



TOGETHER
for a sustainable future

OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50th anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



TOGETHER
for a sustainable future

DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

CONTACT

Please contact publications@unido.org for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at www.unido.org

We regret that some of the pages in the microfiche copy of this report may not be up to the proper legibility standards, even though the best possible copy was used for preparing the master fiche.



103025



Distr. LIMITADA
ID/WG.76/10
30 noviembre 1970
Original: ESPAÑOL

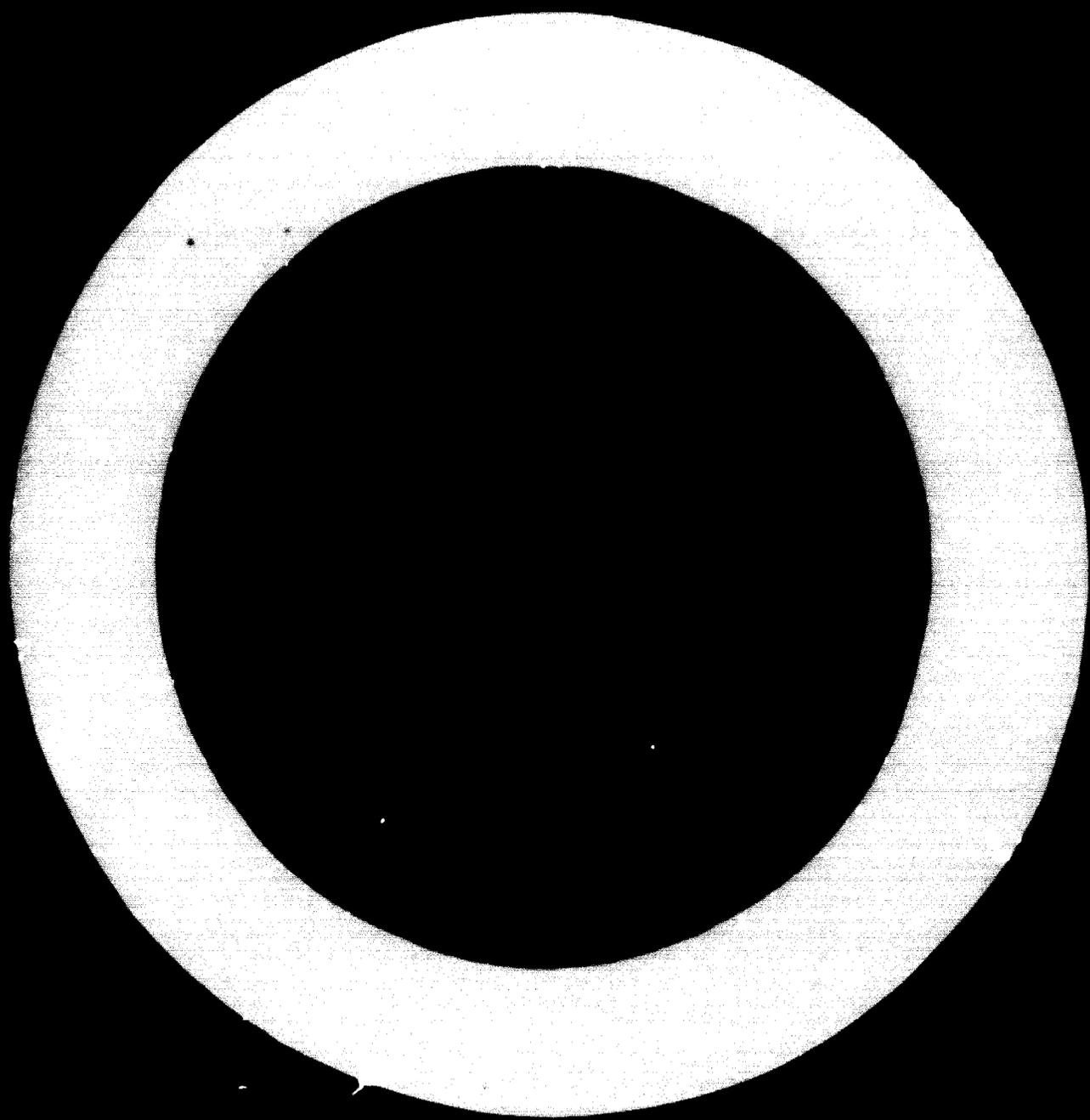
Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial

Reunión del Grupo de Trabajo sobre economías
de escala en la industria automotriz latinoamericana^{1/}
Santiago (Chilo), 21-30 septiembre 1970

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO^{2/}

preparado por
Benito Rey Romay
Director de
Coordinación Industrial S.A.
México

- 1/ Copatrocinada por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la ONUDI.
- 2/ Las opiniones expresadas en este documento son las del autor y no reflejan necesariamente las de la Secretaría de la ONUDI.
El presente documento no ha sido editado por la Secretaría de la 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

México

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 periodo 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 autopartes

A. Fragmento del estudio "La Industria Mexicana Fabricante de Partes Automotrices", elaborado en septiembre de 1964, 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 aquellos 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 sea dentro del ámbito gubernamental."

Atenas 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 de los 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 mejoras que han venido observando los industriales fabricantes de partes.

En realidad, al 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 prevalecen 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 prevalecen 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 prevalecen en el exterior.

Por ejemplo se pueden citar las siguientes diferencias de materiales usuales: la lamina de acero común, así como la placa, registran un diferencial del 30 %; la fundición de hierro gris, de tamaño promedio, lo registran 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, imputados, 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 extraños 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 empuques 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 faltas en la calidad se registran en las materias primas siderúrgicas, así como en las fundiciones o manufacturas de fierro 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 calidad, en virtud de esto, las soluciones parciales que el fabricante de autopartes va teniendo por las mejoras 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) C 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 randa 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; llámémoslos 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 resumiendo en este apartado, existe otro adicional que afecta a los fabricantes de autopartes, que se extiende en todo 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 establezcan 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 puedan 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 ésto 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 rebese el 40 % del costo directo de producción. Es decir, 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 financian 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 concedan a las empresas que llevan su porcentaje de integración nacional más allá del 60 % del costo directo y para los que exportan partes o herramentaje. 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 antea.

Este proceso tiende a incrementarse debido a que no existen disposiciones expresas que impidan que las plantas fabriquen partes para sí 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 suceder 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 consiste 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 nacional.

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 edito

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 sobrecosto 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 diámetros 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, y 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.

Acercas 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 chasises y que no ha sido aumentada de acuerdo con el incremento de las unidades de chasises 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 chasises necesarios para satisfacer, por ella misma, la demanda del mercado.

El aumento de fabricación 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 función de sus procesos productivos, su eficiencia dependa, 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 repetidas, 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 atascamiento, 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 fabricadas 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. **Proposición 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

Gracias a la ampliación y mejoramiento de su equipo productivo, la industria terminal da ocupación en forma directa a 50 000 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 el 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 período 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 permitan beneficiar a la industria y, por consiguiente al país, como nosotros lo deseamos sinceramente.

Las autoridades económicas y hacendarías 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 ANIA, 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 técnicas 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 encausan 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 están 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 sobrecosto promedio del 71.0 %, con respecto a los precios de las partes y componentes en su lugar de origen.

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 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 matriz (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.

/MEC/CO

1950

ESTADOS UNIDOS

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA Y SUS TERRITORIOS

Impuesto	Regulaciones legales aplicables	Fecha del impuesto	Observaciones
1. <u>Impuesto de sucesiones</u>			
a) <u>Sucesos</u>	<p>ley de Ingresos de la Federación para el año de 1918.</p> <p>Decreto de 2 de julio de 1916.</p> <p>Decreto de la Secretaría de Hacienda de 20 de marzo de 1927.</p> <p>Decreto de la Secretaría de Hacienda de 20 de junio de 1928.</p> <p>Artículo 105 bis del Código Aduanero.</p> <p>Decreto Oficial de 25 de diciembre de 1946.</p>	<p>Los sucesos expresados y referidos que se aplican a cada tipo de sucesión en la Nación General de los Estados de Independencia.</p> <p>Se aplican sobre el valor de la sucesión, según lo indican la Nación.</p>	<p>Estos dos sucesos o este impuesto: a) las sucesiones por el 100 % a las personas residentes en zonas y territorios libres, en el Art. 69 del Código Aduanero; b) y las sucesiones por el 50 %, a las personas residentes en la Zona Fronteriza de 20 km paralela a la línea divisoria Internacional del norte de la República, por el Decreto de 2 de julio de 1916. En los dos casos se requiere el permiso previo de la Secretaría de Hacienda para la importación, entendiendo para los fines del inciso a), todos los artículos de sucesión del año corriente y los de otros años anteriores, excepto sean usados; y para fines del inciso b), las sucesiones que cubra con anterioridad en otros años, por lo mismo, a la fecha de la importación. En otro orden, la importación de sucesiones que cubra con de los cuatro años anteriores a la fecha de la operación pagada directamente los impuestos correspondientes.</p>
b) <u>Sucesos</u>	<p>ley de Ingresos de la Federación para el año de 1918.</p> <p>Decreto de 2 de julio de 1916.</p> <p>Decreto de la Secretaría de Hacienda de 20 de marzo de 1927.</p> <p>Decreto de la Secretaría de Hacienda de 20 de junio de 1928.</p> <p>Decreto de la Secretaría de Hacienda de 20 de mayo de 1941.</p>	<p>Los sucesos expresados y referidos que se aplican a cada tipo de sucesión en la Nación General de los Estados de Independencia, para sucesos en sucesos los decretos a los precedentes referidos fijados en la Circular de 1941, se aplican sobre el valor de los sucesos que suceden de la sucesión sucesión por la Circular de 1941, según lo indican la Nación.</p>	<p>Cuando se efectúa la importación de sucesiones, los sucesos (de sucesos anteriores en año de 5 años) o los correspondientes a los del año vigente) a la zona libre de Baja California y parcial de Sonora, en su totalidad, gracias de la comisión de los decretos de importación, no se requiere permiso previo de la Secretaría de Hacienda.</p>

ANEXO ... (cont. 1)

Instituto	Reglamento Interno	Código del Impuesto	Observaciones
1) INSTITUTO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS	Reglamento de Gobierno de la Universidad de Chile de 1975, Art. 24. Reglamento de Gobierno de la Universidad de Chile de 1975, Art. 24.	Artículo 10 del D.F. que las Agencias que se constituyen con carácter de institutos y centros.	Desde 1975 se crearon institutos con base en las resoluciones promulgadas en la Subsecretaría de Estudios. Al principio se acogió en el Presupuesto de Gastos, posteriormente, en los años de 1975-1976 se acogió en el de Gastos. Actualmente se encuentran institutos en gestión las unidades de la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Diversificadas.
2. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES	Reglamento para las Unidades de Estudios Científicos de 1975, Art. 2º, de creación de 1975. Ley del Fomento de Industrias Nuevas y Diversificadas de 1975. Reglamento de Gobierno de la Universidad de Chile de 1975, Art. 24. Reglamento de Gobierno de la Universidad de Chile de 1975, Art. 24. Artículo 24.º del D.F.	Según las Agencias promulgadas de las unidades de estudios con carácter de institutos y centros. 2) Instituciones de todos órdenes de la Subsecretaría de Estudios e Investigaciones de carácter de institutos y centros que se acogieron por el Decreto de Fomento de Industrias Nuevas y Diversificadas. 3) Centros y unidades que se acogieron por el Decreto de Fomento de Industrias Nuevas y Diversificadas.	A partir del año de 1976, se crearon en adelante 6 centros dependientes por el D.F. del ramo. Actualmente la Subsecretaría e las Subsecretarías de Estudios e Investigaciones. Entre unidades acogidas al D.F. del ramo del impuesto.
3. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES	Reglamento Interno de la Universidad de Chile de 1975.	En virtud de la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Diversificadas.	Las unidades que se crearon por medio de este artículo dependían de unidades o se fundó para la creación de las Subsecretarías de Estudios e Investigaciones.
4. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES	Reglamento Interno de la Universidad de Chile de 1975.	Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Diversificadas de 1975, Art. 2º.	Las unidades que se crearon por medio de este artículo dependían de unidades para cubrir las tareas administrativas de las Subsecretarías de Estudios e Investigaciones.
5. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES	Ley del Fomento de Industrias Nuevas y Diversificadas de 1975, Art. 2º. Reglamento de Gobierno de la Universidad de Chile de 1975, Art. 24. Reglamento de Gobierno de la Universidad de Chile de 1975, Art. 24.	En virtud de la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Diversificadas. En virtud de la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Diversificadas. En virtud de la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Diversificadas.	Las unidades se crearon para cubrir las tareas administrativas de las Subsecretarías de Estudios e Investigaciones de la Ley de las Industrias Nuevas y Diversificadas.

ANEXO ... (cont. 2)

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

1948 (cont.)

Impuesto

Impuesto sobre el patrimonio

Impuesto sobre el patrimonio

1. Impuesto sobre el patrimonio

2. Impuesto sobre el patrimonio

Impuesto sobre el patrimonio
Impuesto sobre el patrimonio
Impuesto sobre el patrimonio
Impuesto sobre el patrimonio

Impuesto sobre el patrimonio

Impuesto sobre el patrimonio
Impuesto sobre el patrimonio

Los impuestos de sucesiones y donaciones
establecidos en el párrafo anterior, directamente
al padre en el local de la planta, en caso de
sucesión o por causa de donación,
sobre el impuesto se abate una gran parte
con el impuesto sobre el patrimonio. El sujeto
del impuesto está establecido por tratarse el
sucesor.

Impuesto sobre el patrimonio

SECCION II

INDUSTRIAS AUTOMOTRICES

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 disfrutaban 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 les 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 pretendían 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

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 1° 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 3° 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 1° 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 9° y 18 de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica en el último párrafo del artículo 1° 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;

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 1° 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 1° 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

programs, 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 1° 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 1° 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

SECRETARÍA 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 1961, 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 12 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 extracotas 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 extracotas 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 pertenescan, 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 los diferenciales porcentuales de precios más bajos dentro de su categoría, comparados en la forma antes dicha, la extracota 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 extracota 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 mencionada reducción absoluta de precios.

/ARTICULO 4º.-

ARTICULO 4º.- No se otorgará este tipo de extracuota 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 extracuotas 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 asigna 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 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 27 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

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

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

ARTICULO 1º.- 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 2º.- 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 3º.- 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 4º.- El presente Acuerdo no será aplicable a las importaciones de partes automotrices destinadas a la fabricación de tractoscamiones 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: MARGO FISCAL DE TODAS LAS AUTOPIEZAS CUYA FABRICACION DISFRUTA DE FRANQUICIAS

(Porcentajes de reducción en 1970)

Fecha D.O.G	Producto	Impuesto general de importación (A)	Impuesto del timbre (B)	Participación federal del impuesto sobre ingresos mercantiles (C)	Reducción en el impuesto sobre la renta (D)
20-I-64	Carillas Motor	100 \$	100 \$	100 \$	30 \$
13-II-65	Condensadores Eléctricos	100 \$	100 \$	100 \$	30 \$
6-3-65	Bobinas para Encendido	50 \$	100 \$	100 \$	20 \$
20-3-65	Chumaceros	50 \$	100 \$	100 \$	20 \$
2-XII-65	Orbes para Válvulas	50 \$	50 \$	50 \$	10 \$
26-3-66	Ruedas y Rins	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 \$
13-II-66	Grucetas	50 \$	100 \$	100 \$	20 \$
16-3-66	Bombas de Agua	50 \$	100 \$	100 \$	30 \$
24-XI-66	Mecanismos para cerrar cristales de puertas y ventanas	50 \$	100 \$	100 \$	30 \$
24-XI-66	Soportes para puertas, estres y tapas de cajales	50 \$	100 \$	100 \$	30 \$
4-XI-66	Cerraduras	50 \$	100 \$	100 \$	30 \$
1-XI-66	Condensadores	100 \$	100 \$	100 \$	30 \$
17-VI-67	Empaques de hule espesa de afluja cerrada	50 \$	100 \$	100 \$	20 \$
24-VI-67	Coilinas y files	50 \$	100 \$	100 \$	20 \$
26-VI-67	Aisladores para Bajías	50 \$	100 \$	100 \$	20 \$
9-XI-67	Cubiertas de tablero (paneles) ensamblados, viecras y ordenes	50 \$	100 \$	100 \$	20 \$
9-XI-67	Reguladores de voltaje	50 \$	100 \$	100 \$	30 \$
13-XI-67	Bombas de Inyección	50 \$	100 \$	100 \$	30 \$
26-XI-67	Conjuntos Maso-Fusber	100 \$	100 \$	100 \$	30 \$
9-XI-67	Alternadores	100 \$	100 \$	100 \$	30 \$
10-XI-67	Luces Interiores y Exteriores	100 \$	100 \$	100 \$	30 \$

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	Volante de Dirección	100 %	100 %	100 %	20 %
19-XII-67	Platinos	100 %	100 %	100 %	20 %
26-XII-67	Cadenas para Transmisión	100 %	100 %	100 %	20 %
19-I-68	Distribuidores de corriente	100 %	100 %	100 %	20 %
26-I-68	Cajas de Velocidades	100 %	100 %	100 %	20 %
23-III-68	Diáfragmas para bombas de gasolina	100 %	100 %	100 %	20 %
19-VII-68	Mecanismos automáticos para controlar el flujo de aire en los radiadores	100 %	100 %	100 %	20 %
31-VIII-68	Válvulas	50 %	100 %	100 %	20 %
28-IX-68	Sintonizadores automáticos de radioreceptor	50 %	100 %	100 %	20 %
8-X-68	Potenciómetros eléctricos	100 %	100 %	100 %	20 %
28-XII-68	Unidades de Refrigeración e enfriamiento	100 %	100 %	100 %	20 %
27-IV-69	Collarines para embragues	100 %	100 %	100 %	20 %
6-IV-69	Barras de torsión	100 %	100 %	100 %	20 %
17-V-69	Corredoras de ajuste de asiento y palanca de freno de estacionamiento	100 %	100 %	100 %	20 %

Elaboró: Investigación Directa por Empresas.

D.O.* Diario Oficial

Elaboró: Coordinación Industrial, S.A.

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 otorgan, 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 camaras relacionadas con intereses comunes (ver estatutos de la institución anexa 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 anexa.

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.

/1) 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
Mo. 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.
LERC S.A.
Refacciones Automexicanas S.A.
Sealed Power de México S.A. de C.V.
Auto Industrias Pófalo 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.
Refaccioner 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:

Bucdas:

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, cajas, faros, etc.)

ESNA - PEYMSA S.A.
FACE División de CONAUZEX S.A.
Instrumentos de Precisión para Automóviles S.A.
MACOFEL S.A.
Tex. Instruments de México S.A.
Conductores Monterrey

Bujías:

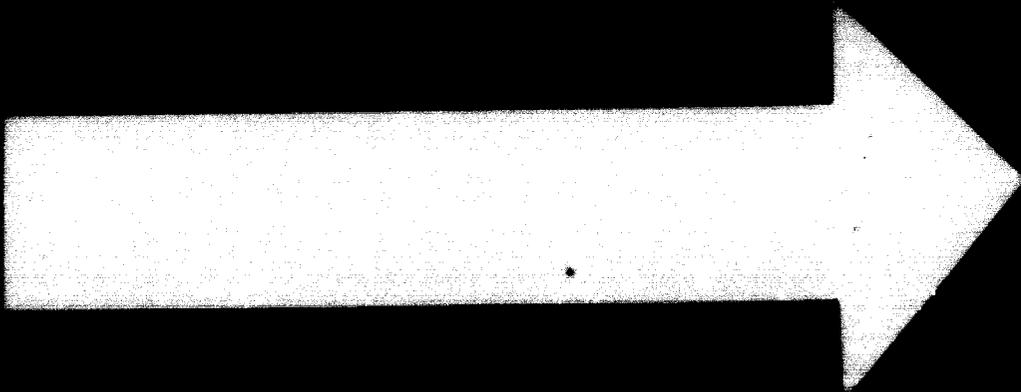
Bujías Champion de México S.A.
Bujías Mexicanas S.A.

Ornamentación y mecanismos pequeños

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

Asientos

Central de Industria
Confortex S.A.

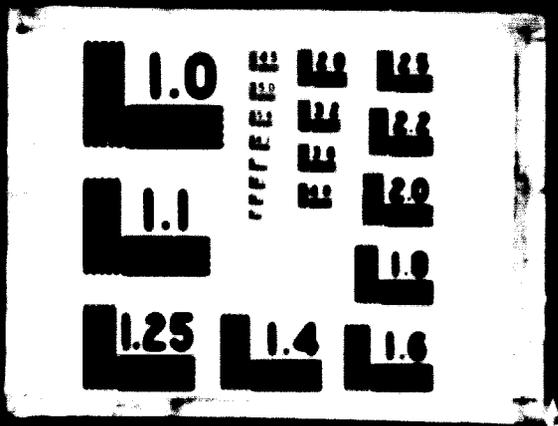


10.7.74

2 OF 2

DO

03025



ANEXO I
LISTA DE EMPRESAS, PRODUCTOS Y SERVICIOS QUE SE ENVIAN
AL INTERIOR DE LA REPUBLICA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Numero	Nombre de Empresa	Productos y Servicios	Clasificación	Observaciones
1.	Industria Nacional S.A.	Productos y servicios de...		
2.	Industria Nacional S.A.	Productos y servicios de...		
3.	Industria Nacional S.A.	Productos y servicios de...		
4.	Industria Nacional S.A.	Productos y servicios de...		
5.	Industria Nacional S.A.	Productos y servicios de...		
6.	Industria Nacional S.A.	Productos y servicios de...		
7.	Industria Nacional S.A.	Productos y servicios de...		
8.	Industria Nacional S.A.	Productos y servicios de...		
9.	Industria Nacional S.A.	Productos y servicios de...		
10.	Industria Nacional S.A.	Productos y servicios de...		

Conto 3 (cont.)

Ingresso		Egresso	
Partida	Partida	Partida	Partida
Ingresso			
a. Saldo inicial de la cuenta			
b. Saldo de otra cuenta			
c. Saldo de otra cuenta			
d. Saldo de otra cuenta			
e. Saldo de otra cuenta			
f. Saldo de otra cuenta			
g. Saldo de otra cuenta			
h. Saldo de otra cuenta			
i. Saldo de otra cuenta			
j. Saldo de otra cuenta			
k. Saldo de otra cuenta			
l. Saldo de otra cuenta			
m. Saldo de otra cuenta			
n. Saldo de otra cuenta			
o. Saldo de otra cuenta			
p. Saldo de otra cuenta			
q. Saldo de otra cuenta			
r. Saldo de otra cuenta			
s. Saldo de otra cuenta			
t. Saldo de otra cuenta			
u. Saldo de otra cuenta			
v. Saldo de otra cuenta			
w. Saldo de otra cuenta			
x. Saldo de otra cuenta			
y. Saldo de otra cuenta			
z. Saldo de otra cuenta			

1. Ingresos de...

2. Ingresos de...

3. Ingresos de...

4. Ingresos de...

5. Ingresos de...

6. Ingresos de...

Cuadro 3

REVENOS, GASTOS VENTURALES, DEPRECIACION, DEBEJACION Y GASTOS CARRILES DE LAS PLANTAS
VENTURALES Y SALAJONES PAGO-48

Año	Inversión (millones de pesos)		Gastos de			Gastos (millones de pesos)		
	Activo total	Activo fijo	Depre- ciación total	Debe- jacion	Expensas	De- be- jacion	Expensas	De- be- jacion
1940	1 576.0	56.0	7 070	6 007	1 063	281.0	56.0	225.0
1941	1 671.0	58.0	7 704	5 220	2 484	220.0	58.0	172.0
1942	1 752.0	56.0	9 022	6 079	2 943	250.0	56.0	1 94.0
1943	1 664.0	61.0	10 227	6 502	3 725	307.0	61.0	2 46.0
1944	2 624.0	1 104.0	12 420	9 027	3 393	412.0	104.0	3 08.0
1945	4 021.0	1 624.0	19 320	12 020	7 300	500.0	1 624.0	1 876.0
1946	5 229.0	1 724.0	22 227	15 020	7 207	702.0	1 724.0	2 426.0
1947	6 007.0	1 624.0	24 920	16 020	8 900	822.0	1 624.0	2 646.0
1948	6 524.0	1 624.0	26 020	17 020	9 000	822.0	1 624.0	2 646.0
1949	7 000.0	1 724.0	28 020	18 020	10 000	900.0	1 724.0	2 624.0

Empresas Asociadas Sideras de la Industria Siderurgica, S.A.

Informe Gubernamental Siderural, S.A., Julio 1950.

• Datos preliminares.

Cuadro 4

Cuadro 4

**INDICE, SECTOR PRIVADO: INVERSIÓN EN CAPITAL Fijo, CLASE DE INVERSIÓN EN CAPITAL
Fijo Y CLASE DE LA ACTIVIDAD TÉCNICA DE LAS EMPRESAS APLICADAS**

Empresa	Capital fijo (1960)			Actividad técnica
	Miles de pesos	Nacional	Extranjero	
Aluminio ALUMIN, S.A.	300.00	25.00 \$	275.00 \$ Estado Unidos	Estado Unidos
Red Eléctrica Guayaquil, S.A.	300.00	-	300.00 \$ Estado Gu'co	Estado Unidos
Corporación Eléctrica de México, S.A. de C.V.	250.00	-	250.00 \$ Estado Unidos	Estado Unidos
Industria Azucarera Nacional, S.A. de C.V.	200.00	25.00 \$	175.00 \$ Estado Unidos	Estado Unidos
Aluminio Páramo, S.A. de C.V.	150.00	5.00 \$	145.00 \$ España	España
Industria de México, S.A. de C.V.	100.00	-	100.00 \$ Alemania	Alemania
Granit Nacional, S.A.	100.00	25.00 \$	75.00 \$ Francia	Francia
Industria Nacional de México, S.A. de C.V.	100.00	-	100.00 \$ Estado Unidos	Alemania y Francia

Las cifras expresadas en este cuadro corresponden a la sub-inversión de la industria manufacturera y del comercio, de la inversión de industria y comercio.

Elaborado por el Centro de Estudios Económicos, S.A., julio 1970.

INDICE IMPORTACION DE PARTES AUTOMOVILES, 1966-1969

Función arancelaria	Designación arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
07.06.A.002	SALFUMENOS Kg.L	-	-	-	-	-	-	-	-
	ALAC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	153 263	3 242	165 444	3 811	177 878	5 594	173 852	6 969
	Total	153 263	3 242	165 444	3 811	177 878	5 594	173 852	6 969
07.06.A.003	CAPOVAS Kg.L	-	-	-	-	-	-	-	-
	ALAC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	22 165	281	14 969	282	26 685	377	27 593	377
	Total	22 165	281	14 969	282	26 685	377	27 593	377
07.06.A.004	JEFERIAS Kg.L	-	-	-	-	-	-	-	-
	ALAC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	54 381	1 648	63 711	1 775	76 118	2 667	95 604	2 596
	Total	54 381	1 648	63 711	1 775	76 118	2 667	95 604	2 596
07.06.A.005	LITRIBOS Kg.L	-	-	-	-	-	-	-	-
	ALAC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	5 999	73	2 576	89	4 570	98	5 705	89
	Total	5 999	73	2 576	89	4 570	98	5 705	89
07.06.A.006	TAFONES O POLVERAS PARA RUEDAS Kg.S	-	-	-	-	-	-	-	-
	ALAC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	4 046	89	74 960	1 958	77 795	1 911	56 111	1 770
	Total	4 046	89	74 960	1 958	77 795	1 911	56 111	1 770
07.06.A.007	VIGERAS Kg.L	-	-	-	-	-	-	-	-
	ALAC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 373	100	1 709	111	1 452	71	53 091	71
	Total	1 373	100	1 709	111	1 452	71	53 091	71
07.06.A.008	FUNDAS PARA RUEDAS DE EXPANSION Kg.L	-	-	-	-	-	-	-	-
	ALAC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	647	22	407	14	317	5	1 004	20
	Total	647	22	407	14	317	5	1 004	20
07.06.A.010	TAPONES PARA TUBOS DE LA VOLINA Kg.S	-	-	-	-	-	-	-	-
	ALAC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	19 811	781	11 000	219	10	2	-	-
	Total	19 811	781	11 000	219	10	2	-	-
07.06.A.013	PANELAS DE ADOBE DELANTERAS O TRASERAS Kg.L	-	-	-	-	-	-	-	-
	ALAC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	13 366	591	23 075	2 128	45 050	2 168
	Total	-	-	13 366	591	23 075	2 128	45 050	2 168
07.06.A.016	DISCOS Kg.S	-	-	-	-	-	-	-	-
	ALAC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	1 967	130	20 708	1 828	36 774	2 264
	Total	-	-	1 967	130	20 708	1 828	36 774	2 264

Cuadro 6 (cont.)

Cuadro 6 (cont. 1)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1965		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.A.015	TAPAS DE OJUELAS PONTAGUIPAJES K.G. L								
	ALALG	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	3 642	81	18 864	489	21 928	488
	Total	-	-	3 642	81	18 864	489	21 928	488
87.06.A.016	MARCOS PARA OJUELAS K.G. L								
	ALALG	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	847	10	1 111	45	1 527	42
	Total	-	-	847	10	1 111	45	1 527	42
87.06.A.017	ALFAS, EXCEPTO DE VIDRIO, AUN CUANDO SE PRESENTEN CON MARCOS K.G. L								
	ALALG	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	64	6	352	20	1 491	34
	Total	-	-	64	6	352	20	1 491	34
87.06.A.999	LOS DEMÁS K.G. B								
	ALALG	-	-	-	-	-	-	15	1
	Terceros países	687 975	13 482	682 997	16 481	730 293	17 993	773 099	21 742
	Total	687 975	13 482	682 997	16 481	730 293	17 993	773 099	21 742
	SUBPARTIDA B. PARTES, PIEZAS SUeltas O ACCESORIOS, EXCEPTO LO COMPRENDIDO EN LA SUBPARTIDA 87.06.A								
87.06.B.001	EN HIERRO O ACERO, SIMPLEMENTE VUNIDO O FORJADAS K.G. B								
	ALALG	68	7	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	411 965	2 947	89 946	1 289	314 305	4 141	963 042	6 250
	Total	411 965	2 954	89 946	1 289	314 305	4 141	963 042	6 250
87.06.B.002	DISCOS PARA EMER- GENCIAS - GLUTONIS K.G. L								
	ALALG	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	163 771	5 340	72 391	2 055	22 461	977	36 658	1 247
	Total	163 771	5 340	72 391	2 055	22 461	977	36 658	1 247
87.06.B.003	SISTEMAS DE EMERGENCIA K.G. B								
	ALALG	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	89 728	2 909	140 286	3 233	70 660	1 814	128 028	2 917
	Total	89 728	2 909	140 286	3 233	70 660	1 814	128 028	2 917
87.06.B.004	CAJAS DE VELOCI- DADES K.G. L								
	ALALG	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 415 114	23 445	1 312 902	22 440	1 997 728	30 201	1 740 002	25 606
	Total	1 415 114	23 445	1 312 902	22 440	1 997 728	30 201	1 740 002	25 606

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	PLECHAS DEL MECANIS- MO PPOPULOR Kg.L								
	ALALO								
	Terceros países	733 996	11 470	659 456	8 410	595 460	8 029	568 181	9 537
	Total	733 996	11 470	659 456	8 410	595 460	8 029	568 181	9 537
87.06.B.006	DIFERENCIALES Kg.L								
	ALALO								
	Terceros países	109 316	929	114 973	968	137 707	977	147 103	1 038
	Total	109 316	929	114 973	968	137 707	977	147 103	1 038
87.06.B.007	EJES CANDAYOC Kg.B								
	ALALO								
	Terceros países	1 542 103	19 069	746 639	12 376	880 777	13 677	971 874	17 571
	Total	1 542 103	19 069	746 639	12 376	880 777	13 677	971 874	17 571
87.06.B.009	PLECHAS O VARILLAS DE DIRECCION Kg.B								
	ALALO								
	Terceros países	351 290	10 224	227 676	6 918	192 396	5 661	290 124	7 555
	Total	351 290	10 224	227 676	6 918	192 396	5 661	290 124	7 555
87.06.B.011	VOLANTES DE DIRECCION Kg.L								
	ALALO								
	Terceros países	42 761	2 078	35 308	1 239	48 242	1 952	56 014	2 221
	Total	42 761	2 078	35 308	1 239	48 242	1 952	56 014	2 221
87.06.B.012	TAMBORES DE FRENS Kg.L								
	ALALO								
	Terceros países	214 905	2 676	293 227	3 161	227 109	3 063	358 495	4 534
	Total	214 905	2 676	293 227	3 161	227 109	3 063	358 495	4 534
87.06.B.013	BALATAS DE FRENS CON ZAPATAS Y GUARNICIONES DE ESPESOR MAXIMO DE 25 mm Kg.L								
	ALALO								
	Terceros países	11 412	457	9 769	421	12 494	526	78 680	927
	Total	11 412	457	9 769	421	12 494	526	78 680	927
87.06.B.014	FRENS, EXCEPTO LO COMPRENDIDO EN LAS FRACCIONES 87.06.B.012 HASTA 016 INCLUSIVE Kg.L								
	ALALO								
	Terceros países	398 499	16 129	186 860	9 628	114 652	3 553	198 400	4 531
	Total	398 499	16 129	186 860	9 628	114 652	3 553	198 400	4 531

Cuadro 6 (cont.)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.B.015	BALANES DE FRENO CON ZAPATAS Y GUARDAPULGAS 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 INCLUIDO ACOPLADOS FRENOS Y TAMBORES Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 665 868	9 056	1 126 597	8 312	875 726	5 427	1 130 200	9 967
	Total	1 665 868	9 056	1 126 597	8 312	875 726	5 427	1 130 200	9 967
87.06.B.018	EJES TRASENOS COMPLETOS CON EL DIFERENCIAL INCLUIDO FRE-NOS Y TAMBORES Kg. L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	9 522 089	127 366	8 131 089	95 729	9 462 530	114 275	8 791 195	113 644
	Total	9 522 089	127 366	8 131 089	95 729	9 462 530	114 275	8 791 195	113 644
87.06.B.019	HUEDAS CON LLANTAS DE HULE MACIZAS Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	3 601	55	1 446	35	1 359	36	1 597	30
	Total	3 601	55	1 446	35	1 359	36	1 597	30
87.06.B.020	HUEDAS CON LLANTAS DE HULE, PNEUMATICOS 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	CULOS, 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	1 346 777	10 618
	Total	454 310	6 340	199 501	2 386	213 945	2 775	1 346 777	10 618

Cuadro 6 (cont. 4)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1965		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.0.023	RUEDAS EY LLANTAS PARA TRACTOCAMIONES K2.B								
	ALALC								
	Terceros países	78 101	992	89 147	376	879	35	895	53
	Total	78 101	992	89 147	376	879	35	895	53
87.06.0.024	RADIADORES EXCEPTO LO COMPRENDIDO EN LA FRACCION 87.06.030 K2.B								
	ALALC								
	Terceros países	25 253	726	24 280	672	25 249	412	23 309	1 044
	Total	25 253	726	24 280	672	25 249	412	23 309	1 044
87.06.0.025	PARTES COMPONENTES DE RADADORES EXCEPTO LO COMPRENDIDO EN LA FRACCION 87.029 y 031 K2.B								
	ALALC								
	Terceros países	6 248	226	1 342	99	486	29	24 563	282
	Total	6 248	226	1 342	99	486	29	24 563	282
87.06.0.026	TAPONES DE CONDUCTILES K2.L								
	ALALC								
	Terceros países	24 682	496	24 776	977	20 476	452	21 414	1 195
	Total	24 682	496	24 776	977	20 476	452	21 414	1 195
87.06.0.027	MANTENIDAS K2.L								
	ALALC								
	Terceros países	20 942	1 292	29 036	1 071	22 000	1 060	30 425	1 270
	Total	20 942	1 292	29 036	1 071	22 000	1 060	30 425	1 270
87.06.0.028	SILENCIOSOS O TUBOS DE ESCAPE K2.L								
	ALALC								
	Terceros países	29 032	1 749	23 265	435	22 370	501	235 720	2 419
	Total	29 032	1 749	23 265	435	22 370	501	235 720	2 419
87.06.0.029	TAPONES PARA PARRILLAS CON TRINCHERA P2 K2.L								
	ALALC								
	Terceros países	30	12	495	12	204	16	1 433	63
	Total	30	12	495	12	204	16	1 433	63
87.06.0.030	RADIADORES MECANICOS EXCLUSIVAMENTE PARA VEHICULOS DE LA SUBPARTIDA 87.01.0. K2.B								
	ALALC								
	Terceros países	32 017	922	22 222	226	27 498	740	28 913	774
	Total	32 017	922	22 222	226	27 498	740	28 913	774

Cuadro 6 (cont.5)

Posición arancelaria	Denominación arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.2.031	PARTES DE RADIA- RES CONHEMIDAS EN LA FRACCIÓN B.024 EXCEPTO LA FRACCIÓN B.027 y B.063 Kg.B ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	7 409	371	7 132	355	12 452	900	14 121	452
	Total	7 409	371	7 132	355	12 452	900	14 121	452
87.06.2.032	ACOPLEMIENTOS O DISPOSITIVOS DE EMBAJOS PARA REMOLCAN Kg.B ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	64 879	823	20 152	315	37 552	494	209 049	1 239
	Total	64 879	823	20 152	315	37 552	494	209 049	1 239
87.06.2.033	ENGRANES Kg.L ALALC	3 737	101	-	-	1	75	-	3
	Terceros países	1 661 152	65 258	1 602 220	54 399	1 020 913	49 020	1 232 208	96 343
	Total	1 664 871	65 359	1 602 220	54 399	1 020 914	49 020	1 232 203	96 346
87.06.2.034	APORTIGUADORES TUBULARES O TELECO- PIFICOS Kg. L ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	61 800	3 947	42 751	1 617	30 358	779	30 796	1 518
	Total	61 800	3 947	42 751	1 617	30 358	779	30 796	1 518
87.06.2.045	VENTILADORES DE ASPAS PARA RADIA- CIONES Kg.B ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	31 420	1 049	30 395	1 053	21 229	758	36 021	1 244
	Total	31 420	1 049	30 395	1 053	21 229	758	36 021	1 244
87.06.2.046	BORQUILLAS DE LEVAN- TE HIDRAULICO Kg.B ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	11 382	362	12 193	336	10 552	849	12 209	432
	Total	11 382	362	12 193	336	10 552	849	12 209	432
87.06.2.047	CONVERTIDORES DE PAR O DIVISORES DE PAR Kg.B ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	5 411	220	3 378	162	7 582	306	11 770	609
	Total	5 411	220	3 378	162	7 582	306	11 770	609
87.06.2.048	JUNTAS UNIVERSALES TIPO CARDAN (Cruce- tas) Kg.B ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	108 037	3 792	126 494	5 204	82 377	3 273	30 193	2 266
	Total	108 037	3 792	126 494	5 204	82 377	3 273	30 193	2 266

Portafolio	Descripción	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.049	PAPAS PARA MACHUCAR Kg.								
	ALALC								
	Terceros países	53 675	1 692	27 746	1 615	24 914	1 065	45 776	1 532
	Total	53 675	1 692	27 746	1 615	24 914	1 065	46 776	1 532
87.06.B.050	DISCOS OPTICOS PARA EMBAQUE Kg. B								
	ALALC								
	Terceros países	665 366	6 811	96 315	3 405	73 673	2 235	96 285	2 044
	Total	665 366	6 811	96 315	3 405	73 673	2 235	96 315	2 044
87.06.B.051	CHUBASCAS PARA MACHUCAR (Tapas e Separatas) Kg. B								
	ALALC								
	Terceros países	358 704	4 606	71 402	970	104 356	1 038	238 588	2 290
	Total	358 704	4 606	71 402	970	104 356	1 038	238 588	2 290
87.06.B.052	SOPORTES DE LAS FLECHAS O VAPILLAS 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 COLIMPIOS Kg. L								
	ALALC								
	Terceros países	281 081	3 121	417 522	5 771	109 860	1 108	229 273	2 522
	Total	281 081	3 121	417 522	5 771	109 860	1 108	229 273	2 522
87.06.B.056	RECONOCIBLES EXCLUSIVAMENTE PARA DEFENSIVAS EXCEPTO LA FRACCION B.033 Kg. L								
	ALALC								
	Terceros países	87 621	5 082	102 111	1 194	119 564	5 033	158 037	6 197
	Total	87 621	5 082	102 111	1 194	119 564	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	2 385	68 387	3 002	65 481	3 441	68 551	2 652
	Total	62 081	2 385	68 387	3 002	65 481	3 441	68 551	2 652

Cuadro 6 (cont.)

Posteado	Nomenclatura comercial	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	RECORRIDORES PARA EJE DE TRANSMISION LAS FLECHAS B.002, 003, 050 Y 051 Kg.L								
	ALALC	1 258	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	RECORRIDORES EXCEN- TRICOS PARA TRANSMI- SIONES DE TRANSMISION, EXCEPTO LAS FLECHAS B.009 Y 011 Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	7	1
	Terceros países	396 609	15 089	452 995	16 240	429 498	18 396	904 611	21 607
	Total	396 609	15 089	452 995	16 240	429 498	18 396	904 618	21 608
87.06.B.060	RECORRIDORES PARA CAJAS DE VELOCIDA- DES EXCEPTO LA FRACCION 87.06.A. 013 Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	767 720	35 103	427 694	24 457	460 890	21 975	1 050 328	38 990
	Total	767 720	35 103	427 694	24 457	460 890	21 975	1 050 328	38 990
87.06.B.061	UNIONES DE BALLESTAS (ABRAZADERAS O SOPOR- TES PARA MUELLES) Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	10 805	178	15 677	285	21 908	327	18 489	294
	Total	10 805	178	15 677	285	21 908	327	18 489	294
87.06.B.062	TIRANTES PARA MUELLES Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	493	11	130	9	594	12	187	9
	Total	493	11	130	9	594	12	187	9
87.06.B.063	TAPONES PARA RADIA- DORES SIN TERMOSTA- TO Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 530	46	712	36	629	12	-	-
	Total	1 530	46	712	36	629	12	-	-
87.06.B.064	FUNDAS PARA EJES TRASEROS Kg.B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	19 945	424	18 697	498	20 065	368	303 388	3 388
	Total	19 945	424	18 697	498	20 065	368	303 388	3 388
87.06.B.065	NOBQUILLAS, BRAZOS EXCENTRICOS O PERNOS ROSCADOS PARA SISTE- MA DE SUSPENSION DE- LANTERA Kg.L								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	226 316	7 045	302 445	20 689	297 775	20 694	394 442	24 948
	Total	226 316	7 045	302 445	20 689	297 775	20 694	394 442	24 948

Cuadro 6 (cont.)

Posición arancelaria	Nomenclatura arancelaria	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad	Valor en miles de pesos						
87.06.B.066	SIMENSION NHEMETI- CA K.L.								
	ALALC								
	Terceros países	35 939	678	2 193	87	3 110	191	26 424	629
	Total	35 939	678	2 193	87	3 110	191	26 424	629
87.06.B.067	CILINDROS DE RUEDA PARA FRENSOS K.L.								
	ALALC								
	Terceros países	287 650	8 996	258 297	7 610	260 093	14 201	329 029	8 805
	Total	287 650	8 996	258 297	7 610	260 093	14 201	329 029	8 805
87.06.B.068	TOBILLOS DE AJUSTE (RECEPTACULO TUERCA) PARA FRENSOS K.L.								
	ALALC								
	Terceros países	29 935	661	5 973	227	9 397	370	14 957	494
	Total	29 935	661	5 973	227	9 397	370	14 957	494
87.06.B.069	CILINDROS MAESTROS K.L.								
	ALALC								
	Terceros países	87 947	2 909	66 842	1 930	34 430	1 278	49 569	1 729
	Total	87 947	2 909	66 842	1 930	34 430	1 278	49 569	1 729
87.06.B.070	PLATOS PARA FRENSOS K.L.								
	ALALC								
	Terceros países	391 911	3 081	216 790	2 201	205 289	1 626	229 620	1 958
	Total	391 911	3 081	216 790	2 201	205 289	1 626	229 620	1 958
87.06.B.071	ANCLAS O SOPORTES DE ZAFATAS PARA FRENSOS K.L.								
	ALALC								
	Terceros países	19 606	315	3 062	98	7 774	306	6 990	243
	Total	19 606	315	3 062	98	7 774	306	6 990	243
87.06.B.072	RECONOCIBLES PARA FRENSOS DE AIRE EXCEPTO LAS FRAC- CIONES B.012,019, 015,020 Y 071 K.L.								
	ALALC								
	Terceros países	23 253	2 390	21 147	2 675	20 327	2 898	67 297	3 499
	Total	23 253	2 390	21 147	2 675	20 327	2 898	67 297	3 499
87.06.B.073	RECONOCIBLES EXCLUSI- VAMENTE PARA MONTI- QUADORES, HIDRAULICOS K.L.								
	ALALC	819	28			30	23	67	50
	Terceros países	124 099	3 247	122 776	3 142	105 828	2 876	178 987	50 069
	Total	124 898	3 268	122 776	3 142	105 858	2 909	179 054	50 099

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	3 751	125 707	2 264	131 836	2 456
	Total	87 343	1 393	192 136	3 751	125 707	2 264	131 836	2 456
87.06.B.075	RECONOCIBLE PARA LO COMPRENDIDO EN LA FRACCION 87.06.B.075 Kg. L								
	ALALC								
	Terceros países	35 525	408	81 840	2 138	96 254	1 181	197 174	2 000
	Total	35 525	408	81 840	2 138	96 254	1 181	197 174	2 000
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	1 485	49 120	4 165	65 103	95 030	6 026	-
	Total	16 373	1 485	49 120	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	2 640	2 677	178	-	-
	Total	19 424	706	62 365	2 640	2 677	178	-	-
87.06.B.080	AMORTIGUADORES DE PALANCA Kg. L								
	ALALC								
	Terceros países	5 234	92	7 635	154	5 082	36	5 275	69
	Total	5 234	92	7 635	154	5 082	36	5 275	69
87.06.B.081	ZAPATAS PARA FRENOS Kg. L								
	ALALC								
	Terceros países	92 643	788	90 613	761	59 032	800	53 782	842
	Total	92 643	788	90 613	761	59 032	800	53 782	842
87.06.B.082	CINTURONES DE SEGURIDAD Kg. B								
	ALALC								
	Terceros países	-	-	197	7	36	30	1 480	9
	Total	-	-	197	7	36	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	228 316	2 189
	Total	-	-	90	9	102 367	1 198	228 316	2 189

/Cuadro 6 (cont.)

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	ESCRANAS DE TIEMPO Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	49 162	1 832	67 491	3 020	62 631	2 881
	Total	-	-	49 162	1 832	67 491	3 020	62 631	2 881
87.06.B.085	RECONOCIBLES EXCLUSI- VAENTE PARA LA COM- PRENDIENDO LA PRAC- CION 87.06.B.014 Kg. A								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	30 034	1 477	174 183	7 864	141 064	6 697
	Total	-	-	30 034	1 477	174 183	7 864	141 064	6 697
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 COM- PONENTES EXCLUSIVAMENTE CONVERTIDORES HIDRAULI- COS DE TRANSICION Kg. A								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	-	-	-	-	2 125	104	5 740	47
	Total	-	-	-	-	2 125	104	5 740	47
87.06.B.999	LAS DEMAS Kg. B								
	ALALC	-	-	-	-	-	-	-	-
	Terceros países	1 009 752	22 056	914 656	24 720	771 585	21 771 1 258 522	25 005	25 005
	Total	1 009 752	22 056	914 656	24 720	771 585	22 771 1 258 522	25 005	25 005
GRAN TOTAL			426 007		402 150		132 709		521 191

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

Elaboró: COORDINACION INDUSTRIAL, S.A.

Cuadro 7
 MEJORA ESTRUCTURAS DE AUTOPÍEDAS
 (1966 - 1969)

Posteja Arancelaria	Descripción	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	Cantidad	Valor en miles de pesos		
760-03-01	Chasis completos que no estructuras permitidas identificables E.G.S	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	ALAB	-	-	68	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Terceros países	-	-	7	7	0 000	100	-	-	-	-	-	
	Total	-	-	75	7	0 000	100	-	-	-	-	-	
761-01-00	Carrocerías para autobuses E.G.S	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	ALAB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Terceros países	1 700	30	13 006	30	135	1	-	-	-	-	-	
	Total	1 700	30	13 006	30	135	1	-	-	-	-	-	
762-01-01	Defensas de autobuses E.G.S	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	ALAB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Terceros países	-	-	88	2	-	-	-	-	-	-	-	
	Total	-	-	88	2	-	-	-	-	-	-	-	
763-03-00	Bancos para autobuses E.G.S	493 626	5 406	1 206 476	10 703	1 344 137	10 613	3 197 315	65 696	-	-	-	
	ALAB	8 600	103	3 230	64	6 321	70	437 148	11 849	-	-	-	
	Terceros países	150 265	5 633	1 199 016	10 647	1 331 002	10 681	3 654 163	75 105	-	-	-	
	Total	652 491	11 142	2 408 722	21 014	2 681 460	21 364	8 288 626	97 650	-	-	-	
764-01-00	Puntos sueltos para el motor o transmisiones de autobuses E.G.S	11 333	307	10 031	762	91 497	2 794	425 122	15 300	-	-	-	
	ALAB	233 185	4 590	376 340	6 421	1 654 533	23 917	3 068 524	79 171	-	-	-	
	Terceros países	252 104	3 905	357 317	2 193	1 747 100	47 731	5 403 706	24 672	-	-	-	
	Total	385 289	8 492	733 657	8 614	3 401 633	71 648	8 471 250	103 843	-	-	-	

Quadro 7 (cont.)

Posición Arancelaria	Descripción	1966		1967		1968		1969	
		Cantidad miles de pesos	Valor en miles de pesos						
762.02.00	Partes sueltas para el eje de de embragues, excepto anteriores o transmisiones Kg.B								
	ALALB	1 228	18	3 063	62	6 628	192	2 223	175
	Terceros países	11 669	400	15 206	709	807 024	3 311	1 942 252	12 005
	Total	12 897	418	18 269	771	813 652	3 503	1 944 475	12 180
762.03.00	Partes sueltas para empuje de embragues Kg.B								
	ALALB	30 537	105	11 305	128	2 473	56	5 721	495
	Terceros países	6 064	205	7 709	308	300 512	1 441	2 769 705	22 453
	Total	36 601	310	19 014	436	302 985	1 497	2 775 426	22 948
762.03.01	Partes sueltas para el empuje de la carrocería al eje Kg.B								
	ALALB	824	5	96	53	-	-	673	34
	Terceros países	1 116	52	808	34	18 753	68	23 490	361
	Total	1 940	57	804	87	18 753	68	24 163	395
762.06.00	Partes sueltas para la carro- cería de carros e curruajes e movidas por tracción Kg.B								
	ALALB	-	-	-	-	118	5 239	129	3
	Terceros países	71	2	8	1	115	3 634	20 545	536
	Total	71	2	8	1	233	8 873	20 674	539
762.06.01	Partes sueltas para juegos de ejes e tracción de carros movidas por tracción Kg.B								
	ALALB	-	-	-	-	7 711	80	-	-
	Terceros países	54	3	-	-	1 000	3	1 120	12
	Total	54	3	-	-	8 711	83	1 120	12

/Quadro 7 (cont.)

Cuadro 8

MEXICO, SECTOR TERMINAL: ENFOCACIONES DE
COMPONENTES Y OTROS PRODUCTOS

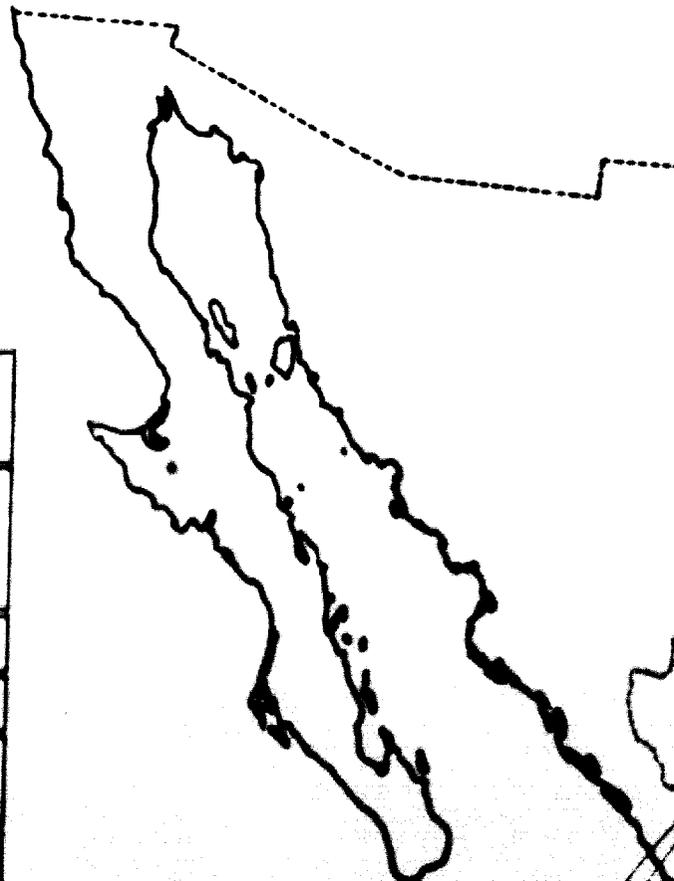
Periodo de 1965 a 1969

(En miles de pesos)

Descripción	1965	1966	1967	1968	1969
<u>Motores</u>					
Unidades	204	5 797	9 603	6 074	24 000*
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	67 005
<u>Transmisiones</u>					
Unidades	-	-	-	-	-
Valor	-	-	-	1 875	13 550
<u>Otros</u>					
Valor	275	1 501	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.

LOCALIZACION DE LOS PLANTOS DE LAS EMPRESAS
FABRICAS Y UNIDADES DE PRODUCCION EN EL PAIS



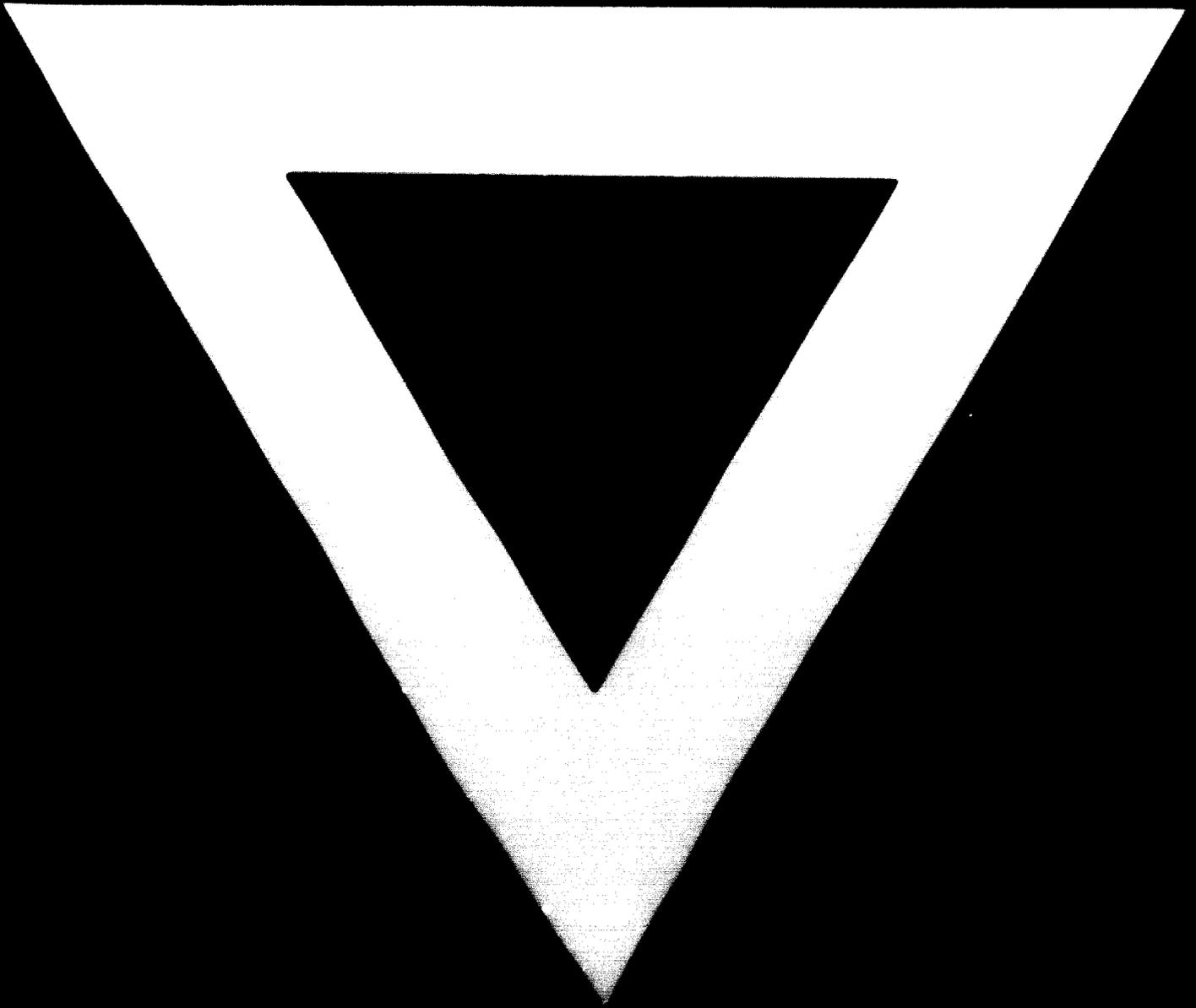
1	BOYEROS, S.A.
2	1 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - EMPRESA AUTOMOVILES BOYEROS
3	2 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - EMPRESA AUTOMOVILES BOYEROS
4	3 CDMX, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
5	4 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
6	5 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
7	6 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
8	7 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
9	8 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
10	9 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
11	10 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
12	11 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
13	12 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
14	13 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
15	14 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
16	15 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
17	16 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
18	17 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
19	18 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS
20	19 TOLUCA, ESTADO DE MEXICO - BOYEROS

BOYEROS PALACIO, S.A.
BOYEROS

BOYEROS PALACIO, S.A.
BOYEROS

ESTADO	EMPRESA	BOYEROS	BOYEROS
DEL ESTADO DE MEXICO A:	BOYEROS PALACIO	200	200
	BOYEROS PALACIO	270	270
	BOYEROS PALACIO	401	401
	BOYEROS PALACIO	144	144
	BOYEROS PALACIO	70	70
DEL ESTADO FEDERAL A:	BOYEROS PALACIO	970	970
	BOYEROS PALACIO	500	500
	BOYEROS PALACIO	73	73
	BOYEROS PALACIO	73	73
	BOYEROS PALACIO	600	600
DE CALIFORNIA A:	BOYEROS PALACIO	500	500
	BOYEROS PALACIO	700	700
	BOYEROS PALACIO	600	600
	BOYEROS PALACIO	600	600
	BOYEROS PALACIO	600	600
DE GUERRERO A:	BOYEROS PALACIO	1000	1000
	BOYEROS PALACIO	600	600
	BOYEROS PALACIO	1000	1000
	BOYEROS PALACIO	200	200
DE PUEBLA A:	BOYEROS PALACIO	1122	1081
	BOYEROS PALACIO	700	700
	BOYEROS PALACIO	232	207
	BOYEROS PALACIO	200	100
	BOYEROS PALACIO	1110	1102

ESTADO	EMPRESA	BOYEROS	BOYEROS
DEL ESTADO DE MEXICO A:	BOYEROS PALACIO	200	200
	BOYEROS PALACIO	270	270
	BOYEROS PALACIO	401	401
	BOYEROS PALACIO	144	144
	BOYEROS PALACIO	70	70
DEL ESTADO FEDERAL A:	BOYEROS PALACIO	970	970
	BOYEROS PALACIO	500	500
	BOYEROS PALACIO	73	73
	BOYEROS PALACIO	73	73
	BOYEROS PALACIO	600	600



10.7.74