las principales empresas automotrices: balanza comercial

jaime botello triana

Uno de los campos de investigación más explorados han sido los referentes a la industria automotriz. Cualquier diagnóstico y perspectiva del desenvolvimiento industrial del país incluye al menos referencias directas o laterales con respecto a este sector.

La intención de este artículo consiste fundamentalmente en describir y analizar las principales características de la balanza comercial de uno de los integrantes del vasto sector automotriz: las grandes empresas automotrices.

A partir de un breve repaso de la importancia de la industria automotriz en el contexto nacional que se establece en la parte I, se analiza el papel de las principales empresas automotrices en cuanto a su balanza comercial —parte II—.

El artículo cierra con algunas sugerencias y recomendaciones en el marco de una estrategia de fomento a las exportaciones.

I

La industria y el mercado automotriz nacionales están considerados como los de mayor crecimiento en el mundo. De 1977 a 1981 la tasa de crecimiento real de la industria automotriz fue del 20% anual, más del doble de crecimiento de la economía en su conjunto (8%). La participación de la industria auto-

motriz en el PIB manufacturero pasó del 5% en 1977 al 7.4% en 1981. Este acelerado crecimiento ha estado acompañado de importaciones crecientes y de exportaciones reducidas, lo cual ha redundado en cuantiosos déficits comerciales. En efecto, el déficit automotriz representó el 30% del déficit comercial total del país en 1978, y el 58% en 1981. Las compras de piezas de reposición y de componentes automotrices explican la mayor parte de las importaciones de esta industria. Por el lado de las exportaciones tenemos que éstas han venido reduciendo su participación dentro del total de exportaciones del sector manufacturero: en 1979 contribuían con el 13% mientras que para 1981 esta participación se redujo al 11 por ciento.

El crecimiento estable y sostenido de la economía permitió un fuerte crecimiento de la demanda y creó condiciones favorables para el establecimiento y consolidación de un mercado relativamente dinámico.

La estrategia de desarrollo actual de la industria automotriz tiene su fundamento legal en el decreto de 1977¹, en donde se establecen los principales lineamientos en materia de política que deberían seguir las empresas automotrices, a saber:

a) Se asigna un presupuesto de divisas a las empresas terminales para que compensen sus importaciones con exportaciones. Se entiende por presupuesto de divisas al monto anual neto de moneda extranjera que podrían ejercer las empresas de la industria terminal para la importación de insumos y para pagos de rentas factoriales del exterior.

b) Las empresas de la industria terminal deberían generar por lo menos 50% de las divisas netas necesarias para su presupuesto de divisas, con la exportación de componentes fabricados por empresas de la industria de autopartes.

c) Se establecen grados mínimos y recomendados de integración nacional. Para las empresas terminales productoras de automóviles deberían ser de 50% en 1978 y de 62% en 1981.

d) Se liberan los precios de los automóviles al distribuidor y al público.

El decreto de 1977 contenía claramente dos vertientes de política económica. Por un lado, los mayores requerimientos de contenido nacional expresaban la idea de una estrategia orientada hacia la sustitución de importaciones; por otro, se exigía a las empresas automotrices un programa de exportaciones compensatorias, lo cual se inscribe en una estrategia de fomento de las exportaciones.

Los resultados en la práctica de las disposiciones legales emanadas del decreto

¹ Véase "Decreto para el fomento de la Industria Automotriz" *Diario Oficial*, 20 de julio de 1977.

de 1977 han sido mixtos². Si bien es cierto que el grado de integración nacional se ha incrementado, también es cierto que las importaciones de productos intermedios han crecido más rápidamente. El mercado nacional absorbió la mayor parte del crecimiento de la industria, paralelamente la sobrevaluación del peso limitó la competitividad de los productos locales en el mercado internacional. Sobre esta base, lo que nos interesa es el comportamiento y los resultados de las cinco principales empresas automotrices de la industria terminal en cuanto a su actuación en el campo del sector externo.

Es el caso de la industria automotriz uno de los ejemplos más claros de las estructuras oligopólicas prevalecientes en los países en desarrollo. Las características principales de estas estructuras radican en la elevada concentración de actividades en unas cuantas firmas y en el carácter diferenciado del producto. Esto hace más interesante y refuerza nuestro interés por centrarnos en las cinco principales empresas automotrices de la industria terminal.

II

LAS CINCO PRINCIPALES EMPRESAS AUTOMOTRICES (CPE)

El mercado automotriz en México ha estado dominado fundamentalmente por 5 empresas: Volkswagen, Chrysler, Ford, General Motors y Nissan. En el cuadro No. 1 se puede observar la penetración por empresa en el mercado nacional; a lo largo del período se distingue que la actividad de las CPE significó una participación de 85% en promedio. Durante esos años, las ventas totales de la industria automotriz terminal muestran un incremento del 95%, es decir un crecimiento poco menos del doble, en tanto que las ventas totales de la CPE observaron un incremento de 105%, o sea de poco más del doble.

Dado que el sector automotriz ha sido considerado como un sector clave en cuanto a los objetivos de desarrollo industrial y de sustitución de importaciones, desde su nacimiento ha gozado de un alto grado de protección. Tal política fue necesaria para crear condiciones adecuadas para el desenvolvimiento del sector; sin embargo, el proteccionismo excesivo ha generado una serie de ineficien-

² Véase: J.J. Larriva, y A. Vega, "El Comercio Exterior de la Industria automovilística en México"; Comercio Exterior, Dic. de 1982.

CUADRO No. 1

MEXICO: DISTRIBUCION DEL MERCADO DE AUTOS Y CAMIONES
1977-1981 (porcentaje y valores absolutos)

EMPRESAS		1977	1978	1979	1980	1981
CHRYSLER	Penetración	20.9	21.7	21.6	23.2	20.4
	Absoluto	59,850	77,695	90,611	105,771	114,611
FORD	Penetración	17.6	19.4	17.8	18.9	19.8
	Absoluto	50,392	69,279	74,423	86,289	111,235
GENERAL MOTORS	Penetración	11.8	14.3	13.0	8.4	10.7
	Absoluto	33,988	50,991	54,466	28,224	60,143
NISSAN	Penetración	10.5	10.0	11.0	10.0	11.8
	Absoluto	30,198	35,537	45,984	47,320	66,182
VOLKSWAGEN	Penetración	22.8	20.3	22.2	23.8	23.2
	Absoluto	65,363	72,402	93,181	108,477	130,014
TOTAL CPE	Penetración	83.6	85.7	85.6	84.7	85.9
	Absoluto	239,791	305,904	358,665	386,081	482,185
TOTAL INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	Penetración	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	Absoluto	286,725	357,311	418,904	450,372	561,249

FUENTE: AMIA, *Organo Informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. A.C.*
Boletín 193, enero 1982.

cias en la estructura productiva de la rama, caracterizadas por el fraccionamiento de un mercado pequeño entre un número excesivo de plantas y modelos.

La industria automotriz ha sido además uno de los sectores que más ha recibido inversión extranjera y que más propenso está al progreso técnico, las CPE son empresas trasnacionales. Las estrategias de crecimiento de estas corporaciones se enmarcan en el contexto de una mayor competencia vía diferenciación del producto, específicamente mediante la publicidad y el diseño e implementación de nuevas líneas de automóviles.

En suma, los niveles de protección a que ha estado sujeta la industria automotriz así como las estrategias corporativas de las empresas trasnacionales, han dado lugar a una presencia excesiva de empresas, plantas y modelos en relación al tamaño del mercado interno. La producción se fragmenta entre alrededor de 15 empresas con 40 modelos, lo cual provoca que cada planta no agote las economías a escala suficientes que le permitirían operar con niveles de costo eficientes. Más grave aún es el hecho de que estos factores presionan sobre la competitividad internacional de los productos automotrices nacionales, tanto en precio como en calidad.

Las exportaciones mexicanas de productos automotrices se componen básicamente de motores, partes, accesorios y piezas sueltas. Las exportaciones de vehículos tienen una participación relativa menor pero más concentrada, de 1977 a 1981 más del 90% de las exportaciones de este rubro se realizaron a través de sólo dos empresas: Volkswagen y Nissan. Paralelamente al problema de concentración de la producción hallamos el fenómeno de concentración de la exportación, sólo que esta última es mucho más aguda y persistente. Sin embargo, el comportamiento agregado de las exportaciones, durante el mismo período, ha sido bastante inestable. En 1978 se exportaron 25.8 miles de unidades, cifra que ha sido la más alta en la historia del sector. Esta situación no se pudo sostener y en 1981 sólo se vendieron al exterior 14.4 miles de unidades.

Desde 1977 este grupo de empresas ha mantenido, en forma persistente, déficits comerciales significativos (véase Cuadro No. 3), lo cual refleja su incapacidad para cumplir los objetivos y metas de la estrategia de fomento a las exportaciones; en particular del programa de exportaciones compensatorias. En los últimos años el conjunto y cada una de las CPE mantuvo saldos deficitarios en su balanza comercial. Un año después del decreto de 1977 sólo dos empresas se esforzaron y lograron alcanzar superávits. En 1977 el saldo comercial negativo de las CPE

CUADRO No. 2

MEXICO: EXPORTACION DE VEHICULOS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS
AUTOMOTRICES, 1977-1981
(Unidades exportadas)

AÑO	1977		1978		1979		1980		1981	
	No. de Unidades	%								
CHRYSLER GENERAL	695	5.9	1,785	6.9	1,079	4.4	489	2.7	607	4.2
MOTORS	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
NISSAN	5,863	49.9	5,652	21.9	4,507	18.2	4,252	23.3	4,370	30.4
VOLKSWA- GEN	5,168	44.0	18,348	71.0	19,101	77.2	13,142	72.0	9,256	64.3
SUB-TOTAL	11,726	99.9	25,785	99.8	24,687	99.7	17,883	98.0	14,233	98.9
RESTO DE EM- PRESAS ¹	17	0.1	43	0.2	69	0.3	362	2.0	155	1.1
TOTAL	11,743	100.0	25,828	100.0	24,756	100.0	18,245	100.0	14,388	100.0

¹ Incluye: Diesel Nacional, Mexicana de Autobuses y Renault.

FUENTE: AMIA, Organó Informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.

Boletín 193, enero 1982.

representó el 10 por ciento del déficit comercial del país, cuatro años más adelante esta participación se vio significativamente incrementada al llegar a ser casi el doble. En el Cuadro No. 4. se muestra el cociente de exportaciones e importaciones de este bloque de empresas y se confirma que las importaciones han tenido una tasa de avance mayor que las exportaciones sobre todo a partir de 1978. Sabemos que estas empresas requieren de un alto contenido importado; sin embargo uno de los requisitos del decreto de 1977 era el de que se lograra compensar al menos el 50% de importaciones con exportaciones, este objetivo cuatro años después, ninguna empresa lo ha podido cumplir.

Las disposiciones señaladas no se han satisfecho en virtud de que la estrategia de crecimiento de las empresas ha sido abastecer principalmente al mercado interno y, secundariamente, vender al exterior. Si a esto se agrega la continúa sobrevaluación del peso a partir de 1978 tenemos entonces un par de razones que explican los permanentes déficits comerciales de las CPE. No obstante es necesario señalar que la mayoría de las CPE implementaron proyectos de inversión destinados fundamentalmente a la exportación de motores; algunos iniciaron su producción hasta el año modelo 1982 y otros están aún por operar.

Las dificultades de balanza de pagos, a las cuales ha contribuido el sector automotriz durante los últimos años han vuelto a poner sobre el tapete de las discusiones la necesidad de un giro en la estrategia de tal sector. En este sentido se señalan una serie de medidas y acciones que serían convenientes de aplicar a efecto de corregir y ordenar a esta importante industria.

Para impedir que el fenómeno de fragmentación de la producción se mantenga, y para obtener mayores economías de escala que permitan abatir la ineficiencia del sector, es necesario que al menos se reduzcan tanto la variedad de modelos producidos así como los cambios anuales que se haría en los modelos que prevalecieran. El disminuir la variedad de modelos es una condición indispensable si se quieren alcanzar mayores niveles de eficiencia. Al respecto cabe mencionar que existe un acuerdo informal entre las empresas productoras en el sentido de que a partir de 1984 las plantas automotrices sólo producirán modelos de 6 y 4 cilindros. Esta medida apunta claramente hacia una mayor racionalización, pero por sí sola resultaría insuficiente para una efectiva racionalización. Los esfuerzos por racionalizar la rama deben ir aún más lejos. Incluso se podría pensar en el cierre definitivo de algunas firmas³, aunque previamente se deberían evaluar los efectos

³ Por ejemplo los que han mantenido una razón exportaciones e importaciones relativamente menor.

CUADRO No. 3

MEXICO

DEFICITS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS AUTOMOTRICES, 1977-1981

(Millones de Dólares Corrientes)

EMPRESA	AÑO	1977	1978	1979	1980	1981
CHRYSLER		-4.3	56.9	-240.2	-250.5	-197.4
FORD		43.7	-14.3	-31.7	-52.4	-96.8
GENERAL MOTORS		-49.0	-11.8	3.1	-180.6	-84.8
NISSAN		-10.2	-2.9	-43.5	-36.2	-37.4
VOLKSWAGEN		-51.9	-32.7	-123.7	-155.5	-198.0
DEFICIT TOTAL NACIONAL		-1,681.0	-1,583.8	-2,783.0	-3,198.7	-3,193.9

CUADRO No. 4

COCIENTE DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS AUTOMOTRICES, 1977-1981
(porcentajes)

EMPRESA \ AÑO	1977	1978	1979	1980	1981
CHRYSLER	96	229	16	12	13
FORD	38	74	54	19	9
GENERAL MOTORS	1	22	147	4	39
NISSAN	57	83	32	48	46
VOLKSWAGEN	27	247	48	53	38

de esta medida sobre el empleo. Una industria eficiente y orientada hacia la exportación es una condición necesaria dentro de la estrategia de fomento a las exportaciones. El actual tipo de cambio de 150 pesos por dólar es decir el menor precio relativo de los productos locales es ya en sí un importante instrumento de esta estrategia, así se habla ya de que la mayoría de las CPE obtendrán saldos superavitarios el próximo año, una vez que las plantas orientadas a la exportación —de motores principalmente— empiezan a rendir resultados.

III

CONCLUSIONES

La industria automotriz ha constituido un sector clave en el desarrollo industrial del país. Sus encadenamientos y su impacto en la situación comercial requieren de una revisión a fondo en cuanto al diseño de una política económica acorde con la coyuntura actual.

Aunque este trabajo no es demasiado exhaustivo, sí se pueden derivar algunas direcciones en cuanto a líneas de investigación futura. Particularmente en lo que se refiere a las relaciones que pueda haber entre el tamaño y número de plantas y la realización de excedentes superavitarios.

La infraestructura para la producción de automóviles está dada y debe ser aprovechada. La producción masiva de autos pequeños y de alto contenido nacional representa una salida viable a las dificultades del sector, paralelamente a la incorporación de la producción local a la estrategia corporativa del "carro mundial" previa consideración de las ventajas comparativas ■