

El futuro de la industria de automotores en México

LIC. BARTOLOME CONTRERAS Z.

Un acuerdo de la Secretaría de Industria y Comercio (SIC) promulgado durante el mes de octubre último establece una modalidad novedosa que afectará a la industria de automotores terminal establecida en México. El objetivo del acuerdo es que la industria compense sus importaciones de partes y piezas con exportaciones de manufacturas nacionales del mismo ramo, con el fin de nivelar la balanza comercial de este sector en un máximo de diez años y a partir del que ahora comienza.¹

La medida está íntimamente relacionada con el otorgamiento de cuotas básicas. El 5% de las importaciones necesarias para producir los vehículos incluidos en la cuota básica deberá compensarse en 1970. En 1971 se añadirá un 10%, acumulándose el 15%. El 85% restante será dividido en los siguientes 5 años, lapso prorrogable a criterio de la SIC hasta 1979. En caso de no cumplirse con las compensaciones vía exportaciones, la cuota básica se reducirá de manera proporcional.

El acuerdo se promulgó un poco antes de que las compañías de automotores lanzaran los modelos para 1970 y aunque la industria esperaba tarde o temprano una medida de este tipo, no dejó de producirse cierta sorpresa y desconcierto, en virtud de que se afectaban inmediatamente las operaciones de las compañías y no se daba un plazo prudencial para que las mismas hicieran los ajustes correspondientes. La medida se adiciona a otras anteriores por las cuales una compañía automovilística recibía autorizaciones de unidades adicionales a su cuota básica a través de un sistema de incentivos, al demostrar que: a) había aumentado el contenido nacional de sus vehículos, b) por exportación y c) por reducir el precio de venta. De estos incentivos el más utilizado a últimas fechas por la industria habría sido el de la exportación.²

LA BALANZA DE PAGOS Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

El nuevo acuerdo parece indicar que las autoridades mexicanas han aminorado el énfasis puesto en la política dirigida hacia la completa integración de la industria terminal. El viejo sueño de tener un automóvil 100% mexicano parece disiparse para afron-

Nota: El autor de este trabajo ha publicado otros en *El Correo Económico*, México.

¹ Véase "Compensación de importaciones de partes automovilísticas", *Comercio Exterior*, vol. XIX, núm. 11, noviembre de 1969, p. 864. El texto del acuerdo apareció en el *Diario Oficial*, México, 21 de octubre de 1969, y fue reproducido en *El Mercado de Valores*, México, núm. 44, 3 de noviembre de 1969.

² Las fases iniciales del programa de integración de la industria de automotores en México fueron examinadas en dos artículos de Jorge Eduardo Navarrete, "Hacia una política de integración industrial en México", y "La marcha de la integración de la industria automovilística", publicados ambos en *Comercio Exterior*, vol. XII, núm. 8, agosto de 1962, pp. 512-514, y vol. XIII, núm. 3, marzo de 1963, pp. 156-158.

tar la realidad de una balanza de pagos y, dentro de ésta, de una balanza comercial, sujeta a enormes presiones que obligan a nivelar el déficit comercial en forma natural, especialmente cuando el rubro de turismo y servicios, que ha fungido como paliativo del problema deficitario, ha tenido otro tipo de presiones y problemas.

Las importaciones de partes y piezas para la industria de automotores representaron en 1968 un 18.6% del saldo deficitario de la balanza comercial, el más alto porcentaje en un solo ramo. Ascendieron a 1 812 millones de pesos, en tanto que las exportaciones de la industria sólo llegaron a los 125 millones de pesos, lo cual deja en claro la enorme pérdida de divisas que sufre el país para mantener la industria. (Véase cuadro 1.)

CUADRO 1

Importaciones de partes y piezas y su relación con la balanza comercial de México (millones de pesos)

Año	Importación total	Exportación total	Saldo	Importación de partes y piezas	Participación en el saldo comercial (%)
1965	19 500	13 925	- 5 575	1 547	27.7
1966	20 063	14 538	- 5 525	1 272	23.0
1967	21 850	13 800	- 8 050	1 332	16.5
1968	24 500	14 763	- 9 737	1 812	18.6

Fuente: Anuarios estadísticos de comercio exterior, SIC. Informes anuales del Banco de México, S.A. *Informe Económico 1969*, Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles, A.C.

CUADRO 2

Importaciones de vehículos armados, partes, piezas y refacciones (millones de pesos)

Año	Partes					
	Vehículos armados		Al interior del país			
	Al interior del país	Perímetros libres	Partes y piezas	Refacciones	Perímetros libres Refacciones	Total
1965	173	181	1 547	506	40	2 447
1966	131	155	1 272	569	32	2 159
1967	237	168	1 332	499	36	2 272
1968	286	164	1 812	520	47	2 829

Fuente: Anuarios estadísticos de comercio exterior, SIC. *Informe Económico 1969*, Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles, A.C.

Al mismo tiempo, se importaron vehículos armados y refacciones con valor de 1 017 millones de pesos que, sumados a lo anterior, representan el 29.1 y el 36.3 por ciento del déficit en balanza comercial y del saldo negativo en la balanza de cuenta corriente, respectivamente, en 1968. En este mismo año se importaron 28 080 unidades terminadas, cifra que equivale aproximadamente a la cuota con incentivos de, por ejemplo, la General Motors en el mercado mexicano. Además se ha calculado que en las zonas fronterizas circulan ilegalmente unas 100 000 unidades. (Véanse cuadros 2 y 3.)

CUADRO 3

*Importaciones de vehículos armados
(unidades)*

Año	Interior del país	Perímetros libres	Total
1965	2 804	28 432	31 236
1966	1 724	29 318	31 042
1967	2 359	26 859	29 218
1968	2 670	25 401	28 080

Fuente: Anuarios estadísticos de comercio exterior, SIC. *Informe económico 1969*, Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles, A.C.

Ahora bien, el acuerdo de la SIC sólo tiende a remediar el déficit ocasionado por la industria establecida. Objetivamente es éste el punto donde se pueden apretar las tuercas, mientras se buscan fórmulas contra el contrabando y la ostentación en éste y otros ramos, que tendrán que encontrarse y aplicarse en el futuro inmediato para evitar complicaciones que afecten la economía del país irremediamente.

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y
LA EXPORTACION

Las reacciones de las compañías a la medida de la SIC han sido diferentes de acuerdo con su orientación hacia el comercio exterior. Mientras algunas compañías ya estaban preparadas e inclusive realizaban exportaciones, otras sólo tenían tal perspectiva en un futuro lejano y nebuloso. Entre las primeras encontramos a Ford, Automex, Volkswagen y, en menor medida, General Motors y Nissan Mexicana. Las restantes, Vehículos Automotores Mexicanos (VAMSA), Diesel Nacional (DINA) y Fábrica Nacional de Automóviles (FANASA), la controvertida firma que produce los Borgward, quedan catalogadas entre las segundas.

De las exportadoras, la única empresa que tiene capital mexicano es Automex, las demás son 100% extranjeras. Las empresas no exportadoras o bien son descentralizadas o tienen fuertes obligaciones con instituciones financieras del Gobierno federal.

El sistema de incentivos mencionado en párrafos anteriores, sigue vigente. Precisamente el incentivo que se relaciona con la exportación ha sido utilizado por varias compañías para aumentar su cuota básica, que el gobierno ha mantenido invariable en los últimos años. Es así que una empresa como la Ford, que tiene asignadas 20 000 unidades anuales de cuota básica, puede llegar a producir y vender cerca de 34 000 al año. Las 14 000 unidades adicionales le son otorgadas cuando demuestra exportaciones o incrementos en la integración nacional de sus vehículos. El incentivo por la reducción de precios ha sido utilizado muy poco por las compañías y el único caso conocido es el de DINA, hace algún tiempo.

Con la medida ahora adoptada, las compañías que ya exportan deberán incrementar esta actividad en los porcentajes fijados por el decreto para, por lo menos, conservar la posición del año anterior en cuanto a la cuota básica y al total de producción y ventas. Las que no exportan deberán acelerar los estudios encaminados hacia esta actividad o bien buscar otras fórmulas para que por medio de una mayor integración nacional o reducción de precios puedan mantener sus niveles de producción y ventas mientras desarrollan un programa de exportación, pues la cuota básica se reducirá irremisiblemente para las que no realicen la compensación vía exportaciones.

Parece evidente que una medida de este tipo tiene como objeto impulsar las exportaciones hacia los países de origen de las compañías establecidas en México, que son en su totalidad países de alto desarrollo económico. Por otro lado, es obvio que sólo países de este tipo podrán absorber las exportaciones mexicanas de este ramo, si consideramos que en un plazo de 10 años como máximo todas las importaciones deberán ser compensadas y que a partir del acuerdo se establece una íntima relación entre la producción interna y la exportación, donde la primera crece a un promedio anual que va del 11 al 13 por ciento.

De esto se puede deducir que las compañías automovilísticas deberán poner al servicio de la exportación y balanza comercial mexicanas sus enormes y bien organizadas divisiones internacionales, que serán las encargadas de planificar la adquisición de las exportaciones mexicanas ya sea en el país de origen o bien en algún otro donde ellas puedan establecer la complementación y crear las necesidades corporativas. No es ilusorio pensar que, por ejemplo, alguna de las compañías decidiera cerrar o trasplantar la producción de ejes de su país de origen a México, para que desde aquí se surtieran todas sus filiales y la misma matriz con el artículo. Esto llevaría a una producción masiva que inclusive repercutiría en reducción de precios dentro del mercado nacional. Y a una situación semejante al acuerdo de Estados Unidos y Canadá en esta industria.

De hecho, los dos gigantes del mercado mexicano, Ford y Automex, prácticamente han venido trabajando sobre esta idea, e igualmente, aunque en menor medida, Nissan y Volkswagen parecen estar preparadas para recoger el guante. Ford llevó la voz cantante en 1968 exportando 100 millones de pesos, seguida por Automex que en el período de julio de 1968 a julio de 1969 había exportado cerca de 64 millones de pesos. En 1969, Ford ha exportado cerca de 134 millones de pesos y Automex en 1969/1970 estima que llegará a los 137.5 millones de pesos.

Ford exportó 80 000 medios motores a EUA, 1 500 motores completos a Chile y 3 000 medios motores a Venezuela, aparte de un volumen sustancial de equipo y herramientas a todas partes del mundo. Las exportaciones se hacen, lógicamente, a filiales Ford en esos países. Automex, por su parte, contando con la asesoría de Chrysler Intl., que tiene un 33% del capital de la empresa, ha exportado motores de 6 y 8 cilindros a Chile y Venezuela, motores Diésel-Perkins a EUA, monoblocks Perkins a Inglaterra, y transmisiones a Chile, siempre a filiales de la Chrysler en esos países.

Los volúmenes y diversificación de la exportación anotados para 1969 son en realidad una pequeña muestra de lo que se deberá hacer en el futuro, representan apenas un poco más del 15% de las importaciones totales de autopartes y menos del 10% de las importaciones totales de vehículos, refacciones y autopartes de 1968.

Los primeros pasos de lo que se apunta arriba los ha dado Ford, al firmar un importante contrato con la empresa Transmi-

siones y Equipos Mecánicos, S. A. (TREMEC), (que tiene una pequeña participación de la empresa norteamericana Clark Equipment Co.) para que ésta produzca para la Ford de EUA, 406 000 transmisiones con valor de 460 millones de pesos, en un plazo de 4 años, que para los fines del acuerdo de la SIC y el otorgamiento de extracuotas irán a la contabilidad de la Ford mexicana. Este contrato ha hecho que TREMEC duplique su capacidad de producción y, al mismo tiempo, se ha registrado una reducción, en el papel, de 150 pesos por unidad de transmisión dentro del mercado nacional que beneficia a otros consumidores de ese tipo de transmisiones como Automex, VAMSA y General Motors.

La tendencia previsible parece dirigirse hacia este tipo de acuerdos celebrados entre la industria terminal y la horizontal, es claro que la primera deberá auxiliarse de sus proveedores para poder cumplir con el acuerdo de la SIC, que después de este somero análisis da la impresión de que será un factor importante para el desarrollo industrial del país y una acción inteligente para comenzar a resolver seriamente los achaques de la balanza comercial.

LA EXPORTACION AUTOMOVILISTICA Y LA INTEGRACION LATINOAMERICANA

Es indudable que la disposición de la SIC favorecerá el desarrollo del país en muchos aspectos, balanza de pagos, economías de escala, ampliación de la industria terminal y auxiliar automotriz, etc., pero es igualmente innegable que el porcentaje de integración nacional de los vehículos, salvo raras excepciones, no rebasará en mucho los actuales niveles de 60 a 65 por ciento.

Parece lógico que las compañías se orienten más hacia la exportación que hacia la integración nacional de su producción. Factores como la relativa estrechez del mercado interno y las enormes inversiones que representa producir un automóvil 100% mexicano, son determinantes. Lo que se logrará gracias a la exportación es reducir los costos para el mercado interno de algunas autopartes que deberán producirse con calidad y precio igual al mercado internacional para competir adecuadamente.

A diferencia de otros países latinoamericanos, la solución mexicana es más realista, aunque existen factores geográficos que la determinaron. Es por todos sabido que un automóvil Renault o Ford cuesta en Argentina casi 3 o 4 veces más de lo que cuesta en México, donde ya son caros en comparación con Francia o EUA; pero en Argentina están integrados con partes nacionales arriba del 80% del costo y del peso de los vehículos. Un caso similar al argentino es el de Brasil, donde la integración nacional es muy alta también y los precios, aunque más bajos que los argentinos, son más altos que los nuestros.

El factor de la integración nacional de los vehículos siempre ha dado al traste con las negociaciones para la complementación de la industria automotriz a nivel zonal, cuyo objetivo hubiera sido intercambio de unidades terminadas, en completa libertad arancelaria. Brasil y Argentina asentaron que, para realizar un acuerdo de ese tipo, México tenía que elevar la integración nacional de su industria automotora terminal, que es bastante baja en relación con ellos. México, por su parte, siempre mantuvo una posición reticente a esta idea y se inclinó por estudiar, preferentemente, la posibilidad de trabajar sobre el intercambio de autopartes a nivel latinoamericano, donde México logra altos porcentajes de contenido nacional comparables a los de Argentina y Brasil. El acuerdo de la SIC sólo confirma la tendencia apuntada en 1965, durante una reunión sectorial de la industria

automovilística, donde la delegación mexicana apoyó una resolución para favorecer este tipo de complementación.³

De proseguirse las negociaciones en el marco de la ALALC dentro de la tendencia que apuntamos y ya que están definidas con claridad las posiciones de los países que tienen una importante industria de automotores, es probable que se llegue a ver, en la década de los setenta, un automóvil y otro tipo de vehículos que, a pesar de ostentar marcas extranjeras, serán hechos completamente en Latinoamérica, pues es factible suponer que Argentina y Brasil les exijan a las compañías internacionales una compensación a las autopartes importadas desde México, que se realizaría exportando autopartes complementarias a nuestro país.

EL MERCADO NACIONAL

En la actualidad, México ocupa el 15º lugar como productor de vehículos en el mundo, superado, en la región, por Argentina y Brasil. El crecimiento registrado en los últimos años es, con mucho, más dinámico que en esos dos países y tiende a mantenerse sostenidamente, con lo que puede augurarse que, en la década de los setenta, México se convertirá en el primer productor de automóviles de América Latina. (Véase cuadro 4.)

CUADRO 4

Producción mundial de vehículos automotores, 1968 (unidades)

	<i>Automóviles</i>	<i>Camiones y autobuses</i>	<i>T o t a l</i>
Estados Unidos	8 848 620	1 971 790	10 820 410
Japón	2 055 821	2 030 005	4 085 826
Alemania occidental	2 535 433	571 525	3 106 958
Inglaterra	1 699 300	400 700	2 100 000
Francia	1 833 047	242 570	2 075 617
Italia	1 544 933	115 437	1 660 370
Canadá	899 943	276 626	1 176 569
URSS	300 000	460 000	760 000
España	313 590	79 500	393 090
Australia	314 000	53 000	367 000
Brasil	192 000	65 000	257 000
Suecia	221 000	20 475	241 475
Bélgica	200 000	15 800	215 800
Argentina	127 965	53 011	180 976
<i>México</i>	<i>100 385</i>	<i>43 093</i>	<i>143 478</i>
Checoslovaquia	121 000	21 000	142 000
Alemania oriental	115 000	23 000	138 000
Polonia	40 500	39 600	80 100
India	44 640	33 630	78 270
Holanda	60 000	10 000	70 000

Nota: Los datos que se muestran en el cuadro representan, para algunos países, el ensamble de vehículos y no la producción. Es por esta causa que en algunos casos puede incurrirse en una duplicidad de las cifras.

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

La tendencia histórica tanto de la producción como de las ventas en México, se ha mantenido sobre el 13% de incremento anual, con pequeñas variaciones cíclicas (en los años noes abajo del promedio y en los años pares arriba del mismo). El liderato de producción y ventas se lo han disputado tradicionalmente Ford y Automex en los automóviles grandes, casi se puede decir que se alternan anualmente en resultados. En automóviles económicos, Volkswagen se lleva anualmente el 50% del mercado, seguida cada vez más cerca por Nissan con un 26 a 27 por ciento del mismo, y DINA el restante 24 o 23 por ciento.

³ Véase Alfonso Ponce Robles y Rafael González Lamadrid, "La reunión sectorial de la industria automovilística", *Comercio Exterior*, vol. XV, núm. 10, octubre de 1965, pp. 729-732.

Como se advierte en el cuadro 5, las cuotas básicas no han cambiado en los últimos años, cosa que en realidad no importa, pues a través del sistema de incentivos algunas compañías han llegado a cifras de producción y ventas muy por arriba de la cuota básica. El sistema de cuotas sirve como forma de control básico a mínimos de producción y, en el caso que estamos reñendo, es la piedra angular para la aplicación de un acuerdo.

tiene intereses oficiales en sus finanzas pero es 66% mexicana. El proyecto, al parecer, fue desechado por las exigencias improcedentes de una de las cuatro compañías que quería quedarse con la administración del consorcio y eliminar algunas marcas de los otros participantes, con lo cual una idea de franca racionalización industrial, pero complicada en su implantación fue devuelta al archivero para tiempos mejores.

CUADRO 5

Cuotas de fabricación de vehículos automotrices para el año modelo 1969

	Total	Automex	Ford	G.M.	I.H.	Nissan	V.A.M.	V.W.	DINA	FANASA
<i>Cuota total</i>	161 598	33 913	32 860	21 802	1 500	12 000	14 000	19 523	17 000	9 000
Automóviles	112 923	22 379	21 052	11 389		9 500	9 880	19 523	10 200	9 000
Camiones	48 675	11 534	11 808	10 413	1 500	2 500	4 120		6 800	
<i>Cuota básica</i>	134 300	27 500	20 000	20 000	1 500	8 000	14 000	17 300	17 000	9 000
Automóviles	95 935	18 263	14 545	11 147		5 600	9 880	17 300	10 200	9 000
Camiones	38 365	9 237	5 455	8 853	1 500	2 400	4 120		6 800	
<i>Cuota exportación</i>	16 415	5 106	8 894	192				2 223		
Automóviles	10 168	3 503	4 251	192				2 223		
Camiones	6 247	1 604	4 643							
<i>Cuota integración</i>	4 900	900	2 100			2 000				
Automóviles	4 650	550	2 100			2 000				
Camiones	250	250								
<i>Cuota fronteriza</i>	983	207	366	410						
Automóviles	270	64	156	50						
Camiones	713	143	210	360						
<i>Cuota mostrenca</i>	3 000	300	1 500	1 200						
Camiones	3 000	300	1 500	1 200						
<i>Mantenimiento de precios</i>	2 000					2 000				
Automóviles	1 900					1 900				
Camiones	100					100				

Fuente: Secretaría de Industria y Comercio, *Informe Económico 1969*, Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles, A. C.

La producción y ventas de la industria automovilística giraron sobre las 161 000 unidades en 1969, demostrando un 12% de incremento sobre las de 1968. Para 1970 se esperan incrementos del 14% en ambos factores.

Automex obtuvo el primer lugar en ventas, con aproximadamente 34 000 unidades, seguida por la ganadora del año pasado, Ford, que estuvo cerca de las 33 000. Volkswagen vendió cerca de 22 000 unidades y entre DINA y Nissan otros 22 000 vehículos conjuntamente. Las expectativas de la industria para 1970, tanto en producción como en ventas, son que se llegará a las 183 000 unidades. Si los incrementos históricos persisten, en 1975 se llegará a una producción y ventas de 330 000 unidades y en 1980 habremos de ver cifras cercanas a las 610 000 unidades.

Los problemas internos de la industria automovilística mexicana han sido tema de discusión importante durante el año que terminó. En algún momento del año pasado se habló con persistencia de la fusión de varias empresas de automotores en las cuales tiene fuertes intereses financieros el gobierno mexicano, con el fin de racionalizar la producción de vehículos en el país. Las empresas en cuestión eran FANASA, que produce los Borgward; DINA, que produce Renault y camiones; VAMSA, que opera bajo licencia de American Motors, y Automex, que no

Posteriormente se habló de un consorcio en los términos de las compañías más directamente ligadas al Gobierno federal (DINA y FANASA), en el que la primera absorbiera virtualmente las actividades de FANASA, y dedicara su planta a producir refacciones en gran escala, descontinuo definitivamente la marca Borgward del mercado internacional. Ante esto se levantaron una serie de comentarios y opiniones en el sentido de proseguir la fabricación del automóvil Borgward, que es una marca registrada mexicana, la cual "curiosamente" ha sido descontinuada por una serie de publicaciones interesadas que hace algún tiempo han venido exagerando los problemas financieros de FANASA, que indudablemente existen pero que con un pequeño porcentaje de decisión política para resolverlos desaparecerían.

La interrogante estriba en saber si existe la decisión política de proseguir y hacer realidad el sueño del automóvil 100% mexicano, cueste lo que cueste. De todas formas, en el caso de FANASA, se debe tomar una decisión sobre su destino con relativa rapidez, pues resulta imperdonable que una inversión industrial de esa magnitud esté tambaleándose en la zozobra de la incertidumbre sobre su futuro, en un país como el nuestro en el que, por lo menos a nivel oficial, se debieran planificar las acciones económicas coordinadamente y evitarse pérdidas financieras debidas a la improvisación.