

NUEVA POLITICA EN MATERIA DE AUTOMOVILES

DECLARACIONES formuladas en fechas recientes por el Subsecretario de Industria y Comercio, Lic. Plácido García Reynoso, han permitido conocer la nueva política que esa Secretaría ha dictado en materia de automóviles. Dicha política tiende a resolver en forma simultánea diversos problemas que se venían planteando y que habían sido atacados en forma aislada. Dentro de estos problemas destacan los siguientes: la mayor incorporación de partes fabricadas en el país a las unidades armadas, esto es, la integración de la industria automotriz en México; el aumento razonable de la oferta anual de unidades, de manera que satisfaga la creciente demanda nacional; el mejor aprovechamiento de las divisas que puede canalizar el país a este renglón; la seguridad de contar con servicio oportuno de partes y refacciones que permita el mantenimiento de los automóviles y, sobre todo, que los precios tanto de las unidades terminadas, como de esas partes y refacciones se mantengan a niveles convenientemente reducidos, en tal forma que la población no tenga que pagar precios excesivos como tributo a la producción integral de automóviles en México.

En pocas palabras, puede decirse que la nueva política busca llegar a la fabricación de automóviles en México, en condiciones tales que esta industria no recaiga sobre el público con altos precios, sino que, sin alterarlos, gradualmente se vaya incorporando un mayor número de partes producidas en el país, al tiempo que se obtenga un mayor aprovechamiento del gasto de divisas.

A este objetivo se proyecta llegar mediante las siguientes medidas adoptadas por la Secretaría de Industria y Comercio a partir del día 1o. de noviembre del año en curso.¹

1. Queda prohibida la importación de automóviles armados. Por lo que se refiere a las unidades que se destinen a la zona fronteriza y perímetros libres, esta prohibición se llevará a cabo en forma gradual ya que en esas regiones el abastecimiento de automóviles presenta características especiales.
2. No se autorizan cuotas de importación para el ensamble de automóviles cuyo precio de venta

¹ Las cuotas de importación de automóviles y camiones corresponden a períodos de noviembre-octubre.

² Para los lectores del exterior quizá sea conveniente indicar que 1 dólar de Estados Unidos cuesta \$12.50 pesos mexicanos.

al público en unidad standard, exceda de \$55,000.00 (4,400 dólares);² en el caso de las camionetas tipo standard, su precio podrá ser hasta de \$70,000.00.

3. Asimismo, queda prohibida la importación de material para ensamble de modelos de lujo, en todas las categorías, aún en las clases popular, económica y medio lujo.

Por otra parte, se ha determinado que a partir del mes de mayo del año 1961, se considerarán los siguientes criterios en la concesión de cuotas a las armadoras e importadores:

- a) Situación de la balanza comercial de México con los países de procedencia de los vehículos.
- b) Porcentaje de las partes nacionales en las unidades que se armen, considerando el valor de esas partes.
- c) Comparación de los precios que se ofrezcan al público del país, con respecto a los precios internacionales de los automóviles de la misma marca y tipo.
- d) Grado de desensamble en que sean importadas las unidades (CKD).
- e) Adecuado abastecimiento de refacciones para los vehículos, considerado precio y oportunidad.
- f) Preferencia del público hacia determinadas marcas de automóviles.

En estas condiciones, la Secretaría de Industria y Comercio, después de considerar la situación de la balanza comercial de México en relación con el país de origen de los vehículos, otorgará una mayor cuota a las empresas armadoras que incorporen una mayor proporción de partes producidas en el territorio nacional a las unidades que ensamblen; que ofrezcan los precios relativos más bajos; que importen los automóviles con el mayor grado de desensamble; que proporcionen un satisfactorio servicio de partes y refacciones y cuenten, además, con la preferencia del público.

Se espera que estas medidas tendrán un efecto decisivo que repercutirá favorablemente en los distintos sectores de la actividad económica nacional, dado que las armadoras que, por cumplir en mejor forma con los requisitos antes mencionados, disfruten de cuotas altas, podrán encontrar los alicientes necesarios para integrar gradualmente la fabricación de unidades dentro del país; además, tenderán a desaparecer los automóviles armados por empresas que no llenen sa-

actoriamente esos requisitos, por lo que se reducirá considerablemente el número de marcas de vehículos que ya existen en el mercado;³ y se hará más costea- ble la producción para los que permanezcan en él.

También se estimulará la fabricación nacional de autos y refacciones standard en volúmenes superiores a precios bajos, lo que es imposible ahora con la gran cantidad de automóviles que actualmente circulan; al mismo tiempo, se impulsará la producción de la gran cantidad de partes y piezas que se requieren en el ardo de un automóvil, lo que traerá consigo un fuerte impulso al desarrollo de las industrias auxiliares.

Las empresas armadoras podrán producir vehículos cada vez con mayor número de partes y piezas fabricadas en el país, en forma tal, que el plazo necesario para integrar totalmente esta industria se deteriorará dentro de un proceso de competencia, ya que el deseo de incrementar su participación en las cuotas impondrá la necesidad de emplear mayor volumen de partes nacionales; pero lo que es más importante es, esto se logrará sin aumentar los precios de las partes, por lo que el público no pagará un sobreprecio que pudiera originarse en un desarrollo apresurado e innecesario de esta rama industrial.

Asimismo, es importante mencionar que con la fabricación de automóviles pequeños se dará un mejor aprovechamiento a los combustibles ya que al evitar el uso de automóviles de ocho cilindros y de lujo, se está resolviendo al mismo tiempo el problema de abastecimiento de combustibles para estas unidades que consumen grandes volúmenes de energéticos.

Las nuevas medidas podrán operar modificaciones en la estructura de la demanda, ya que al no existir en el mercado unidades de alto precio, el público adquirirá de entre las marcas que se ofrecen, aquellas que mejor llenen sus aspiraciones, permitiéndole liberar recursos que puedan canalizarse a otros renglones de gasto, o bien hacia la inversión; además se logra una mejor utilización de nuestras divisas ya que, de un modo indirecto, con el mismo valor se obtendrá un mayor número de automóviles, o con un aumento en el gasto, logrará un incremento más que proporcional en el número de unidades. Además, cuando se produzcan más vehículos en el país sólo se canalizarán medios de pago internacionales a la adquisición de aquellas partes que no podamos fabricar, aliviando de este modo la presión que actualmente ejerce este renglón en el equilibrio de nuestra balanza comercial.

La política en materia de automóviles adoptada por la Secretaría de Industria y Comercio ha venido mejorando y se estima que lo hará de la manera siguiente:

En el año 1958 se concedieron cuotas de importación por 22,435 automóviles y 22,222 camiones, lo que da un total de 44,657 unidades. El gasto en divisas correspondiente fue de 461.3 millones de pesos en automóviles y 585.0 millones de pesos para camiones, lo que es, en suma, 1,046.3 millones de pesos;

Por lo que toca al año 1959, se acordó una reducción substancial de los precios de automóviles de tipo popular y medio, a base de la reducción de aranceles y de una importante elevación de las cuotas de importación de estos tipos de vehículos. Así, la asignación correspondiente a automóviles fue de 40,672 unidades con valor de 702.5 millones de pesos, y la de ca-

miones ascendió a 28,929 unidades con valor de 637.5 millones de pesos. Las cifras antes citadas dan totales de 69,601 unidades y 1,340 millones de pesos.

Para el año 1960, la política seguida por la Secretaría de Industria y Comercio, originó que las cuotas de importación de automóviles, en unidades, fuera del mismo nivel que un año antes (40,216), mientras que el valor descendió a 635.0 millones de pesos. En camiones la cuota se disminuyó, con respecto a 1959, ya que fue de 24,601 unidades con valor de 547.5 millones de pesos. Los totales fueron de 64,817 unidades y 1,181.9 millones de pesos en valor. (158.1 millones de pesos menos que en el año pasado),

Las nuevas disposiciones dictadas para el año 1961 ocasionarán que las cuotas asciendan a 46,786 automóviles y 25,798 camiones, con valores de 695.0 y 626.2 millones de pesos, respectivamente, lo que da totales de 72,584 unidades y 1,321.2 millones de pesos.

Al comparar las cifras de 1961, con las de 1959, puede observarse que para el próximo año a un gasto similar en divisas corresponderá un aumento substancial en el número de vehículos; esto se debe fundamentalmente a las modificaciones impuestas a la estructura de las cuotas de automóviles en lo que se refiere a su composición en unidades de tipo popular, tipo medio y de lujo.

En 1958, de los automóviles que se autorizó a las empresas ensambladoras, 30% correspondió a unidades populares, 60% a las de tipo medio y el 10% restante a las de lujo; para 1959, la proporción de populares subió a 63.1%, mientras que las de tipo medio representaron el 36.7% y los de lujo el 0.2% por lo que se refiere a 1960, 75.3% del total correspondió a tipo popular, 24.5% a tipo medio y 0.2% a los de lujo; finalmente, de la cuota para 1961, tocarán 84.8% a automóviles populares y 15.2% a unidades de tipo medio, desapareciendo las de lujo.

De lo expuesto sobre automóviles puede deducirse que a incrementos en el gasto de divisas, corresponden aumentos más que proporcionales en el número de vehículos; es decir, se manifiesta una reducción en el gasto en divisas por unidad. De esta manera, en 1958, el gasto medio por unidad fue de 20,561 pesos; en 1959 descendió a 17,272 pesos; en 1960 a 15,790 pesos; y para 1961 se espera que baje a 14,855 pesos. Esta tendencia mostrará descensos en el futuro, en la medida que se vayan incorporando partes nacionales.

La política en materia de automóviles dictada por las autoridades competentes, dada su importancia, ha ocasionado el comentario de algunos escritores internacionales, ya que sus objetivos podrían ser valederos en otros países de América Latina, entre los que pueden encontrarse naciones que ante los mismos problemas en este renglón de la actividad económica, tratan de que las empresas armadoras produzcan integralmente los vehículos a plazos cortos y fijos, a costa de los altos precios que deben pagar los consumidores.⁴

En resumen, las medidas recientemente adoptadas por la Secretaría de Industria y Comercio tienden a que a precios similares o aún más bajos que los internacionales, se logre gradualmente la integración de la industria automovilística con todas las ventajas económicas que ello implica, y a un plazo que, sin innecesario apresuramiento vayan determinando las propias empresas dentro de condiciones de competencia.

³ En la actualidad existen aproximadamente 40 marcas.

⁴ Entre otros, U.S. News and World Report, 24 de octubre de 1960, y Financial Times de octubre 25 de 1960.