

# El comercio exterior de la industria automovilística en México

## Evolución y perspectivas

JUAN JOSÉ LARRIVA\*  
AMADO VEGA\*\*

Una de las preocupaciones fundamentales tras las medidas de regulación y fomento adoptadas por el Gobierno federal en el caso del sector automovilístico es la problemática del comercio exterior, en particular por el lado de las importaciones. Precisamente a la luz de tales medidas se pueden explicar las tendencias de largo plazo del intercambio en esa rama fundamental. En este trabajo se analizan los esfuerzos gubernamentales por disminuir el déficit de la balanza comercial de los automotores, se evalúan los resultados recientes y se exploran las perspectivas para el futuro próximo.

### ANTECEDENTES

Al iniciar las subsidiarias de los grandes consorcios estadounidenses el ensamblado de automóviles en México, el comercio exterior de la industria se limitó a la importación de prácticamente todos los componentes necesarios para la integración de los vehículos.

En 1940, cuando ya existían en el país tres empresas ensambladoras de vehículos, todavía no se había impuesto ninguna restricción a la importación de partes y componentes. Sin embargo, durante la segunda guerra mundial la industria estadounidense de los automotores sufrió una reestructuración parcial, para orientar su producción hacia finalidades militares; como consecuencia, se interrumpió en buena medida el suministro de componentes para el ensamblado de vehículos en México. Esta situación obligó a las empresas ensambladoras a fabricar internamente algunos componentes, sentándose las bases para el desarrollo posterior de la industria automovilística auxiliar.

Fue en 1948 cuando se permitió, por otra parte, la importación de vehículos armados en el exterior, los cuales abastecían el mercado conjuntamente con la producción de las ensambladoras internas. Sin embargo, en los años posteriores la creciente demanda, en particular la de vehículos importados, comenzó a provocar una considerable salida de divisas. Además, esa preferencia por los vehículos foráneos obstaculizaba el desarrollo de

las ensambladoras situadas en el territorio nacional. Por tanto, en dicho año el Gobierno sometió al régimen de permiso previo de importación a los automóviles e introdujo, al mismo tiempo, el mecanismo de cuotas para controlar el número de unidades importadas.<sup>1</sup>

### CUADRO 1

Balanza comercial del sector automovilístico  
(Miles de dólares)

Año	Importaciones	Exportaciones	Saldo (--)
1950	55 340	—	55 340
1955	93 744	—	93 744
1960	146 727	—	146 727
1965	202 846	—	202 846
1970	256 708	26 388	230 320
1975	750 329	122 010	628 319
1976	718 760	192 342	526 418
1977	638 826	253 468	385 358
1978	893 004	333 912	559 092
1979	1 426 275	376 822	1 049 453
1980	1 903 181	404 372	1 498 809
1981	2 518 607	370 337	2 148 270

Fuente: Banco de México, S.A.

A principios de los sesenta, la industria automovilística mexicana estaba integrada por once empresas ensambladoras y veinte importadoras de vehículos terminados. Las tres principales ensambladoras se repartían tres cuartas partes del mercado. A pesar de que se armaba una amplia variedad de vehículos, los beneficios eran reducidos: escasa generación de empleos, baja incorporación de partes nacionales y escaso uso de materiales auxiliares. Consecuentemente, era mínimo el ahorro de divisas atribuible a estas plantas. En 1960 el déficit comercial del sector ascendió a 147 millones de dólares, de los cuales dos terceras partes representaban el pago de unidades terminadas, entre automóviles y camiones. El resto correspondió a motores, chasis y otros componentes (cuadros 1 y 2).

En este contexto, a medida que aumentaba el número de

1. "La Industria Automotriz en México: Análisis y Expectativas" (mimeo.), SPP-Sepafin, agosto de 1982.

\* Subdirector de Estudios Estratégicos de la Secretaría de Programación y Presupuesto.

\*\* Subdirector de la Industria Automotriz y del Transporte de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

Las opiniones expresadas en este trabajo son responsabilidad personal de los autores.

CUADRO 2-A

Valor de las importaciones del sector automovilístico  
(Miles de dólares)

	1950	1955	1960	1965	1970
Automóviles para el transporte de personas	19 903	31 485	58 227	98 908	114 275
Motores para automóviles	13 050	21 902	9 955	3 319	11 765
Partes y refacciones	1 987	4 907	29 563	52 839	67 620
Camiones para transporte de mercancías	18 519	32 274	36 013	9 547	12 872
Chasis	1 881	3 176	12 969	38 233	50 176
<i>Total</i>	<i>55 340</i>	<i>93 744</i>	<i>146 727</i>	<i>202 846</i>	<i>256 708</i>

Fuente: Banco de México, S.A.

CUADRO 2-B

Valor de las importaciones del sector automovilístico  
(Miles de dólares)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Automóviles para el transporte de personas	11 046	8 552	6 348	6 651	109 533	155 383	189 766
Motores para automóviles	56 919	64 125	52 982	70 455	120 068	144 964	168 418
Partes y refacciones	127 338	116 886	81 824	129 973	237 270	394 269	474 035
Camiones para transporte de mercancías	58 969	57 091	34 192	49 022	126 144	127 326	189 919
Chasis	356	1 210	886	252	996	1 281	6 643
Automóviles con equipos especiales	18 675	14 923	10 178	19 145	35 139	108 425	139 374
Material de ensamble	473 443	452 434	450 508	612 221	786 365	949 133	1 111 279
Remolques	3 583	3 539	1 908	5 385	10 790	22 400	239 173
<i>Total</i>	<i>750 329</i>	<i>718 760</i>	<i>638 826</i>	<i>893 004</i>	<i>1 426 275</i>	<i>1 903 181</i>	<i>2 518 607</i>

Fuente: Banco de México, S.A.

unidades ensambladas en el país, la importación de componentes comenzó a constituir un factor de peso y preocupación en el déficit comercial en cuenta corriente.

En aquel momento, hacia principios de los sesenta, la solución que pareció más atinada fue la de emprender un esfuerzo intensivo para sustituir las importaciones de componentes. Tal fue, básicamente, el propósito del Decreto de 1962,<sup>2</sup> con el que se pretendía:

- 1) Elevar el contenido nacional de los vehículos fabricados en México.
- 2) Estimular el establecimiento de nuevas industrias de autopartes.
- 3) Crear empleos.
- 4) Reducir el déficit comercial.

Durante los años posteriores a la promulgación del decreto creció considerablemente la producción de automóviles y hubo

2. "Decreto que prohíbe la importación de automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, a partir del 1o. de septiembre de 1964", *Diario Oficial*, 25 de agosto de 1962.

una acelerada expansión de la industria auxiliar, lo que representó cierto ahorro de divisas y una considerable generación de empleos. De 1960 a 1970 la producción de automóviles y camiones tuvo un incremento global de más de 100%, mientras que el déficit comercial de los automotores se elevó 57%, lo que en buena medida fue reflejo de la sustitución de importaciones que tuvo lugar durante ese período.

La industria automovilística terminal se desarrolló en ese marco institucional hasta 1969, cuando se estableció una nueva modalidad para el otorgamiento de las cuotas básicas de producción.

El motivo principal de las nuevas medidas fue que, a pesar del crecimiento de la industria de autopartes, el déficit comercial automovilístico continuó ampliándose en términos absolutos, debido, por un lado, al acelerado crecimiento de la demanda y la producción internas y, por otro, al insuficiente avance en la producción nacional de componentes.

Se gestó entonces un cambio importante en la concepción de la política industrial del sector, consistente en combinar la preocupación por sustituir importaciones con el fomento de la exportación de componentes, sobre todo a mediano plazo. Esta fue una de las consideraciones fundamentales que llevaron a promulgar las disposiciones oficiales de octubre de 1969 y el Decreto de 1972.

CUADRO 3

Valor de las exportaciones de la industria automovilística  
(Miles de dólares)

	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Automóviles para el transporte de personas	11	4 685	9 904	12 180	39 333	93 120	98 528	68 918
Automóviles para transporte de carga	—	4 009	8 509	17 780	28 532	23 648	30 116	38 369
Piezas sueltas para automóviles	26 377	55 298	76 050	95 988	126 780	159 969	209 437	163 278
Chasises	—	1 950	692	889	5 555	1 646	1 012	1 304
Motores	—	35 372	56 401	82 549	86 317	51 900	30 458	58 852
Muelles y sus hojas	—	11 617	27 131	29 127	32 749	29 810	14 484	18 362
Partes para motores	—	9 079	13 655	14 955	14 646	17 039	20 337	21 254
<i>Total</i>	26 388	122 010	192 342	253 468	333 912	376 822	404 372	370 337

Fuente: Banco de México, S.A.

Según el ordenamiento de 1969, las cuotas básicas de producción que se habían venido asignando a las empresas, deberían justificarse mediante la compensación con exportaciones de un porcentaje creciente de sus importaciones.<sup>3</sup> Asimismo, las empresas que registraran ventas al exterior superiores a esos niveles se harían acreedoras a cuotas adicionales. Estas medidas se ratificaron y ampliaron mediante el Decreto de 1972. Se esperaba que en 1979 las empresas compensaran con exportaciones el 100% de las importaciones de su cuota básica.<sup>4</sup>

Como resultado de estas medidas, la industria automovilística comenzó a registrar, por primera vez desde su establecimiento en México, exportaciones significativas. En 1969, las ventas externas del sector apenas rebasaron los 8 000 dólares, cifra que contrasta con las importaciones, que fueron del orden de 136 millones de dólares en ese mismo año. En 1972, las exportaciones eran ya de 64 millones de dólares, y en 1975 de 122 millones.

Sin embargo, a partir de 1975 las exportaciones dejaron de alcanzar los niveles preestablecidos. En ese año se esperaba que compensaran 50% de las importaciones totales de la industria, pero en realidad sólo se llegó a algo menos de 40%. Entre las causas de esta situación cabe mencionar la recesión que afectó a la industria automovilística mundial durante 1974 y 1975 y que redujo la demanda de los productos que México pretendía exportar. A ello se debe añadir la sobrevaluación acumulada del peso, en función de los diferenciales de inflación con el exterior, que poco después sería una de las causas evidentes de la devaluación de agosto de 1976. Por último, debe destacarse que, durante esos años, las empresas ensambladoras no emprendieron proyectos orientados al mercado exterior. Lo mismo ocurrió con las productoras de componentes. Ello hizo sumamente difícil penetrar en el mercado externo, principalmente el estadounidense, caracterizado por sus altos niveles de especialización y eficiencia.

3. Véase "Compensación de importaciones de partes automovilísticas", en *Comercio Exterior*, vol. 19, núm. 11, México, noviembre de 1969, p. 864.

4. "Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz", *Diario Oficial*, 24 de octubre de 1972.

## LA SITUACIÓN RECIENTE

### *El presupuesto de divisas de la industria terminal*

En el Decreto de 1977 se reforzó la política de sustituir importaciones y se establecieron nuevos mecanismos para incrementar las exportaciones. En el Decreto se señala que, a partir del año modelo 1978, las empresas deberían compensar el valor de las importaciones que realizaran con un monto equivalente de exportaciones. Para cumplir estos propósitos, se estableció el presupuesto de divisas de la industria terminal.<sup>5</sup>

Para los efectos de ese presupuesto se considerarían como ingresos las exportaciones de vehículos, partes y componentes, así como las ventas de autos nuevos en la franja fronteriza y zona libre del norte del país. Además, al considerar que las empresas no estarían a corto plazo capacitadas para exportar a los niveles requeridos, el Decreto otorgó una cuota inicial a cada una, que se contabilizaría como exportaciones. En total dicha cuota fue de 12 779 millones de pesos en 1978 y fue decreciendo progresivamente hasta desaparecer en el año modelo 1982.

Por el lado de los egresos, se considerarían como salida de divisas las importaciones de partes para ensamble y repuesto y de vehículos nuevos, así como el pago de regalías y otros gastos en el exterior (véanse las notas explicativas del cuadro 4).

Como resultado de estas medidas la industria terminal se vio obligada a realizar esfuerzos de exportación para hacerse acreedora a los estímulos del Gobierno federal, así como para conservar o incrementar su posición en el mercado interno. Así, a partir de 1977 se comenzó a registrar un crecimiento sostenido de las exportaciones de la industria automovilística, que se elevaron de 192 millones de dólares en 1976 a 404 millones en 1980. El incremento medio anual fue de 27%, tasa muy superior a la tendencia histórica y al crecimiento observado por el resto de las exportaciones, excluidas las de hidrocarburos (véase el cuadro 3).

Sin embargo, debe subrayarse que la generación de exportaciones fue siempre insuficiente para cumplir con las metas establecidas en el Decreto de 1977, pues la industria automotriz

5. "Decreto para el fomento de la industria automotriz", *Diario Oficial*, 20 de junio de 1977.

CUADRO 4

Presupuesto de divisas de la industria terminal  
(Millones de pesos)

	1978	1979	1980	1981
<i>Ingreso de divisas</i>	22 019.67	25 517.16	22 994.31	22 797.28
a) Cuota inicial	12 779.32	10 285.96	6 224.22	3 164.83
b) Valor neto exportado (VNX)	8 475.80	8 791.05	7 106.67	9 004.17
Ventas en la frontera	764.48	1 637.99	2 377.32	3 302.08
a1) Saldo anterior	—	4 441.06	4 552.59	2 353.09
b1) Inversiones	—	361.10	2 731.01	4 973.11
<i>Egreso de divisas</i>	15 076.57	22 104.64	27 030.17	35 308.18
c) Contenido importado (CMV)	12 244.69	17 561.68	19 811.24	25 737.31
d) Gastos indirectos de divisas (GID)	1 677.67	2 662.31	4 661.55	5 609.48
e) M Refacciones	933.93	1 517.71	2 182.46	3 136.48
f) M Automóviles	220.28	360.64	374.92	824.91
g) M Especiales	—	2.30	—	—
<i>Saldo</i>	6 943.10	3 412.52	-4 035.36*	-12 510.90*

\* Sin incluir anticipos de divisas.

a) Cuota inicial = asignación de divisas otorgadas a la industria terminal conforme al Decreto de 1977.

b) Valor neto exportado (VNX) = exportación de vehículos y partes automovilísticas, deduciendo el contenido importado de los mismos.

a1) Saldo anterior = excedente de divisas generadas en el ejercicio anterior (no incluye la parte no ejercida de la cuota inicial, que es intransferible).

b1) Inversiones = a partir del año modelo 1979, la Comisión Intersecretarial acordó considerar como exportaciones para efectos del presupuesto de divisas, las inversiones de la industria terminal recibidas del exterior, como aportaciones de accionistas extranjeros para aumentos de capital destinados a la adquisición de activos fijos nacionales.

c) Contenido importado del vehículo (CMV) = valor del contenido importado del vehículo, calculado según la fórmula del Artículo 5o. del Acuerdo que establece las Reglas de Aplicación del Decreto de 1977. En éste influyen factores como: el valor del material importado de los vehículos, el contenido importado de las autopartes, el grado de integración de cada vehículo en relación al mínimo y al recomendado, y la composición del capital social de la empresa.

d) Gastos indirectos de divisas (GID) = incluye todos los pagos al exterior realizados por cada empresa, tales como regalías, asistencia técnica, viáticos, etcétera.

e) M. Refacciones = importaciones de componentes para repuesto. Incluye todas las importaciones que realizan las plantas para el mercado de repuesto.

f) M. Automóviles = importaciones de vehículos nuevos a la franja fronteriza y zonas libres del norte del país.

g) M. Especiales = importación de vehículos con equipos especiales.

Fuente: Sepafin, Subdirección de la Industria Automotriz y del Transporte.

vilística se mantuvo con un rezago considerable, tal como se aprecia en el cuadro 4.

Las empresas de la industria terminal lograron un saldo positivo durante 1978 y 1979, que se debió, principalmente, a las cuotas de divisas otorgadas (12 779 millones de pesos en el primer año y 10 286 millones en el segundo). Sin embargo, durante 1980 y 1981, al reducirse las cuotas de divisas, el saldo fue negativo y creciente. Esta situación dio lugar a que la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz diera a las empresas "anticipos" de divisas por un monto equivalente al déficit registrado en esos años; los adelantos deberían compensarse en ejercicios posteriores.<sup>6</sup>

Un análisis más detallado del presupuesto de divisas indica que el deterioro del saldo se debió tanto al estancamiento de los ingresos como principalmente al crecimiento acelerado de los egresos.

Como se observa en el cuadro 4, los ingresos totales de divi-

6. "Resolución sobre anticipos y contabilización de divisas de la industria automotriz terminal" (mimeo.), Sepafin, 1981.

sas pasaron de 22 000 millones en 1978 a 25 500 millones en 1979, para bajar de nuevo a 23 000 millones en 1980 y 1981. Esto se explica porque la reducción progresiva de la cuota inicial, prevista por el Decreto de 1977, apenas se vio compensada por los otros rubros, particularmente los referentes a inversiones y ventas en la frontera norte. El valor neto de las exportaciones (VNX) prácticamente no creció en los cuatro años considerados.

El gasto de divisas creció a una tasa media de 33% anual de 1978 a 1981. La mayor parte fue el llamado costo importado de los vehículos (CMV), que representa alrededor de dos tercios de las importaciones totales. Le siguen en importancia los gastos indirectos de divisas (GID) y las importaciones de refacciones; ambos conceptos se incrementaron también considerablemente (véase el cuadro 4).

#### Balanza comercial del sector

Lo dicho en el apartado anterior se refiere en buena medida a diversos aspectos contables establecidos en el Decreto de 1977 en relación con la industria terminal. Ahora es conveniente observar el efecto de tales medidas en la balanza comercial del sector automovilístico en particular y del país en general.

Como se señaló, a raíz del Decreto de 1977 se observó un repunte en las exportaciones de la industria automovilística,<sup>7</sup> que se elevaron de 192 millones de dólares en 1976 a 404 millones de dólares en 1980, para caer a 370 millones en 1981. La tasa media de crecimiento del período 1976-1980 fue de 27% anual.

En el rubro de exportaciones, los conceptos más significativos en los últimos años fueron los automóviles para el transporte de personas y las piezas sueltas para automóviles. Las ventas de los primeros se incrementaron de 9.9 millones de dólares en 1976 a 99 millones en 1980, lo que representa un volumen diez veces superior en un lapso de sólo cuatro años. Los dos rubros mencionados representaron en conjunto 76% de las exportaciones totales de la industria automovilística en 1980.

Las importaciones crecieron a una tasa media anual de 28.5% de 1976 a 1981, incremento superior al de las exportaciones, que se reflejó, consecuentemente, en un aumento considerable del déficit comercial de la industria.

Los conceptos más importantes de las compras en el exterior son el material de ensamble y las partes y refacciones, que representan conjuntamente 63% de las importaciones totales registradas en 1981. Las de material de ensamble se elevaron de 452 millones de dólares en 1976 a 1 111 millones en 1981, como resultado de un incremento medio anual de 20% (véase el cuadro 2-B).

Las adquisiciones de partes y refacciones, por otro lado, se incrementaron de 117 millones de dólares en 1976 a 474 millones en 1981, lo que significa un crecimiento medio anual de 32%, ocasionado en buena medida por la incapacidad de la planta nacional de componentes para hacer frente a la acelerada expansión de la demanda durante esos años.

Otro renglón que creció significativamente fue el de automóviles para el transporte de personas, cuyas importaciones se elevaron de sólo 8 millones y medio de dólares en 1976 a casi 190 millones en 1981 (incremento de 86% en promedio anual). De ello resultó que la participación de los automóviles en las compras externas totales del sector automovilístico aumentó de 1.2% en 1976 a 7.5% en 1981.

Como corolario de todo lo anterior, el saldo deficitario de la balanza comercial del sector se incrementó de 526 millones de dólares en 1976 a casi 1 500 millones en 1980 y a 2 148 millones en 1981. Asimismo, su participación en el déficit comercial total del país se elevó de 20% en 1976 a 47% en 1980. En 1981 representó más de la mitad de ese déficit, 58% (véase el cuadro 5).

Entre las causas que explican lo anterior destacan las siguientes:

1) Las empresas de la industria terminal se retrasaron considerablemente en sus proyectos orientados a la exportación, pues se dieron un compás de espera a fin de observar las intenciones del Gobierno en cuanto a la aplicación estricta del Decreto. Ello condujo a que se previera iniciar las operaciones

7. Sobre este particular existen discrepancias entre los datos de exportaciones de la Sepafin y los del Banco de México, que se deben, principalmente, a que aquéllas se refieren a años modelo, mientras que éstas cubren años calendario. El análisis presentado se basa en la información del Banco de México.

CUADRO 5

*Participación del sector automovilístico en el saldo de la balanza comercial de México (Millones de dólares)*

Año	Balanza comercial (-)		2/1 (%)
	Total	Automovilística	
1950	62.3	55.3	88.8
1955	145.1	93.7	64.6
1960	447.7	146.7	32.8
1965	458.3	202.8	44.3
1970	1 038.7	230.3	22.2
1975	3 637.0	628.3	17.3
1976	2 644.4	526.4	19.9
1977	1 054.7	385.4	36.5
1978	1 854.4	559.1	30.1
1979	3 162.0	1 049.5	33.2
1980	3 178.7	1 498.8	47.2
1981	3 725.4	2 148.3	57.7

Fuente: Banco de México, S.A.

de algunas de las principales plantas orientadas al mercado externo apenas en 1982 y otras incluso en 1983.

2) En los años inmediatamente posteriores al Decreto de 1977 hubo una expansión sin precedente de la demanda interna de vehículos que absorbió casi toda la capacidad instalada, tanto de la industria terminal como de la de autopartes; ello no sólo imposibilitó generar excedentes exportables, sino que hizo necesario recurrir a importaciones adicionales de emergencia, dada la incapacidad de la industria nacional para abastecer el mercado. La creciente importación de automóviles fue también estimulada por el aumento significativo del ingreso personal disponible, en particular en la franja fronteriza y en la zona libre del norte del país.

3) Además se debe señalar que, a partir de 1979, al presentarse la segunda crisis petrolera del decenio, la economía internacional entró en una prolongada recesión. Ésta se tradujo en una reducción de la demanda, en un aumento de los esfuerzos de exportación de los países industrializados, que veían amenazado el empleo en sus industrias básicas, así como en un endurecimiento general de las políticas proteccionistas. Todo ello contribuyó a dificultar aún más la colocación de productos mexicanos en el exterior. Esta situación afectó a prácticamente todas las ramas de la industria nacional, incluida la de los automotores.

4) Por último, cabe recordar que el Decreto de 1977 señala la obligación de realizar exportaciones en una proporción de 50% por la industria terminal y 50% por la industria de autopartes. Esta última no respondió, como se esperaba, con inversiones en plantas destinadas al mercado externo, lo cual también dificultó el logro de las metas de exportación.

#### RECAPITULACIÓN Y EXPECTATIVAS

Desde la mitad de los años veinte hasta principios de los setenta la industria automovilística mexicana estuvo constituida exclusivamente por operaciones de ensamblado de vehículos a partir de sus componentes importados de Estados

Unidos y de Europa; sin embargo, a raíz de la promulgación del primer decreto sobre la materia en 1962, dicha industria comenzó a tener cambios acelerados, caracterizados por un rápido desarrollo.

Es posible identificar modificaciones importantes en las diversas medidas adoptadas por el Gobierno mexicano en relación con la industria automovilística. No obstante, se puede afirmar que los objetivos básicos de su intervención han permanecido prácticamente inalterados. Entre estos objetivos destacan: 1) el fomento de la industria automovilística nacional; 2) la reducción del déficit comercial, y 3) la generación de empleos.

De estos tres objetivos, el que ha adquirido mayor peso relativo es el referente al déficit comercial. A este respecto, el Gobierno mexicano ha adoptado dos tipos de medidas cuya importancia relativa ha variado en el curso del tiempo. En una primera etapa, se alentaron las posibilidades de sustituir importaciones mediante la producción nacional de componentes y el ensamblado de vehículos. Más adelante, a partir de 1972, se pretendió convertir a la industria automovilística en exportadora, dándose, en consecuencia, una serie de estímulos para que las empresas terminales vendan en el exterior una proporción creciente de su producción, así como componentes producidos por la industria nacional de autopartes.

Una evaluación a largo plazo de la política en materia automovilística presenta resultados controvertidos. Por una parte, las inversiones realizadas por la industria terminal y de autopartes han sido cuantiosas, resultando en ingresos de divisas, transferencia de tecnología y creación de numerosos empleos en el sector moderno de la economía. A ello deberán añadirse la generación y expansión de numerosas actividades industriales y de servicios conectadas con la industria de los automotores.

No obstante, el desarrollo de esta industria ha tenido algunos costos para el país. El más importante es, sin duda, el déficit comercial creciente. A pesar de los esfuerzos realizados en este sentido por el Gobierno federal, el déficit comercial del sector ha continuado ampliándose en términos absolutos, hasta llegar a representar, en 1981, el 58% del déficit comercial nacional.

El mecanismo del presupuesto de divisas, establecido en el Decreto de 1977, ha cumplido sus objetivos hasta el momento sólo de manera parcial, ya que el valor neto exportado por las empresas terminales ha tenido un crecimiento moderado. De hecho, para obtener el balance de divisas que establece el Decreto, los conceptos más importantes han sido las cuotas iniciales y las ventas en frontera. Al reducirse la cuota inicial, en particular en 1980 y 1981, algunas empresas no pudieron tener un presupuesto de divisas equilibrado, por lo que la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz tuvo que otorgarles, durante esos años, anticipos de divisas con cargo a exportaciones futuras.

La situación anterior se explica fundamentalmente por cuatro factores: a) el rezago en las inversiones y proyectos para exportación; b) la expansión acelerada de la demanda interna en años recientes, que absorbió la totalidad de la capacidad instalada; c) la recesión de la economía internacional, y por último d) el atraso relativo de la capacidad de producción de la industria de autopartes.

A pesar de esto, la industria automovilística, en especial la terminal, ha realizado durante los últimos cinco años inversiones cuantiosas en proyectos para exportación, entre los que destacan los incluidos en el cuadro 6. Tales proyectos, sumados a las exportaciones tradicionales de otros componentes (amortiguadores, parabrisas, ruedas, transmisiones, radiadores y arneses), permiten esperar que la industria automovilística terminal incremente en el futuro sus exportaciones en forma considerable. Así, las exportaciones programadas para 1982 son del orden de los 600 millones de dólares, y se espera duplicar esa cifra en 1983. Tales proyectos y previsiones, aunados a la severa reducción de la demanda interna de todo tipo de vehículos que se espera para 1983, así como a la implantación del control generalizado de cambios, en cuyas reglas de aplicación se obliga a la industria automovilística a compensar sus divisas, permiten anticipar para ese año una balanza comercial automovilística cercana al equilibrio.<sup>8</sup>

CUADRO 6

*Proyectos de exportación  
de la industria automovilística terminal*

<i>Empresa</i>	<i>Productos</i>	<i>Cantidad anual</i>	<i>Inicio de actividades</i>
General Motors	Motores V-6 de 2.8 lts	Hasta 400 000	1982
Ford Motor Co.	Motores 4-L de 2.2 lts	Hasta 400 000	1983
Chrysler	Motores 4-L de 2.2 lts	Hasta 270 000	1980
Volkswagen of America	Radiadores y estampados	250 000	1979
Volkswagen of America	Motores 4-L diesel y gasolina	300 000	1982
Nissan Mexicana	Motores 4-L	450 000	1983
Industrias Renault	Motores 4-L	De 300 000 a 340 000	1984
Industrias Renault	Suspensiones	De 300 000 a 340 000	1983

Fuente: Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz.

De materializarse lo anterior, se habría logrado uno de los propósitos más importantes y persistentes de la política industrial del país. Sin embargo, no debe perderse de vista que esta situación relativamente favorable se deberá, en buena medida, a la caída de la producción. Por lo mismo, no podrá sostenerse a mediano plazo, a menos que se vea reforzada con nuevos proyectos de exportación, tanto de la industria terminal como, principalmente, de la de autopartes. La recuperación del mercado interno prevista para después de 1983 traerá consigo una nueva presión sobre las importaciones.

En las condiciones actuales y previsibles, el país no podrá asignar a la industria de los automotores las divisas necesarias para financiar un déficit comercial como el que se registró en años recientes. Será por tanto conveniente aprovechar la situación actual para redefinir las condiciones en que se ha venido desarrollando esta industria y evitar así un retroceso. □

8. Véase "Reglas Generales para el Control de Cambios", *Diario Oficial*, 14 de septiembre de 1982.