comercio - contado a partir de 1972, mediante porcentajes anuales acumulativos que señalará oportunamente la propia Secretaría.

ARTICULO 3°.- La Dirección General de Industrias comprobará previamente al otorgamiento de los permisos de importación de partes automotrices para la fabricación de automóviles y camiones correspondientes a las Cuotas Básicas de 1971, que las empresas solicitantes hayan cumplido en 1970 con la obligación de exportar partes automotrices de fabricación nacional en los términos señalados en el artículo anterior y, de existir incumplimiento, reducirá proporcionalmente la Cuota Básica de las empresas que corresponda. Igual procedimiento seguirán para el otorgamiento de las Cuotas Básicas de los años siguientes.

ARTICULO 4°.- El presente Acuerdo no será aplicable a las importaciones de partes automotrices destinadas a la fabricación de tractocamiones para el transporte de efectos ni a la de autobuses integrales, ambos con motor a diesel.

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Sufragio Efectivo. No reelección.

México, D.F., 17 de octubre de 1969. El Secretario de Industria y Comercio, Octaviano Campos Salas. Rúbrica.

/MEXICO, SECTOR

MEXICO, SECTOR AUTOPIEZAS: MARCO FISCAL DE TODAS LAS AUTOPIEZAS CUYA
FABRICACION DISFRUTA DE FRANQUICIAS
(Porcentajes de reducción en 1970)

Fecha D.O.*	Producto	Impuesto general de importación (A)	Impuesto del timbre (B)	Participación fe- deral del impues- to sobre ingresos mercantiles (C)	Reducción en el impuesto sobre la renta (D)
20-I-64	Camisas Motor	100 %	100 %	100 %	30 %
13-II-65	Condensadores Eléctricos	100 %	100 %	100 %	30 %
6-X-65	Bobinas para Encendido	50 %	100 %	100 %	30 %
22-X-65	Chumaceras	50 %	100 %	100 %	20 %
2-XII-65	Gufas para Válvulas	50 %	50 %	50 %	10 %
26-I-66	Ruedas y Rims	100 %	100 %	100 %	30 %
12-VII-66	Pistones para Motores Diesel	50 %	100 %	100 %	20 %
1-VIII-66	Anillos para Pistón	50 %	100 %	100 %	20 %
15-IX-66	Cruceetas	50 %	100 %	100 %	20 %
16-X-66	Bombas de Agua	50 %	100 %	100 %	30 %
24-XI-66	Mecanismos para elevar crista- les de puertas y ventanas	50 %	100 %	100 %	30 %
24-XI-66	Soportes para puertas, cofres y tapas de cajuela	50 %	100 %	100 %	30 %
26-XI-66	Cerraduras	50 %	100 %	100 %	30 %
1-XII-66	Condensadores	100 %	100 %	100 %	30 %
17-VI-67	Empaques de hule esponja de célula cerrada	50 %	100 %	100 %	20 %
24-VI-67	Cafuelas y files	50 %	100 %	100 %	20 %
26-VI-67	Aisladores para Bujías	50 %	100 %	100 %	20 %
9-IX-67	Cubiertas de tablero (paneles) acojinados, viseras y coderas	50 %	100 %	100 %	20 %
9-IX-67	Reguladores de voltaje	50 %	100 %	100 %	30 %
13-IX-67	Bombas de Inyección	50 %	100 %	100 %	30 %
26-IX-67	Conjuntos Maza-Tambor	100 %	100 %	100 %	30 %
9-XI-67	Alternadores	100 %	100 %	100 %	30 %
10-XI-67	Luces Interiores y Exteriores	100 %	100 %	100 %	20 %

MEXICO. (concl.)

MEXICO (concl.)

Fecha D.O.*	Producto	Impuesto general de importación (A)	Impuesto del timbre (B)	Participación fe- deral del impues- to sobre ingresos mercantiles (C)	Reducción en el impuesto sobre la renta (D)
10-XI-67	Volantes de Dirección	100 %	100 %	100 %	20 %
19-XII-67	Platines	100 %	100 %	100 %	20 %
26-XII-67	Cadenas para Transmisión	100 %	100 %	100 %	20 %
15-I-68	Distribuidores de corriente	100 %	100 %	100 %	30 %
26-I-68	Cajas de Velocidades	100 %	100 %	100 %	40 %
23-III-68	Diáfragmas para bombas de gasolina	100 %	100 %	100 %	25 %
15-VII-68	Mecanismos automáticos para controlar el flujo de aire en los radiadores	100 %	100 %	100 %	20 %
31-VIII-68	Viseras	50 %	100 %	100 %	20 %
28-IX-68	Sintonizadores automáticos de radioreceptor	50 %	100 %	100 %	20 %
8-X-68	Potenciómetros eléctricos	100 %	100 %	100 %	30 %
28-XII-68	Unidades de Refrigeración e enfriamiento	100 %	100 %	100 %	20 %
27-VI-69	Collarines para embragues	100 %	100 %	100 %	30 %
6-IX-69	Barras de torsión	100 %	100 %	100 %	30 %
14-X-69	Correderas de ajuste de asiento y palanca de freno de estacio- namiento	100 %	100 %	100 %	20 %

Fuente: Investigación Directa por Empresas.

D.O.* Diario Oficial

Elaboró: Coordinación Industrial, S.A.

/MEXICO, SECTOR

MEXICO

SECTOR DE AUTOPIEZAS

Descripción de los mecanismos de exportación

Las exportaciones que realizan los fabricantes de autopiezas son todavía reducidas, como se puede observar en los dos cuadros estadísticos marcados con la referencia II-2-C de la presente investigación.

Por otra parte, se puede afirmar que son casi nulas las que realizan los fabricantes directamente, situación que queda confirmada con las respuestas dadas por la empresas encuestadas a las preguntas sobre este tipo de operaciones. Las pocas exportaciones de los fabricantes de autopiezas son realizadas por las empresas terminales. (Ver cuadro estadístico marcado con la referencia II-1-G.)

Esta falta de comercio directo es debida a disposiciones impuestas a las plantas terminales por el Gobierno Mexicano como solución para la apertura de un mercado potencial de autopiezas que se encontraba cerrado puesto que existe en países que tampoco tienen industria automotriz independiente, sino subsidiaria en cuanto a técnica, marcas y capital en mayor o menor grado, lo cual determina que las decisiones sobre compras sean tomadas por las matrices.

Estas disposiciones se han concretado en los dos mecanismos siguientes que se encuentran expresos en disposiciones legales:

- A. Para que una planta terminal pueda tener una ampliación de su cuota inicial de producción (o realizar importaciones de equipos o vehículos especiales no fabricados en el país), cuenta con tres opciones, entre las cuales, una es la de compensar con exportaciones el total del valor del material complementario de importación que precise para el ensamble del número de unidades que implique dicha ampliación. Las otras dos opciones se mencionan en el apartado correspondiente a Reglamentación Legal y Administrativa del Sector Terminal del presente estudio.
- B. Con base en el Acuerdo publicado el 21 de octubre de 1963, expedido por la Secretaría de Industria y Comercio ha quedado establecido que las empresas terminales tendrán que ir compensando en forma

/creciente con

creciente con exportaciones el valor de las importaciones que realicen hasta llegar en el plazo previsto de 7 años a la compensación total, contados a partir de 1970. (Ver Decreto en la parte de Anexos.)

Por otra parte, el Gobierno Federal otorga, como instrumento para el fomento de exportaciones, la importación temporal ("in bond") de materiales que no se fabriquen en el país o cuyo precio o calidad diferenciales sean muy elevados.

Sin embargo, para el disfrute de esta franquicia, la producción a exportar tiene que tener una integración nacional mínima del 60 % respecto al costo directo de producción.

Adicionalmente, las exportaciones de partes automotrices no están gravadas fiscalmente, ni se requiere de ningún permiso previo a la exportación.

Finalmente, los fabricantes de autopartes pueden recurrir al Fondo para el Fomento de Exportaciones, creado por el Estado y administrado por el Banco de México, para obtener financiamiento para operaciones de exportación, así como cobertura de los créditos que otorguen, en cuanto a riesgos comerciales, cambiarios y políticos.

Organismos intersectoriales

Ya se explicó anteriormente que los fabricantes de autopartes se encuentran agrupados en dos organismos nacionales: la Sección de Fabricantes de Autopartes de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación y la Asociación Mexicana de Fabricantes de Partes Automotrices. Sin embargo, debe mencionarse también la existencia de otros dos organismos de carácter regional de los cuales, uno, agrupa en exclusiva a fabricantes de autopiezas y, el otro, que no está circunscrito a este Sector. El primero de ellos es la Asociación de Fabricantes de Partes Automotrices de Monterrey y, el otro, la Cámara Regional de Industriales del Estado de Jalisco.

De estos dos organismos regionales, al igual que de la Asociación Mexicana de Fabricantes de Partes Automotrices, debe señalarse que agrupan, entre todos, a la minoría de las empresas del Sector y, además, por lo que respecta a las Asociaciones, su funcionamiento es precario si se le compara con el de las Cámaras, principalmente con la nacional. Respecto a éstas, es necesario aclarar que son organismos de afiliación obligatoria para las empresas, de acuerdo con la legislación de Cámaras mexicanas y no así las Asociaciones.

Por otra parte, la Sección de Autopartes de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación creyó conveniente, desde hace cuatro años, incluir dentro de su directiva, con carácter de asesores, al presidente de la Asociación Mexicana de Fabricantes de Partes Automotrices y al representante en México de la Asociación de Monterrey. Debido a esto, se puede afirmar que es la sección de la mencionada Cámara Nacional el organismo que en realidad representa a los fabricantes de autopiezas del país, como lo demuestra el hecho de la permanente adhesión de los demás a sus peticiones y promociones.

Los anteriores antecedentes han sido necesarios para dar una idea de la participación y grado de representatividad de los fabricantes de autopiezas en el único organismo puramente intersectorial que existe. Este organismo es el Consejo Coordinador de la Industria Automotriz que existe

/dentro de

dentro de la organización de las varias veces mencionada Cámara Nacional de la Industria de Transformación y que ha sido constituido con base en los Estatutos de la Cámara, aprobados por el Gobierno Federal.

Este Consejo Coordinador no es el único que existe, ya que hay otros que agrupan a diferentes secciones camarales relacionadas con intereses comunes (ver estatutos de la institución anexos al presente estudio).

En el Consejo Coordinador que nos ocupa, se agrupan, además de la Sección de Autopartes, la de Fabricantes de Automóviles, la de Fabricantes de Balatas, la de Carrocerías y, las de diversos fabricantes de materias primas del Sector Automotriz.

Su organización, forma de operación y propósitos se encuentran mejor descritos y sintetizados en los Estatutos anexos.

MEXICO

SECTOR TERMINAL Y SECTOR AUTOPIEZAS

Organismos empresario-gubernamentales

En el año de 1965 la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, presentó una iniciativa al Gobierno con el fin de que se integrara una Comisión Nacional Mixta de la Industria Automotriz, con el propósito fundamental de una intervención conjunta que promoviera el desarrollo armónico de esta rama de la actividad económica en México. Esta iniciativa fue respaldada por los fabricantes de auto-partes y por las diversas Asociaciones que los representan.

La Comisión Nacional Mixta de la Industria Automotriz se proponía que quedara integrada por Funcionarios de las Secretarías de Hacienda; de Industria y Comercio; del Banco de México, S.A., y por representantes de la Industria Automotriz Terminal y de la Industria de Auto-partes, representados éstos últimos por sus diversos Organismos empresariales.

Las facultades de la Comisión serían todas aquellas necesarias para la planeación y programación del desarrollo industrial automotriz, según las circunstancias que se fueran presentando tanto en el aspecto nacional como internacional.

Una enumeración enunciativa y no limitativa de las cuestiones que debería estudiar la Comisión, serían las siguientes:

- a) La demanda del mercado.
- b) Las bases para la concesión de cuotas a las plantas terminales.
- c) La política gubernamental de integración nacional de los vehículos.
- d) La fórmula adecuada para fijar los precios de venta de las unidades automotrices.
- e) Las exenciones o subsidios fiscales de toda índole.
- f) La política industrial en materia de nuevas plantas terminales y nuevas autopiezas.
- g) La creación de una legislación propia para la Industria Automotriz.
- h) La complementación tanto en la Industria Terminal como en la de Auto-partes.

/i) Financiamiento

- i) Financiamiento adecuado para el consumidor.
- j) Los estímulos a la exportación.
- k) En general de todos aquellos aspectos que fuera necesario analizar para la programación del desarrollo industrial automotriz.

Como resultado de dicha iniciativa, la Secretaría de Industria y Comercio consideró conveniente integrar un Comité para el estudio de los temas antes señalados al que posteriormente se le denominó Comité Maestro de la Industria Automotriz, pero dejando sin efecto la idea original de la representación de los demás organismos y dependencias oficiales que se proponían y que, en una u otra forma intervienen actualmente para decidir la política de esta actividad.

Por varios años ha venido funcionando este Comité Maestro, a base de una reunión mensual, con el concurso del Director General de Industrias de la Secretaría de Industria y Comercio y con el de representantes de las plantas terminales y de los fabricantes de autopiezas y de los distribuidores de automóviles a través de la Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles.

Este Comité ha dado origen a un sub-comité denominado técnico, que sesiona sin frecuencia fija y que trata todos los problemas relativos a precios, calidades e incorporación de nuevas partes.

LISTA DE PROVEEDORES DE AUTOPARTES

Algunos fabricantes del sector de partes y piezas agrupados
según ramas de especialización

Partes mecánicas y componentes de motor:

Alta fricción S.A.
Clevite de México
Federal Mogul de México S.A.
Industria de Repuestos
Mc. Cord García S.A.
Manufacturera Mexicana de Partes de Automóviles S.A.
Motores y Refacciones S.A.
Refacciones Automotrices e Industriales Mexicanas S.A.
Simpson, S.A. de C.V.
Spicer S.A.
Fabricación y Servicio S.A.
Fabricantes de Refacciones S.A.
Industria Automotriz de Cuernavaca S.A. de C.V.
IERC S.A.
Refacciones Automexicanas S.A.
Sealed Power de México S.A. de C.V.
Auto Industrias Búfalo S.A.
Cía Americana Mexicana Industrial S.A.
Industria Verdeja S.A.

Sistema de Alimentación:

Acabados Finos Industriales
Filtros Shepard
Purolator de México
Troqueles y Matrices S.A.
Industrial Sterling
Accesorios Automotrices Atlas S.A.
Dinámica Automotriz de México

/Sistema de

Sistema de Refrigeración:

Manufacturera Mexicana de Partes de Automóviles S.A.
Radiadores de México
Radiadores Hércules S.A.

Sistema de Escape:

A.P. de México S.A.
Industrias Solgax
Accesorios Automotrices Atlas S.A.

Transmisiones:

Transmisiones y Equipos Mecánicos S.A.

Embrague y componentes:

Borg y Beck de México S.A.
Refacciones Automexicanas S.A.
Implementos Universales S.A.

Ejes, Cardán:

Spicer S.A.

Diferenciales:

Spicer S.A.

Sistema de Suspensión:

Alvarez Automotriz S.A.
Gabriel de México S.A.
Manufacturera Mexicana de Partes de Automóviles S.A.
Muelles IMEX S.A.
Rassini Rheem S.A. de C.V.
Suspensiones Automotrices
Eaton Manufacturera S.A.
Accesorios Automotrices Atlas S.A.

Sistema de Frenos:

Automanufacturas
Fierros Hidráulicos Automotrices S.A.
FRENOMEX S.A.
HK PORTER de México S.A. Div. Thermoid
TEBO S.A.
Refacciones Automexicanas
Berg de México S.A.
Tambores Monterrey

/Ruedas:

Ruedas:

Industria Automotriz S.A.
Kelsey Hayes de México S.A.

Estampados - Troquelados:

Diseños e Implementos
Manufacturas Metálicas Monterrey
Industria Metálica Monterrey

Sistema Eléctrico: (arranques, alternadores, bobinas, distribuidores,
limpiaparabrisas, etc.)

Simpson S.A.
Industria Eléctrica Automotriz S.A.
NIEHOFF S.A. de C.V.
Producciones Automotrices S.A.
Automagneto S.A.

Otros Componentes Eléctricos (instrumentos, masos, faroles, etc.)

ESNA - PEYMSA S.A.
FACE División de CONAUMEX S.A.
Instrumentos de Precisión para Automóviles S.A.
MACOPEL S.A.
Texas Instruments de México S.A.
Conductores Monterrey

Bujías:

Bujías Champion de México S.A.
Bujías Mexicanas S.A.

Ornamentación y mecanismos pequeños

Automotive Moulding de México S.A.
Precisión Mecánica Nacional S.A.
Estampados Automotrices

Asientos

Central de Industria
Confortex S.A.

Cuadro 1

MEXICO, SECTOR TERMINAL: NUMERO DE EMPRESAS QUE COMPONEN EL SECTOR Y TIPOS Y MARCAS DE VEHICULOS QUE FABRICA CADA UNA A 1970

Empresas	Automóviles	Camiones
Fábricas AUTOMEX S.A.	<p>Valiant Duster Sport Coupé 2 puertas, 6 cil. Valiant "Super Bee" Sport Coupé 8 cil. Dodge Dart Custom Sedán 4 puertas, 6 cil. Dodge Dart Custom H.T. 2 puertas, 6 cil. Dodge Dart GTS H.T. 2 puertas, 8 cil. Dodge Coronet 440 Sedán, 4 puertas, 6 cil. Dodge Coronet 440 Sedán, 4 puertas, 8 cil. Dodge Coronet 440 H.T., 2 puertas, 8 cil. Dodge MONACO Sedán, 4 puertas, 8 cil. Dodge MONACO, 2 puertas, H.T., 8 cil. Dodge MONACO Station Wagon, 4 puertas, 8 cil.</p>	<p>D-100-114" Ch. cab. 6 cil. D-300-133" Ch. cab. R.S. 6 cil. D-300-133" Ch. cab. R.D. 6 cil. P-300-137" C.D. R.S. 6 cil. P-300-137" C.D. R.D., 6 cil. D-500-175" Ch. cab., 6 cil. D-600-177" Ch. cab., 8 cil. D-600-175" Ch. cab., 8 cil. D-600-197" Ch. cab., 8 cil. D-600-221" Ch. Coraza, 8 cil. PD-600-157" Ch. cab., 6 cil. diesel PD-600-197" Ch. cab., 6 cil. diesel PD-600-240" Ch. Coraza, 6 cil. diesel PD-600-221" Ch. Coraza, 6 cil. diesel</p>
Ford Motor Company S.A.	<p>Falcon Sedán, 2 puertas, 8 cil. Falcon Sedán, 4 puertas, 8 cil. Maverick 8 cil. Mustang H.T. 8 cil. Ford Galaxie 500 H.T., 2 puertas, 8 cil. Ford Galaxie 500 Sedán, 4 puertas, 8 cil. Ford Galaxie 500 Country Sedán, 4 puertas, 8 cil.</p>	<p>F100 pick-up 8 cil. F350 Ch. C., 8 cil. F350 104" C.D. 8 cil. F400 137" C.D. 8 cil. F600 156" Ch. Caseta 8 cil. F600 174" Ch. Caseta 8 cil. F600 194" Ch. Caseta 8 cil. B600-22.5" Ch. Coraza 8 cil. B600-242.5" Ch. Coraza 8 cil.</p>
General Motors de México, S.A. de C.V.	<p>Opel 1867, 2 puertas, 6 cil. Opel 1767, 4 puertas, 6 cil. Opel 1267, 2 puertas, Coupé 6 cil. Chevelle 13369, 4 puertas, 6 cil. Chevelle 13517, 2 puertas, Malibú 6 cil. Impala 16339, 4 puertas, 6 cil. Impala 16337, 2 puertas, 6 cil.</p>	<p>CS-10703 Ch. cab. pick-up CS-10905 Panel CS-31003 Dual FS-31042 RDT CS-51403 Dual CS-51703 STD CS-51703 Dual CS-52003 Dual SS-52502 Dual</p>

(Cuadro 1 (cont.))

Cuadro 1 (cont.)

Empresas	Automóviles	Camiones
Vehiculos Automotores Mexicanos, S.A.	American 7005 Sedán 4 puertas, 6 cil. American 7006 Sedán 2 puertas, 6 cil. American 7008 Wag. 4 puertas, 6 cil. Classic 7015 Sedán 4 puertas, 6 cil. Classic 7019 H.P. 2 puertas, 6 cil. Javelin 7079 H.P. 2 puertas, 6 cil.	CJ-5S civil universal T.S. 6 cil. CJ-5D civil universal T.D. 6 cil. J-164 wagoner T.D., 6 cil. J-364 pick-up T.D., 6 cil.
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	Datsun Sedán 4 puertas, 4 vel. NL, 510-TX, 6 cil. Datsun wagoneta 4 vel. WNL-510-TX 6 cil.	NL-521-T Ch. cab. 4 vel.
Volkswagen de México, S.A. de C.V.	Volkswagen 1500 Sedán 4 puertas, 4 cil.	
Diesel Nacional, S.A.	Renault R-8 Sedán 4 puertas, 4 cil. Renault F-10 Sedán 4 puertas, 4 cil. Dinaipin Berlinette Renault R-4L	R-4P Estafette 531-K-3 531-E-5 532-J-2 533-G-1 604-G 604-L 631-K-1 661-G-1
International Harvester México, S.A. de C.V.		D 1500-169"/175"/194" Chassis caseta D 1500-169"/175"/217" Chassis coraza D 1500-169" Chassis sin cofre ni salpicaderas

Fuente: Elaborado con datos proporcionados por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. y la Secretaría de Industria y Comercio.

Elaboró: Coordinación Industrial, S.A., Julio 1970.

Cuadro 2

MEXICO, SECTOR TERMINAL: INTEGRACION VERTICAL DE LAS EMPRESAS Y PORCENTAJE DE CONTENIDO NACIONAL EN LA FABRICACION DE LOS VEHICULOS

Empresas	Integración vertical de las empresas		
	Producto o proceso	Destino	Destino
	En propia planta	A través de otras empresas	
1. Ford Motor Company, S.A.	Funciones y maquinado de motor	Consumo propio y exportación	Consumo propio y ventas a Nissan
	Funciones de bombas de agua	Consumo propio y exportación	
	Herramientaje	Consumo propio y exportación	
2. General Motors de México, S.A. de C.V.	Funciones y maquinado de motor	Consumo propio	Fundición de motores
	Función de cigüeñales	Consumo propio y exportación	
	Función de árbol de levas	Consumo propio y exportación	
	Muelles de hoja	Consumo propio y exportación	
	Bujías	Consumo propio y venta al mercado	
	Acumuladores	Consumo propio y venta al mercado	
	Carrocerías para vehículos de carga	Consumo propio	
3. Diesel Nacional, S.A.	Maquinado de motores	Consumo propio	Fundición de motores
	Ensamble de transmisiones	Consumo propio y ventas a Nissan	
	Carrocerías para autobuses	Consumo propio	
	Carrocerías para vehículos de carga	Consumo propio	
	Maquinado de motores	Consumo propio y exportación	
4. Fábricas AUTOMEX, S.A.	Maquinado de motores	Consumo propio y exportación	Motores Diesel marcas Perkins
	Maquinado de motores	Consumo propio	
5. Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. e/	Maquinado de motores	Consumo propio	Amortiguadores Radiadores Anillos Clutches Bujías
	Maquinado de motores	Consumo propio y ventas al mercado	
	Maquinado de motores	Consumo propio y ventas al mercado	
	Maquinado de motores	Consumo propio y ventas al mercado	
	Maquinado de motores	Consumo propio y ventas al mercado	
6. Volkswagen de México, S.A. de C.V.	Estampado de partes de carrocería	Consumo propio y exportación	Consumo propio, venta al mercado y exportación
	Maquinado de motores	Consumo propio	
7. Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	Maquinado de motores	Consumo propio	Consumo propio y ventas al mercado

Cuadro 2 (cont.)

		Integración vertical de las empresas		
		En propia planta	A través de otras empresas	
		Producto o proceso	Destino	Destino
8. International Harvester México, S.A. de C.V.	Máquinado de motores		Consumo propio	
9. Talleres de Monterrey			Estampados Rines	Consumo propio Consumo propio y ventas al mercado
10. Mexicana de Autobuses s/	Carrocerías		Consumo propio	

Fuentes: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. y Sub-Dirección de la Industria Automotriz y del Transporte de la Secretaría de Industria y Comercio.

Elaboró: Coordinación Industrial, S.A., julio 1970.

s/ Empresas relacionadas a través de Sociedad Mexicana de Crédito Industrial, S.A. que es accionista de las dos terminales señaladas y de las que producen las autopiezas agrupadas en la llave, aunque dichas autopiezas no son útiles a Mexicana de Autobuses, S.A.

Quadro 3

MEXICO, SECTOR TERMINAL: INVERSION, OCUPACION Y COMPRAS GLOBALES DE LAS PLANTAS
TERMINALES Y SALARIOS PAGADOS

Años	Inversión (millones de pesos)		Ocupación				Compras (millones de pesos)	
	Activo total	Activo fijo	Ocupación total	Obreros	Empleados	Sueldos y salarios (millones de pesos)	Nacio- nales	Extran- jeros
1960	1 578.0	341.0	7 072	4 802	2 270	186.0	246.0	895.0
1961	1 672.0	352.0	7 724	5 252	2 472	220.0	309.0	279.0
1962	1 952.0	398.0	9 021	6 089	2 932	238.0	364.0	1 104.0
1963	2 486.0	685.0	10 237	6 982	3 255	307.0	457.0	1 381.0
1964	3 696.0	1 284.0	13 433	9 027	4 406	419.0	668.0	1 822.0
1965	4 651.0	1 663.0	19 308	12 859	6 449	540.0	1 301.0	1 529.0
1966	5 289.0	1 792.0	22 387	14 618	7 769	705.0	1 940.0	1 717.0
1967	6 047.0	2 488.0	24 562	16 828	7 734	815.0	2 143.0	1 865.0
1968	6 500.0	2 650.0	26 000	17 680	8 320	863.0	2 526.0	2 119.0
1969*	7 000.0	2 730.0	30 000	20 400	9 600	995.0	2 883.0	2 355.0

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

Elaboró: Coordinación Industrial, S.A., julio 1970.

* Datos preliminares.

/Quadro 4

Cuadro 4

MEXICO, SECTOR TERMINAL: ESTRUCTURA DEL CAPITAL SOCIAL, GRADO DE INGERENCIA DEL CAPITAL EXTERNO Y ORIGEN DE LA ASISTENCIA TECNICA DE LAS EMPRESAS AUTOMOTRICES

Empresas	Capital social (1969)			Asistencia técnica
	Millones de pesos	Nacional	Extranjera	
Fábricas AUTOMEX, S.A.	300.00	67.00 %	33.00 % Estados Unidos	Estados Unidos
Ford Motor Company, S.A.	300.00	-	100.00 % Estados Unidos	Estados Unidos
General Motors de México, S.A. de C.V.	170.00	-	100.00 % Estados Unidos	Estados Unidos
Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. de C.V.	200.00	54.20 %	45.80 % Estados Unidos	Estados Unidos
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	167.50	0.05 %	99.95 % Japón	Japón
Volkswagen de México, S.A. de C.V.	300.00	-	100.00 % Alemania	Alemania
Diesel Nacional, S.A.	250.00	60.00 %	40.00 % Francia	Francia
International Harvester México, S.A. de C.V.	150.00	-	100.00 % Estados Unidos	Alemania y Francia

Fuente: Elaborado con datos proporcionados por la Sub-Dirección de la Industria Automotriz y del Transporte, de la Secretaría de Industria y Comercio.

Elaboró: Coordinación Industrial, S.A., julio 1970.

Cuadro 5

MEXICO, SECTOR TERMINAL: CONSUMO APARENTE DE VEHICULOS EN EL PERIODO 1965-1969

(Unidades)

	Producción (año modelo)					Importación					Consumo aparente					
	1965	1966	1967	1968	1969	A mayo 1970	1965	1966	1967	1968	1969	1965	1966	1967	1968	1969
Gran total	104 324	105 929	120 082	123 976	156 502	106 466	30 784	30 242	28 657	27 353	29 298	135 118	136 471	148 739	161 329	185 800
I. Automóviles *	70 617	77 201	83 029	93 398	107 564	74 260	23 653	22 955	20 563	19 932	22 247	94 270	100 156	103 592	113 330	129 811
1. Populares	16 700	23 732	29 778	33 534	41 439	29 118	18 757	17 764	13 788	6 287	5 927	35 457	41 496	43 566	39 821	47 366
2. Compactos	32 696	27 780	32 079	29 324	34 774	22 689	4 680	5 062	6 670	13 525	16 138	37 376	32 842	38 749	42 849	50 912
3. Grandes y de lujo	21 221	25 689	21 172	30 540	31 351	22 453	216	129	105	120	182	21 437	25 818	21 277	30 660	31 533
II. Camiones **	33 717	28 728	37 053	40 578	48 938	32 206	7 131	7 587	8 094	7 421	7 051	40 848	36 315	45 147	47 992	55 989
1. Comerciales	15 955	10 625	14 839	16 352	22 137	14 671										
2. Ligeros	7 141	6 005	7 289	7 820	10 183	6 421										
3. Medianos	8 302	9 225	10 676	11 622	11 788	7 184										
4. Pesados	2 319	2 873	4 249	4 704	4 830	3 930										

(VER NOTA AL CALCE)

Fuente: Elaborado con datos proporcionados por la Secretaría de Industria y Comercio en base a las liquidaciones aduanales e informes mensuales de las plantas; Anuarios de Comercio Exterior de los Estados Unidos Mexicanos (1965, 1966, 1967, 1968 y 1969) de la Secretaría de Industria y Comercio.

Nota: El desglose del consumo aparente, correspondiente a Camiones, no se elaboró debido a que las importaciones de camiones vienen clasificadas por la capacidad de carga, lo cual impide determinar el peso del vehículo de que se trata (comerciales, ligeros, medianos y pesados), pues la capacidad de carga no depende del peso del camión en sí, sino del tipo de sistema de suspensión, transmisión y tipo del motor adaptado.

Se consideran como automóviles populares: Volkswagen, Renault y Datsun.

Compactos: Falcon, Opel, Valiant (excepto Super Bee), Dodge Dart (excepto el G.T.S.) y Rambler American.

Grandes y de lujo: Dodge Coronet, Dodge Dart G.T.S., Barracuda, Valiant Super Bee, Dodge Monaco, Plymouth, Galaxie, Mustang, Chevrolet, Impala, Rambler Classic, Javelin y Renault Dinaalpin Coupé.

Se consideran camiones comerciales: a los de Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) máximo de 2 722 kilogramos.

Ligeros: de P.B.V. de 2 723 kilogramos a 4 536 kilogramos.

Medianos: de P.B.V. de 4 537 kilogramos a 9 979 kilogramos.

Pesados: de P.B.V. de 9 980 kilogramos o más.

Elaboró: Coordinación Industrial, S.A., julio 1970.

* No incluye a Fábrica Nacional de Automóviles, S.A. (FANASA).

** No incluye tractocamiones ni autobuses.

Cuadro 6

MEXICO: IMPORTACION DE PARTES AUTOMOTRICES, 1966-1969

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.A.002	SALPICADERAS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	153 363	3 242	165 444	3 811	257 878	5 994	251 852	6 769
	Total	153 363	3 242	165 444	3 811	257 878	5 994	251 852	6 769
87.06.A.003	CAPOTAS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	22 165	281	14 969	282	26 605	317	27 553	332
	Total	22 165	281	14 969	282	26 605	317	27 553	332
87.06.A.004	DEFENSAS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	54 381	1 648	63 711	1 773	96 118	2 667	95 604	2 595
	Total	54 381	1 648	63 711	1 773	96 118	2 667	95 604	2 595
87.06.A.005	ESTRIBOS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	5 999	73	2 576	53	4 570	98	3 700	87
	Total	5 999	73	2 576	53	4 570	98	3 700	87
87.06.A.006	TAPONES O POLVERAS PARA RUEDAS Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	4 046	55	74 960	1 568	77 795	1 911	56 111	1 784
	Total	4 046	55	74 960	1 568	77 795	1 911	56 111	1 784
87.06.A.007	VISERAS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 973	100	1 709	111	1 452	71	53 091	301
	Total	1 973	100	1 709	111	1 452	71	53 091	301
87.06.A.008	FUNDAS PARA RUEDAS DE REFACCION Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	647	21	407	14	317	5	1 064	20
	Total	647	21	407	14	317	5	1 064	20
87.06.A.010	TAPONES PARA TANQUE DE GASOLINA Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	15 911	781	12 780	719	28	2	-	-
	Total	15 911	781	12 780	719	28	2	-	-
87.06.A.013	PARRILLAS DE ADORNO DELANTERAS O TRASERAS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	13 366	591	33 075	2 122	45 050	2 108
	Total	-	-	13 366	591	33 075	2 122	45 050	2 108
87.06.A.014	EISELES Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	1 567	130	20 708	1 828	36 974	2 284
	Total	-	-	1 567	130	20 708	1 828	36 974	2 284

/Cuadro 6 (cont.1)

Cuadro 6 (cont.1)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.A.015	TAPAS DE CAJUELAS PORTAEQUIPAJES Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	3 642	81	18 864	429	21 928	488
	Total	-	-	3 642	81	18 864	429	21 928	488
87.06.A.016	MARCOS PARA CRISTALES Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	247	10	1 111	45	1 527	42
	Total	-	-	247	10	1 111	45	1 527	42
87.06.A.017	ALETAS, EXCEPTO DE VIDRIO, AUN CUANDO SE PRESENTEN CON MARCO Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	64	4	352	20	1 471	34
	Total	-	-	64	4	352	20	1 471	34
87.06.A.999	LOS DEMAS Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	15	1
	Terceros países	687 975	19 482	602 597	16 421	730 293	17 593	973 039	21 746
	Total	687 975	19 482	602 597	16 421	730 293	17 593	973 054	21 747
	SUBPARTIDA B. PARTES, PIEZAS SUELTAS O ACCESORIOS, EXCEPTO LO COMPRENDIDO EN LA SUBPARTIDA 87.06.A								
87.06.B.001	DE HIERRO O ACERO, SIMPLEMENTE FUNDIDO O FORJADAS Kg. B								
	ALALC	68	7	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	411 365	2 947	89 944	1 283	314 303	4 141	563 041	6 250
	Total	411 433	2 954	89 944	1 283	314 303	4 141	563 041	6 250
87.06.B.002	DISCOS PARA EMBRAGUES - CLUTCHES Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	163 771	5 340	71 391	2 055	22 461	997	36 658	1 247
	Total	163 771	5 340	71 391	2 055	22 461	997	36 658	1 247
87.06.B.003	SISTEMAS DE EMBRAGUE Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	89 728	2 503	140 286	3 233	70 660	1 814	118 010	2 917
	Total	89 728	2 503	140 286	3 233	70 660	1 814	118 010	2 917
87.06.B.004	CAJAS DE VELOCIDADES Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 415 114	23 445	1 312 502	22 440	1 597 228	30 201	1 744 002	35 606
	Total	1 415 114	23 445	1 312 502	22 440	1 597 228	30 201	1 744 002	35 606

/Cuadro 6 (cont. 2)

Cuadro 6 (cont.2)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos
87.06.B.005	FLECHAS DEL MECANISMO PROPULSOR Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	733 996	11 470	659 456	8 410	595 460	8 029	568 481	9 539
	Total	733 996	11 470	659 456	8 410	595 460	8 029	568 481	9 539
87.06.B.006	DIFERENCIALES Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	109 316	929	114 973	968	137 707	977	147 403	1 038
	Total	109 316	929	114 973	968	137 707	977	147 403	1 038
87.06.B.007	EJES GARDANICOS Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 542 103	19 069	746 639	12 376	880 797	13 677	971 874	17 571
	Total	1 542 103	19 069	746 639	12 376	880 797	13 677	971 874	17 571
87.06.B.009	FLECHAS O VARILLAS DE DIRECCION Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	351 290	10 224	227 676	6 918	192 396	5 663	290 124	7 555
	Total	351 290	10 224	227 676	6 918	192 396	5 663	290 124	7 555
97.06.B.011	VOLANTES DE DIRECCION Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	4	1	-	-
	Terceros países	42 761	2 078	35 308	1 239	48 238	1 952	56 014	2 221
	Total	42 761	2 078	35 308	1 239	48 242	1 953	56 014	2 221
87.06.B.012	TAMBORES DE FRENOS Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	214 905	2 676	293 227	3 181	227 103	3 063	358 495	4 534
	Total	214 905	2 676	293 227	3 181	227 103	3 063	358 495	4 534
87.06.B.013	BALATAS DE FRENOS CON ZAPATAS Y GUARNICIONES DE ESPESOR MAXIMO DE 25 mm Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	11 412	457	9 769	421	19 494	536	78 680	937
	Total	11 412	457	9 769	421	19 494	536	78 680	937
87.06.B.014	FRENOS, EXCEPTO LO COMPRENDIDO EN LAS FRACCIONES 87.06.B.012 HASTA 016 INCLUSIVE Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	398 499	16 129	186 860	9 628	114 652	3 553	198 400	4 551
	Total	398 499	16 129	186 860	9 628	114 652	3 553	198 400	4 551

/Cuadro 6 (cont.3)

Cuadro 6 (cont. 3)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.B.015	BALATAS DE FRENOS CON ZAPATAS Y CUARNICIONES DE ESPESOR SUPERIOR A 25 mm Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	5 326	79	1 026	41	1 015	50	9 845	212
	Total	5 326	79	1 026	41	1 015	50	9 845	212
87.06.B.016	FRENOS DE AIRE Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	98 309	2 063	8 800	700	104 558	2 271	54 941	1 805
	Total	98 309	2 063	8 800	700	104 558	2 271	54 941	1 805
87.06.B.017	EJES DELANTEROS PARA AUTOMOVILES INCLUSO ACOPLADOS FRENOS Y TAMBORES Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 665 868	9 086	1 126 597	8 312	875 726	5 427	1 130 200	9 967
	Total	1 665 868	9 086	1 126 597	8 312	875 726	5 427	1 130 200	9 967
87.06.B.018	EJES TRASEROS COMPLETOS CON EL DIFERENCIAL INCLUSO FRENOS Y TAMBORES Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	9 522 088	127 366	8 131 089	95 729	9 462 530	114 275	8 791 138	113 644
	Total	9 522 088	127 366	8 131 089	95 729	9 462 530	114 275	8 791 138	113 644
87.06.B.019	HUEDAS CON LLANTAS DE HULE MACIZAS Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	3 601	55	1 446	35	1 269	36	2 597	30
	Total	3 601	55	1 446	35	1 269	36	2 597	30
87.06.B.020	HUEDAS CON LLANTAS DE HULE, NEUMATICOS Kg.B								
	ALALC	21	1	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	18 926	240	28 346	314	25 578	277	170 950	1 000
	Total	18 947	241	28 346	314	25 578	277	170 950	1 000
87.06.B.021	HUEDAS SIN LLANTAS Kg.B								
	ALALC	-	-	15	2	-	-	-	-
	Terceros países	592 613	4 821	430 694	3 612	230 494	1 505	3 979 719	16 656
	Total	592 613	4 821	430 709	3 614	230 494	1 505	3 979 719	16 656
87.06.B.022	CUBOS, RAYOS Y OTRAS PARTES COMPONENTES DE RUEDAS Kg.B								
	ALALC	-	-	88	1	-	-	-	-
	Terceros países	454 310	6 340	199 413	2 385	213 945	2 775	1 346 797	10 618
	Total	454 310	6 340	199 501	2 386	213 945	2 775	1 346 797	10 618

Cuadro 6 (cont. 4)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.B.023	RUEDAS SIN LLANTAS PARA TRACTOCAMIONES Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	78 101	592	53 147	356	879	35	895	59
	Total	78 101	592	53 147	356	879	35	895	59
87.06.B.024	RADIADORES, EXCEPTO LO COMPRENDIDO EN LA FRACCION 87.06.030								
	Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	25 253	726	24 220	671	15 849	412	43 309	1 844
	Total	25 253	726	24 220	671	15 849	412	43 309	1 844
87.06.B.025	PARTES COMPONENTES DE RADIADORES EXCEPTO LO COMPRENDIDO EN LA FRACCION B.029 y 031								
	Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	6 165	256	1 362	99	486	23	14 563	281
	Total	6 165	256	1 362	99	486	23	14 563	281
87.06.B.026	TANQUES DE COMBUSTIBLES Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	24 682	496	24 796	597	20 476	452	51 414	1 156
	Total	24 682	496	24 796	597	20 476	452	51 414	1 156
87.06.B.027	MANGUERAS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	39 541	2 258	23 036	1 071	21 088	1 060	30 425	1 170
	Total	39 541	2 258	23 036	1 071	21 088	1 060	30 425	1 170
87.06.B.028	SILENCIADORES O TUBOS DE ESCAPE Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	39 032	1 247	13 265	435	22 378	501	135 720	2 419
	Total	39 032	1 247	13 265	435	22 378	501	135 720	2 419
87.06.B.029	TAPONES PARA RADIADORES CON TERMOSTATO Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	340	18	455	12	284	16	1 433	68
	Total	340	18	455	12	284	16	1 433	68
87.06.B.030	RADIADORES RECONOCIBLES EXCLUSIVAMENTE PARA VEHICULOS DE LA SUBPARTIDA 87.01.B. Kg. B								
	ALALC	209	7	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	32 617	918	22 251	816	17 498	760	18 913	774
	Total	32 826	925	22 251	816	17 498	760	18 913	774

/Cuadro 6 (cont.5)

Cuadro 6 (cont.5)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.B.031	PARTES DE RADIA- RES COMPRENDIDAS EN LA FRACCION B.024 EXCEPTO LA FRACCION B.029 y B.063 Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	7 409	371	7 132	355	12 482	580	14 121	452
	Total	7 409	371	7 132	355	12 482	580	14 121	452
87.06.B.032	ACOMPLAMIENTOS O DISPOSITIVOS DE ENGANCHE PARA REMOLCAR Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	64 839	813	20 152	315	35 552	434	103 049	1 239
	Total	64 839	813	20 152	315	35 552	434	103 049	1 239
87.06.B.033	ENGRANES Kg.L								
	ALALC	3 719	101	-	-	1	-	75	3
	Terceros países	1 661 152	65 288	1 602 220	54 399	1 020 913	48 020	1 232 208	56 343
	Total	1 644 871	65 389	1 602 220	54 399	1 020 914	48 020	1 232 283	56 346
87.06.B.034	AMORTIGUADORES TUBULARES O TELES- COPICOS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	81 800	3 947	42 732	1 617	30 358	939	50 756	1 518
	Total	81 800	3 947	42 732	1 617	30 358	939	50 756	1 518
87.06.B.045	VENTILADORES DE ASPAS PARA RADIA- DORES Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	31 420	1 049	30 395	1 058	21 229	758	36 021	1 244
	Total	31 420	1 049	30 395	1 058	21 229	758	36 021	1 244
87.06.B.046	HORQUILLAS DE LEVAN- TE HIDRAULICO Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	11 382	362	12 193	336	10 882	849	12 209	432
	Total	11 382	362	12 193	336	10 882	849	12 209	432
87.06.B.047	CONVERTIDORES DE PAR O DIVISORES DE PAR Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	5 411	210	3 378	162	7 580	306	11 770	609
	Total	5 411	210	3 378	162	7 580	306	11 770	609
87.06.B.048	JUNTAS UNIVERSALES TIPO GARDAN (Cruce- tas) Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	1	-	-	-
	Terceros países	108 037	3 791	126 494	5 204	80 355	3 573	58 193	2 266
	Total	108 037	3 791	126 494	5 204	80 356	3 573	58 193	2 266

/Cuadro 6 (cont.6)

Cuadro 6 (cont.6)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.B.049	PATAS PARA EMBRAGUE Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	53 675	1 692	27 746	1 615	24 914	1 085	46 778	1 531
	Total	53 675	1 692	27 746	1 615	24 914	1 085	46 778	1 531
87.06.B.050	DISCOS OPRESORES PARA EMBRAGUE Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	665 366	6 811	96 315	3 405	73 673	2 235	96 385	2 044
	Total	665 366	6 811	96 315	3 405	73 673	2 235	96 385	2 044
87.06.B.051	CUBIERTAS PARA EMBRAGUES (Tapas o Soportes) Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	358 704	4 606	71 402	970	104 336	1 038	238 588	2 299
	Total	358 704	4 606	71 402	970	104 336	1 038	238 588	2 299
87.06.B.052	SOPORTES DE LAS FLECHAS O VARILLAS DE DIRECCION Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	15 656	533	16 108	635	35 006	1 434	45 552	1 541
	Total	15 656	533	16 108	635	35 006	1 434	45 552	1 541
87.06.B.054	MARCOS (BASTIDORES) ACOPLADOS O SUS ELEMENTOS EXCEPTO LAS FRACCIONES 055,061 Y 062 Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	638 414	7 783	11 109	216	641 843	6 865 1	367 876	10 200
	Total	638 414	7 783	11 109	216	641 843	6 865 1	367 876	10 200
87.06.B.055	PERCHAS O COLUMNAS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	282 081	3 121	417 522	5 771	109 860	1 108	229 273	2 522
	Total	282 081	3 121	417 522	5 771	109 860	1 108	229 273	2 522
86.06.B.056	RECONOCIBLES EXCLUSIVAMENTE PARA DIFERENCIALES EXCEPTO LA FRACCION B.033 Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	5	1	-	-
	Terceros países	87 621	5 012	102 111	1 194	119 564	5 032	158 037	6 197
	Total	87 621	5 012	102 111	1 194	119 569	5 033	158 037	6 197
87.06.B.057	RECONOCIBLES COMO CONCEBIDAS EXCLUSIVAMENTE PARA EJES CARDAN O UNIONES CARDAN Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	62 081	2 355	68 387	3 002	65 481	3 441	68 551	2 859
	Total	62 081	2 355	68 387	3 002	65 481	3 441	68 551	2 859

/Cuadro 6 (cont.7)

Cuadro 6 (cont.7)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos
87.06.B.058	RECONOCIBLES PARA EMBRAGUES EXCEPTO LAS FRACCIONES B.002, 049, 050 Y 051 Kg.L								
	ALALC	1 268	23	951	20	-	-	1 670	40
	Terceros países	197 368	2 332	161 183	6 134	140 992	5 092	219 041	7 621
	Total	198 636	2 355	162 134	6 154	140 992	5 092	220 711	7 661
87.06.B.059	RECONOCIBLES EXCLUSIVAMENTE PARA MECANISMOS DE DIRECCION, EXCEPTO LAS FRACCIONES B.009 Y 011 Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	7	1
	Terceros países	396 609	15 089	452 595	16 240	419 498	18 396	504 611	21 687
	Total	396 609	15 089	452 595	16 240	419 498	18 396	504 618	21 688
87.06.B.060	RECONOCIBLES PARA CAJAS DE VELOCIDADES EXCEPTO LA FRACCION 87.06.A. 033 Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	767 720	35 108	447 694	24 467	460 850	22 925	1 054 321	35 550
	Total	767 720	35 108	447 694	24 467	460 850	22 935	1 054 321	35 550
87.06.B.061	UNIONES DE BALLESTAS (ABRAZADERAS O SOPORTES PARA MUELLES) Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	10 805	178	15 677	285	21 908	327	14 459	254
	Total	10 805	178	15 677	285	21 908	327	14 459	254
87.06.B.062	TIRANTES PARA MUELLES Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	493	11	130	9	554	12	167	9
	Total	493	11	130	9	554	12	167	9
87.06.B.063	TAPONES PARA RADIA-DORES SIN TERMOSTATO Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 530	44	712	36	629	12	-	-
	Total	1 530	44	712	36	629	12	-	-
87.06.B.064	FUNDAS PARA EJES TRASEROS Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	19 945	414	18 637	498	20 669	365	303 385	3 382
	Total	19 945	414	18 637	498	20 669	365	303 385	3 382
87.06.B.065	HORGUILLAS, BRAZOS EXCENTRICOS O PERNOS ROSCADOS PARA SISTEMA DE SUSPENSION DE-LANTERA Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	226 316	7 045	302 445	10 689	297 775	10 634	394 442	14 528
	Total	226 316	7 045	302 445	10 689	297 775	10 634	394 442	14 528

/Cuadro 6 (cont.8)

Cuadro 6 (cont. 8)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.B.066	SUSPENSIÓN NEUMÁTICA Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	35 939	678	2 193	87	3 110	181	26 424	629
	Total	35 939	678	2 193	87	3 110	181	26 424	629
87.06.B.067	CILINDROS DE RUEDA PARA FRENOS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	287 630	8 556	258 257	7 610	260 093	14 201	328 029	8 805
	Total	287 630	8 556	258 257	7 610	260 093	14 201	328 029	8 805
87.06.B.068	TORNILLOS DE AJUSTE (RECEPTACULO TUERCA) PARA FRENOS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	29 935	661	5 573	217	9 397	370	14 537	434
	Total	29 935	661	5 573	217	9 397	370	14 537	434
87.06.B.069	CILINDROS MAESTROS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	87 547	2 505	66 841	1 930	34 430	1 278	48 569	1 723
	Total	87 547	2 505	66 841	1 930	34 430	1 278	48 569	1 723
87.06.B.070	PLATOS PARA FRENOS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	391 911	3 081	216 790	2 201	205 283	1 826	223 620	1 958
	Total	391 911	3 081	216 790	2 201	205 283	1 826	223 620	1 958
87.06.B.071	ANCLAS O SOPORTES DE ZAPATAS PARA FRENOS Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	19 606	315	3 062	98	7 774	306	6 990	249
	Total	19 606	315	3 062	98	7 774	306	6 990	249
87.06.B.072	RECONOCIBLES PARA FRENOS DE AIRES EXCEPTO LAS FRACCIONES B.012,013, 015,070 Y 071 Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	23 253	2 390	21 147	2 678	20 327	2 898	67 257	3 459
	Total	23 253	2 390	21 147	2 678	20 327	2 898	67 257	3 459
87.06.B.073	RECONOCIBLES EXCLUSIVAMENTE PARA AMORTIGUADORES, HIDRAULICOS Kg. L								
	ALALC	819	21	-	-	30	23	67	50
	Terceros países	124 059	3 247	122 776	3 141	105 818	2 876	178 987	50 009
	Total	124 878	3 268	122 776	3 141	105 848	2 909	179 054	50 059

/Cuadro 6 (cont. 9)

Cuadro 6 (cont.9)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.B.074	BARRAS DE TORSION Kg. L								
	ALALC								
	Terceros países	87 343	1 393	192 136	3 753	135 707	2 264	131 836	2 456
	Total	87 343	1 393	192 136	3 753	135 707	2 264	131 836	2 456
87.06.B.075	RECONOCIBLE PARA LO COMPRENDIDO EN LA FRACCION 87.06.B.075 Kg. L								
	ALALC							40	1
	Terceros países	35 525	488	81 840	1 138	96 204	1 181	157 134	2 000
	Total	35 525	488	81 840	1 138	96 204	1 181	157 174	2 001
87.06.B.076	RECONOCIBLES EXCLUSI- VAMENTE PARA LO COM- PRENDIDO EN LAS FRAC- CIONES B.067,069 Kg. L								
	ALALC								
	Terceros países	16 373	1 415	49 190	4 165	65 103	95 030	6 026	-
	Total	16 373	1 415	49 190	4 165	65 103	95 030	6 026	-
87.06.B.079	RECONOCIBLES PARA LO COMPRENDIDO EN LA FRACCION 87.06.B.069 Kg. L								
	ALALC								
	Terceros países	19 424	706	62 365	1 640	1 657	178	-	-
	Total	19 424	706	62 365	1 640	1 657	178	-	-
87.06.B.080	AMORTIGUADORES DE PALANCA Kg. L								
	ALALC								
	Terceros países	5 234	92	7 635	154	5 082	96	5 275	69
	Total	5 234	92	7 635	154	5 082	96	5 275	69
87.06.B.081	ZAPATAS PARA FRENOS Kg. L								
	ALALC								
	Terceros países	92 643	788	50 613	761	59 032	800	53 782	842
	Total	92 643	788	50 613	761	59 032	800	53 782	842
87.06.B.082	CINTURONES DE SEGURIDAD Kg. B								
	ALALC								
	Terceros países	-	-	197	7	361	30	1 480	9
	Total	-	-	197	7	361	30	1 480	9
87.06.B.083	RECONOCIBLES PARA LO COMPRENDIDO EN LA FRAC- CION 87.03.A.003 NO ES- PECIFICADAS EN LA PRE- SENTE SUBPARTIDA Kg. B								
	ALALC								
	Terceros países	-	-	90	9	102 367	1 198	218 316	2 189
	Total	-	-	90	9	102 367	1 198	218 316	2 189

/Cuadro 6 (concl.)

Cuadro 6 (concl.)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos
87.06.B.084	ENGRANES DE TIEMPO Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	43 162	1 832	67 491	3 020	62 631	2 812
	Total	-	-	43 162	1 832	67 491	3 020	62 631	2 812
87.06.B.085	RECONOCIBLES EXCLUSIVAMENTE PARA LO COMPRENDIDO EN LA FRACCIÓN 87.06.B.014 Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	30 034	1 477	124 183	7 865	141 064	8 697
	Total	-	-	30 034	1 477	124 183	7 865	141 064	8 697
87.06.B.086	APATAS FUNDIDAS Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	-	-	1 430	12	91	2
	Total	-	-	-	-	1 430	12	91	2
87.06.B.087	RECONOCIBLES COMO CONCEDIDAS EXCLUSIVAMENTE CONVERTIDORES HIDRAULICOS DE TORSION Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	-	-	2 125	184	5 740	407
	Total	-	-	-	-	2 125	184	5 740	407
87.06.B.999	LOS DEMAS Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 009 752	22 056	914 656	24 720	721 585	21 271 1 258 521	35 973	
	Total	1 009 752	22 056	914 656	24 720	721 585	21 271 1 258 521	35 973	
<u>GRAN TOTAL</u>			<u>496 007</u>		<u>409 158</u>		<u>439 709</u>		<u>599 484</u>

Fuente: Anuario Estadístico de Comercio Exterior de los Estados Unidos Mexicanos para 1966-1968. Para 1969, en virtud de no estar publicado el Anuario Estadístico de Comercio Exterior se recurrió a la Dirección General de Estadística.

Elaboró: COORDINACION INDUSTRIAL, S. A.

Cuadro 7

MEXICO: EXPORTACIONES DE AUTOPIEZAS

(1966 - 1969)

Posición Arancelaria	Nomenclatura Arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad miles de pesos	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos
760.03.01	Chasises incompletos que sus estructuras permitan identificarle Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	681	7	7	8 000	100	-	-
	Total	-	681	7	7	8 000	100	-	-
761.01.00	Carrocerías para automóviles Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tercero países	1 700	30	11 016	93	135	1	-	-
	Total	1 700	30	11 016	93	135	1	-	-
761.01.01	Defensas de automóviles Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	88	2	-	-	-	-
	Total	-	-	88	2	-	-	-	-
761.03.00	Motores para automóviles Kg.B								
	ALALC	441 626	5 486	1 106 476	19 783	1 344 137	20 611	3 197 315	63 696
	Terceros países	8 660	143	3 200	64	6 951	70	457 148	11 849
	Total	450 286	5 629	1 109 676	19 847	1 351 088	20 681	3 654 463	75 485
762.01.00	Partes sueltas para el motor e transmisión de automóviles Kg.B								
	ALALC	33 919	907	29 031	762	92 547	3 794	425 122	15 380
	Terceros países	228 185	4 598	376 348	6 431	1 654 553	23 997	5 068 584	79 471
	Total	262 104	5 505	405 379	7 193	1 747 100	27 791	5 493 706	94 851

/Cuadro 7 (cont.)

Cuadro 7 (cont.)

Posición Arancelaria	Nomenclatura Arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos
762.02.00	Partes sueltas para el chasis de automóviles, excepto motores o transmisiones Kg.B								
	ALALC	1 228	18	9 063	62	6 614	192	2 223	125
	Terceros países	11 663	400	15 806	349	847 024	3 311	1 942 252	12 005
	Total	12 891	418	24 869	411	853 638	3 503	1 944 475	12 130
762.03.00	Partes sueltas para carro- cerías de automóviles Kg.B								
	ALALC	30 539	145	11 905	128	2 473	96	5 791	495
	Terceros países	6 064	205	7 749	308	300 512	1 441	2 769 749	32 483
	Total	36 603	350	19 654	436	302 985	1 537	2 775 540	32 978
762.03.01	Partes sueltas para el montaje de la carrocería al chasis Kg.B								
	ALALC	814	5	58	59			675	34
	Terceros países	1 416	52	808	31	18 753	68	23 450	361
	Total	2 230	57	866	84	18 753	68	24 125	395
762.06.00	Partes sueltas para la carro- cería de carros o carruajes mo- vidos por tracción Kg.B								
	ALALC					118	5 239	123	3
	Terceros países	71	2	4	1	115	3 634	20 545	526
	Total	71	2	4	1	223	8 873	20 668	529
762.06.01	Partes sueltas para juegos delanteros o traseros de carros movidos por tracción Kg.B								
	ALALC					7 711	80		
	Terceros países	54	9			1 000	3	1 523	32
	Total	54	9			8 711	83	1 523	32

/Cuadro 7 (concl.)

Cuadro 7 (concl.)

Posición Arancelaria	Nomenclatura Arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad miles de pesos	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos	Cantidad	Valor en miles de pesos
762.09.00	Partes sueltas para vehiculos no determinados Kg.B	-	-	167	5	-	-	174	2
	ALALC	4 495	252	28 047	1 018	97 379	2 411	144 975	5 766
	Terceros países	4 495	252	28 214	1 023	97 379	2 411	145 149	5 768
	Total								
763.00.00	Muelles de hierro e acero Kg.B	8 682	48	9 012	24	11 448	69	1 196	9
	ALALC	3 653	28	3 927	98	630	17	2 958	17
	Terceros países	12 335	76	12 939	122	12 078	86	4 154	26
	Total								
763.00.01	Hojas sueltas de hierro e acero para muelles o partes sueltas para montarles Kg.B	10 137	81	3 357	34	22 045	125	842	9
	ALALC	20 078	153	27 641	218	10 080	68	14 915	127
	Terceros países	30 215	234	30 998	252	32 125	193	15 757	136
	Total								
	Gran Total	12 562	29 491	65 267	222 330				

Fuente: Anuario Estadístico de Comercio Exterior de los Estados Unidos Mexicanos para 1966-1968. Para 1969, en virtud de no estar publicado el Anuario Estadístico de Comercio Exterior se recurrió a la Dirección General de Estadística.

Elaboró: COORDINACION INDUSTRIAL, S.A.

Cuadro 8

MEXICO, SECTOR TERMINAL: EXPORTACIONES DE
COMPONENTES Y OTROS PRODUCTOS

Periodo de 1965 a 1969

(En miles de pesos)

Descripción	1965	1966	1967	1968	1969
<u>Motores</u>					
Unidades	204	5 797	9 603	6 074	14 000*
Valor	628	17 954	34 641	23 106	77 555
<u>Mono Blocks</u>					
Unidades	-	-	-	-	-
Valor	-	-	-	28 540	62 978
<u>Herramental</u>					
Unidades	-	-	-	-	-
Valor	66 258	66 482	75 736	74 979	67 805
<u>Transmisiones</u>					
Unidades	-	-	-	-	-
Valor	-	-	-	1 875	13 550
<u>Otros</u>					
Valor	4 275	1 601	2 740	5 580	57 065
<u>Total</u>	<u>71 161</u>	<u>86 037</u>	<u>113 117</u>	<u>134 078</u>	<u>278 953</u>

* Cifra estimada.

MEXICO SECTOR TERMINAL

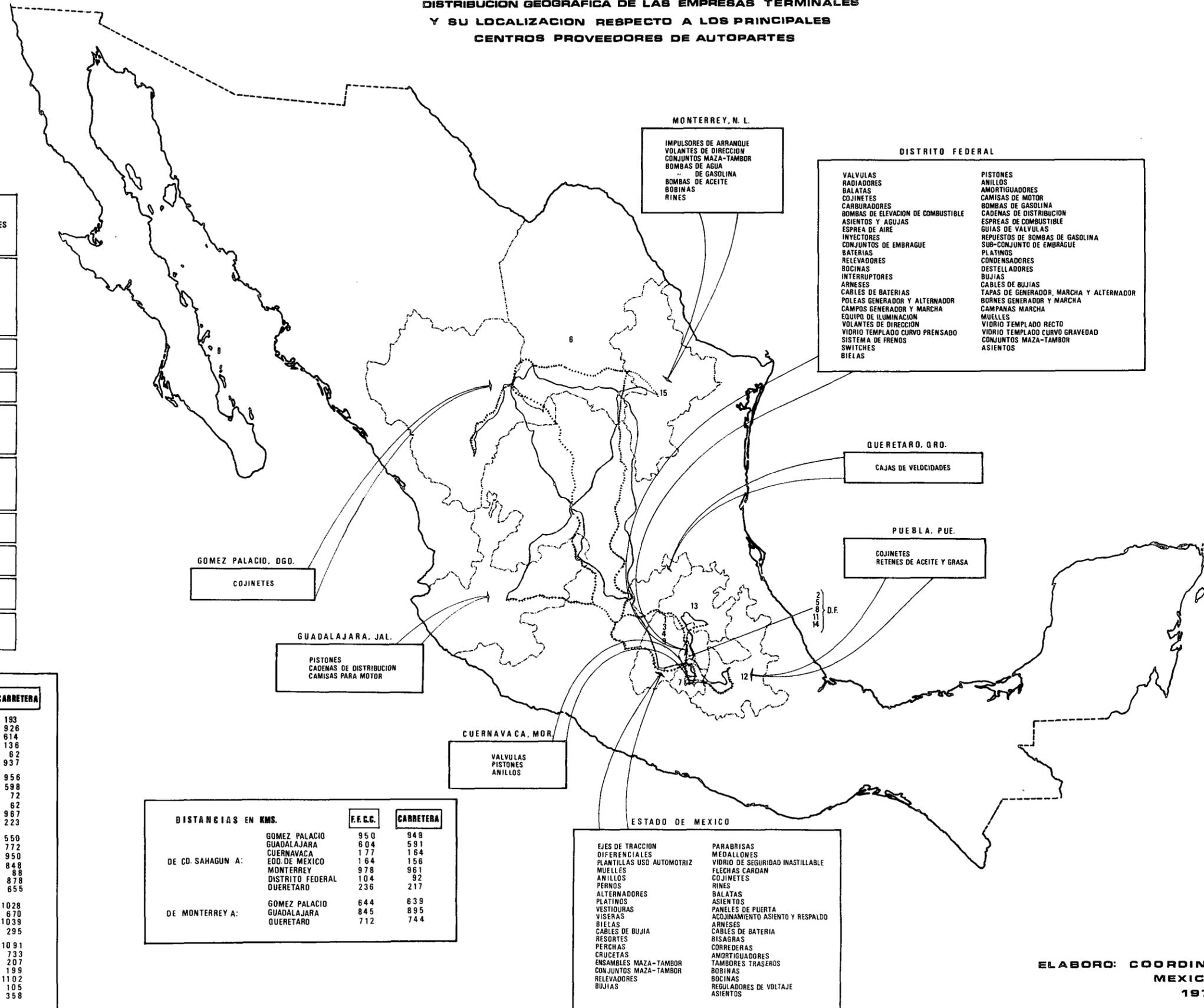
DISTRIBUCION GEOGRAFICA DE LAS EMPRESAS TERMINALES
Y SU LOCALIZACION RESPECTO A LOS PRINCIPALES
CENTROS PROVEEDORES DE AUTOPARTES

LOCALIZACION DE LAS PLANTAS DE LAS EMPRESAS
TERMINALES Y NUMERO DE LOCALIZACION EN EL MAPA

AUTOMEX, S.A. 1 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - ENSAMBLE AUTOMOVILES, MOTORES
2 DISTRITO FEDERAL - ENSAMBLE CAMIONES
FORD MOTOR COMPANY, S.A. 3 CUAUTITLAN, ESTADO DE MEXICO - MOTORES
4 TLALNEPANTLA - HERRAMIENTAJE
5 DISTRITO FEDERAL - ENSAMBLE AUTOMOVILES Y CAMIONES
INTERNATIONAL HARVESTER de MEXICO, S.A. de C.V. 6 SALTILLO, COAHUILA - CAMIONES
NISSAN MEXICANA, S.A. de C.V. 7 CUERNAVACA, MORELOS - MOTORES Y AUTOMOVILES
VEHICULOS AUTOMOTORES MEXICANOS, S.A. de C.V. 8 DISTRITO FEDERAL - AUTOMOVILES Y JEEPS
9 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - MOTORES
GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. de C.V. 10 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - MOTORES
11 DISTRITO FEDERAL - ENSAMBLE AUTOMOVILES Y CAMIONES
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S.A. de C.V. 12 PUEBLA - AUTOMOVILES
DIESEL NACIONAL, S.A. 13 CD. SAHAGUN, HIDALGO - AUTOMOVILES Y CAMIONES
MEXICANA DE AUTOBUSES, S.A. 14 DISTRITO FEDERAL - AUTOBUSES
TRAILERS DE MONTERREY, S.A. 15 MONTERREY, NUEVO LEON - AUTOBUSES

DISTANCIAS EN KMS.	F.E.C.C.	CARRETERA
QUERETARO	208	193
GOMEZ PALACIO	970	926
GUADALAJARA	601	614
DEL EDO. DE MEXICO A:		
CUERNAVACA	144	136
DISTRITO FEDERAL	73	62
MONTERREY	965	937
GOMEZ PALACIO	970	956
GUADALAJARA	569	598
CUERNAVACA	83	72
DEL DISTRITO FEDERAL A:		
EDO. DE MEXICO	73	62
MONTERREY	984	967
QUERETARO	238	223
GOMEZ PALACIO	559	550
GUADALAJARA	788	772
CUERNAVACA	965	950
DEL EDO. DE MEXICO A:		
EDO. DE MEXICO	862	848
MONTERREY	95	88
DISTRITO FEDERAL	894	878
QUERETARO	667	655
GOMEZ PALACIO	1033	1028
GUADALAJARA	689	670
DEL CUERNAVACA A:		
MONTERREY	1056	1039
QUERETARO	290	295
GOMEZ PALACIO	1122	1091
GUADALAJARA	749	733
CUERNAVACA	232	207
DEL EDO. DE MEXICO A:		
EDO. DE MEXICO	208	199
MONTERREY	1119	1102
DISTRITO FEDERAL	126	105
QUERETARO	365	358

DISTANCIAS EN KMS.	F.E.C.C.	CARRETERA
GOMEZ PALACIO	950	948
GUADALAJARA	604	591
DEL CD. SAHAGUN A:		
CUERNAVACA	177	164
EDO. DE MEXICO	164	156
MONTERREY	978	961
DISTRITO FEDERAL	104	92
QUERETARO	236	217
DEL MONTERREY A:		
GOMEZ PALACIO	644	639
GUADALAJARA	845	895
QUERETARO	712	744



MONTERREY, N. L.
IMPULSORES DE ARRANQUE
VOLANTES DE DIRECCION
CONJUNTOS MAZA-TAMBOR
BOMBAS DE AGUA
DE GASOLINA
BOMBAS DE ACEITE
BOBINAS
RINES

DISTRITO FEDERAL
VALVULAS
RADIADORES
BALATAS
COJINETES
CARBURADORES
BOMBAS DE ELEVACION DE COMBUSTIBLE
ASIENTOS Y AGUJAS
ESPRESA DE AIRE
INYECTORES
CONJUNTOS DE EMBRAGUE
BATERIAS
RELEVADORES
BOBINAS
INTERRUPTORES
ARNESSES
CABLES DE BATERIAS
POLEAS GENERADOR Y ALTERNADOR
CAMPOS GENERADOR Y MARCHA
EQUIPO DE ILUMINACION
VIDRIO TEMPLADO CURVO PRENSADO
SISTEMA DE FRENSO
SWITCHES
BIELAS
PISTONES
ANILLOS
AMORTIGUADORES
CAMISAS DE MOTOR
BOMBAS DE GASOLINA
CADENAS DE DISTRIBUCION
ESPRESAS DE COMBUSTIBLE
GUIAS DE VALVULAS
REPUESTOS DE BOMBAS DE GASOLINA
SUB-CONJUNTO DE EMBRAGUE
PLATINOS
CONDENSADORES
DESTELLADORES
BUJIAS
CABLES DE BUJIAS
TAPAS DE GENERADOR, MARCHA Y ALTERNADOR
BORNES GENERADOR Y MARCHA
CAMPANAS MARCHA
MUELLES
VIDRIO TEMPLADO RECTO
VIDRIO TEMPLADO CURVO GRAVEDAD
CONJUNTOS MAZA-TAMBOR
ASIENTOS

QUERÉTARO, Q.RO.
CAJAS DE VELOCIDADES

PUEBLA, PUE.
COJINETES
RETENES DE ACEITE Y GRASA

GOMEZ PALACIO, DGO.
COJINETES

GUADALAJARA, JAL.
PISTONES
CADENAS DE DISTRIBUCION
CAMISAS PARA MOTOR

CUERNAVACA, MOR.
VALVULAS
PISTONES
ANILLOS

ESTADO DE MEXICO
EJES DE TRACCION
DIFERENCIALES
PLANTILLAS USO AUTOMOTRIZ
MUELLES
ANILLOS
PERNOS
ALTERNADORES
PLATINOS
VISTIDURAS
VISERAS
BIELAS
CABLES DE BUJIA
RESORTES
PERCHAS
CRUCETAS
ENSAMBLES MAZA-TAMBOR
CONJUNTOS MAZA-TAMBOR
RELEVADORES
BUJIAS
PARABRISAS
MEDALLONES
VIDRIO DE SEGURIDAD INASTILLABLE
FLECHAS CARDAN
COJINETES
RINES
BALATAS
ASIENTOS
PANELES DE PUERTA
ACUJINAMIENTO ASIENTO Y RESPALDO
ARNESSES
CABLES DE BATERIA
BISAGRAS
CORREDEAS
AMORTIGUADORES
TAMBORES TRASEROS
BOBINAS
BOBINAS
REGULADORES DE VOLTAJE
ASIENTOS

