

B

LA BALANZA DE PAGOS DE LOS ESTADOS UNIDOS
Y SU COMERCIO INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES

Richard A. LaBarge Erdman
Marco Antonio Pérez Valtier



FACULTAD DE ECONOMIA

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE NUEVO LEON

9710

Abasolo 907 Oriente.

Monterrey, N. L. México.



Núm. Clas. 382.6
Núm. Autor L1176
Núm. Adg. 074166
Procedencia 1
Precio - NOV. 1974
Fecha SR
Clasificó SR
Catalogó SR



LA BALANZA DE PAGOS DE LOS ESTADOS UNIDOS
Y SU COMERCIO INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES

Richard A. LaBarge Erdman
Marco Antonio Pérez Valtier

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Capilla Alfonso Reyes
Biblioteca Universitaria



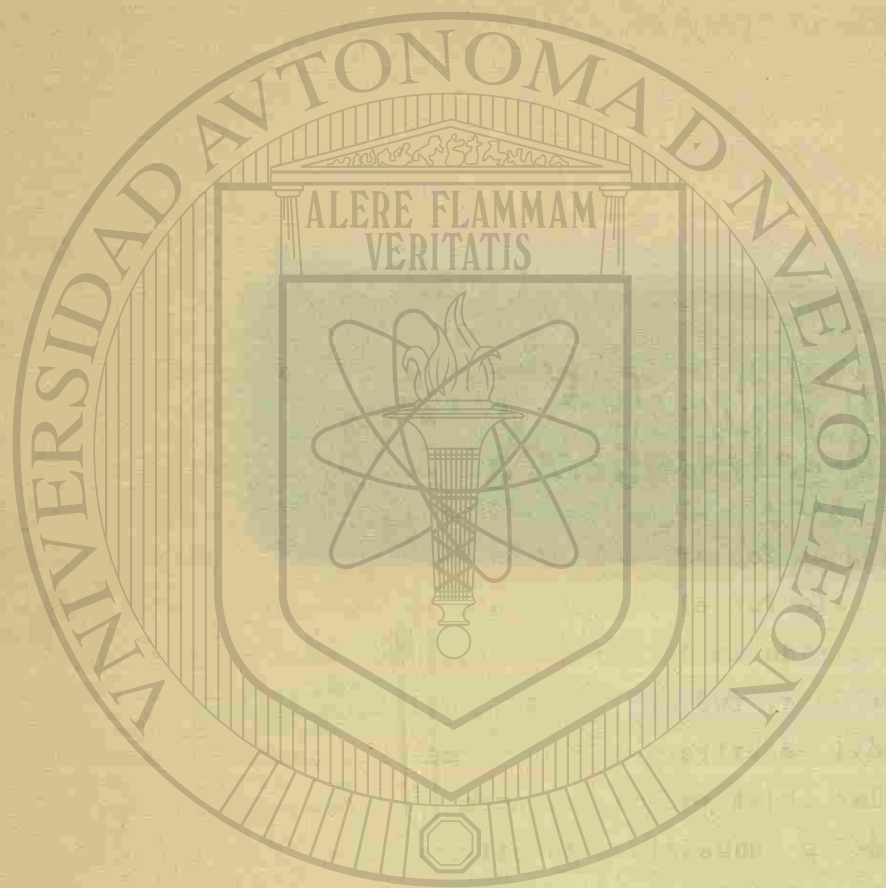
FONDO UNIVERSITARIO
FONDO NUEVO LEÓN
49844

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
"ALFONSO REYES"

074166



1020081217



LA BALANZA DE PAGOS DE LOS ESTADOS UNIDOS
Y SU COMERCIO INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES¹

Richard A. LaBarge Erdman

Marco Antonio Pérez Valtier

Universidad Autónoma de Nuevo León²

I

Este artículo es una actualización de otro similar (9) presentado en las conferencias de Mercado Internacional de Visoka Ekonomska Komer--cialna Sola, sostenidas en Portoroz, Yugoslavia, en Octubre de 1971. El estímulo para este estudio fué el conocimiento de que una parte considerable del deterioro ocurrido en la balanza estadounidense de mercancías y servicios después de 1964, fué un resultado del considerable crecimiento en ventas de automóviles extranjeros en el mercado de los Estados Unidos. Conformemente, los objetivos de entonces y ahora, venían siendo - desagregar los datos de la industria automotiva en los totales de las - cuentas de mercancías y servicios y discutir el resultado en términos de teoría de comercio e implicaciones de políticas comerciales.

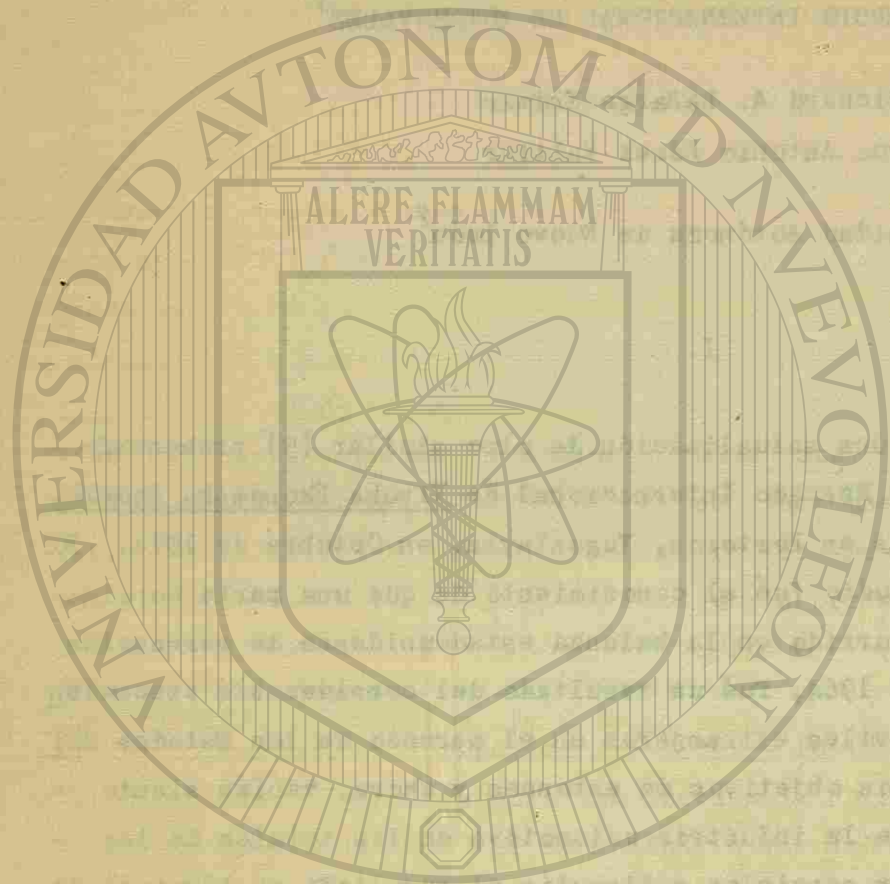
A manera de introducción, el desarrollo de las ventas de carros de pasajeros en los Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial, puede ser dividido en cuatro períodos generales. Durante el primer período (1945 - 1955), la industria doméstica fué una ganadora importante en el cambio extranjero y se mantuvo durante el tiempo sin desafiante en el país. Los competidores extranjeros en los Estados Unidos obtuvieron sob

¹ Revisión de un trabajo presentado el 30 de diciembre de 1973 en la reunión de la American Statistical Association en Nueva York.

² Los autores son, respectivamente, Catedrático Visitante de la Universidad de Nueva Orleans y su Asistente en la Facultad de Economía de la Universidad Autónoma de Nuevo León.

HD 9710

L3



un pequeño volumen, principalmente en carros especiales, con una penetración total no excedente al dos por ciento del mercado de los Estados Unidos.

En el segundo período (1956-1960) se desarrolló la primera importación que podría ser una seria amenaza, principalmente debido, por una parte, a la expansión de las ventas de carros deportivos británicos (como el M. G.) y por otro lado por el incremento en ventas de coches económicos (encabezados por el Volkswagen). Para este tiempo la penetración obtenida por estos autos, alcanzaba la cifra del diez por ciento del mercado de automóviles nuevos. Pero la cuestión fué tomada en los círculos de comercio como un fenómeno asociado con incrementos en elasticidad precio de demanda, dada una merma del nivel de la demanda para las caras unidades norteamericanas, debido al impacto de las recesiones en negocios ocurridas de 1957 - 1958 y 1960 - 1961.

El tercer período (1961 - 1963) vió un pequeño resurgimiento del dominio de Estados Unidos en el mercado doméstico de carros pequeños (ej. - el Rambler de American Motors, el Falcon de la Ford, el Corvair de la General Motors y el Valiant de la Chrysler) y se redujeron las importaciones de autos a menos de 300,000 unidades anuales (cerca de un cinco por ciento del mercado).

El período final es el cubierto por este artículo. De 1964 hasta 1973 ha venido ocurriendo un constante crecimiento en las importaciones de carros de pasajeros (principalmente de Alemania, Japón y Canadá) y han saturado aproximadamente una cuarta parte del mercado de los Estados Unidos.

II

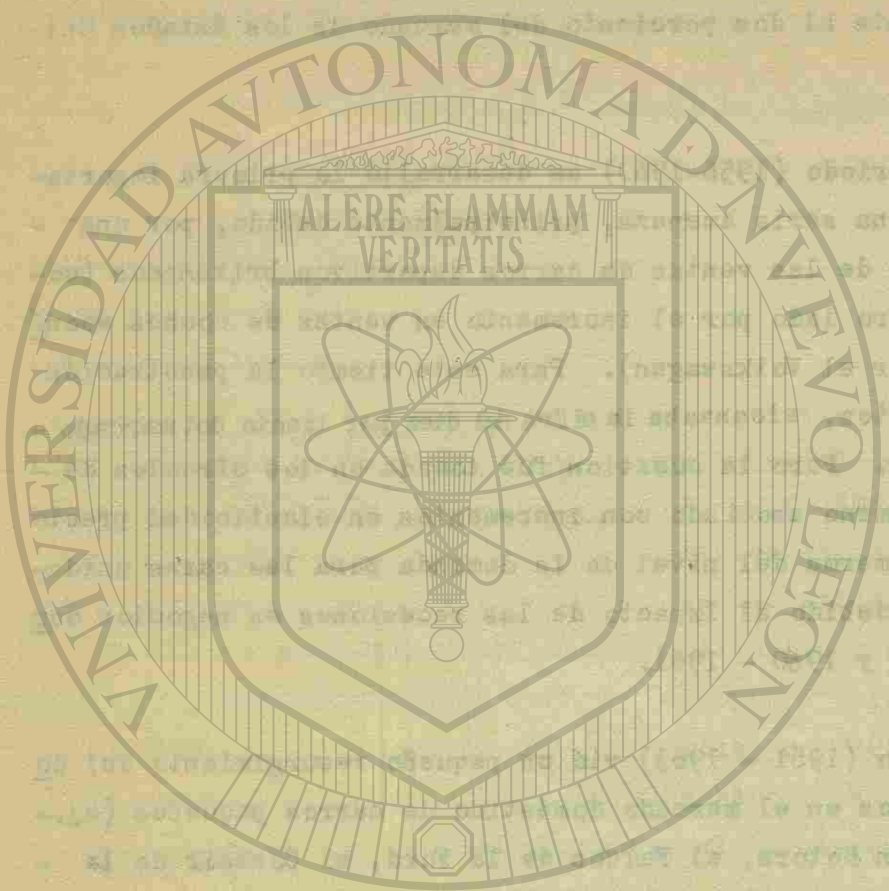
Los orígenes generales de las ventas domésticas al menudeo de carros de pasajeros, son presentados para los Estados Unidos en el período 1964 - 1972 del cuadro 1. Ahí, los "tipos domésticos" incluye la producción -

de los Estados Unidos y las importaciones canadienses, mientras que en "tipos importados" se incluye solamente los carros pequeños y deportivos, comprados principalmente a Europa y Japón. Así el total de importaciones será la suma de los carros canadienses "tipo doméstico" más los "tipos importados".

Como muestra el cuadro 1, ha venido ocurriendo una fuerte resurgimiento en la demanda de los Estados Unidos por los pequeños carros de pasajeros "tipo importado" desde 1963. En 1964, aproximadamente medio millón de automóviles de este tipo, tomó algo más que el seis por ciento del total del mercado de los Estados Unidos. Para 1968, el estilo europeo importado se incrementó más allá del millón de unidades, extendiendo otra vez su penetración de mercado a más del diez por ciento del total. Durante 1972, estas importaciones fueron más de 1.6 millones y el total del mercado fué cerca de 11 millones, como vemos, casi tomaron el quince por ciento del total del mercado. Muchos de estos incrementos en las importaciones desde 1967 han sido resultado de las efectivas ventas de dos productos japoneses, Toyota y Datsun, reforzados por las también efectivas ventas de Volkswagens. En muchas de las áreas costeras de Estados Unidos (El mercado extenso de California es un caso) las ventas de tales automóviles representa una de cada tres ventas de automóviles nuevos.

En este período han habido aumentos en la prosperidad de los Estados Unidos y es improbable que el aumento en la elasticidad precio bajo condiciones de depresión aún pueda ser razón para estos cambios.

Mejores explicaciones, las cuales separan las importaciones del mercado doméstico, pueden ser encontradas en condiciones de producción, en un incremento de la sub-urbanización con mayores distancias entre las zonas residenciales y de trabajo, y en la demanda por el segundo o el tercer carro para la familia, pues los muchos niños nacidos en el período posterior a la Segunda Guerra Mundial ya han alcanzado la edad suficiente pa-



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

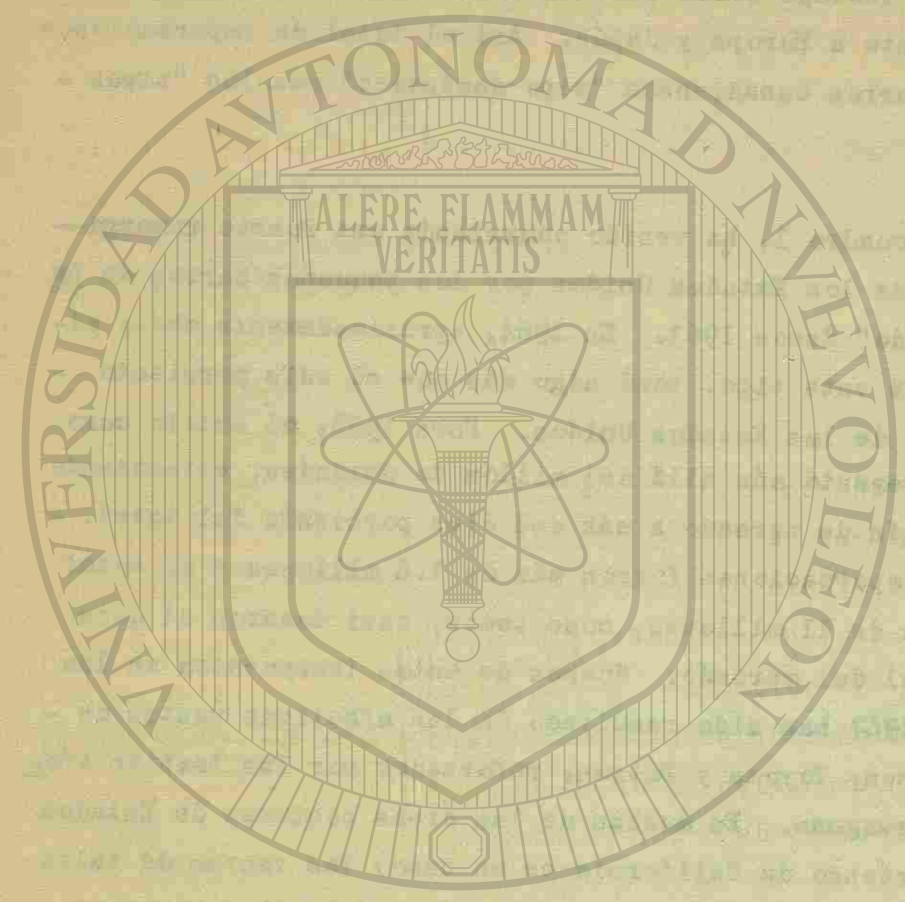
ra poseer su licencia de conductores. La escasez de petróleo, real y posible, indubitablemente ha agregado falta de seguridad y ha estimulado - este tipo de demanda desde los comienzos de 1972.

Sin embargo, el "tipo importado" de demanda ha sido solo una parte de la historia. Antes, en los últimos años de los 50's, el gobierno canadiense designó a V. I. Bladen como Comisionado Real para estudiar las condiciones de la industria automotriz en Canadá. El reporte de Bladen (2) argüía que el mercado interno canadiense no era lo suficientemente grande para sostener la existencia de las plantas manufactureras, sin fuertes asignaciones para amortización de los costos fijos medios, debido al bajo volumen de producción. A pesar de los favorables costos variables (debidos principalmente a la oferta barata de mano de obra calificada, vis a vis los Estados Unidos) los costos medios totales eran demasiado altos. En la contestación de Bladen, proponía un incremento en el volumen de producción de los automóviles canadienses y vender estos en los Estados Unidos y para finalizar proponía elaborar un tratado estableciendo un mercado común sin aranceles al nivel de manufactureros mayoristas para el comercio de vehículos de motor y refacciones.

Tales arreglos fueron formalizados por los dos gobiernos en 1964 y los resultados subsecuentes están mostrados en el cuadro 1. Cuando las importaciones canadienses son agregadas en los "tipos importados", este total se eleva a cerca del 6.5% del mercado de Estados Unidos en 1964 y a cerca de un 25% en 1972. Las plantas productoras de automóviles de Estados Unidos todavía no han recuperado la cifra de 8.7 millones de unidades alcanzadas en 1965.

III

Estos desarrollos son puestos dentro de las perspectivas de las cuen



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

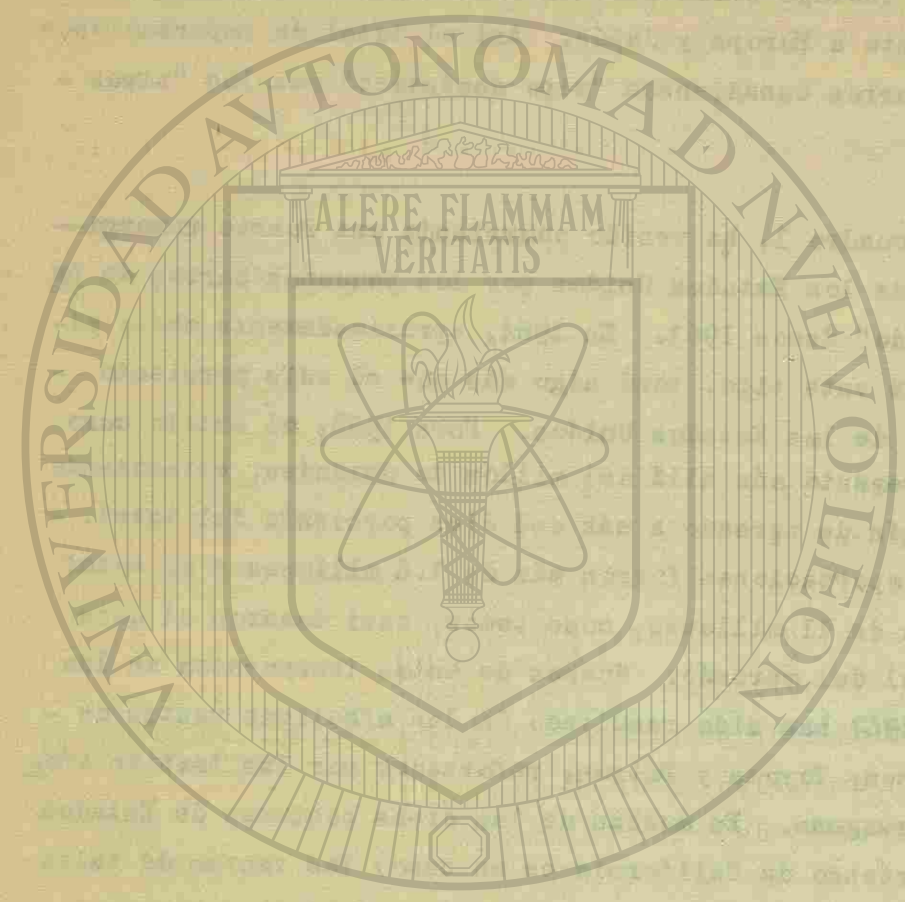
ra poseer su licencia de conductores. La escasez de petróleo, real y posible, indubitablemente ha agregado falta de seguridad y ha estimulado este tipo de demanda desde los comienzos de 1972.

Sin embargo, el "tipo importado" de demanda ha sido solo una parte de la historia. Antes, en los últimos años de los 50's, el gobierno canadiense designó a V. I. Bladen como Comisionado Real para estudiar las condiciones de la industria automotriz en Canadá. El reporte de Bladen (2) argüía que el mercado interno canadiense no era lo suficientemente grande para sostener la existencia de las plantas manufactureras, sin fuertes asignaciones para amortización de los costos fijos medios, debido al bajo volumen de producción. A pesar de los favorables costos variables (debidos principalmente a la oferta barata de mano de obra calificada, vis a vis los Estados Unidos) los costos medios totales eran demasiado altos. En la contestación de Bladen, proponía un incremento en el volumen de producción de los automóviles canadienses y vender estos en los Estados Unidos y para finalizar proponía elaborar un tratado estableciendo un mercado común sin aranceles al nivel de manufactureros mayoristas para el comercio de vehículos de motor y refacciones.

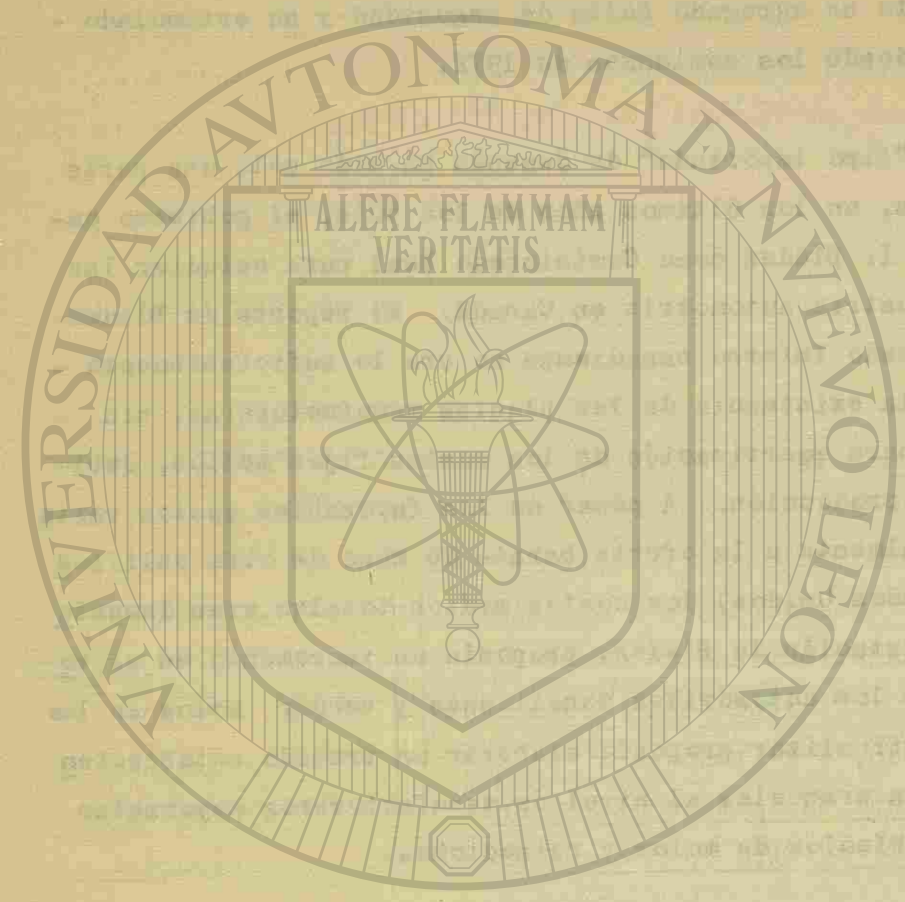
Tales arreglos fueron formalizados por los dos gobiernos en 1964 y los resultados subsecuentes están mostrados en el cuadro 1. Cuando las importaciones canadienses son agregadas en los "tipos importados", este total se eleva a cerca del 6.5% del mercado de Estados Unidos en 1964 y a cerca de un 25% en 1972. Las plantas productoras de automóviles de Estados Unidos todavía no han recuperado la cifra de 8.7 millones de unidades alcanzadas en 1965.

III

Estos desarrollos son puestos dentro de las perspectivas de las cuen



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tas internacionales de los Estados Unidos en el cuadro 2. Este es un cuadro de cuentas "T" para el período 1964 - 1973 (la. mitad), mostrando sumas y balances del comercio de mercancías y servicios, movimientos de capital (se incluyen aquellas transacciones unilaterales, las cuales normalmente se incluyen con las mercancías y servicios en el total de las cuentas corriente), la cuenta de reserva y la de errores y omisiones. El comercio de carros de pasajeros con Canadá y con "otras" naciones es desagregado del resto de los flujos de mercancías y servicios y se presenta en la parte superior de cada cuenta.

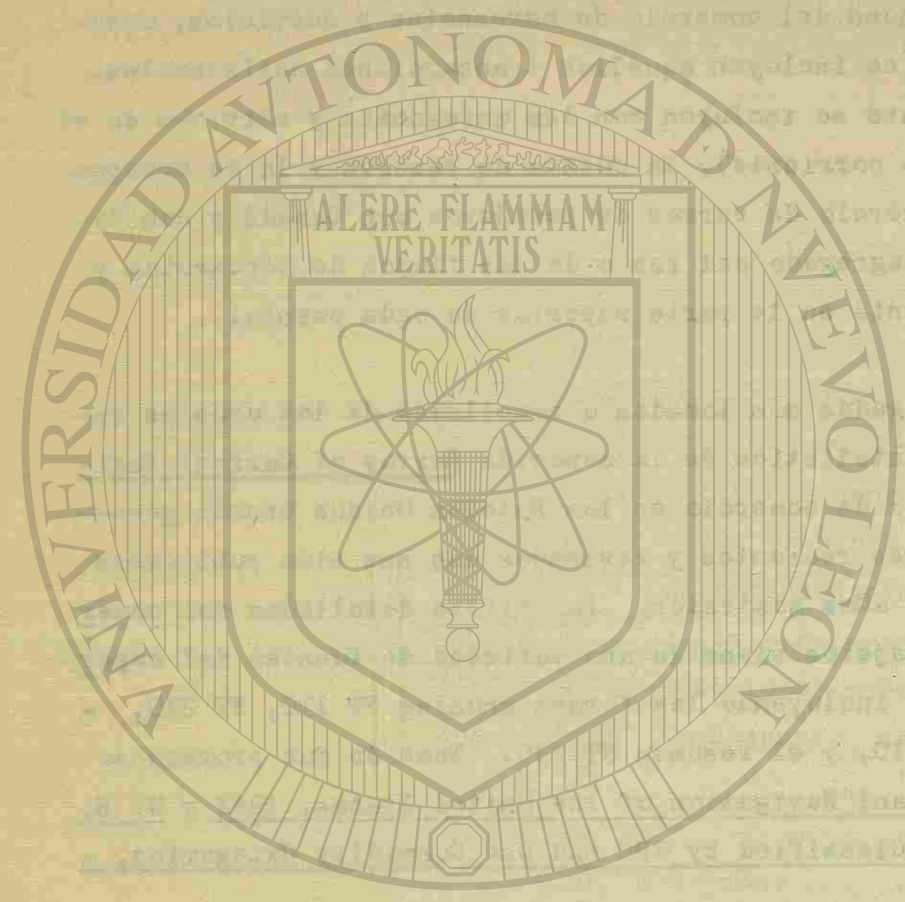
Las cifras agregadas son tomadas o compiladas de los usuales reportes "azules" de estadística de la conocida Survey of Current Business del departamento de comercio en los Estados Unidos usando generalmente los datos más recientes y revisados que han sido publicados para cada uno de los años mostrados. Las cifras detalladas del comercio de carros de pasajeros viene de una variedad de fuentes del departamento de comercio, incluyendo las formas anuales FT 110, FT 210, - FT 135, FT 410, FT 610, y el resumen FT 990. También fue provechoso el Foreign Commerce and Navigation of the United States, 1964 y U. S. Exports and Imports Classified by OBE end Use Commodity Categories, - 1923 - 1968.

Las series de valor resultantes por los carros de pasajeros parecen ser internamente consistentes en todas las cuentas de importación y en las cuentas de exportación de 1965 - 1973 (la. mitad). Ellas se refieren al total de carros de pasajeros importados y exportados, ya sean armados o no. Sin embargo, hay dos problemas que es valioso notar. En primer lugar, el departamento de comercio cree que los valores declarados de las importaciones de carros de pasajeros del Canadá (los publicados en la serie FT-135) son mayores comparados con los verdaderos valores de las transacciones, y ninguna corrección es hecha aquí. Segundo, las entradas por exportaciones en 1964 reflejan algunos problemas que se han venido teniendo desde las primeras clasificaciones de comercio, donde los vehículos no armados de las exporta-

ciones fueron listados separadamente bajo cada parte componente, consecuentemente para 1964 y antes, no es posible obtener las cifras componentes de las exportaciones por país de destino de las unidades no-armadas.

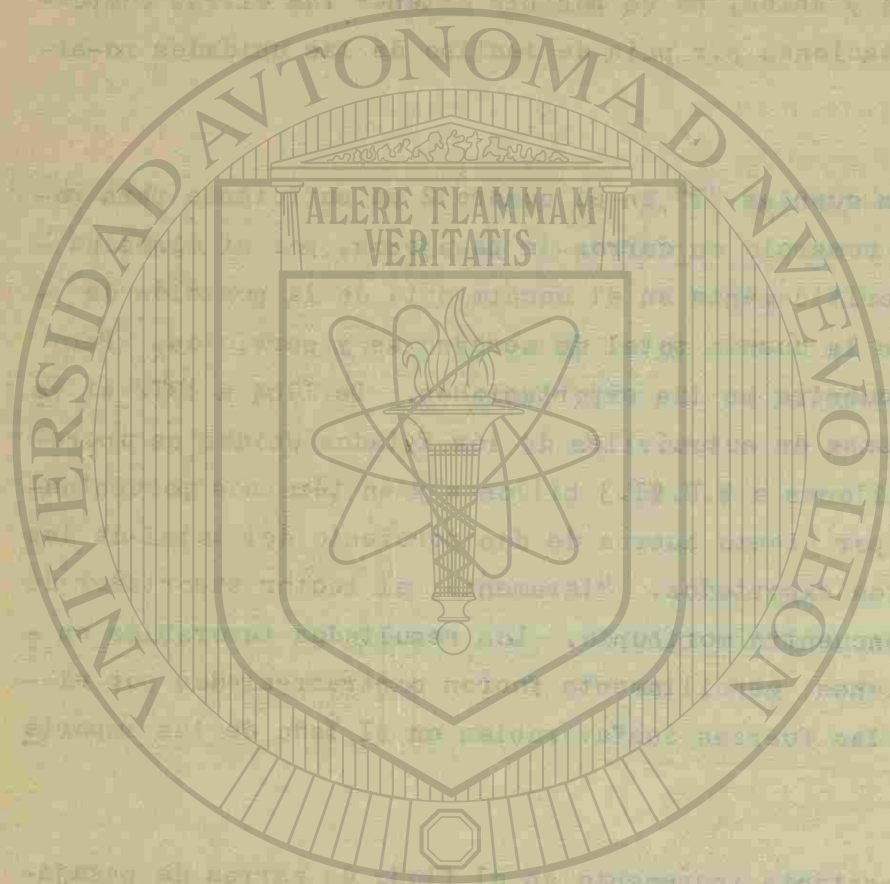
Un vistazo a las cuentas "T" en el cuadro 2 es suficiente para notar que la cuenta de comercio en carros de pasajeros, por si misma ha venido a contribuir criticamente en el decaimiento de la posición de los Estados Unidos en la cuenta total de mercancías y servicios. Pero el problema no se encuentra en las exportaciones. De 1964 a 1972 el valor de las exportaciones de automóviles de los Estados Unidos se incrementó de E.U.\$0.3 billones a E.U.\$1.3 billones y en términos porcentuales de menos de uno por ciento acerca de dos por ciento del total de las mercancías y servicios exportados. Claramente, el sector exportador de la industria no se encuentra moribundo. Los resultados favorables en el lado de exportaciones, sencillamente fueron contrarrestados por el veloz desarrollo de las fuerzas desfavorables en el lado de las importaciones.

Así, hubo un constante incremento en el flujo de carros de pasajeros del exterior, empezando con modestos niveles de E.U.\$0.6 billones en 1964 (dos por ciento de las importaciones de mercancías y servicios) y aumentando constantemente; para 1972 era E.U.\$5.9 billones (más del siete por ciento del total de importaciones de mercancías y servicios). Como se indica figura 1 el dibujo de los datos mostraron un demérito de cerca de E.U.\$5 billones en el saldo de la balanza de mercancías y servicios de los Estados Unidos. Más de la mitad de esta cifra, E.U.\$2.7 billones, ocurrieron solamente en el mercado de carros de pasajeros. E.U.\$1.3 billones de ésta cifra fué debido al estilo "doméstico" de carros de pasajeros del Canadá, el remanente de E.U.\$1.4 billones fueron importaciones procedentes de Europa y Japón. Un subsecuente demérito masivo de otros E.U.\$7.8 billones en la balanza de mercancías y servicios de los Estados Unidos, ocurrió entre los años de 1970 y 1972, mos-



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

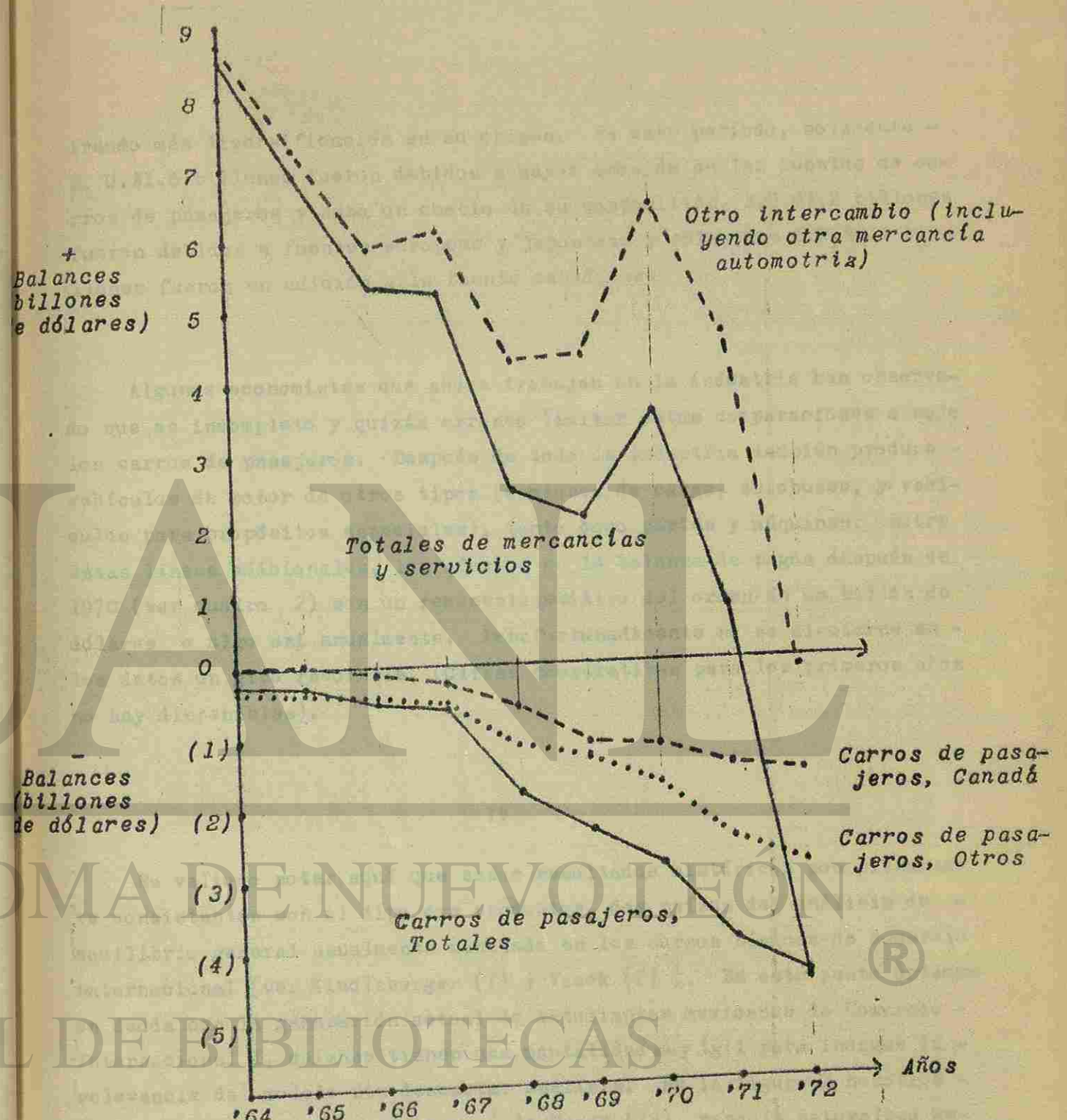
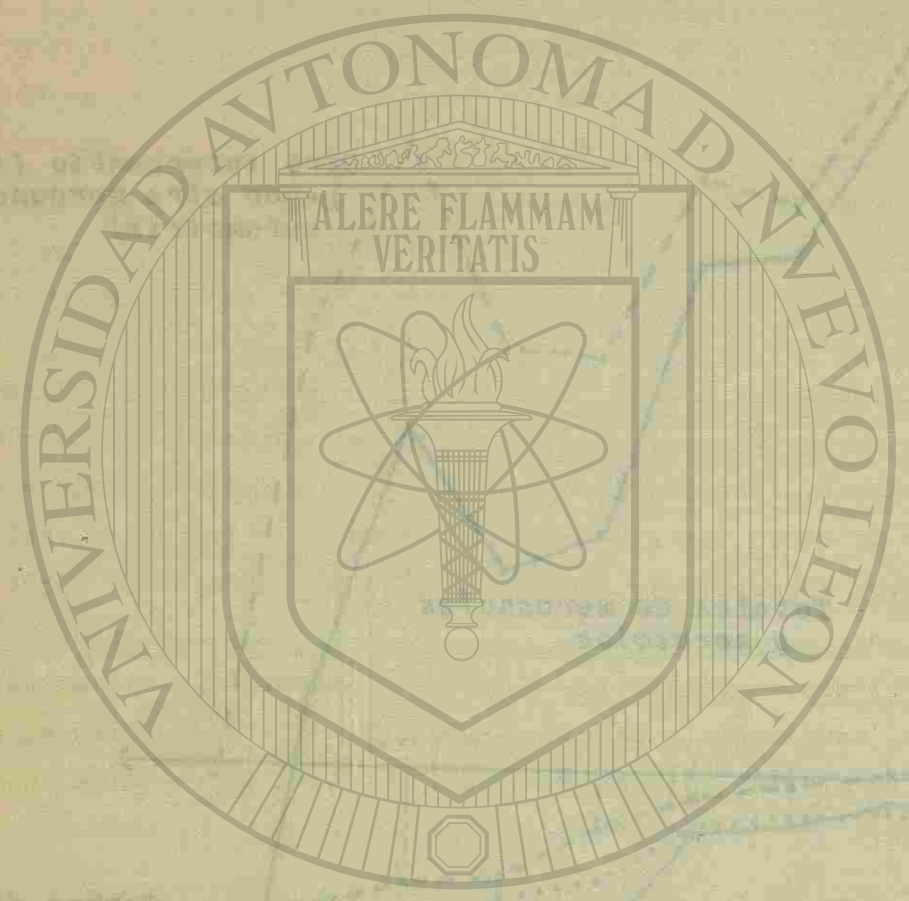


Figura 1

BALANZAS DE MERCANCIAS Y SERVICIOS PARA LOS ESTADOS UNIDOS, 1964-1972



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
 DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

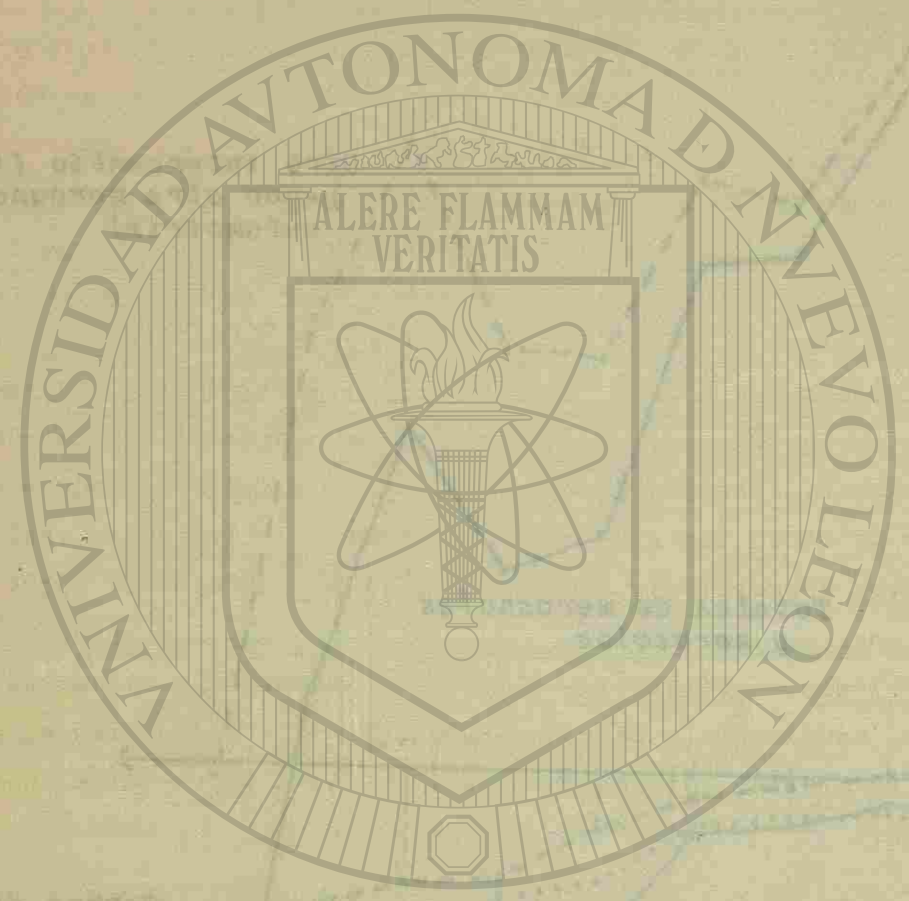
trando más diversificación en su origen. En este período, solamente - E. U.\$1.6 billones fueron debidos a mayor erosión en las cuentas de carros de pasajeros y hubo un cambio en su composición. E.U.\$1.2 billones fueron debidos a fuentes europeas y japonesas y solamente E.U.\$0.4 billones fueron en adición a la fuente canadiense.

Algunos economistas que ahora trabajan en la industria han observado que es incompleto y quizás erróneo limitar estas comparaciones a solo los carros de pasajeros. Después de todo la industria también produce - vehículos de motor de otros tipos (camiones de carga, autobuses, y vehículos para propósitos especiales), tanto como partes y máquinas. Sobre estas líneas adicionales, los efectos en la balanza de pagos después de 1970 (ver cuadro 2) son un remanente positivo del orden de un billón de dólares o algo así anualmente. Desafortunadamente no se discierne en - los datos un giro favorable. (Cifras comparativas para los primeros años no hay disponibles).

IV

Es valioso notar aquí que estos resultados históricos son plenamente consistentes con el tipo dos productos, dos países del análisis de - equilibrio general usualmente manejado en los cursos básicos de comercio internacional (ver Kindleberger (7) y Vanek (2)). En este punto estamos en deuda con la generación actual de estudiantes mexicanos de Comercio - Internacional I, quienes tienen una mentalidad muy ágil para indagar la - relevancia del modelo sin descartar análisis. En la figura 2 nosotros - podemos considerar dos gráficas, á la Meade (13) para la naturaleza general de los cambios en las condiciones de comercio en los carros pasaje - ros.

Figura-2-A (modelo de las condiciones del "segundo período" durante



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
 DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

trando más diversificación en su origen. En este período, solamente - E. U.\$1.6 billones fueron debidos a mayor erosión en las cuentas de carros de pasajeros y hubo un cambio en su composición. E.U.\$1.2 billones fueron debidos a fuentes europeas y japonesas y solamente E.U.\$0.4 billones fueron en adición a la fuente canadiense.

Algunos economistas que ahora trabajan en la industria han observado que es incompleto y quizás erróneo limitar estas comparaciones a solo los carros de pasajeros. Después de todo la industria también produce - vehículos de motor de otros tipos (camiones de carga, autobuses, y vehículos para propósitos especiales), tanto como partes y máquinas. Sobre estas líneas adicionales, los efectos en la balanza de pagos después de 1970 (ver cuadro 2) son un remanente positivo del orden de un billón de dólares o algo así anualmente. Desafortunadamente no se discierne en - los datos un giro favorable. (Cifras comparativas para los primeros años no hay disponibles).

IV

Es valioso notar aquí que estos resultados históricos son plenamente consistentes con el tipo dos productos, dos países del análisis de - equilibrio general usualmente manejado en los cursos básicos de comercio internacional (ver Kindleberger (7) y Vanek (2)). En este punto estamos en deuda con la generación actual de estudiantes mexicanos de Comercio - Internacional I, quienes tienen una mentalidad muy ágil para indagar la - relevancia del modelo sin descartar análisis. En la figura 2 nosotros - podemos considerar dos gráficas, á la Meade (13) para la naturaleza general de los cambios en las condiciones de comercio en los carros pasaje - ros.

Figura-2-A (modelo de las condiciones del "segundo período" durante

Figura 2-A (modelo de las capacidades del "segundo periodo" durante

... de los cambios en las condiciones de comercio en los países pasaje
 podemos considerar los gráficos A y B (1) para la naturaleza ge-
 relevancia del modelo sin necesidad de análisis. En la figura 2 nosotro-
 Internacional I, dicha línea muestra una relación muy íntima para indicar la
 en donde con la generación normal de actividades económicas de comercio
 internacional (ver Kindlerberger (7) y Vaek (2)). En este punto estamos
 equilibrio general) usualmente mantenido en los cursos básicos de comercio
 le constatación con el tipo de productos, los países del análisis de
 En valores notariados que estos resultados históricos son planamen-

VI

no hay disponibles).
 los datos un tipo favorable. (Otras comparativas para los primeros años
 dólares o algo así anualmente. Desafortunadamente no se dispone en
 1970 (ver cuadro 2) con un remanente positivo del orden de un billón de
 estas líneas adicionales, los efectos en la balanza de pagos han sido de
 en los países para producir exportaciones), tanto como partes y máquinas. Sobre
 vehículos de motor de otros tipos (camiones de carga, autobuses, y vehí-
 los carros de pasajeros. Después de todo la industria también produce
 de que es incompleto y quizás erróneo limitar estas comparaciones a solo
 Algunos economistas que ahora trabajan en la industria han expresado
 fijas fueron en relación a la fuerza cambiaria.
 fueron debidos a fuentes europeas y solamente a. U. S. A. di-
 tros de pasajeros y hubo un cambio en el tipo de productos. E. U. S. A. di-
 E. U. S. A. di- millones fueron debidos a mayor actividad en las exportaciones de ca-
 trando más diversificación en su origen. En este período, solamente

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
 "ALFONSO REYES"

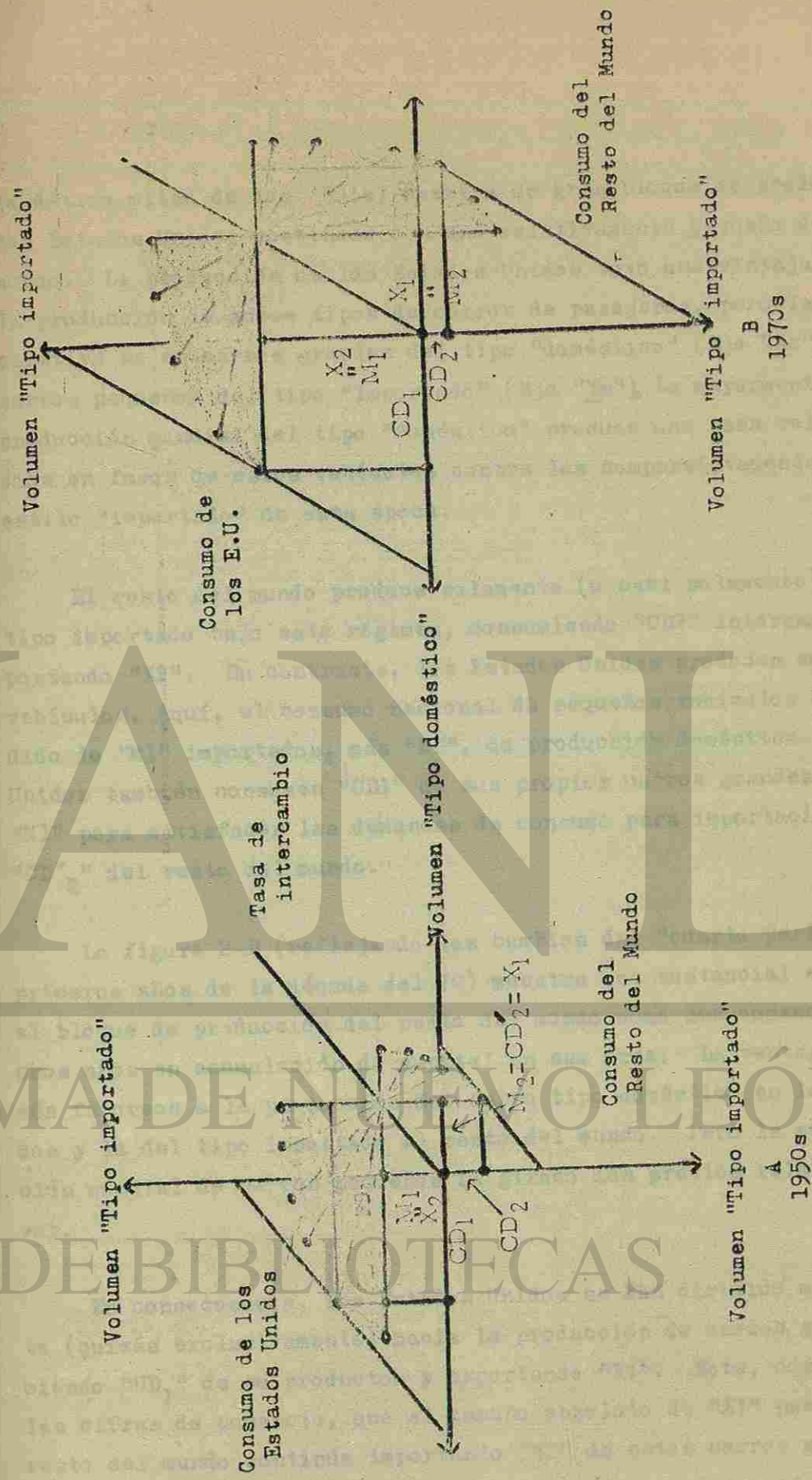


Figura 2
 UN MODELO DE LAS CAPACIDADES PRODUCTIVAS
 EN EL INTERCAMBIO DE CARROS DE PASAJEROS,
 1950s---1970s

®

074166

la última mitad de los '50's) muestra un gran bloque de producción de los Estados Unidos combinado con uno relativamente pequeño del resto del mundo. La producción de los Estados Unidos tuvo una ventaja absoluta en la producción de ambos tipos de carros de pasajeros, pero la ventaja comparativa es en carros grandes del tipo "doméstico" (Eje "Xs") contra los carros pequeños del tipo "Importado" (Eje "Ys"). La mayormente relativa producción mundial del tipo "doméstico" produce una tasa relativa de precios en favor de estos vehículos contra las comparativamente caros del estilo "importado" de esta época.

El resto del mundo produce solamente (o casi solamente) el pequeño tipo importado bajo este régimen, consumiendo "CD2" internamente y exportando "X2". En contraste, los Estados Unidos producen ambos tipos de vehículos. Aquí, el consumo nacional de pequeños vehículos está comprendido de "M1" importados, más "PD", de producción doméstica. Los Estados Unidos también consumen "CD1" de sus propios carros grandes, y exportan "X1" para satisfacer las demandas de consumo para importaciones, "M2" = "CD₂" del resto del mundo.

La figura 2-B (reflejando los cambios del "cuarto período" para los primeros años de la década del 70) muestra una sustancial expansión en el bloque de producción del resto del mundo como una consecuencia de muchos años en acumulación de capital en esa área. La ventaja comparativa aún favorece a la producción del carro tipo doméstico en los Estados Unidos y la del tipo importado al resto del mundo. Pero la mayor producción mundial de carros pequeños ha girado los precios relativos en su favor.

En consecuencia, los Estados Unidos se han dirigido más cargadamente (quizás exclusivamente) hacia la producción de carros grandes, consumiendo "CD₁" de sus productos y exportando "X1". Note, como en las actuales cifras de comercio, que el tamaño absoluto de "X1" puede crecer. El resto del mundo continúa importando "M2" de estos carros grandes, pero ellos pueden también empezar algunas líneas de producción doméstica,

"PD2", bajo el régimen de precio-productividad. Sin embargo, su especialización continúa en el carro pequeño "tipo importado", donde ellos producen "CD2" para uso doméstico y "X2" para el creciente mercado norteamericano.

Encontramos al menos un problema con este análisis en el presente - caso: los bloques de producción con superficies continuas implican considerable sensibilidad de los volúmenes de producción a cambios de precios cruzados. Como vamos a ver, una de las mayores disputas producidas sobre este problema es ver si esto es cierto o no para el caso de los automóviles. Si no es cierto, el análisis de la figura 2 es aún válido si la superficie de la producción es vista como puntos discontinuos en rayos aislados de producción emanados de cada origen. Bajo tales circunstancias, los grandes cambios en precios cruzados deben requerir un brinco de un determinado punto discontinuo (combinación de producción) al siguiente.

La relativa expansión de la producción del resto del mundo, tuvo un efecto a través del tiempo de "aumentar" su recíproca curva de demanda. Si las posibilidades de producción en los Estados Unidos permanecían relativamente estacionarias, el resultado es un nuevo equilibrio a un nivel más alto, donde ahora se intersectarán las funciones de oferta de los dos países. Este resultado es mostrado en la figura 3. Aquí, los Estados Unidos realizan más exportaciones de autos "tipo doméstico", pero las importaciones de autos pequeños crecen masivamente. Según la teoría neo-clásica de comercio, los Estados Unidos poseen "ventajas en los términos del intercambio" pero se conocen pocas descripciones complementarias en los Estados Unidos acerca de este fenómeno en el presente caso.

V

El especial papel jugado por el problema de las importaciones de autos en el deterioro de la balanza de mercancías y servicios de los Estados Unidos, no había cobrado valor antes en la literatura académica. A

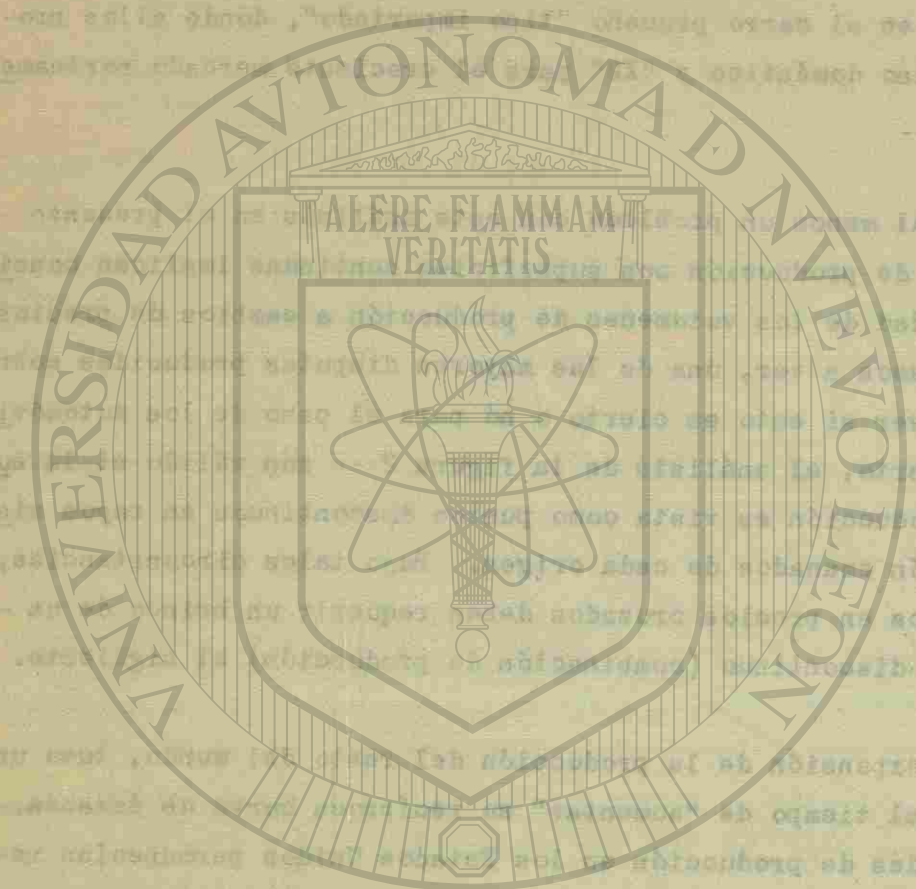
"PD2", bajo el régimen de precio-productividad. Sin embargo, su especialización continúa en el carro pequeño "tipo importado", donde ellos producen "CD2" para uso doméstico y "X2" para el creciente mercado norteamericano.

Encontramos al menos un problema con este análisis en el presente caso: los bloques de producción con superficies continuas implican considerable sensibilidad de los volúmenes de producción a cambios de precios cruzados. Como vamos a ver, una de las mayores disputas producidas sobre este problema es ver si esto es cierto o no para el caso de los automóviles. Si no es cierto, el análisis de la figura 2 es aún válido si la superficie de la producción es vista como puntos discontinuos en rayos aislados de producción emanados de cada origen. Bajo tales circunstancias, los grandes cambios en precios cruzados deben requerir un brinco de un determinado punto discontinuo (combinación de producción) al siguiente.

La relativa expansión de la producción del resto del mundo, tuvo un efecto a través del tiempo de "aumentar" su recíproca curva de demanda. Si las posibilidades de producción en los Estados Unidos permanecían relativamente estacionarias, el resultado es un nuevo equilibrio a un nivel más alto, donde ahora se intersectarán las funciones de oferta de los dos países. Este resultado es mostrado en la figura 3. Aquí, los Estados Unidos realizan más exportaciones de autos "tipo doméstico", pero las importaciones de autos pequeños crecen masivamente. Según la teoría neo-clásica de comercio, los Estados Unidos poseen "ventajas en los términos del intercambio" pero se conocen pocas descripciones complementarias en los Estados Unidos acerca de este fenómeno en el presente caso.

V

El especial papel jugado por el problema de las importaciones de autos en el deterioro de la balanza de mercancías y servicios de los Estados Unidos, no había cobrado valor antes en la literatura académica. A



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

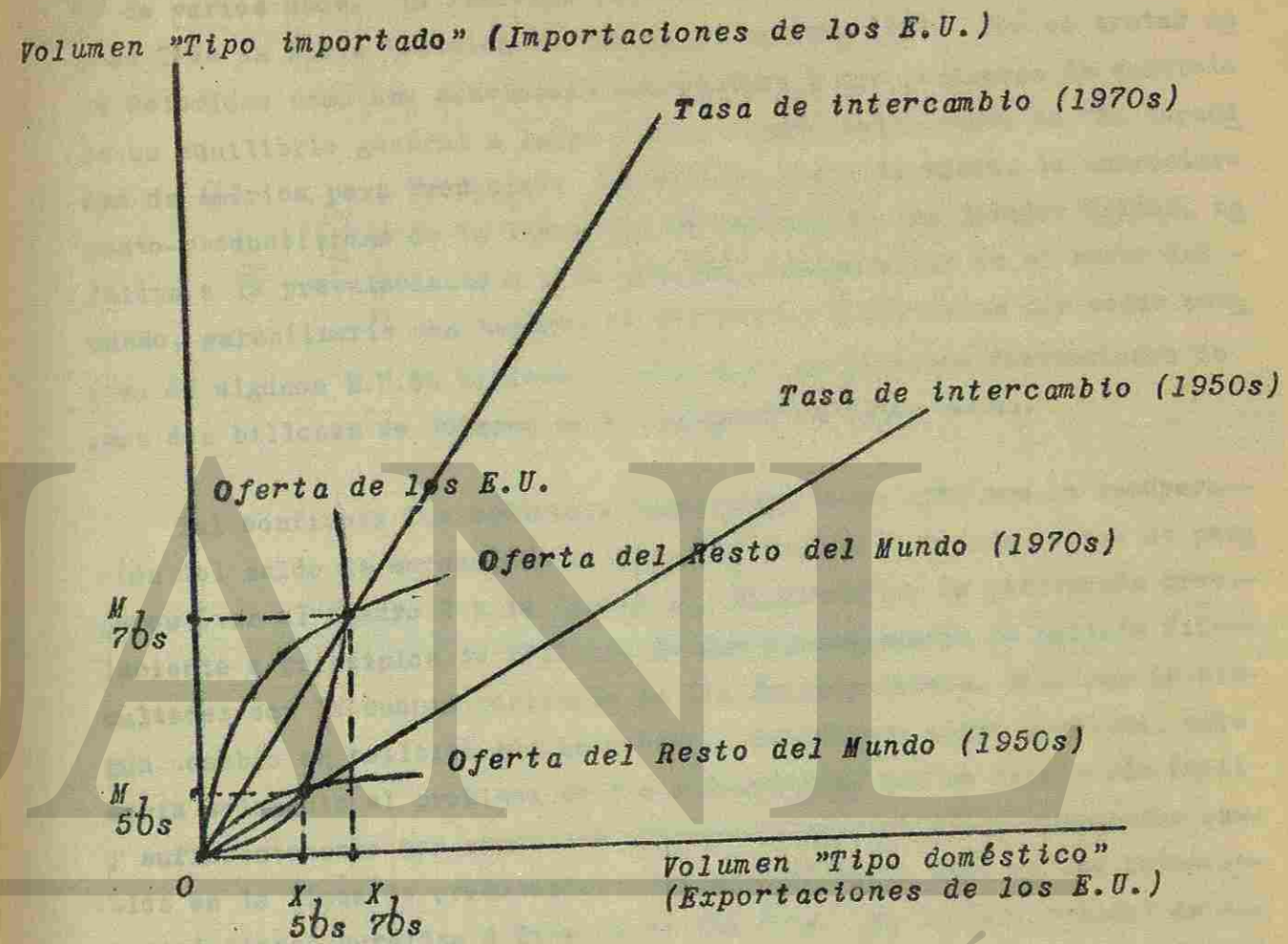
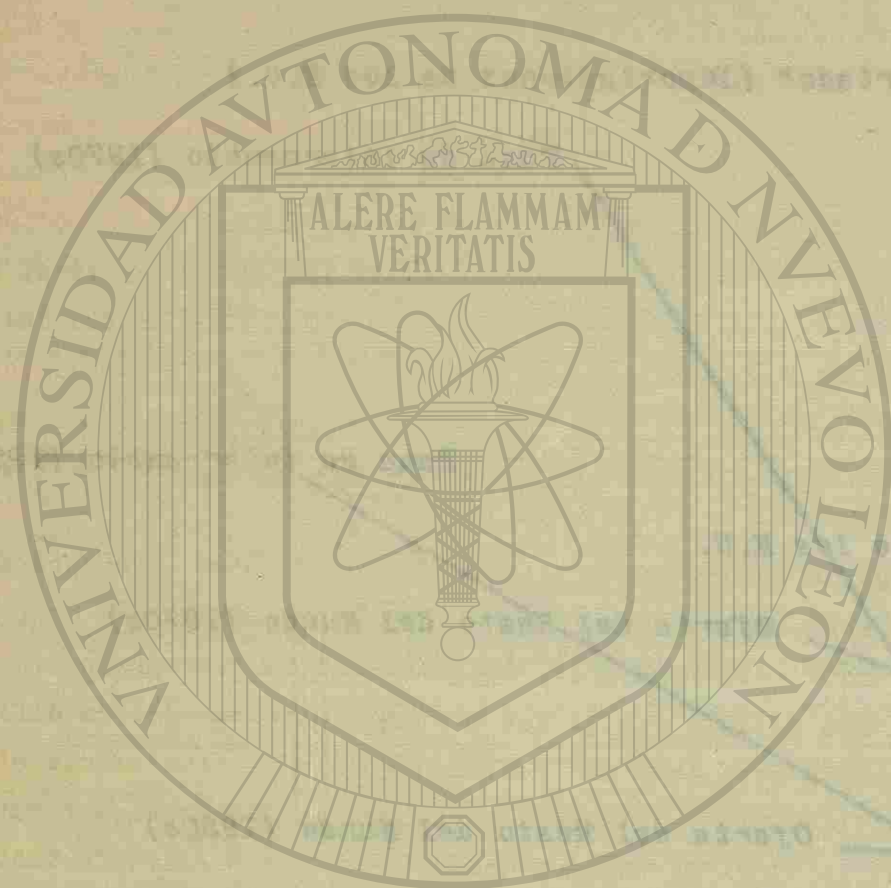


Figura 3
UN MODELO DE LAS TASAS DE INTERCAMBIO
POR LOS CARROS DE PASAJEROS, 1950s--1970s





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

pesar de ésto, los datos, los cuales hemos venido discutiendo, han sido conocidos generalmente dentro de la Industria y el Gobierno por un período de varios años. La reacción inicial en estos círculos, anterior a la fase I de la Nueva Política Económica en Agosto, 1971, fué el tratar este deterioro como una desviación estocástica y sin tendencia de comercio de un equilibrio general a largo plazo, basado solidamente en "La Capacidad de América para Producir". Desde este punto de vista, la estructura costo-productividad de la Industria en general de los Estados Unidos, relativa a la prevaeciente o a la posible a desarrollar en el resto del mundo, garantizaría una balanza de mercancías y servicios con saldo positivo de algunos E.U.\$6 billones o algo así, permitiendo desviaciones de unos dos billones de dólares para cualquiera de ambos lados.

Tal confianza fue reforzada temporalmente en 1970 con la recuperación del saldo de mercancías y servicios exclusivo de los carros de pasajeros (ver el cuadro 2 y la figura 1). Acordemente, la percepción prevaeciente a principios de 1971 era de que probablemente no hubiera dificultades con la cuenta corriente de los Estados Unidos, ciertamente ningún cambio en política era requerido. Si hubiera algún problema, este sería solamente el problema de los automoviles, que se resolvería fácilmente y suficientemente por sencillos ajustes en precios y/o por modestos cambios en la línea de producción, como sucedió en el caso de las primeras importaciones surgidas á finales de los 50's. El trabajo inicial de este artículo empezó en este tiempo, debido a un desacuerdo con el anterior punto de vista mencionado.

El drástico colapso del saldo de mercancías y servicios exclusivo de los carros de pasajeros, el cual comenzó durante la primera mitad de 1971, fue suficiente para conducir a la fase I de las implementaciones de la Nueva Política Económica. En el área del comercio, estos cambios incluyeron el comienzo de la flotación del dólar, el recargo de diez por ciento al valor de todas las importaciones, (sujeto al límite tope establecido por los acuerdos de las naciones más favorecidas, ya existente -

bajo el acuerdo general de tarifas y comercio, el cual, en el caso de los automoviles, establece un aumento de cerca de siete por ciento al valor y no diez) y deroga en el mercado doméstico el restante siete por ciento del impuesto federal de ventas que gravaba a los nuevos carros de pasaje ros.

Viendo hacia atrás, estas medidas no fueron muy fuertes, aunque - ellas parecieron drásticas en ese tiempo, al contraste con la pasada política. Note también que ellos se orientaron estrictamente hacia los - precios y no hacia algún mejoramiento básico en la estructura costo-productividad de la industria. En 1971 fué claro que el total de la política puede ser ambivalente, tanto como la posición interna de mercado de - los Estados Unidos en la producción de autos requerida.

Mis propios comentarios fueron los siguientes (9).

"Tres meses después, el asunto aún posee muchas dudas. Superficialmente esto puede parecer que, delveradamente los precios después de Impuestos de los vehículos extranjeros serán dejados bastante inalterados por las medidas de la Nueva Política Económica.

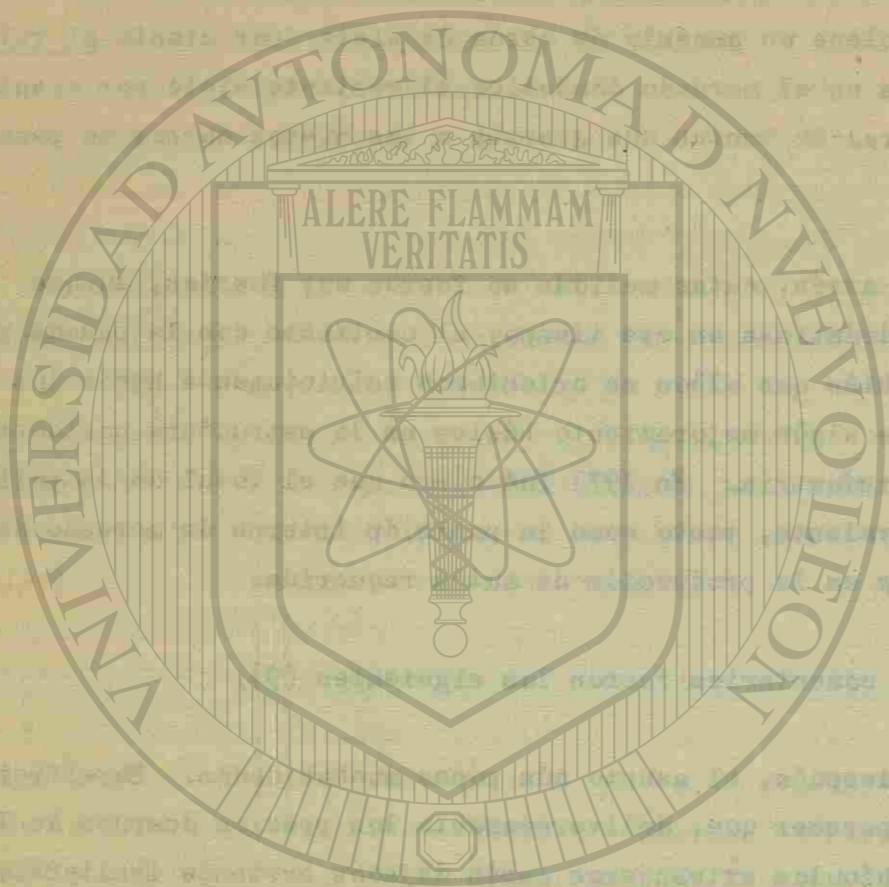
Un incremento deliberado del siete por ciento en precios, a través de cambios en tarifas, será aproximadamente compensado por la remisión - propuesta de siete por ciento del Impuesto Federal de Ventas. Además, - existe una clara posibilidad de que los manufactureros europeos y japoneses puedan decidir absorber todo o casi todo el aumento de los precios - en dólares, el cual resulta de una limitada devaluación de hecho del dólar contra sus monedas. Esta posibilidad existiría si se redujera la - cantidad de los aumentos en precio entre fabrica y comerciante los cuales importan sobrecargos de 20 a 22½ por ciento sobre los costos de la - producción empresarial. Los productores alemanes establecieron un precedente de tal acción durante las dos apreciaciones del marco alemán a - principios de los 60's. En resumen, el presente (octubre, 1971) contenido

de la Nueva Política Económica no provee una firme certeza de una deliverrada multa o aumento en precio para las importaciones de autos en el mercado de Estados Unidos".

Más allá de tal especulación sostenida por el subsecuente y continuo crecimiento de la penetración de las importaciones, ahí quedó la poderosa acumulación de investigaciones la cual sugería que moderados cambios en los precios no serían muy efectivos de cualquier manera. Los primeros estudios de Wolff (24) y por Roos y Von Szeleski (18), confirmados por Chow (4) en el período después de la guerra, sugerían que las mejores estimaciones para la elasticidad-precio de los automoviles en el mercado de los Estados Unidos estaban entre el rango de menos uno en períodos tiempos y menos tres en períodos de depresión. En cierto número de casos, los coeficientes no eran significativos del todo, aún a niveles arriba del cincopor ciento de significancia. Un estudio británico muy competente (ver Silberston (21)), mostró, sin embargo, una elasticidad precio positiva para el mercado británico, un hecho que provocó muchos comentarios (ver Silberston (20) y Ali (1)). No obstante, el valor unitástico, generalmente es aceptado por los Gerentes de Operaciones de las Industrias de los Estados Unidos con una concentración resultante en las variables ajenas a los precios en sus estrategias de mercado.

Estudios adicionales han sostenido el punto de vista de que los Ingresos per-cápita, la distribución del ingreso, el tamaño de la población, la edad, la educación (ver Eggert y McCracken (5)), durabilidad y stocks, y años de existencia de los carros de pasajeros (ver Huang (6)), tasas de interés en compra por contrato (ver Silberston (19)), disponibilidad de servicio y comerciantes y la mezcla de la ubicación urbana-suburbana-rural de la población (ver Lansing (10)), todas han venido siendo variables más importantes que el precio en la determinación de volúmenes y participación del mercado de las ventas de automoviles de pasajeros.

La elasticidad cruzada de precios entre líneas de vehículos especial



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

mente entre los grandes carros tipo "doméstico" y los carros pequeños - tipo "importado" no ha sido estudiada en la literatura pública. Sin embargo, el presente reporte de Richardson (17) encontró baja (insignificamente diferente a cero) elasticidad cruzada y elasticidad precio - en la demanda por importaciones de máquinas de categoría no eléctrica - completamente. A través de discusiones a cerca de la relevancia del - punto de vista general de que las elasticidades del comercio probable - mente son mayores de lo que se piensa al intentar medirlas directamente, Richardson concluye no obstante (itálicos míos) que: "... a la vez que éste es probablemente cierto que muchas de las sub-clases de los bienes hacen competencia con las importaciones, hay algunos otros que no. Esto debe ser particularmente cierto para productos altamente diferenciados tales como máquinas eléctricas y equipo de transporte."

Observación más tosca también no sugiere una fuerte elasticidad - cruzada entre los carros de pasajeros del tipo "doméstico" y los del tipo "importado". Verdaderamente, las cifras del comercio corriente en - la primera mitad de 1973 son ilustrativas sobre este punto. Cualitativamente, ellas muestran algo parecido al panorama de 1970. De nuevo - (ver cuadro 2) aquí hay un resurgimiento del saldo positivo en la balanza de mercancías y servicios exclusivo de los carros de pasajeros y de nuevo hay un demérito continuado en la cuenta de carros de pasajeros. - Esto último es debido principalmente a aumentos continuados en la importación de vehículo de Europa y Japón. Sin embargo, el resto de la balanza de mercancías y servicios, tuvo mejoramientos considerables en ambas áreas durante la primera mitad de 1973, debido a las apreciaciones - de cerca de 1/3 por parte del marco alemán y cerca de 1/8 por el yen. - Si los precios más altos para los vehículos japoneses y europeos, fueran el camino para alterar el consumo y dirigirlo al mercado doméstico, la evidencia no es aparente de inmediato en este tipo de desarrollos.

VI

Descartando los ajustes en precios, muy bien puede ser que una ven

mente entre los grandes carros tipo "doméstico" y los carros pequeños - tipo "importado" no ha sido estudiada en la literatura pública. Sin embargo, el presente reporte de Richardson (17) encontró baja (insignificadamente diferente a cero) elasticidad cruzada y elasticidad precio - en la demanda por importaciones de máquinas de categoría no eléctrica - completamente. A través de discusiones a cerca de la relevancia del - punto de vista general de que las elasticidades del comercio probable - mente son mayores de lo que se piensa al intentar medirlas directamente, Richardson concluye no obstante (itálicos míos) que: "... a la vez que éste es probablemente cierto que muchas de las sub-clases de los bienes hacen competencia con las importaciones, hay algunos otros que no. Esto debe ser particularmente cierto para productos altamente diferenciados tales como máquinas eléctricas y equipo de transporte."

Observación más tosca también no sugiere una fuerte elasticidad - cruzada entre los carros de pasajeros del tipo "doméstico" y los del tipo "importado". Verdaderamente, las cifras del comercio corriente en - la primera mitad de 1973 son ilustrativas sobre este punto. Cualitativamente, ellas muestran algo parecido al panorama de 1970. De nuevo - (ver cuadro 2) aquí hay un resurgimiento del saldo positivo en la balanza de mercancías y servicios exclusivo de los carros de pasajeros y de nuevo hay un demérito continuado en la cuenta de carros de pasajeros. - Esto último es debido principalmente a aumentos continuados en la importación de vehículo de Europa y Japón. Sin embargo, el resto de la balanza de mercancías y servicios, tuvo mejoramientos considerables en ambas áreas durante la primera mitad de 1973, debido a las apreciaciones - de cerca de 1/3 por parte del marco alemán y cerca de 1/8 por el yen. - Si los precios más altos para los vehículos japoneses y europeos, fueran el camino para alterar el consumo y dirigirlo al mercado doméstico, la evidencia no es aparente de inmediato en este tipo de desarrollos.

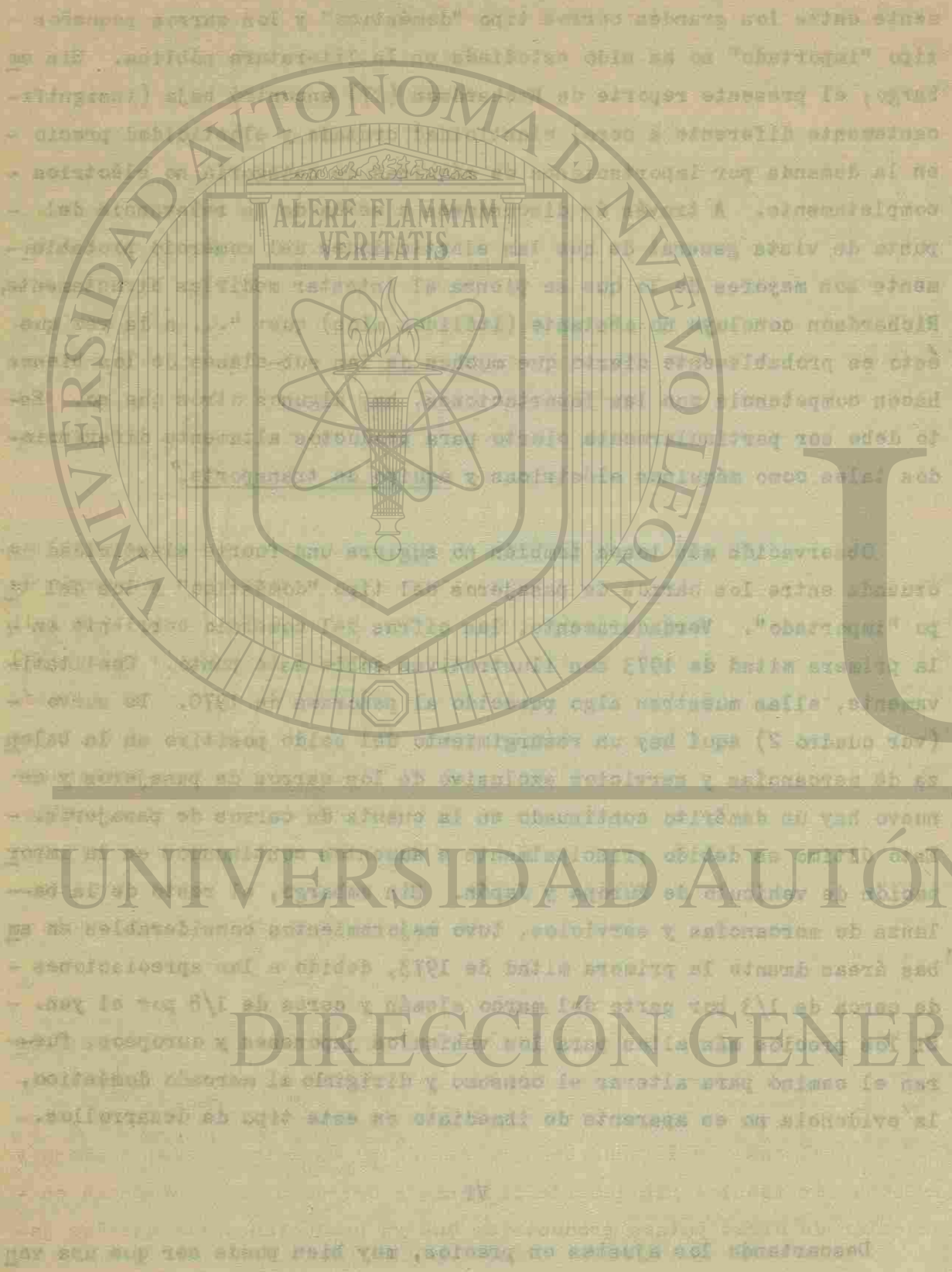
VI

Descartando los ajustes en precios, muy bien puede ser que una ven

taja comparativa al producir cada línea desasociada de autos sea una función a escala de la planta, tecnología, y volumen de experiencia. Los economistas británicos, Pratten y Silberston, discutieron este punto de vista hace seis años en 1967 (15). Sus medidas generales de la productividad del trabajo en la producción de vehículos de motor para 1950, indicaba brechas de uno a diez entre Japón y los Estados Unidos y brechas de rangos uno a cinco y uno a tres entre los productores europeos y estadounidenses. Para 1965 la tasa de productividad del trabajo para los productores japoneses y europeos, vis-a-vis los estadounidenses, habían sido reducidas a cerca de uno a dos. Los autores reportaron cada indicación de mayor convergencia futura, así mismo, ellos no fueron tan optimistas con respecto a cerrar la brecha completamente en un período cercano.

Desde entonces, el volumen de experiencia ha sido el objeto de al menos un estudio adicional de las ventajas comparativas en la producción de carros de pasajeros. Este es un análisis de la curva de aprendizaje aplicada a costos, parcialmente, pero no completamente revelado por Rapp (16) en 1972. Sin emitir información detallada, Rapp indica que había ajustado una función exponencial decadente para medir históricamente los costos promedios precio-desinflacionados para manufacturas de carros de pasajeros en Estados Unidos y Japón. El no encontró diferencias significantes entre los dos países en la tasa de disminución de costos con respecto a la experiencia en producción acumulada. En ambos casos, los costos por unidad, se redujeron en cerca de veinte por ciento para cada duplicación de producción de vehículos.

Sin embargo, para Japón, Rapp encontró una definitiva ventaja en costos debida a dos factores. Uno fue el hecho de que el costo inicial original del cual empezaba a decaer la curva, fue mucho menor en el caso japonés que en el caso de Estados Unidos, debido al costo menor del trabajo y a información técnica rápidamente disponible debido a la experiencia en producción de otros países productores que ya producían antes que los ja-



poneses. El otro factor fué que el proceso de duplicación en producción aún no ocurría tan usualmente para Estados Unidos como para Japón, así -- que la pendiente descendente de la función de costos japonesa en cada año determinado, es mas inclinada que la pendiente descendente de la función de costos de los Estados Unidos.

Como resultado, Rapp concluye que la política comercial de los Estados Unidos debe restringir o mantener cerrado el mercado interno a los -- productores extranjeros, a la vez de subsidiar las ventas de los productos estadounidenses en los mercados mundiales. Tal política, en su opinión, va a lo largo de la curva de costo-aprendizaje para los productores japoneses a la vez que simultaneamente se les desarrolló al margen para -- los más "maduros" productores en Estados Unidos. En el enfoque de la curva de aprendizaje, no es la infante, sino la "madura" industria, la que -- requiere protección.

VII

A través de nuestros propios puntos de vista, vamos de acuerdo con un enfoque costo-productividad para el problema de la importación de automoviles, nuestra orientación (como lo indicamos antes en las figuras 2 y 3) ha sido diferente a la de Rapp y, como la de Pratten y Silberton, más tradicional en términos teóricos de factores y producción. El enfoque tradicional de factores para el comercio de Estados Unidos ha visto al país como relativamente nuevo, relativamente bien dotado de recursos de tierra y capital y relativamente escaso en oferta de trabajo. Consecuentemente, la teoría neo-clásica del comercio infirió, que los Estados Unidos tendrían una ventaja comparativa con respecto al resto del mundo en productos donde las técnicas de producción tuvieran un uso mayor de tierra y/o capital en relación al trabajo, debido a la escasez de éste. En una simplificación descuidada de esta aseveración, algunas veces son identificados como "bienes manufacturados" con "producción intensiva en capital" y "mate-

riales no elaborados" con "producción intensiva en trabajo", concluyen do que los Estados Unidos generalmente exportarán los primeros e impor tarán los segundos.

El trabajo de Leontief (11, 12) en las tablas inter-industriales de 1947, mostró que la agricultura y la pesca usaban más capital por hombre en los Estados Unidos que cualquier otra producción. Las comidas y las bebidas elaboradas fueron colocadas como las menos intensivas en capital. La producción de automóviles fue colocada en el segundo quinto de los últimos en el uso de capital por hombre, no obstante la enorme cantidad de capital inicial requerido como umbral de entrada a la eficiente producción a escala. La pregunta fue inevitable y en 1953 Leontief la implicaba: ¿Si la teoría neo-clásica del comercio fuere correcta, por qué los Estados Unidos no fueron exportadores de productos agrícolas intensivos en capital e importadores de bienes manufacturados intensivos de trabajo, como automoviles? Veinte años después la respuesta es: Esto es exactamente lo que está pasando.

El siguiente debate, resumido por Moroney y Walker (14), también cuestionaron la comprensibilidad del análisis de Leontief y probaron con evidencia empírica la paradoja en otros países o en bases interregionales. Muy pocos de los escritores de Lengua Inglesa han admitido una posible consistencia entre la hipótesis neo-clásica y la relación insumos-producción encontrada. Para hacer tal inferencia de que el saldo positivo tradicional de exportaciones de los Estados Unidos después de 1964, no tenía un equilibrio, sino más bien una situación de desequilibrio traída de la anterior escasez de capital productivo (es decir, pequeños bloques de la producción en el sentido de Meade) en el resto del mundo. En este caso los ajustes en mercancías y servicios desde 1964 han tenido que ser vistos como ajustes propios hacia un verdadero equilibrio internacional a largo plazo, centrando en cero la balanza neta para las cuentas corrientes y de capital, pues las barreras de capital han sido removidas y ahora los stocks de capital han cons--

truido unos centros productivos potenciales en el resto del mundo.

En un mundo de países en vías de desarrollo, este proceso indica que los precios competitivos y la adaptación rápida de productos en los mercados internacionales, al menos para el pequeño carro de pasajeros, es más probable de ser alcanzada por aquellos países productores los cuales tienen relativamente recursos más baratos de trabajo en el margen una vez dadas las cantidades absolutas necesarias de capital inicial para empezar a producir. La oferta de trabajo puede venir de oferta de población interna (como en el caso de Japón, Italia o aspirantes potencial del tercer mundo como México) o de inmigraciones abiertas para restringir el crecimiento de los salarios reales (como el caso de Europa Oriental y el de los trabajadores turcos en Alemania).

Ninguna de las dos cosas describe la mezcla de factores más capital-intensivo de los Estados Unidos.

Para los Estados Unidos, la deliberada creación de trabajo barato para cambiar la forma de producción no es una política alternativa viable. Es posiblemente seguro decir que el país permitirá el deterioro sustancial de la producción de autos domésticos y/o creará al estilo Rapp, barreras masivas de comercio contra los extranjeros, antes de hacer la primera alternativa. Sin embargo, puede ser posible implementar aún más las técnicas de producción intensivas en capital, las cuales pueden mantener la tasa de salarios en Estados Unidos mientras que entregan vehículos de modelos comparables a precios por debajo de los prevaletentes en el extranjero. En términos de la figura 2 esto requerirá una expansión en el bloque de producción hacia niveles más intensivos en capital en la función de producción óptima para automoviles pequeños.

VIII

A pesar de las crisis actuales, no estamos persuadidos de que los economistas o los hacedores de políticas en los Estados Unidos estén lis-

truido unos centros productivos potenciales en el resto del mundo.

En un mundo de países en vías de desarrollo, este proceso indica que los precios competitivos y la adaptación rápida de productos en los mercados internacionales, al menos para el pequeño carro de pasajeros, es más probable de ser alcanzada por aquellos países productores los cuales tienen relativamente recursos más baratos de trabajo en el margen una vez dadas las cantidades absolutas necesarias de capital inicial para empezar a producir. La oferta de trabajo puede venir de oferta de población interna (como en el caso de Japón, Italia o aspirantes potencial del tercer mundo como México) o de inmigraciones abiertas para restringir el crecimiento de los salarios reales (como el caso de Europa Oriental y el de los trabajadores turcos en Alemania).

Ninguna de las dos cosas describe la mezcla de factores más capital-intensivo de los Estados Unidos.

Para los Estados Unidos, la deliberada creación de trabajo barato para cambiar la forma de producción no es una política alternativa viable. Es posiblemente seguro decir que el país permitirá el deterioro sustancial de la producción de autos domésticos y/o creará al estilo Rapp, barreras masivas de comercio contra los extranjeros, antes de hacer la primera alternativa. Sin embargo, puede ser posible implementar aún más las técnicas de producción intensivas en capital, las cuales pueden mantener la tasa de salarios en Estados Unidos mientras que entregan vehículos de modelos comparables a precios por debajo de los prevaletentes en el extranjero. En términos de la figura 2 esto requerirá una expansión en el bloque de producción hacia niveles más intensivos en capital en la función de producción óptima para automoviles pequeños.

VIII

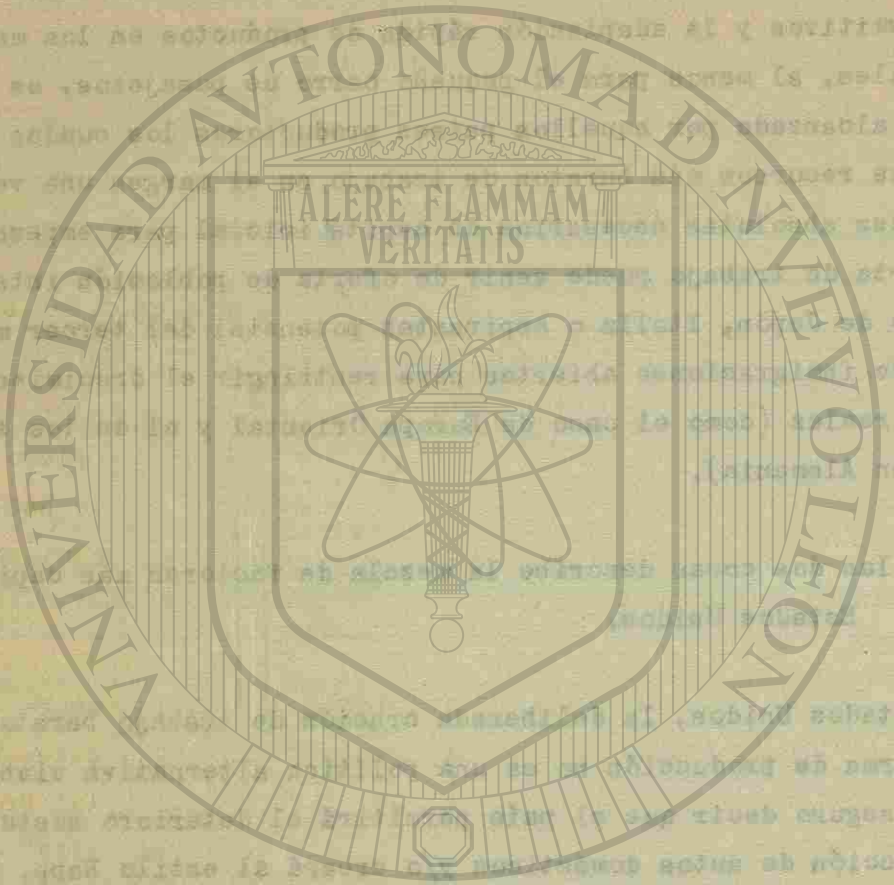
A pesar de las crisis actuales, no estamos persuadidos de que los economistas o los hacedores de políticas en los Estados Unidos estén lis-

tos aún para crear los niveles masivos de formación interna de capital implicados en el párrafo anterior. No hay, por ejemplo, propuestas domésticas serias para hacer créditos para la inversión nueva de cien por cien contra los impuestos o de hacer moratorios por veinte años en todo impuesto al ingreso producido por las nuevas factorías. Estas son medidas recomendadas por economistas norteamericanos para los países "subdesarrollados" del resto del mundo. Si sirven son medicinas que deben ser tomadas en su propia casa y por sus propios intereses.

Desafortunadamente, la previa y virtual ausencia de competidores extranjeros durante un período largo después de la Segunda Guerra Mundial, generó en los Estados Unidos una opinión general negativa en relación a la inversión doméstica. Si las condiciones costo-oferta de largo plazo pueden ser consideradas como no importantes, como de hecho ellos lo han considerado, entonces la formación interna de capital aparecerá en el análisis monetario y fiscal de corto plazo, como un pecado inflacionario.

En los Estados Unidos uno aún lee y oye opiniones de que la manera de controlar la inflación es mantener a la inversión doméstica a niveles "sostenibles" (usualmente significando quince por ciento o menos del Producto Nacional Bruto) con el propósito de evitar "sobrecalentamientos" en la economía. Desafortunadamente, este error (ver los primeros comentarios (8)) también es la manera de limitar la capacidad productiva de largo plazo. Ni los japoneses, ni los europeos más competitivos están bajo cualquier engaño macroeconómico equivalente.

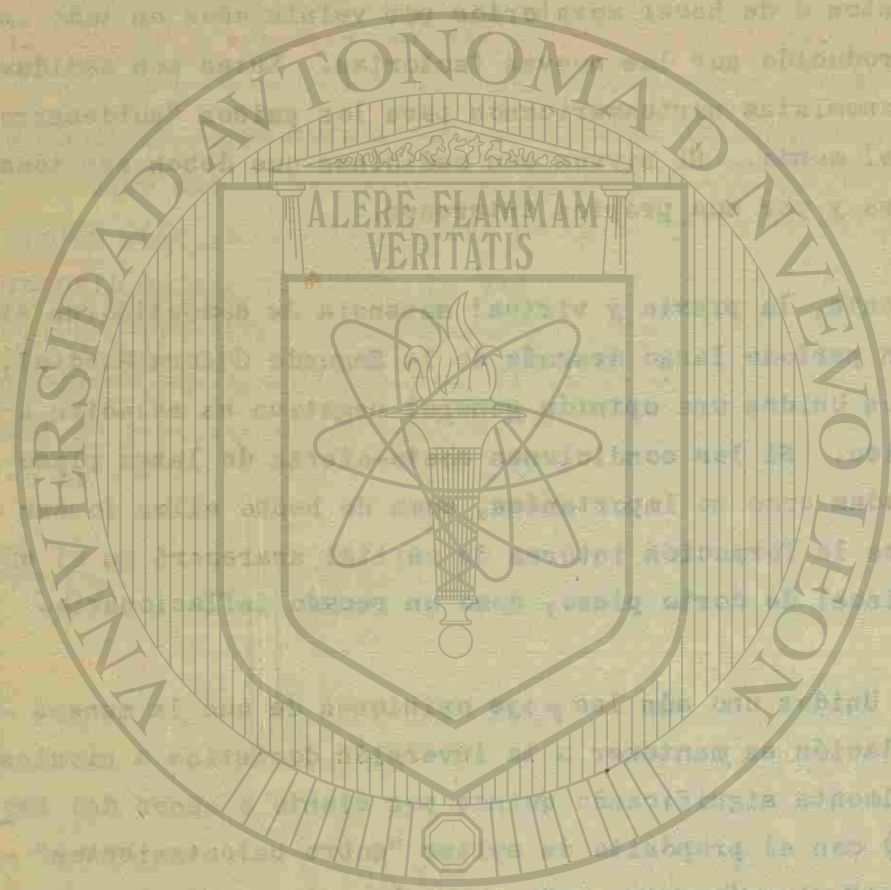
En conclusión, hay algunas implicaciones interesantes en la cuenta de capital si uno destituye al largo plazo el resurgimiento de un superavit importante en la Balanza de Comercio de los Estados Unidos. En la ausencia de más reservas o créditos, una balanza de comercio de cero al largo plazo, requiere que los gastos netos en flujos de capital y otras remisiones extranjeras, tengan que ser balanceados por movimientos contrarios en la misma cuenta. Note en el cuadro 2, que los Estados Unidos han arreglado de hecho su saldo negativo en balanza en precisamente esta manera para



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

los últimos dos y medio años.

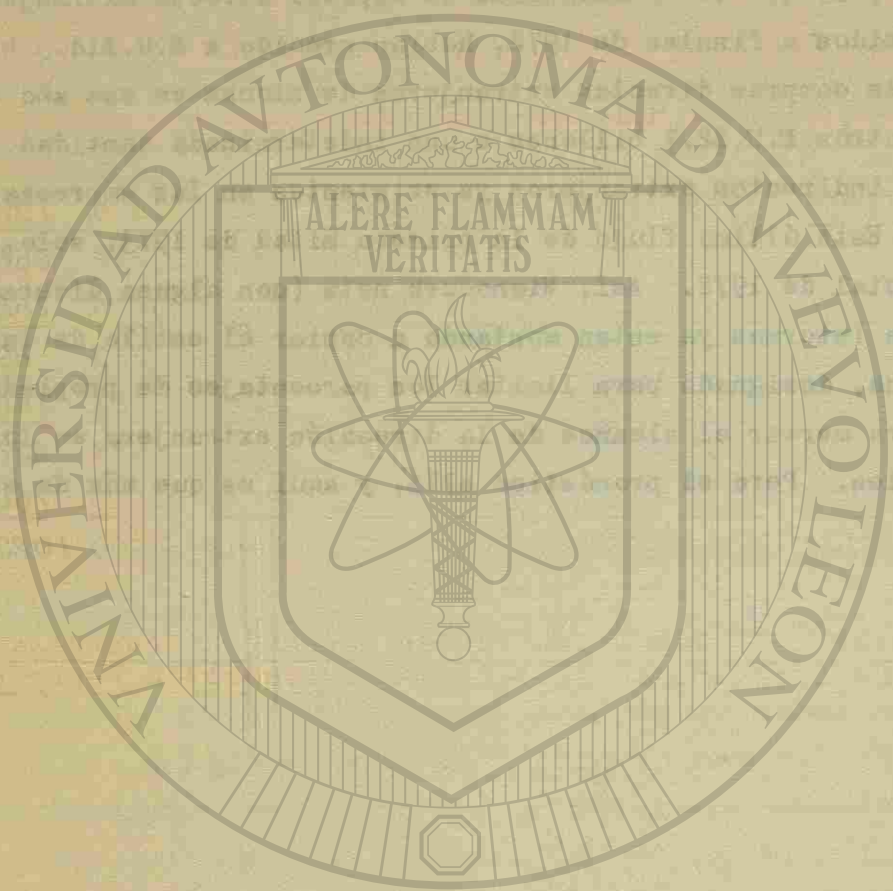
Uno de los mejores economistas en comercio de México, Miguel Wioncezek ha observado (23) que las existencias de capital directo extranjero en los Estados Unidos a finales de 1972, habían crecido a E.U.\$14.3 billones. El flujo de compras directas extranjeras de stocks en ese año solo, ha agregado otros E.U.\$2.7 billones a una indeterminada cantidad mayor de intereses indirectos extranjeros ya existentes en las empresas de Estados Unidos. Este último flujo de la primera mitad de 1973, solo, ya ha excedido el total de 1972. Así, Wioncezek nota (con alguna diversión) que las presiones internas ya están montando a copiar el estilo de la legislación mexicana, designada para limitar los porcentajes de propiedad extranjeras y para mermar el alcance de la dirección extranjera en los negocios nacionales. Pero el pronóstico allá, y aquí es que más de esto sucederá.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

APENDICE

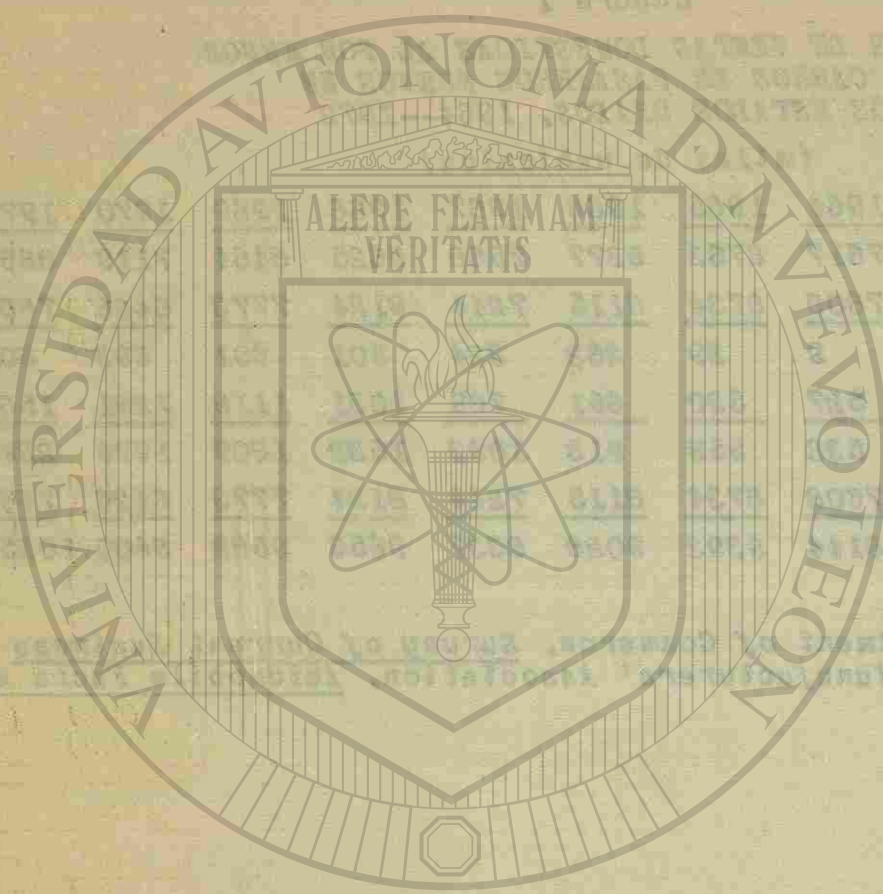
Cuadro 1

FUENTES DE VENTAS DOMESTICAS AL POR MENOR
DE CARROS DE PASAJEROS NUEVOS EN
LOS ESTADOS UNIDOS, 1964--1972

(miles de vehículos)

Clasificación	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Tipo doméstico	7617	8763	8377	7568	8625	8464	7119	8684	9327
E. U. A.	7608	8734	8115	7244	8124	7773	6426	7882	8479
Canadiense	9	29	262	324	501	691	693	802	842
Tipo importado	527	530	651	769	1031	1118	1281	1568	1622
Total importado	536	559	913	1093	1532	1809	1974	2370	2464
E. U. A.	7608	8734	8115	7244	8124	7773	6426	7882	8479
Ventas domésticas	8144	9393	9028	8337	9656	9582	8400	10252	10943

Fuentes: U. S. Department of Commerce, *Survey of Current Business* y
Automobile Manufacturers' Association, *Automobile Facts and
Figures*



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE ECONOMÍA

Cuadro 2

BALANZA DE PAGOS DE LOS ESTADOS UNIDOS, 1964-1973 (1era MITAD)
(millones de dólares)

Clasificación	1964			1965		
	+	-	Balance	+	-	Balance
Automoviles, Canadá	45	(19)	26	114	(77)	37
Automoviles, Otros	270	(560)	(290)	279	(584)	(305)
Automoviles, Totales	317#	(579)	(262)	393	(661)	(268)
Otro intercambio	36752	(28058)	8694	38754	(31542)	7212
Mercancía/Servicios	37099	(28637)	8462	39147	(32203)	6944
Movimiento de capital	3314	(10998)	(7684)	391	(6142)	(7751)
Reserva	171		171	1222		1222
Errores/Omisiones		(949)	(949)		(415)	(415)
Totales	40564	(40564)	0	40760	(40760)	0

Clasificación	1966			1967		
	+	-	Balance	+	-	Balance
Automoviles, Canadá	275	(371)	(96)	563	(618)	(255)
Automoviles, Otros	290	(865)	(575)	249	(877)	(628)
Automoviles, Totales	565	(1236)	(671)	812	(1495)	(683)
Otro intercambio	42796	(36646)	5950	45392	(39296)	6096
Mercancía/Servicios	43361	(36082)	5279	46204	(40991)	5213
Movimiento de capital	3323	(8679)	(5356)	6853	(11026)	(4173)
Reserva	568		568	52		52
Errores/Omisiones		(491)	(491)		(1092)	(1092)
Totales	47252	(47252)	0	53109	(53109)	0

Clasificación	1968			1969		
	+	-	Balance	+	-	Balance
Automoviles, Canadá	703	(1349)	(646)	748	(1827)	(1079)
Automoviles, Otros	269	(1433)	(1164)	263	(1528)	(1265)
Automoviles, Totales	972	(2782)	(1810)	1011	(3355)	(2344)
Otro intercambio	49651	(45352)	4299	54589	(50234)	4355
Mercancía/Servicios	50623	(48134)	2489	55600	(53589)	2011
Movimiento de capital	9411	(10526)	(1115)	12306	(10527)	1779
Reserva		(880)	(880)		(1187)	(1187)
Errores/Omisiones		(494)	(494)		(2603)	(2603)
Totales	60034	(60034)	0	67906	(67906)	0

Fuente: U. S. Department of Commerce (vease texto)
#incluye E.U.\$32 millones de vehiculos no armados puestos separadamente como partes y sin identificación por destino.
Notas: "Automoviles" incluyen todo tipo de carros de pasajeros.
"Movimiento de capital" incluye las transacciones unilaterales usualmente incluidas en la cuenta corriente.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCION GENERAL DE BIBLIOTECAS

Cuadro 2 (continuación)

BALANZA DE PAGOS DE LOS ESTADOS UNIDOS, 1964-1973 (1era MITAD)

Clasificación	1970			1971		
	+	-	Balance	+	-	Balance
Automoviles, Canadá	625	(1806)#	(1181)	946	(2396)#	(1450)
Automoviles, Otros	197	(1913)	(1716)	224	(2738)	(2514)
Automoviles, Totales	822	(3719)	(2897)	1170	(5134)	(3964)
Otro Automotriz	2830	(1777)	1053	3226	(2496)	730
Vehículos y Partes	3652	(5496)*	(1844)	4396	(7650)*	(3254)
Otro intercambio	59267	(53793)	5474	61891	(57850)	4041
Mercancía/Servicios	62919	(59289)	3630	66287	(65480)	807
Movimiento de capital	7362	(13131)	(5769)	27615	(20493)	7122
Reserva	3344		3344	3065		3065
Errores/Omisiones		(1205)	(1205)		(10994)	(10994)
Totales	73625	(73625)	0	96967	(96967)	0

Clasificación	1972			1973(1/2)		
	+	-	Balance	+	-	Balance
Automoviles, Canadá	1076	(2699)#	(1623)	739	(1598)#	(859)
Automoviles, Otros	246	(3152)	(2906)	153	(1969)	(1816)
Automoviles, Totales	1322	(5851)	(4529)	892	(3567)	(2675)
Otro Automotriz	3797	(2843)	954	2165	(1506)	659
Vehículos y Partes	5119	(8694)*	(3575)	3057	(5073)*	(2016)
Otro intercambio	68343	(69377)	(1034)	43826	(40044)	3782
Mercancía/Servicios	73462	(78071)	(4609)	46883	(46117)	766
Movimiento de capital	10308	(3330)	6978	9886	(7197)	2689
Reserva	742		742	237		237
Errores/Omisiones		(3111)	(3111)		(3692)	(3692)
Totales	84512	(84512)	0	57006	(57006)	0

Fuente: U. S. Department of Commerce (vease texto)

#figuras de FT-135, no ajustadas a "valores de las transacciones."

*figuras de la Survey of Current Business, incluyendo la merma en valores de importación por "Automoviles, Canadá" hasta el nivel de "valores de las transacciones."

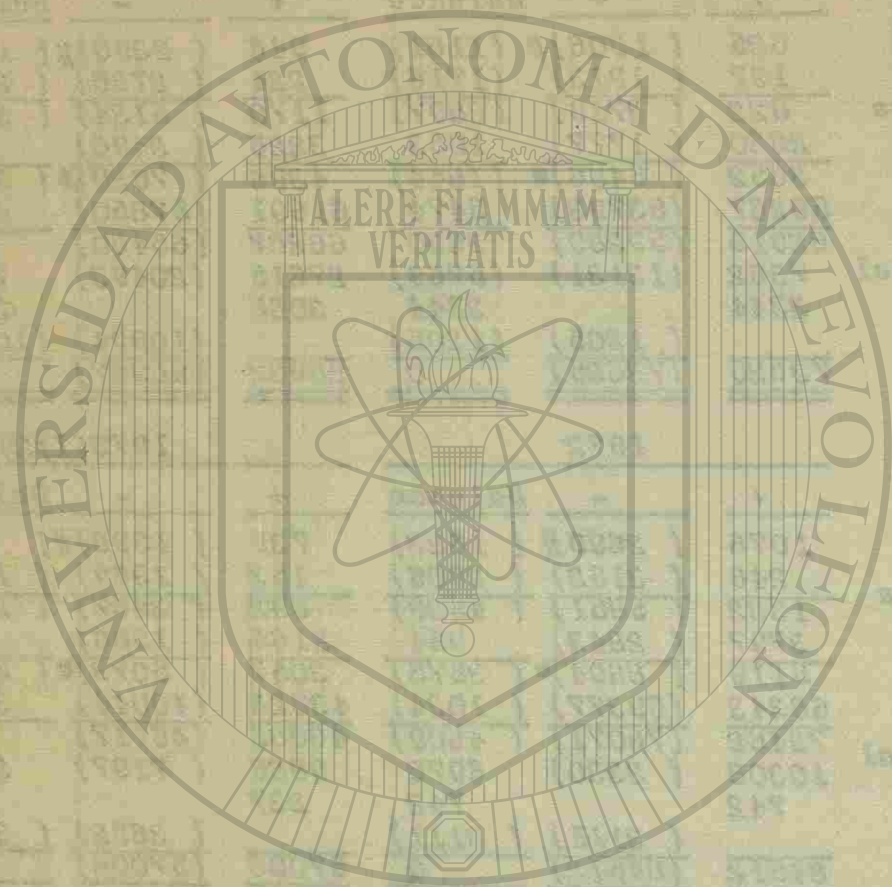
Notas: "Automoviles" incluyen todo tipo de carros de pasajeros.

"Movimiento de capital" incluye las transacciones unilaterales usualmente incluidas en la cuenta corriente.



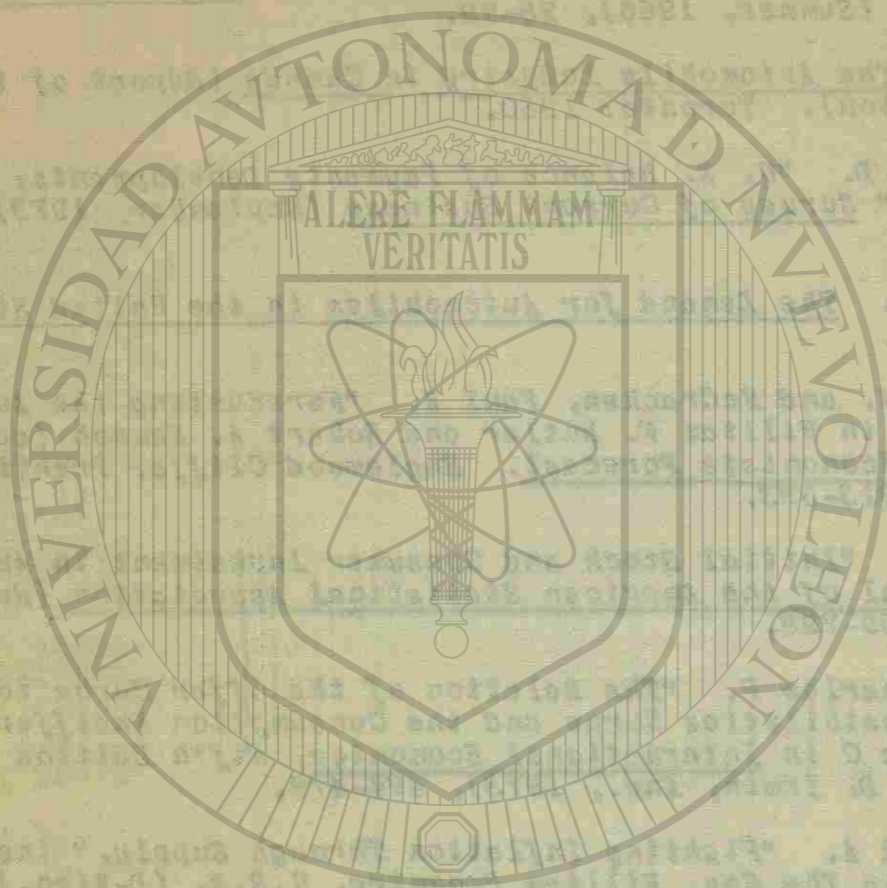
BIBLIOGRAFIA

- 1 - Ali, Moustafa A. "Hire Purchase Controls and the Demand for Cars in the Post-War United Kingdom--A Rejoinder," The Journal of Economic Studies (Summer, 1966), 98-99.
- 2 - Bladen, V. I. The Automobile Industry in Canada (Report of the Royal Commission). Toronto: 1960.
- 3 - Carter, Richard D. "U. S. Balance of Payments Developments: Second Quarter 1973," Survey of Current Business (September, 1973), 35-40 and 55.
- 4 - Chow, Gregory C. The Demand for Automobiles in the United States Chicago: 1955.
- 5 - Eggert, Robert J. and McCracken, Paul W. "Forecasting the Automobile Market," in William F. Butler and Robert A. Kavesh (eds.), How Business Economists Forecast. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966. 313-333.
- 6 - Huang, David S. "Initial Stock and Consumer Investment in Automobiles," Journal of the American Statistical Association (September, 1963), 789-798.
- 7 - Kindleberger, Charles P. "The Relation of the Offer Curve to the Production Possibilities Curve and the Consumption Indifference Map," Appendix C in International Economics, Fifth Edition (Homewood: Richard D. Irwin, Inc., 1973), 474-479.
- 8 - LaBarge, Richard A. "Fighting Inflation Through Supply," inserted with remarks by The Hon. William Proxmire, U.S.S. (D-Misc.) in Congressional Record--Senate (September 21, 1966), 22589-22592, and reprinted in condensed form in Business Economics (Fall, 1966), 31-33.
- 9 - LaBarge, Richard A. "Prodiranje Tujih Druzb Na Automobilski Trg Zdruzenih Drzava Amerike," Nase Gospodarstvo XVII-6 (Maribor, Yugoslavia: V.E.K.S., 1971), 452-456. Unpublished English-language notes in typescript.
- 10 - Lansing, John B. The Distribution of Automobile Sales in the United States. Ann Arbor: The University of Michigan Survey Research Center, circa 1968.
- 11 - Leontief, Wassily W. "Domestic Production and Foreign Trade: The American Capital Position Re-Examined," Proceedings of the American Philosophical Society (September, 1953), 332-349. Also reprinted in Economia Internazionale (1954).



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS

- 12 - Leontief, Wassily W. "Factor Proportions and the Structure of American Trade: Further Theoretical and Empirical Analysis," Review of Economics and Statistics (November, 1956), 386-407.
- 13 - Meade, James E. A Geometry of International Trade. London: George Allen and Unwin, 1952. Chapters 1-4.
- 14 - Moroney, John R. and Walker, John A. "A Regional Test of the Heckscher-Ohlin Hypothesis," Journal of Political Economy (December, 1966), 573-586.
- 15 - Pratten, Cliff and Silberston, Aubrey. "International Comparisons of Labor Productivity in the Automobile Industry," Bulletin of the Oxford University Institute of Economics and Statistics (November, 1967), 373-394.
- 16 - Rapp, William V. "Implications of Japanese Competition for U.S. Business," Business Economics (January, 1972), 78-86.
- 17 - Richardson, J. David. "Estimating Demand and Supply Parameters for Imports without Import Prices: Methodology and Empirical Results," 1973 Papers and Proceedings of the Business and Economic Statistics Section of the American Statistical Association (Washington: A.S.A., 1974).
- 18 - Roos, Charles F. and von Szeleski, Victor. On the Dynamics of Automobile Demand in the United States. Detroit: General Motors Corporation, 1939.
- 19 - Silberston, Aubrey. "Hire Purchase Controls and the Demand for Cars," Economic Journal (March, 1963), 32-53.
- 20 - Silberston, Aubrey. "Hire Purchase Controls and the Demand for Cars in the Post-War United Kingdom--A Comment," The Journal of Economic Studies (Summer, 1966), 93-97.
- 21 - Silberston, Aubrey. "The Motor Industry, 1955-64," Bulletin of the Oxford University Institute of Economics and Statistics (November, 1965), 253-266.
- 22 - Vanek, Jaroslav. Comercio Internacional: Teoría y Política Económica, Primera edición en español (México: UTENA, 1964), especially Chapter 14.
- 23 - Wionczek, Miguel S. "Problema Nuevo en E.U.: El Reto de la Inversión Extranjera," El Porvenir (Monterrey, México) 8 de diciembre de 1973, 6-A.
- 24 - de Wolff, P. "The Demand for Automobiles," Econometrica (1937).



JUAN

SIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO

CCIÓN GENERAL DE BIBLIOTEC