

## ARTÍCULOS

### **Regulación económica de la industria automotriz en México** *Economic regulation of the automotive industry in Mexico*

**Dra. Rosa Penélope Mares Galindo**

0009-0003-3871-7015

[penelope.mares@uas.edu.mx](mailto:penelope.mares@uas.edu.mx)

**Dr. Jesús Alberto Somoza Ríos**

0000-0002-1168-9355

[alberto.somoza@uas.edu.mx](mailto:alberto.somoza@uas.edu.mx)

#### **Resumen**

En México la industria automotriz es considerada un pilar estratégico para el crecimiento económico, desde su creación en el país ha atravesado distintas etapas, como lo es ensamblaje, integración y exportación, esto debido a los cambios en las políticas regulatorias del país a través del tiempo vinculadas a los cambios globales. Sin embargo, hasta la fecha ninguna política ha sido lo suficientemente exitosa, en principio la estrategia de sustitución de importaciones, impulso el crecimiento y la industrialización con un contexto nacionalista, fue incapaz de mantener el equilibrio. Por otro lado, la estrategia exportadora dismanteló toda la regulación previa. Es claro que la industria trae consigo muchos beneficios, sin embargo, el país aún no los ha canalizado de forma adecuada, es decir, que lleven a una mayor integración de las empresas locales, así mismo como al aumento de la competitividad del mercado nacional. El siguiente trabajo parte de una revisión histórica de la industria automotriz y su regulación económica hasta llegar a una definición actual, buscando ofrecer un perfil estratégico para asegurar políticas públicas que lleven a la competitividad de la industria interior en el mercado.



**Palabras claves:** Regulación Económica, IED, Industria Automotriz, Crecimiento Económico.

**Códigos JEL:** F2, F21, F4, F43, G18.

### **Abstract**

In Mexico, the automotive industry is considered a strategic pillar for economic growth. Since its creation in the country, it has gone through different stages, such as assembly, integration and export, due to changes in the country's regulatory policies over time. linked to global changes. However, to date no policy has been sufficiently successful; in principle the import substitution strategy, which promoted growth and industrialization with a nationalist context, was unable to maintain balance. On the other hand, the export strategy dismantled all previous regulation. It is clear that the industry brings with it many benefits, however, the country has not yet channeled them adequately, that is, leading to greater integration of local companies as well as increasing the competitiveness of the national market. The following work is based on a historical review of the automotive industry and its economic regulation until reaching a current definition, seeking to offer a strategic profile to ensure public policies that lead to the competitiveness of the domestic industry in the market.

**Keywords:** Economic Regulation, FDI, Automotive Industry, Economic Growth.

### **Introducción**

En los países en desarrollo (caso México), es un requisito el crecimiento económico y el desarrollo sostenible. A pesar de la globalización, la Inversión Extranjera Directa (IED) tiene un papel esencial en el desarrollo económico porque es una de las variables claves para el crecimiento económico de un país. En la actualidad, la IED va más allá del simple financiamiento para las economías en desarrollo, la IED es fundamental en la transferencia transfronteriza eficaz y la adopción de mejores prácticas, desde aspectos tanto tecnológicos como ambientales.

Sin embargo, la IED no viene con condiciones previas, ni los países anfitriones se benefician de forma automática. Es decir, los inversores son impulsados por sus propios

beneficios, y van a países donde la rentabilidad neta es mal alta, inevitablemente donde los costos son más bajos e incluso los gobiernos locales ofrecen incentivos. Por lo tanto, los gobiernos anfitriones tienen la tarea de crear condiciones para atraer la IED; y posteriormente regular la IED.

La industria automotriz en México es importante como estrategia para el crecimiento económico debido a la gran cantidad de beneficios que trae consigo, como empleos a gran escala, recaudaciones fiscales (derivadas de las operaciones fiscales de la industria), capacitación del personal, desarrollo de proveedores locales y modernizaciones tecnológicas a partir de la inversión. Desde el desarrollo de la industria, esta no ha sido lo suficientemente exitosa para el desarrollo. A principio, con la estrategia de sustitución de importaciones, impulso el crecimiento y la industrialización en un contexto nacionalista, pero fracaso al intentar mantener el equilibrio externo. Por otra parte, la estrategia exportadora, desmanteló los logros de industrialización por sustitución, lo que elevó las exportaciones bajo la apertura comercial.

En teoría, el mercado y el Estado son dos instituciones compatibles en una economía. Si el mercado maximiza sus utilidades y los consumidores de igual forma, cubriendo todos los bienes y servicios deseados (consumo actual y futuro) entonces, existe una asignación de recursos “Eficiente de Pareto”. En este sentido, se logra un equilibrio competitivo en los mercados para cubrir a la economía con los bienes y servicios deseados; y la necesidad de la intervención del Estado para asignar los recursos es mínima. Sin embargo, existen bienes y servicios que no son asignados eficientemente por el mercado (fallas de mercado), en este sentido, cuando el mercado falla, el Estado tiene que intervenir.

La rama de conocimiento para entender el párrafo anterior es la Economía Pública, donde las fallas de mercado justifican la intervención del Estado en la economía, a través, de la “regulación económica”, el Estado busca que los mercados sean competitivos para una asignación eficiente de los recursos en el sentido de Pareto. En este sentido, la regulación económica es un instrumento oportuno y eficaz que permite intervenir en los mercados, ejerciendo control sobre algunas actividades dentro del marco de la ley.

Entender el desempeño de la industria automotriz en el país tiene una importancia estratégica en el desarrollo económico, por un lado, la teoría señala que el Estado debe de intervenir ante la pérdida de eficiencia, por otro lado, la regulación económica de la industria

automotriz pasó de ser impositiva a la liberación. Ante este cambio de regulación y desregularización, la presente investigación ofrece un perfil estratégico de la industria automotriz para asegurar la competitividad, abordando el tema de la transición de la regulación económica, su desarrollo histórico, y la actual estructura del sector automotriz.

### **Objetivo**

Establecer a partir de la revisión histórica el marco regulatorio de la industria automotriz en México, y qué papel han desempeñado el Mercado y Estado ante los cambios globales.

### **Alcance**

En el contexto actual de la industria automotriz, la presente investigación tiene como objetivo principal analizar la correlación entre dos enfoques económicos divergentes: el proteccionismo y el neoliberalismo. Para ello, se ofrece un marco descriptivo que revisa las características de cada uno, seguido de un marco explicativo que analiza su interrelación y presenta una propuesta final. La argumentación se basa en la descripción del contexto actual y busca contribuir a la comprensión del debate en torno a la mejor manera de impulsar el desarrollo del sector automotriz.

### **Antecedentes de la Regulación Económica de la industria automotriz en México**

El desarrollo de la industria automotriz en México se debe a eventos y transformaciones a la par con la evolución de la industria a nivel internacional, así mismo la globalización ha conducido al cambio de políticas en el sector a nivel nacional, en este sentido, el proceso de evolución de la industria ha sido constante.

La industria automotriz en México es parte fundamental para el desarrollo industrial, por ende, desde su origen ha creado programas específicos de desarrollo, los cuales a lo largo de los años han quedado enmarcados como “Decreto Automotriz”, emitidos por el gobierno federal, con el objetivo de regular la producción y venta a partir de: la limitación de número de empresas terminales, la restricción a la participación de la IED en la empresa de autopartes, y algunas prohibiciones como importación de vehículos (Brown, 1999).

Sin embargo, estos decretos no han mostrado consistencia, han cambiado a la par con la política económica, siendo un reflejo de las políticas de liberación. Este cambio puede ser

visto desde dos perspectivas, primero la política del modelo sustitución de importaciones, con el primer decreto emitido, el cual buscaba el fortalecimiento de la industria en el mercado interno. Segundo la política del modelo de promoción de exportaciones, la cual pasó a un proceso de apertura de la frontera para la compra de autopartes a mediados de los ochenta, siguiendo la apertura comercial con base al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), a partir de su firma en 1994 se fueron reduciendo aranceles y disminuyendo la exigencia del mínimo contenido a la industrial terminal nacional lo que llevó a una liberalización del sector en 2003 con su último decreto para el apoyo de la competitividad impulsado por el presidente Vicente Fox Quezada. En este sentido, el proceso de la industria llegó a una liberación total del sector, donde no solo se permitían las autopartes sino también los vehículos terminados, dejando atrás la política de proteccionismo. A continuación, se analiza el desarrollo de la industria, y regulación, dividiendo en seis etapas.

### ***Nacimiento de la industria (1925-1960)***

El nacimiento de la industria automotriz en México tiene su inicio gracias a la apertura de la empresa Ford en el país en 1925. Por otra parte, en 1935 llegó General Motors. Y, por último, en 1939 inicia operaciones Automex que posteriormente se convirtió en Chrysler. Su actividad se centraba en el montaje de vehículos destinados al mercado local que con anterioridad se satisfacía la demanda con importaciones, la oferta total de vehículos estaba compuesta íntegramente por bienes de origen externo.

Según Dombois & Pries (1990) las razones que motivaron a los fabricantes de Estados Unidos fueron: a) bajos costos de transporte; b) bajos salarios (mano de obra barata) y; c) un mercado factible de monopolizar. Las plantas automotrices que caracterizaban por un nivel bajo de productividad, resultado de las mínimas inversiones y falta de infraestructura, en 1950 se da un giro hacia un enfoque se desarrolló industrial, que posteriormente fortalece al sector automotriz.

### ***Sustitución de Importaciones (1962-1971)***

En 1962 se emitió el primer decreto automotriz, orientado a satisfacción del mercado doméstico con el modelo de sustitución de importaciones en el área terminal, en el decreto se incluyeron aspectos como: a) limitación de importaciones de vehículos, b) limitación de

ensambles completos como motores y transmisiones, c) se fijó un 60% el contenido nacional mínimo, d) se limitó un 40% el capital extranjero y, e) se estableció un nivel de precios (contener las utilidades e incentivar la productividad).

Gracias al proteccionismo en el mercado local, la industria automotriz tuvo un gran crecimiento en la fabricación de vehículos de 96,781 en 1965 a 250,000 en 1970, el decreto reflejo notablemente la activación del mercado. Para la década de los setenta existían cinco fabricantes (Ford, Chrysler, General Motor, Volkswagen, Nissan Mexicana). Sin embargo, sus costos de producción eran altos a diferencia de otras naciones y tenían problemas de calidad, pero debido a la época, la falta de competitividad internacional no era un factor alarmante.

### ***Regulación comercial y promoción de las exportaciones (1972-1988)***

En 1972 se emitió el segundo decreto, en el que el gobierno establece políticas regulatorias, con el objetivo de mejorar los funcionamientos del mercado<sup>1</sup>: a) se redujo el porcentaje de contenido nacional mínimo para vehículos destinado a la exportación y, b) se obligó a los fabricantes de la industria exportar el 30% del valor de sus importaciones. Aunque las nuevas regulaciones, y promociones se acoplaban a las nuevas necesidades del mercado junto con el cambio político, en la realidad, existía una infraestructura obsoleta, lo cual tuvo un poco de avance en las exportaciones, ya que estaban por debajo del 16% de lo que se importaba.

La crisis que creó los cambios de política se derivó por la falta de competitividad de los diferentes sectores industriales en el país (monopolios estatales), por ello en general la industria debía de aumentar su productividad, siendo el sector automotriz uno de los primeros en reestructurarse como parte del nuevo modelo (Moreno, 1996). Con base al decreto, se dio un estricto control sobre la balanza comercial de los fabricantes de la industria terminal, ya que al menos del 50% del intercambio comercial de las compañías debía provenir de la exportación de autopartes localmente producidas, por otro lado, no se permitía que la inversión extranjera tuviera la mayor participación de las inversiones.

---

<sup>1</sup> El cambio de política de modelo de sustituciones de importaciones hacia el modelo de promoción de exportaciones se atribuye a dos factores: a) México como país productor, se vio en dificultades de enfrentar los efectos de la crisis del petróleo y los consiguientes y crecientes déficit en la balanza de pagos; b) La devaluación del peso en 1976 y la recesión que sobrevino afectaron severamente a la industria automotriz (Brown, 1999).

Por otro lado, en 1983 se establece el “decreto para la racionalización de la industria automotriz”, debido a la situación macroeconómica desfavorable, en el que se orientaba el fortalecimiento de las exportaciones de vehículos, reduciéndose el contenido mínimo de integración a los vehículos destinados al mercado internacional.

### ***Liberalización comercial (1989-1993)***

En 1989 se emite un nuevo “decreto para la modernización y promoción de la industria automotriz” durante el gobierno de Salinas, esto para poder alcanzar logros con las nuevas circunstancias internacionales, buscando adecuar la política industrial con la política de comercio. Se entendía que el medio para poder competir dentro de un esquema globalizado en el sector se tenía que modernizar, a través de la desregulación económica, para atraer un mayor número de inversionistas, con el fin de aumentar la eficiencia, productividad y tecnología a nivel nacional e internacional. Este decreto autorizaba por primera vez desde 1962 la importación de vehículos, esto propició a que el 20% de los vehículos que se vendían en el país fueran importados (Diario Oficial de la Federación, 1993).

### ***Tratado de Libre Comercio y liberalización de la industria***

Con la entrada en vigor del TLCAN en 1994, el sector comienza con un proceso de transformación, alejado totalmente del proteccionismo, adecuándose a las necesidades del mercado de consumo en expansión. En un principio la industria terminal de poca integración autopartes paso de un proceso de ensamble y poca integración a una fase de mayor integración y evolución tecnológica, todo este proceso llevó a una nueva reconfiguración de la industria. La desregularización creó nuevas oportunidades de negocios para las compañías de exterior, es decir, una mayor atracción de la inversión, lo que llevó a las compañías instaladas a elevar la calidad y reducir sus costos de producción, para mantener e incrementar sus negocios.

### ***Fortalecimiento de la competitividad y desarrollo de mercado interno***

En 2003, en el gobierno de Fox emite “el decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulsor al desarrollo del mercado interno de automóviles”. Donde el Estado da la apertura y la entrada en vigor de las desregulaciones, reconociendo la necesidad de incrementar la competitividad en el sector y buscando el fortalecimiento del mercado interno a través de: a) estimular la llegada de inversión para construcción y ampliación de las instalaciones de producción en México, b) disminución de los costos de importación (reducción arancelaria), entre otros. Lo que propició este decreto fue la firma del Acuerdo de Asociación Económica entre Japón y México (en adelante AAE) en 2004, y el aumento de la inversión por parte de Toyota, Nissan, entre otras.

### **Marco Teórico**

El enfoque clásico de la economía, basado en la mano invisible de Adam Smith y el teorema del bienestar, muestra que bajo ciertas condiciones relativas a la estructura del mercado y a la información, la competencia sin restricciones lograra una asignación óptima de recursos de Pareto. En otras palabras, cuando existe libertad en la sociedad y mercado, competencia entre compradores y vendedores, y movilidad de los recursos, la suma de los excedentes de productor y consumidor maximizan un precio de equilibrio. Sin embargo, cuando se da una desviación del equilibrio es una falla de mercado, en este sentido, hay una justificación para la intervención del Estado en el Mercado, a través, de la regulación económica por medio de: a) la política económica y/o antimonopólica, y b) la regulación.

### ***Mercado Eficiente y la Intervención del Estado***

El teorema fundamental de la economía del bienestar indica que los siguientes supuestos deben de ser válidos para que un mercado sea clasificado como perfecto (Mansfield & Yohe, 2004).

1. Muchos vendedores, que no pueden influir individualmente un precio dominante.
2. Muchos compradores, individualmente, no tienen control sobre el precio.
3. Libre entrada y salida del mercado, significa que toda empresa obtiene beneficios normales a largo plazo.

4. Los productores son homogéneos, cada empresa es tomador de precios con una curva de demanda perfectamente elástica.
5. Información perfecta, los compradores y vendedores tienen conocimiento perfecto.
6. Factores de producción perfectamente móviles, se pueden intercambiar en respuesta a condiciones del precio del mercado.

Cuando estos supuestos no se sostienen, el mercado es imperfecto y no lograra la asignación más eficiente de los recursos por sí mismo; esto da una razón para la intervención del Estado (Stiglitz, 2000).

El bienestar total es la suma del excedente del productor y el excedente del vendedor Cuando la aceptación del mercado perfecto no se cumple, entonces el mercado puede fallar, por lo que hace imposible aumentar el bienestar total (Varian, 1986).

Popper (1991) agrega que el mercado no puede capturar eficientemente todos los objetivos de la sociedad, por lo tanto, el Estado tiene que desempeñar un papel paternalista. El Estado se ve obligado a intervenir porque las acciones de estos individuos imponen un costo a la sociedad que el mercado no es capaz de controlar. También mencionó que se dice que un sistema es eficiente cuando se produce el beneficio neto máximo para la sociedad. Esto no implica que sea justo o equitativo o que produzca el máximo beneficio para todos sus miembros. El mercado no se ocupa de la forma en que se distribuyen los beneficios entre los miembros individuales de la sociedad. Se refiere únicamente al beneficio neto total para una determinada distribución de los ingresos.

Por otra parte, (Winston, 2006) menciona que hay a menudo un trade-off entre la eficiencia económica y la equidad. Eficiencia significa que todos los bienes o servicios se asignan a alguien (no queda nada). Cuando el equilibrio del mercado es eficiente, no hay manera de reasignar el bien o el servicio sin herir a alguien, mientras que la equidad mira a la distribución de recursos y está inevitablemente vinculado a conceptos de equidad y justicia social. Un mercado puede alcanzar la máxima eficiencia, pero debemos de estar preocupados porque los "beneficios" de la actividad del mercado son injustamente compartidos.

El Estado es la institución que proporciona las bases en las que descansa el mercado, cuando no se cumplen las condiciones requeridas, se justifica la intervención del Estado. La interacción de las fuerzas del mercado sin la intervención del Estado es poco probable que

logre la eficiencia y equidad, en este sentido, el proceso de regulación que ha llevado el país, en la industria automotriz, ha sido en lograr una mayor competitividad ante la ineficiencia del mercado por asegurar eficiencia y equidad<sup>2</sup>.

### ***Regulación Económica***

La regulación económica vista desde su papel económico donde el Estado tiene que intervenir, tiene cuatro acotaciones teorías. El marxismo propone una intervención total del estado. La teoría clásica, liberalismo, propone una libertad total del mercado, donde él mismo idealiza el sistema como perfecto, la posición del equilibrio representada por el modelo IS – LM. El keynesianismo propone a diferencia del marxismo, una intervención, pero está no total ni tan radical. Por último, el neoliberalismo propone un Estado mínimo y admite que el sistema de mercado o la economía no es perfecto.

### ***Marxismo (proteccionismo)***

La posición marxista asume un posicionamiento teórico sobre el divorcio y aislamiento entre el Estado y la economía, es decir, los procesos políticos son externos a los procesos económicos. En esta corriente, los regímenes socialistas ven la relación entre el capital y el trabajo inconciliable. En este sentido, el capitalismo es pugnado por una intervención totalitaria por parte del Estado en la economía. En ese momento, los monopolios nacionales trascienden y llegan a influir en los Estados, ya que el Estado desmantela a través de privatizaciones. El Estado del pueblo, por el pueblo y para el pueblo, ahora lo es del pueblo (Marx, 1859).

---

<sup>2</sup> Las intervenciones gubernamentales pueden estar motivadas por una serie de factores. Como la industria está altamente concentrada, se cree que la intervención es factible y manejable. El empleo grande y regionalmente concentrado hace que la industria sea políticamente sensible. Las fuertes interconexiones entre la industria del automóvil y otras industrias implican que los efectos de desbordamiento son altos. La estimulación de la demanda de vehículos es vista como una forma efectiva de fortalecer la demanda agregada al avanzar las compras y potencialmente tiene beneficios ambientales. Por último, rescatar a los fabricantes de automóviles puede ayudar a resolver problemas de crédito cuando los fabricantes de automóviles tienen empresas financieras (Osuna y Márquez, 2000).

### ***Liberalismo (teoría económica clásica)***

Es la corriente conocida como la “escuela clásica” (bajo el eslogan *laissez faire, laissez passer*), indicando una nula participación y regulación del Estado en el mercado. El liberalismo clásico considera al mercado como el motor impulsor del progreso económico, donde se entiende el libre comercio y las leyes del mercado deben de ser salvaguardadas por la mano invisible, ya que gobierna el interés de todos (Smith, 1776 y Ricardo, 1986).

Las propuestas económicas son la limitación del proteccionismo, de acuerdo con los intereses de la industria; la reducción del papel del Estado en la economía a fin de favorecer el marco legal e institucional que permitiera el crecimiento del capital, entre otras. Aquí la distinción entre sociedad civil y Estado permite a la primera el monopolio de la actividad económica. Busca un Estado constitucional que respete la vida privada, la propiedad privada y la economía de mercado.

Como se mencionó, el Estado liberal es una forma coherente de organización política con el capitalismo, donde, los individuos son libres, compiten en el mercado por su bienestar, en un marco de democracia. Donde el objetivo es remover los obstáculos para la autonomía de los mercados y así lograr la libre competencia.

Por lo que, para Smith, el Estado solamente tenía tres obligaciones: 1) defender a la sociedad contra la violencia e invasión de otras sociedades independientes; 2) proteger en lo posible cada uno de los miembros de la sociedad de la violencia y de la opresión de que pudiera ser víctima por parte de otros individuos de esta misma sociedad y; 3) elegir y mantener ciertas obras y establecimientos públicos.

### ***Keynesianismo (influencia para el modelo de sustitución de importaciones)***

Durante el keynesianismo la proliferación de monopolios en todos los ámbitos económicos supone y justifica una mayor participación y regulación del Estado. El Estado puede influir sobre la propensión al consumo, aumentando el poder de compra de los sectores más pobres, a través de pensiones y subsidios, o bien, a través de una política impositiva que favorezca los ingresos mínimos. Es decir, trata de transferir recursos de los segmentos de la población con mayor ingreso a aquellos estratos más humildes, compensando la desigualdad social y tratando de contrarrestar la redistribución regresiva del ingreso nacional. Aquí el Estado del bienestar es un Estado benefactor en todos los sentidos (Keynes, 1936). La influencia de

Keynes contribuyó a que la intervención del Estado en la economía asumiera responsabilidades en asuntos económicos como promover el pleno empleo, crecimiento económico y estabilidad de precios.

La Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL), creada en 1948 al término de la Segunda Guerra Mundial, con el fin de contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordina las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo (CEPAL, 2013). El enfoque de la CEPAL tiene una inclinación hacia el análisis histórico, en este sentido, la tesis de Prebisch – Singer influyó en el pensamiento económico de la CEPAL. Planteó que en términos de intercambio existe una tendencia de evolución en contra entre países en desarrollo en sus relaciones con los países desarrollados, es decir, la relación de intercambio entre productos primarios que exportan los países en desarrollo se deteriora mientras que los bienes manufacturados que exportan los países industrializados tienden a favorecer. Esta tendencia es problemática para los países exportadores de bienes primarios porque necesitan más exportaciones para intercambiar y obtener una cantidad dada de importaciones, lo cual reduce el ingreso real del país exportador.

Ante este, la CEPAL recomendó la industrialización sustitutiva como política en América Latina. El término sustitución de importaciones se emplea muchas veces en una acepción simple y literal, en el sentido de una disminución o desaparición de ciertas importaciones que quedan sustituidas por la producción interna. Dicho término fue adoptado para designar el nuevo proceso de desarrollo de los países en desarrollados, particularmente latinoamericanos, en donde uno de los objetivos es limitar o disminuir componentes de la gama de importaciones para sustituirlos por productos producidos nacionalmente.

### *Neoliberalismo (Estado mínimo)*

El neoliberalismo, trajo consigo, las correlaciones de las fuerzas sociales, a favor del capital y en detrimento del trabajo, por medio de instrumentos de desregulación, apertura externa, recaudaciones del Estado, entre otros. En 1947 nace la Sociedad Mont Pelerin, formada por la oposición al intervencionismo del Estado en la economía “Estado de bienestar”. Después de la Segunda Guerra, la intervención estatal y las nacionalizaciones fueron un éxito

generalizado, sin embargo, esta sociedad rechazó estas ideas, juzgando que era indispensable generar libertad política y económica de libre mercado (Van, 2004).

El análisis abarca la relación entre política y economía, entre Estado y mercado, aplicando instrumental analítico de la teoría económica neoclásica a los procesos políticos. Tal enfoque desarrolló una teoría positivista de la política económica en un mercado. James M Buchanan, uno de los representantes fundamentales de la corriente conocida como Public Choice (Elección Pública), plantea que esta se asienta en tres pilares básicos: individualismo-metodológico, elección racional y la política como intercambio. Por cuanto el estado está en manos de los políticos, estos como individuos racionales asumen decisiones en función de sus propios intereses (Buchanan, 2003).

En este sentido, el Estado acaba convirtiéndose en reo, bien de los empresarios, o de un determinado grupo de empresarios, bien de los consumidores; en cualquiera de los casos, el agente regulador estará subordinado a uno u otro grupo, cada uno de los cuales persigue sus propios intereses. De manera que a la visión de un Estado que existe para servir a todo el público sin distinción, se opone la nueva visión según la cual la intervención del estado se subordina a la satisfacción de intereses privados; aquí las clases son sustituidas por los llamados grupos de presión (empresarios y consumidores). La corriente comparte los siguientes principios: propiedad privada, libertad, predominio del mercado, orden e individualismo.

### **Estructura Actual**

Actualmente, el sector de la industria automotriz en el país está compuesto tanto por la industria terminal como por la industria de autopartes, teniendo un papel relevante dentro de la economía nacional (ver tabla 1), se ha consolidado como una de las industrias que más aporta al crecimiento económico (ver tabla 2) del país y es una de las principales generadoras de divisas del país, manteniéndose como uno de los sectores con más participación en los flujos de IED (ver tabla 3). En 2015, México se encuentra en el séptimo lugar a nivel mundial en el segmento de vehículos ligeros, y el cuarto exportador a nivel global. Dentro de la industria, cerca del 90% del empleo generado corresponde a la industria de autopartes.

Tabla 1  
Producto Interno Bruto Industrial Automotriz 2013-2015.

Año	Millones de pasos	% del PIB Manufacturero
2013	424,421	15.6
2014	491,815	17.0
2015	574,597	18.5

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema de Cuentas nacionales (INEGI, 2016).

Tabla 2  
Empleo Industria Automotriz 2013-2015.

Año	Personal Ocupado (promedio)	% del Empleo Manufacturero
2013	625,150	19.0
2014	682,578	20.2
2015	728,356	20.9

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema de Cuentas nacionales (INEGI, 2016).

Tabla 3  
IED hacia la Industria Automotriz 2013-2015.

Año	Millones de dólares corrientes	% de la IED Manufacturera
2013	3,402	11.3
2014	4,456	30.3
2015	5,934	39.2

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema de Cuentas nacionales (INEGI, 2016).

Actualmente, los esquemas de regulación económica han cambiado a promoción de la industria automotriz.

- Programas de Promoción Sectorial (PROSEC), es un instrumento dirigido a los fabricantes para importar sus insumos con arancel preferencial, con el fin de mantener su competitividad en el sector globalizado. Pueden importar: a) para diversificar las fuentes de abasto y mantener la competitividad; b) para atender las necesidades de nuevos proyectos de inversión; b) por no existir producción o insuficiencia de abasto nacional. Con base en la Regla Octava, pudiendo importar con arancel cero.

- Decreto Automotriz, en 2003 se publicó el Decreto para el apoyo a la competitividad de la industria terminal automotriz y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles, con el objetivo de promover la inversión en la fabricación de vehículos ligeros en el país a través del otorgamiento de diversos beneficios: a) ser consideradas

“empresas fabricantes” para efectos de las disposiciones sobre “depósito fiscal automotriz” y demás disposiciones de la Ley Aduanera; b) podrán importar con cero arancel Ad-Valorem los vehículos de los segmentos que producen en México, al amparo del arancel-cupo, por un volumen anual equivalente al 10% de la producción efectuada en el año inmediato anterior; c) serán consideradas automáticamente “empresas fabricantes” bajo el Programa de Promoción Sectorial de la Industria Automotriz y de Autopartes (PROSEC Automotriz).

## **Conclusión**

El desarrollo de la industria del automóvil puede identificarse como una de las formas para la industrialización en México, sin embargo, no ha sido un proceso ordenado, sino que ha estado sujeto a procesos de ensayo y error, seguidos por correcciones institucionales que en muchos casos no han sido inmediatas, lo que ha tenido un alto costo para la economía. En este contexto, se identifican tres etapas importantes: primer período basado en los principios de sustitución de importaciones, orientando la industria hacia el mercado interno (1925-1982); segundo, que buscó la transformación de la industria hacia la exportación (1982 - 1994); y, finalmente, el período del TLCAN con Canadá y los Estados Unidos, que ha dado lugar a la integración de la industria automotriz de la región (1994 – al presente). Cada etapa ha sido apoyada por diferentes políticas económicas. En concreto, para el último período, el engranaje principal ha sido la integración con la industria automotriz de Estados Unidos y Japón, basándose en los incentivos de salarios bajos y de mano de obra calificada.

Las dos estrategias ampliamente descritas con sus variantes han conducido al desarrollo de la industria automotriz en México desde su creación. La sustitución de importaciones estuvo inspirada en la heterodoxia teórica y tuvo pretensiones industriales y nacionales. Por otra parte, la promoción de exportaciones, vista desde el punto teórico de la visión neoclásica, liberó el mercado y proporcionó la sustitución de importaciones, también abrió las puertas al capital extranjero, renunciando al nacionalismo económico. Este marco teórico de regulación muestra que no existió complementariedad, sino que las estrategias fueron excluyentes una de la otra. La estrategia de promoción de exportaciones en lugar de ser continua al desarrollo de la industria nacionalista representa una ruptura, el panorama que se muestra es una contra evolución teórico-práctico. Sin embargo, el mundo necesita un sistema competitivo y esto se ha logrado con la liberalización económica. La economía de

libre mercado sigue siendo necesaria para ayudar a los países en desarrollo que harán un llamamiento a nuestro know-how y equipo.

La evidencia muestra que la industria automotriz ha recorrido un largo y tortuoso camino para, finalmente, aproximarse cada vez más a su punto de partida: el de una industria totalmente transnacional, no sujeta a más leyes que las de la oferta y la demanda. Es entonces que emerge la siguiente pregunta: después de más de tres cuartos de siglo de desarrollo de una industria originalmente extranjera, ¿no se logró absolutamente nada? Ya no digamos producir autos completos con tecnología y capital nacionales, Y entonces surge la duda es si acaso el subdesarrollo es producto de nuestros gobernantes, de su falta de persistencia o inconsistencia. Hoy en día en México son las fuerzas del mercado las que se encargan de trazar el rumbo del éxito o fracaso de la industria. Pero ¿qué nos toca a nosotros como futuros investigadores?

El actual escenario mundial en el que se desenvuelve la industria automotriz obliga a que se haga un fortalecimiento y/o replanteamiento de las estrategias por seguir, dirigidas a alcanzar niveles de competitividad internacional, para lo cual el involucramiento activo de todos los actores es inminente. Estado y mercado privado tienen que trabajar de manera conjunta con el fin de poner en marcha sistemas que alineados estratégicamente lleven al país al logro de este objetivo.

Con relación al futuro inmediato:

1. Revisando la regulación económica de la industria automotriz podrían tomarse las siguientes dos formas:
  - a) Re-establecer una regulación económica proteccionista parecida a la de aquel entonces.
  - b) Establecer una mayor infraestructura desde una preceptiva neoliberal (incentivos, reglas de origen, etc.) que se adapta a la economía corriente mundial
2. Para optar por b), serán considerados la creación de clúster, o mayor cooperación internacional para la mejora tecnológica, para así lograr la integración de las empresas locales a la red de suministro, que las llevará a su fortalecimiento competitivo, que finalmente propiciará el desarrollo económico del país tomando en consideración la “estructura actual” del sector automotriz.

## **Recomendaciones de políticas para promover el crecimiento sostenible y la competitividad en la industria automotriz en México:**

### **1. Fomentar la producción de vehículos eléctricos e híbridos:**

- Ofrecer exenciones fiscales a la producción, compra e importación de vehículos eléctricos e híbridos.
- Brindar apoyo financiero a los fabricantes para la producción de vehículos eléctricos e híbridos.
- Invertir en la instalación de estaciones de carga para vehículos eléctricos en todo el país.

### **2. Fortalecer la investigación y el desarrollo:**

- Incrementar el financiamiento público para la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías automotrices.
- Fomentar la colaboración entre la academia, la industria y el gobierno para el desarrollo de nuevas tecnologías.
- Crear centros de investigación especializados en la industria automotriz.

### **3. Desarrollar capital humano:**

- Implementar programas educativos en las escuelas y universidades para formar técnicos e ingenieros especializados en la industria automotriz.
- Ofrecer programas de capacitación para los trabajadores del sector automotriz en las nuevas tecnologías.
- Otorgar becas a estudiantes que deseen estudiar carreras relacionadas con la industria automotriz.

### **4. Atraer inversiones:**

- Mejorar el clima de negocios en México para atraer inversiones extranjeras a la industria automotriz.
- Promover a México como un destino atractivo para la inversión extranjera en la industria automotriz.
- Ofrecer incentivos fiscales y otros beneficios a las empresas que inviertan en la industria automotriz en México.

### **5. Proteger el medio ambiente:**

- Implementar normas ambientales más estrictas para la industria automotriz.
- Fomentar el uso de tecnologías limpias en la producción de vehículos.
- Implementar programas de reciclaje para los vehículos usados.

### **6. Fortalecer la cadena de valor:**

- Fomentar el desarrollo de proveedores locales de la industria automotriz.
- Fortalecer la integración regional de la industria automotriz en América del Norte.
- Crear clúster industriales para la industria automotriz.

### **7. Modernizar la infraestructura:**

- Invertir en la modernización y ampliación de la red carretera del país.
- Modernizar los puertos marítimos para facilitar la exportación de vehículos.
- Invertir en el desarrollo del transporte ferroviario para la carga automotriz.

### **8. Implementar una política industrial integral:**

- Desarrollar un plan de desarrollo industrial integral para la industria automotriz.
- Asegurar la coordinación entre las diferentes dependencias gubernamentales involucradas en la industria automotriz.
- Evaluar y monitorear el impacto de las políticas implementadas.

La implementación de estas recomendaciones de políticas públicas puede ayudar a promover el crecimiento sostenible y la competitividad de la industria automotriz en México, generando empleos, inversiones y beneficios económicos para el país.

### **Referencias**

- Brown, F. (1999). La industria de autopartes mexicana: Reestructuración reciente y perspectivas. División de Desarrollo Productivo y Empresarial de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo (CIID/IDRC).
- Buchanan, J. (2003) The Creation of Public Choice Theory. Economic Insights, Federal Bank of Dallas, Vol. 8 N° 2. Disponible en: <https://www.cis.org.au/wp-content/uploads/2015/04/images/stories/policy-magazine/2003-spring/2003-19-3-james-m-buchanan.pdf>

- CEPAL (2013), Comercio internacional y desarrollo inclusivo. CEPAL. Disponible en: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/8e326903-88e6-41eb-a001-f38e9e80117a/content>
- Diario Oficial de la Federación. (1993). LEY de Inversión Extranjera. Secretaria de Gobierno  
Disponible en: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4817271&fecha=27/12/1993](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4817271&fecha=27/12/1993)
- Dombois, R., & Pries, L. (1995). Industrielle Beziehungen im Strukturwandel Lateinamerikas - am Beispiel von Mexiko und Kolumbien. Industrielle Beziehungen / The German Journal of Industrial Relations, 2(3), 251–273. <https://doi.org/10.31819/9783964563354-019>
- Keynes, J. (1936). The General Theory of Employment, Interest and Money. Nueva York: Harcourt and Brace. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-70344-2>
- Mansfield, E. & Yohe, G. (2004). Macroeconomics: Theory/Applications 11th edn, chapter 10, New York: Norton. Disponible en: <https://www.wiley.com/en-au/Microeconomics%3A+Theory+and+Applications%2C+11th+Edition-p-9780393979183>
- Marx, K. (1859). A Contribution to the Critique of Political Economy, Lawrence and Wishart, London. <https://doi.org/10.5040/9781474278737.ch-008>
- Moreno, J. (1996), Mexico's auto industry after NAFTA: A successful experience in restructuring?, Working Paper No. 232, The Helen Kellogg Institute for International Studies, University of Notre Dame, Notre Dame, IN. Disponible en: <https://kellogg.nd.edu/documents/1527>
- Osuna, J.L., y Marquez, C. (2000). Guía para la Evaluación de Políticas Públicas. Instituto de Desarrollo Regional. Fundación Universitaria. Sevilla. España. Disponible en: [https://www.academia.edu/81402737/Gu%C3%ADa\\_para\\_la\\_evaluaci%C3%B3n\\_de\\_pol%C3%ADticas\\_p%C3%BAblicas](https://www.academia.edu/81402737/Gu%C3%ADa_para_la_evaluaci%C3%B3n_de_pol%C3%ADticas_p%C3%BAblicas)
- Popper, k. (1991). La sociedad abierta y sus enemigos, Madrid, Paidós. <https://doi.org/10.22201/fcpys.24484903e.1991.7.59878>
- Ricardo, D. (1986). On the Principles of Political Economy and Taxation, editado por Piero Sraffa, Cambridge, Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/cbo9781107589421.001>

- Smith, A. (1776), La riqueza de las naciones. Alianza Editorial, Madrid. Disponible en: [http://www.iunma.edu.ar/doc/MB/lic\\_historia\\_mat\\_bibliografico/Fundamentos%20de%20Econom%C3%ADa%20Pol%C3%ADtica/194-Smith,%20Adam%20-%20La%20riqueza%20de%20las%20naciones%20\(Alianza\).pdf](http://www.iunma.edu.ar/doc/MB/lic_historia_mat_bibliografico/Fundamentos%20de%20Econom%C3%ADa%20Pol%C3%ADtica/194-Smith,%20Adam%20-%20La%20riqueza%20de%20las%20naciones%20(Alianza).pdf)
- Stiglitz, J. (2000). Economics of the public sector. New York, Norton. Disponible en: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5663433/mod\\_resource/content/1/Stiglitz-Economics-of-the-Public-Sector%281%29.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5663433/mod_resource/content/1/Stiglitz-Economics-of-the-Public-Sector%281%29.pdf)
- Van, J. (2004). Preface by Jacques Van Offelen Member of the Mont Pèlerin Society Former Belgian Minister. En Mont Pèlerin Society (1947-...) (p. 4). Belgium: Liberaal Archief.
- Varian, H. (1986). Análisis Microeconómico. Barcelona: Antoni Bosch. Disponible en: <https://antonibosch.com/libro/analisis-microeconomico-3-ed>
- Winston, C. (2006). Government failure versus market failure: microeconomics policy research and government performance, Brookings Institution Press. Disponible en: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/20061003.pdf>