



1020081217

LA BALANZA DE PAGOS DE LOS ESTADOS UNIDOS  
Y SU COMERCIO INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES<sup>1</sup>

Richard A. LaBarge Erdman

Marco Antonio Pérez Valtier

Universidad Autónoma de Nuevo León<sup>2</sup>

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

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

<sup>2</sup> 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

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 Corvaire 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 -

N  
N  
N  
P  
P  
P  
C

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 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-

un pequeño volumen, principalmente en ciertos segmentos, 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 etapa de crecimiento que podría ser una serie americana, 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 europeos (conducidos 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 fue tomada en los otros países como un fenómeno asociado con incrementos en el nivel del ingreso de demanda, habiéndose verificado el nivel de la demanda para las carrocerías de los automóviles, debido al impacto de las recesiones en los negocios y en las ventas de 1957 - 1958 y 1960 - 1961.

El tercer período (1961 - 1963) vio un pequeño resurgimiento del crecimiento de los Estados Unidos en el mercado doméstico de carros pequeños (como 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 100,000 unidades anuales (cerca de un cinco por ciento del mercado).

El período final es el siguiente por este período. De 1964 hasta 1972 ha venido ocurriendo un constante crecimiento en las importaciones de carros de pasajeros (principalmente de Alemania, Japón y Canadá) y han estado aproximadamente una cuarta parte del mercado de los Estados Unidos.

II

Los cambios generales de las ventas domésticas al mercado de carros de pasajeros, son presentados para los Estados Unidos en el período 1954-1972 del cuadro 1. Así, los "tipos domésticos" incluye la producción

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