

Fricciones entre dos potencias económicas y sus implicaciones para el intercambio comercial del sector automotriz China – México

Trading frictions between two economic powers
and their implications for the China-Mexico exchange
in the automotive sector

Xuedong Liu¹
Universidad Nacional Autónoma de México
Ciudad de México, México

Fecha de recepción: 3 de junio de 2023
Fecha de aceptación: 1 de septiembre de 2023

© ⓘ ⓘ ⓘ CC BY-NC-SA 4.0

Resumen. A mediados de 2018, China y Estados Unidos iniciaron sus conflictos comerciales, que hasta la fecha todavía se encuentran sin resolver; a pesar de haber firmado la 1era. fase de acuerdos, al principio de 2020. Ante la propagación de la pandemia COVID-19, y otros acontecimientos geopolíticos, la tensión entre las dos superpotencias económicas al nivel global se ha intensificado todavía más. Este trabajo concentra su análisis en la reconfiguración del sector automotriz en México y sus intercambios comerciales con China de 2010 a 2022, particularmente en el segmento de autos catalogados como compactos y subcompactos. La hipótesis que se propone en este análisis es que el aumento de las unidades terminadas procedentes de su segundo socio comercial a partir de 2017, se explicaría por el ajuste de estrategias en la reconfiguración de producción instrumentadas por las grandes armadoras transnacionales al nivel mundial y las fricciones comercia-

¹ Profesor de carrera de la Facultad de Estudios Superiores. Correo: xdong@comunidad.unam.mx ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2623-4641>

les entre las dos economías más fuertes del mundo, entre otros motivos. Por su parte, la creciente tensión entre las dos primeras economías del mundo previsiblemente reforzaría todavía más este proceso de relocalización no solamente de autos, sino también de sus partes y refacciones.

Palabras claves: compactos y subcompactos, sector automotriz, comercio bilateral, fricciones comerciales.

Abstract. Since the middle of the 2018, China and the United States have started trade conflicts and to date they are still unresolved despite having signed the first phase agreement at the beginning of 2020. Given the spread of the COVID-19 pandemic, and other geopolitical events, the tension between the two economic superpowers at the global level has intensified even more.

This work focuses its analysis on the reconfiguration of the automotive sector in Mexico and its trade with China from 2010 to 2022, particularly in the segment of cars, classified as compact and subcompact. The hypothesis proposed in this analysis is that the increase in terminated units coming from its second trading partner since 2017 would be explained by the adjustment of strategies in the reconfiguration strategies of production implemented by the large transnational assembly companies worldwide and the frictions between the two strongest economies in the world, among other reasons. For its part, the growing tension between the two leading economies in the world would foreseeably further reinforce this process of relocation not only of cars, but also of their parts and spare parts.

Keywords: compact and subcompact, automotive sector, bilateral trade, trade frictions.

Introducción

Las fricciones comerciales entre China y Estados Unidos dieron inicio a mediados de 2018, cuando el gobierno de los Estados Unidos decidió la aplicación de la sección 301 de tratado comercial *Trade Act 1974*, al comenzar la investigación sobre las posibles violaciones de propiedades intelectuales de parte de China, y con la imposición de una tasa arancelaria del 25%, sobre los productos importados procedentes de China, y con una suma aproximadamente 50 mil millones de dólares. Ante las medidas unilateralmente impuestas por la administración del presidente Trump, el gobierno chino respondió con represalias similares aplicando tasas arancelarias relaciona-

das con una lista de 128 artículos estadounidenses enviados a China y con un valor equivalente.

A pesar de las medidas instrumentadas bilateralmente, las dos naciones más importantes económicamente; al mismo tiempo, también realizaron esfuerzos mutuos para buscar soluciones, a fin de evitar su escalonamiento y terminar los conflictos al menos hasta 2020. En su momento, el objetivo principal para ambas naciones era reducir los saldos favorables arrojados en los intercambios comerciales bilaterales al país asiático, que en 2018 llegaron a ubicarse en su nivel más alto a la fecha, con un importe de 417,267 millones de dólares (BEA, 2021).

Sin embargo, en el lapso de aproximadamente un año y medio después del inicio de la guerra comercial, las tensiones en lugar de disminuirse se han incrementado constantemente, hasta tal grado de que los productos sujetos a la cuota punitiva cubrieron un valor total superior a todos los artículos comercializados entre las dos economías, además del aumento de la tasa arancelaria de las importaciones.

Finalmente, ambos gobiernos terminaron con un acuerdo de la primera fase en octubre de 2019, mismo que se firmó el 15 de enero de 2020; después de haber llevado a cabo un total de 13 rondas de negociaciones (Office of the United States Trade Representative, 2020). Entre los principales puntos suscritos en el convenio se destacan los siguientes, por parte de gobierno de la Unión Americana:

- Dentro de una canasta de productos chinos con un valor de 180 mil millones de dólares, ya no aplica el cobro de aranceles de importación con una tasa de 15%, como se programaba a partir de 15 de diciembre de 2019.
- Para otro grupo de artículos, cuyo valor total es de 120 mil millones de dólares, se les impuso una tasa arancelaria de 15%, desde el 1 de septiembre de 2019, en el acuerdo de esta fase se ajustará a la baja hasta un 7.5%.
- Para el resto de los productos, cuyo valor total sumó 250 mil millones de dólares, permanecerá una tasa arancelaria de 25%.

Por parte de China, además de acordarse en realizar los ajustes pertinentes en los aspectos del manejo de tipo de cambio entre la moneda *Renminbi* y otras divisas, de la protección de propiedad intelectual, de las reformas financieras, etc.; China se comprometió a elevar las compras de productos estadounidenses por una cantidad total de 200 mil millones de

dólares, con base en las importaciones realizadas de 2017, en un lapso de 2 años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2021, en los siguientes rubros:

- Productos manufactureros, incluyendo los equipos y maquinarias industriales, medicamentos, aviones y automóviles, con un valor de 77.7 mil millones de dólares.
- Productos agrícolas, con un valor total de 32.0 mil millones de dólares.
- En el sector energético, la compra adicional sería de 52.4 mil millones de dólares.
- En el sector de servicios, incluyendo el pago de patentes y gastos turísticos, el valor total se elevaría a 37.9 mil millones de dólares.

En un comunicado publicado por la agencia *Xinhua* (2019), se reflejaron las opiniones diversas en su momento y entre ellas, la mayoría mostraba una actitud positiva sobre el acuerdo comercial de la primera fase (DW Noticias, 2020)², los involucrados por ambas partes indicaban y esperaban que las disputas entre China y Estados Unidos, en materia del comercio bilateral, ante el creciente saldo deficitario para la 1era economía del mundo por fin, ya se encontrarían en el camino para disiparse paulatinamente cuando se realizaran las siguientes fases de entendimiento mutuo. Según el secretario del Tesoro en la administración de Trump, Steven Mnuchin, presente en el evento de firmar el convenio, la nueva fase de negociaciones comerciales a futuro, podrían segmentarse en “fase 2A, 2B, 2C”, aún sin fecha; y que seguramente abordarán las preocupaciones de Estados Unidos, sobre robo de propiedad intelectual y otros temas relacionados.

Sin embargo, el cumplimiento de ese acuerdo se vio obviamente afectado por la propagación sorpresiva de la pandemia COVID-19 a fines de 2019 y, derivado de ello, las acusaciones y los conflictos generados de la misma por los dos gobiernos respectivos. Las revisiones y negociaciones posteriores para la segunda fase, que ya estaban previstas, se han quedado en el olvido, por ambas partes, a pesar de los señalamientos realizados por los empresarios. A mediados de mayo de 2021, Craig Allen presidente del

² Trump en su momento calificaba como un acuerdo “trascendental”, y “las negociaciones fueron duras”, pero condujeron a un resultado “increíble”; al mismo tiempo indicó que la eliminación de los aranceles restantes **será posible solo si se alcanza “la fase dos” del acuerdo**. En una carta dirigida a Trump por el presidente chino, leída por Liu He, el principal negociador de parte de país asiático dijo que el acuerdo “es bueno para China, para Estados Unidos y para el mundo entero”.

Consejo de Negocios de Estados Unidos y de China (*USCBC*, siglas en inglés), externó su opinión a los periodistas en una conferencia de prensa virtual, que la preservación del acuerdo de fase uno entre Estados Unidos y China brindaría estabilidad a la relación comercial.

Entre el 27 de mayo y el 2 de junio de 2021, el viceprimer ministro chino y el encargado del seguimiento del acuerdo comercial bilateral Liu, tuvieron conversaciones con la representante comercial Katherine Tai, y la secretaria del Tesoro de Estados Unidos, Janet Yellen, respectivamente. Ambas partes iniciaron el primer contacto durante la presidencia de Joe Biden, y aparentemente no se pudieron acordar con lo relacionado a las negociaciones previstas para la segunda fase, por las diferencias prevalecidas (CGTN, 2021).

Posteriormente, en octubre de 2021 se aconteció una reunión virtual entre los altos funcionarios de las respectivas autoridades de comercio; allí se detectaron los incumplimientos y se descartó iniciar una eventual fase 2 en las negociaciones (Rosales, 2022, p. 493). Es decir, hasta la fecha todavía no se ven otros esfuerzos por ninguna de las partes, para resolver las fricciones comerciales a pesar del cambio de administración en ambos países.

Este trabajo se concentra en el análisis de los impactos derivados de las prolongadas fricciones comerciales entre las dos primeras economías del mundo, relacionados con la reconfiguración del sector automotriz en México y sus intercambios comerciales con China de 2010 a 2022, particularmente en el segmento de autos catalogados como compactos y subcompactos. La hipótesis que se propone es que el aumento de las unidades terminadas procedentes de su segundo socio comercial a partir de 2017, se explicaría por el ajuste de estrategias en la reconfiguración de producción instrumentadas por las grandes armadoras transnacionales a nivel mundial y alza de los impuestos arancelarios fijados por las dos economías más fuertes del mundo, en sus importaciones procedentes de sus contrapartes respectivas y entre otros motivos.

Por su parte, las crecientes tensiones generadas durante los últimos tres años entre China y Estados Unidos, por el brote de la pandemia COVID-19, y otros eventos geopolíticos previsiblemente reforzaría todavía más este proceso de relocalización, no solamente de autos sino también de sus partes y refacciones.

Dentro del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (HS), estos productos principalmente se encuentran ubicados en la Subpartida 8703.22, de cilindrada superior a 1,000 (1.0) pero inferior e

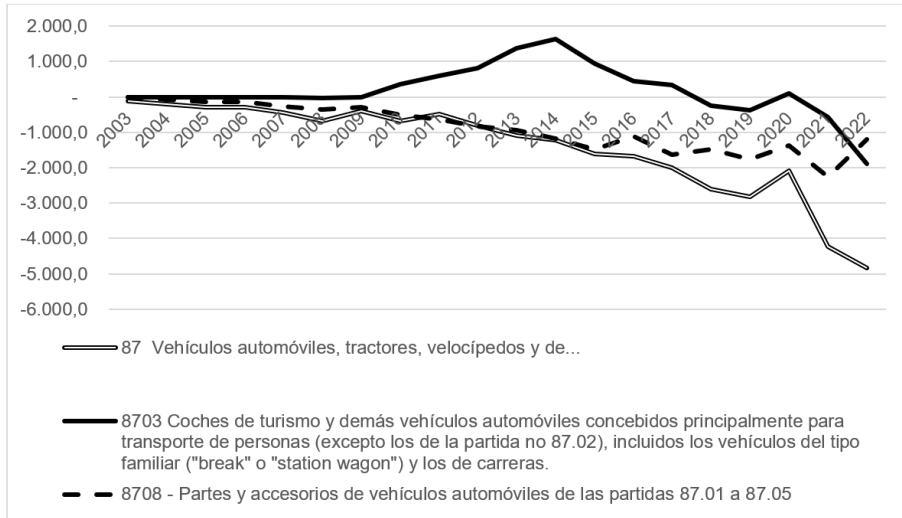
igual a 1,500 centímetros cúbicos (1.5). Según las cifras arrojadas por la Secretaría de Economía (2021), la competencia de este segmento del mercado (8703.22) en México ha evolucionado desde 2003, que en mayor parte del tiempo ha sido dominado por los productos procedentes de Corea del Sur, Japón, India y, en menor medida, de Tailandia. Sin embargo, a partir de 2017, la participación de los productos originarios de China y de los Estados Unidos se ha hecho notar de manera eminente, sobre todo para el primer país cuyas importaciones se ubicaron en la primera posición en dos años consecutivos de 2018 a la fecha, con una tendencia creciente en 2022, del valor total de las importaciones realizadas por México el 54.4% es procedente del país del lejano oriente (Banco de México, 2023).

El estudio se estructura en 3 partes. En la primera sección, se analiza la evolución de los intercambios comerciales de los autos catalogados como compactos y subcompactos México, con el resto del mundo de 2003 a 2022; en la segunda, se realiza una descripción del comercio bilateral del sector automotriz entre China y México. Finalmente, se presentan las conclusiones del estudio.

Comercio exterior de México con China en el sector automotriz, 2003-2022

En términos generales, China ha sido superavitario en todo el periodo del análisis (2003-2022), y con una tendencia al alza, desde 105.3 hasta 4,834.7, ambos en términos de millones de dólares (Banco de México, 2023), con una tasa de crecimiento anual de 22.3% en promedio. Sin embargo, por segmento se puede observar que México ha sostenido un saldo positivo en su comercio de autos terminados (partida 8703) con China en 9 ocasiones durante los últimos 19 años, y particularmente de 2010-2017, de manera consecutiva, alcanzando su récord histórico de 1628.6 millones de dólares en 2014. En cambio, para los productos pertenecientes a refacciones y partes (partida 8708), los intercambios entre las dos economías han arrojado cifras a favor de la economía china (Gráfica 1).

Gráfica 1. Balanza comercial entre China y México en el sector automotriz, 2003-2022. (Millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia de acuerdo con las cifras publicadas por el Banco de México (2023).

Modelos de autos mexicanos en el mercado chino y su evolución

Asimismo, también se ha evidenciado que las exportaciones mexicanas hacia China en el primer segmento han perdido la dinámica a partir de 2014, cuando alcanzaron el punto máximo, con un importe de 1,640.7 millones de dólares, arrojando un superávit de 1,628.6 millones de dólares. Recientemente, después de sostener saldos negativos en este rubro, durante dos años consecutivos (2018 y 2019), en 2020 se recuperó la posición superavitaria con un saldo de 111.2 millones de dólares; para 2021 y 2022, nuevamente con saldos negativos y sobre todo para este último, alcanzó un total de 1,885.1 millones de dólares.

Entre los autos con mayores envíos realizados por México en este lapso, se encuentran los modelos de *Beetle* y *Beetle Cabrio* de *Volkswagen*, *Journey SUV*'s de *Chrysler-Dodge*, *SRX SUV*'s de *General Motors* y *Lincoln MKZ*, y su versión híbrida, entre otros. Debido al ajuste realizado por las armadoras la mayoría de estos modelos ya suspendieron su producción en México. Sin embargo, a partir de 2020, se han surgido nuevos jugadores en la incursión de exportaciones al mercado chino, tales como *Audi*, que, durante el primer semestre de

2021, logró un total de 263 unidades vendidas del modelo Q5; *Mercedes Benz*, que en 2020 se exportaron 1,425 autos de su modelo GLB SUV's y para 2021 y 2022, con 1,899 y 2,654 unidades, respectivamente (Cuadro 1).

Cuadro 1. Autos mexicanos exportados a China, 2012-2022 (Unidades)

Año	Audi Q5	Chrysler Journey	General Motors SRX SUV's	Ford Lincoln MKZ	Volkswagen Beetle	Merced Benz GLB	MMW Serie 2 Coupé
2012	0	3,034	-	0	15,636	0	0
2013	0	24,116	-	0	16,944	0	0
2014	0	28,120	29,667	0	16,228	0	0
2015	0	15,682	21,533	0	6,160	0	0
2016	0	6,191	0	0	7,975	0	0
2017	0	0	0	6,350	7,519	0	0
2018	0	0	0	11,445	647	0	0
2019	0	0	0	13,231	0	0	0
2020	0	0	0	4,164	0	1,425	0
2021	474	0	0	0	0	1,899	250
2022	676	0	0	0	0	2,654	1,654

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con las cifras publicadas por el INEGI (2023), exportación de vehículos ligeros por marca, modelo y país destino.

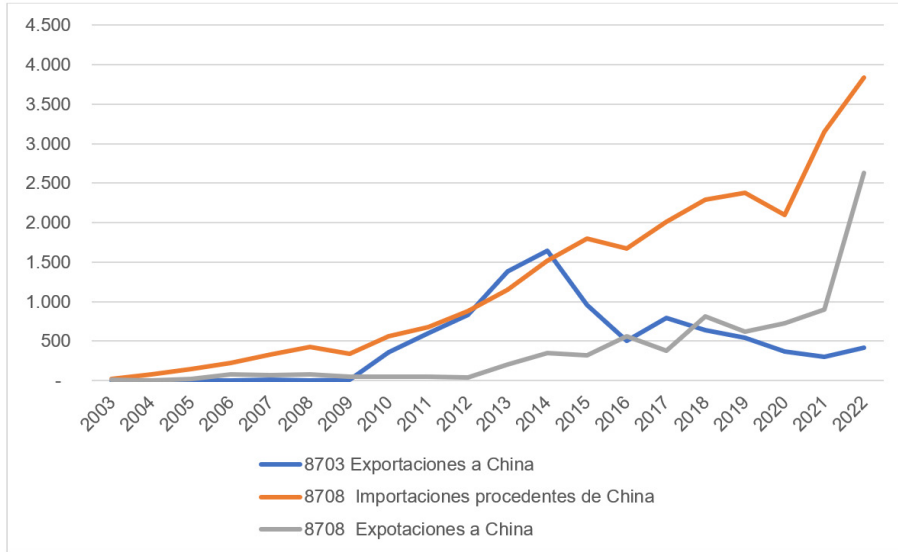
A pesar de lo anterior, la fuerza exportadora de las unidades terminadas en México a China no ha podido recuperar su nivel registrado en el lapso de 2012-2015, lo cual explica por qué los envíos de partes y refacciones de este país han superado la importancia registrada por los autos a partir de 2018.

Partes y refacciones chinas en el mercado mexicano

Por su parte, en la categoría de las partes y refacciones (partida 8708), desde 2003 a la fecha, las importaciones mexicanas procedentes de China han superado sus envíos a su contraparte y, además, el desequilibrio se ha acentuado cada vez más. En 2022, la cifra llegó a un nuevo récord, con un importe

de 3,836.6 millones de dólares y un saldo deficitario de 1,206.8 millones de dólares (Gráfica 2).

Gráfica 2. Comercio exterior de México con China en el sector automotriz, 2003-2022 (Millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia de acuerdo con las cifras publicadas por el Banco de México (2023).

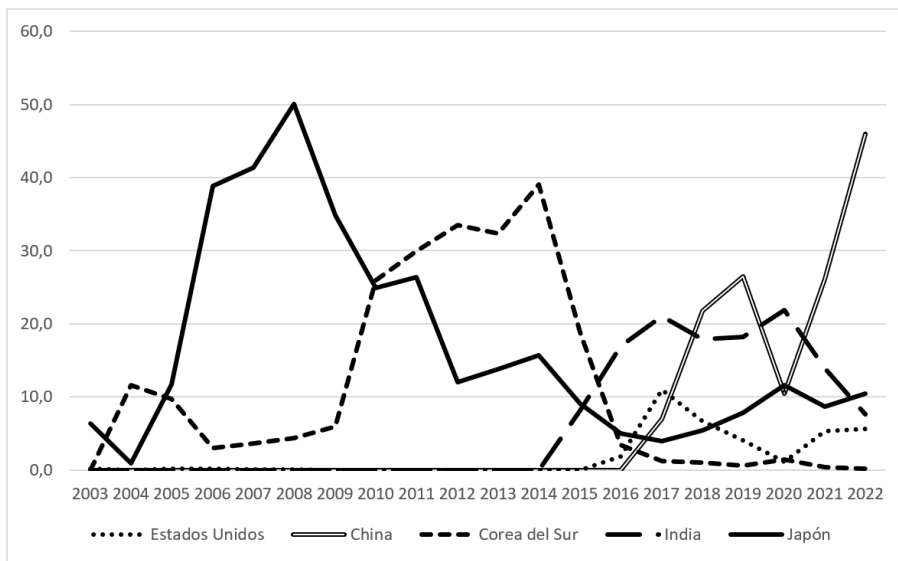
Cabe mencionar que en 2022, las exportaciones mexicanas de partes de refacciones catalogadas en la Partida 8708 de SA repuntaron fuertemente destinadas al mercado chino, para ubicarse en 2,629.8 millones de dólares, un incremento de 192.2%. Lo anterior, no es fácil de explicarse, a pesar de las dificultades padecidas en ese país asiático debido a los rebrotes frecuentes de la pandemia COVID-19 y particularmente a las políticas de cero tolerancia que se han sostenido hasta el último mes del 2022. Por ello, podría atribuirse a un error de estadísticas cometido por la fuente oficial de México y sería previsible que en futuro se realizarían las correcciones pertinentes.

Independientemente de lo anterior, los intercambios comerciales del sector automotriz entre las dos economías se pueden resumir con dos características principales. La primera, es que antes de 2018 las ventas sectoriales de México a su socio asiático predominaban por los autos terminados, cuya mayoría son con cilindraje superior a 1,500 centímetros cúbicos,

y que se encuentran catalogados en las subpartidas 830323 y 830324, respectivamente. En este sentido, la importancia de las unidades terminadas, ha cedido su lugar a las partes y refacciones (Partida 8708), pues ya para el 2022, las exportaciones a China alcanzaron un total de 2,629.8 millones de dólares, en contraste con 412.6 millones de dólares, de la Partida de 8703.

La segunda característica, se refiere a que las importaciones procedentes de China, que realiza México en este sector particular, siempre han sido dominadas por los productos catalogados en la Partida 8708, a pesar de la llegada masiva de los autos procedentes del país asiático, incluyendo las marcas tanto foráneas como las locales a partir de 2017. En términos del valor importado, desde 2018 los autos compactos y subcompactos originarios de la segunda economía mundial, ya han ocupado el primer sitio entre todos sus socios comerciales y en 2022, con 46.0% (Gráfica 3).

Gráfica 3. Estructura de importaciones de la Subpartida 870322 que realiza México, 2003-2022 (%)



Nota: Los productos de la Subpartida 8703.22 corresponden a los autos de cilindrada superior a 1,000 pero inferior e igual a 1,500 centímetros cúbicos. Fuente: Fuente: Elaboración propia de acuerdo con las cifras publicadas por el Banco de México (2023).

Es importante señalar, que el aumento en la venta de autopartes chinas en el mercado mexicano se explica por varios motivos, entre los cuales se considera que estos productos representan una oportunidad para bajar los costos de fabricación, introducir nuevas marcas y líneas con precios más bajos, además de presentar al menos una opción para enfrentar problemas de desabasto de autopartes (Álvarez y Cuadro, 2012, p.112).

Otra explicación, podría ser que las armadoras tienen mayor control en las cadenas de valor y exigen más altos estándares de calidad y producción de los componentes desde antes que éstos sean recibidos, y, en consecuencia, incrementan sus ventas (Vicencio, 2007, pp. 236-237).

Aunado a lo anterior, probablemente la presencia creciente de las partes y refacciones del país asiático tuviera que ver con el comercio de “triangulación simulada”, ya que una crítica del gobierno de Trump al TLCAN era que las reglas referentes al sector automotriz en el acuerdo funcionarían como una “laguna”, que permitía que materiales fuera de la región, calificaran como originarios de América del Norte. Desde ese punto de vista, el entonces secretario del comercio de los Estados Unidos refirió un ejemplo en el que el TLCAN daba cabida a que un productor automotriz japonés, con una fábrica en China empleara componentes chinos, los exportara a México y los ensamblara en un automóvil, para después exportarlo a Estados Unidos sin pagar un arancel (Vega Cánovas y Campos Ortiz, 2021, p. 22).

Características del intercambio comercial de autos terminados entre China y México

A pesar de su reducido volumen de intercambio comercial entre las dos naciones, la estructura de los autos, de acuerdo con su potencia de motor, ha sido distinta, pues los mexicanos se concentran en la categoría de lujo, y de gran potencia, mientras que los del país asiático se encuentran ubicados principalmente en el rango del cilindro entre 1,000-1,500 centímetros cúbicos.

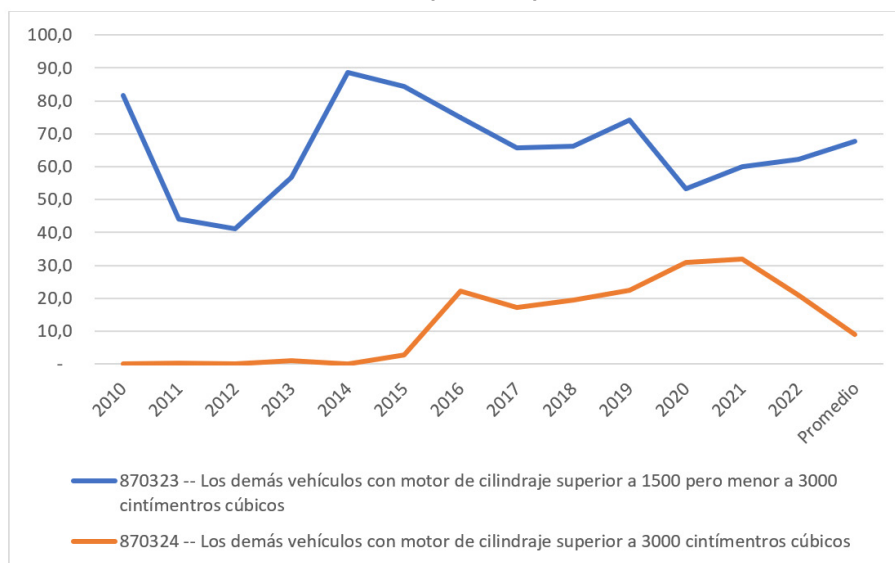
Estructura de autos por cilindraje en el comercio exterior

En cuanto a los flujos bilaterales de los autos terminados entre las dos economías, se notaría que, en primer lugar, las unidades mexicanas enviadas al mercado asiático se encuentran dominadas por las catalogadas dentro de

la subpartida 8703.23, cuya capacidad de cilindraje es superior a 1,500 centímetros cúbicos, pero inferior o igual a 3,000 centímetros cúbicos, a pesar de las caídas registradas a partir de 2012.

De acuerdo con las cifras publicadas por Banco de México (2023) para el periodo de 2000 a 2022, entre todas las exportaciones mexicanas a China, el 67.6% ha sido aportado por este tipo de unidades; y que esta posición casi monopólica ha sido amenazada en algunos años por el aumento de las unidades clasificadas en la subpartida 8703.24, de cilindraje superior a los 3,000 centímetros cúbicos, pues en 2020 y 2021, ya representaban casi el 32.1 y 32.2% respectivamente (Gráfica 4).

Gráfica 4. Estructura del valor de las exportaciones mexicanas de autos terminados a China por subpartida, 2000-2022 (%)

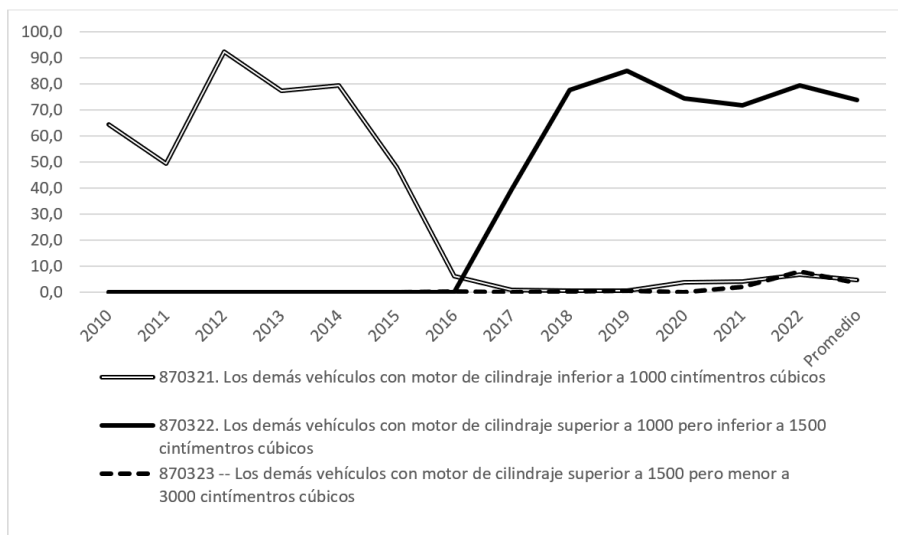


Fuente: Elaboración propia de acuerdo con la información publicada por Banco de México (2023).

Por su parte, las importaciones de los mismos productos procedentes de China han evolucionado de manera considerable. Antes de 2015, se concentraban en la subpartida 8703.21, de cilindrada inferior a 1,000 centímetros; a pesar de que en 2007 y 2008 la situación fue modificada por la introducción temporal de los autos de marca FAW (Gachúz y Montes, 2020, p. 80). Desde 2016, las de la subpartida 8703.22, de cilindrada superior a 1,000

pero inferior e igual a 1,500 centímetros cúbicos, ya han sido dominantes. En 2022, este tipo de autos representaban 79.4% en las exportaciones a México en el segmento de unidades terminadas y 73.9% en promedio en el lapso de 2010-2022 (Gráfica 5).

Gráfica 5. Estructura del importe de las importaciones de autos terminados procedentes de China por subpartida, 2010-2022 (%)



Fuente: Elaboración propia de acuerdo con la información publicada por Banco de México (2023).

Competencia de autos chinos en el mercado mexicano

Entre los autos chinos comercializados en el mercado azteca, incluyen tanto los de marcas propias de esa nación, principalmente de los distintos modelos de Motonation Changan, Chirey, como los de las internacionalmente reconocidas, por ejemplo, BMW Serie 1 Sedán, Buick Envision, Chevrolet Aveo y Cavalier, y Honda City, etc. (Ponce, 2018), y recientemente las marcas Journe de la Dodge y MG motors.

De todos los autos ligeros importados de China, los modelos de Cavalier y Aveo de General Motors representan la gran mayoría, ya que ambos eran los únicos en 2016 y 2017; posteriormente siguen dominando en las

ventas a pesar de las competencias cada vez más fuertes, que han venido realizando los otros modelos procedentes del país asiático. En 2022, ante la creciente presencia de las marcas de MG Motor, Chrysler Journey, Chirey, Motonation Changan, con 48,111, 9,635, 9,325 y 5,180 unidades comercializadas respectivamente, las unidades de General Motors todavía representaban 59.2% de las ventas en el mercado doméstico de México (INEGI, 2023).

Cuadro 2. Modelos procedentes de China importados y comercializados en México, 2016-2022

Modelos	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
General Motors	661	4,674	93,543	84,311	37,597	58,715	107,772
MG Motor	ND	ND	ND	ND	710	16,358	48,112
Chrysler Journey	ND	ND	ND	ND	ND	2,208	9,635
Chirey	ND	ND	ND	ND	ND	ND	9,325
Motonation Changan	ND	ND	ND	ND	ND	328	5,180
Otros	ND	ND	370	353	1,005	4,409	2,110
Total	661	4,674	93,913	84,664	39,312	79,810	182,134

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con las cifras publicadas por el INEGI (2023), en el "Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros".

Cabe mencionar, que la mayoría de los autos comercializados procedentes de China, se encuentran catalogados en la subpartida 8703.22 dentro del HS; sin embargo, ante la llegada de los diversos modelos de General Motors en la categoría de SUV's y de Chrysler Journey, dicho patrón se ha modificado. En 2021, de las 79,810 unidades vendidas, 50,613 son de compactos y de subcompactos, que representan 63.4%; para el 2022, la cifra bajó hasta 45.4%. Al mismo tiempo, las marcas de Aveo y de Cavalier 4 puertas, ambas de General Motors, y recientemente, las de MG motor y de Motonation Changan, son los autos más importados de China.

Por su parte, también es importante resaltar que la competencia de este segmento del mercado (8703.22) ha evolucionado desde 2003, ya que, en la mayor parte del tiempo, ha sido dominado por los productos procedentes de Corea del Sur, Japón, India y en menor medida de Tailandia. Sin embargo, a partir de 2017, la participación de los productos de China y de los Estados Unidos se ha hecho notar de manera eminente. En 2022, tanto

en términos de valor, como en unidades, los productos originarios del 2do. socio comercial de México ya se ubican en la primera posición al rebasar a India, pues representaban 46.0% y 18.3%, respectivamente en 2022 (Gráfica 3 y Cuadro 3).

Cuadro 3. Unidades de compactos y de subcompactos importadas y sus ventas por México, 2021 y 2022

Origen	2021		2022	
	Unidades	Estructura (%)	Unidades	Estructura (%)
Venta total	486,123	100.0	451,903	100.0
Nacional	222,357	45.7	207,086	45.8
Importados	263,766	54.3	244,817	54.2
China	50,613	10.4	82,738	18.3
India	80,499	16.6	33,915	7.5
Japón	24,742	5.1	26,481	5.9
Estados Unidos	13,856	2.9	14,059	3.1
Tailandia	23,813	4.9	22,261	4.9
Indonesia	17,385	3.6	15,963	3.5
Los demás países	52,858	10.9	49,400	10.9

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con las cifras publicadas por el INEGI (2023), en el "Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros".

En términos de valores, lo anterior también implica que las naciones como Corea de Sur y Japón, han cedido su importancia como origen de este tipo de autos enviados al mercado mexicano, sobre todo en el primer caso; en cambio, los dos países con mayor población al nivel mundial han aumentado su participación a partir de 2016. Por un lado, las primeras dos naciones representaban una cuarta parte de las importaciones mexicanas durante los primeros años de este siglo, respectivamente; sin embargo, en 2022, solamente un 0.4% y 7.8%, respectivamente. Por otro lado, los mismos productos procedentes de China, han retomado, más que antes su importancia, pues sus exportaciones al mercado azteca subieron de 181.4 millones de dólares en 2017 a 1,823.3 millones de dólares en 2022; por lo que en un lapso de 6

años se multiplicó por 10 veces. De tal manera, que la participación de los autos catalogados en la Subpartida 870322, aumentó de 7.0% a 46.0% en los dos años respectivos. En el caso de India, a pesar de los logros registrados de 2015 a 2020, ha perdido su importancia en este nicho de mercado, debido a la decreciente venta de las marcas de Figo de Ford, Beat y Spark de General Motors (Cuadro 4).

Cuadro 4. Estructura de las importaciones por origen, 2010-2022 (%)

Año	Estados Unidos	China	Corea del Sur	India	Japón	Tailandia
2010	0.0	0.0	25.9	0.0	24.9	0.0
2011	0.0	0.0	29.9	0.0	26.3	0.0
2012	0.0	0.0	33.6	0.0	12.0	0.0
2013	0.0	0.0	32.3	0.0	13.8	0.0
2014	0.0	0.0	39.0	0.0	15.7	0.0
2015	0.0	0.0	18.9	8.1	9.1	0.0
2016	1.9	0.0	3.4	16.9	4.9	9.0
2017	10.9	7.0	1.2	21.1	3.9	5.4
2018	6.7	21.7	1.0	17.9	5.4	6.8
2019	4.0	26.5	0.6	18.2	7.8	5.7
2020	1.2	10.5	1.4	21.9	11.6	6.4
2021	5.3	26.2	0.4	13.9	8.6	3.0
2022	5.6	46.0	0.1	7.6	10.5	1.5

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con las cifras publicadas por el Banco de México (2023).

El desempeño sobresaliente, registrado por las ventas de autos procedentes de China, dominados principalmente por los catalogados en la subpartida 870322 durante los últimos tres años, sin duda ha sido consecuencia de un conjunto de factores. Entre ellos podrían figurar el desarrollo sostenido y la renovación tecnológica experimentados en China, el ajuste de estrategias en la reconfiguración de producción instrumentadas

por las grandes armadoras transnacionales³, un enfoque aplicado por las fábricas de marca propia de China (Changan Motonation y Chirey) en el nicho de mercado de consumo de precio bajo, un segmento de entre 19 y 39 años, dispuesto a sacrificar equipamiento por un precio más competitivo (Gachúz y Montes, 2020, p. 82), entre otros.

Finalmente, un elemento quizás que no se debe de subestimar, serían las fricciones comerciales sostenidas entre las dos economías más importantes del mundo desde mediados de 2018, que probablemente propiciarían la desviación de los productos procedentes del país asiático al mercado mexicano, sobre todo para las armadoras que decidieron el traslado de su fabricación desde otras partes del mundo a China, en lugar de enviarlos al mercado estadounidense, ante el alza prolongada, hasta la fecha de los aranceles. En este sentido, se podría explicar que los modelos tipo SUV's de General Motors, MG Motonation, Stellantis (la nueva Dodge Journey), originarios de China, se encuentran comercializados cada vez con mayor presencia en México.

Lo interesante de lo anterior, es que la industria mexicana, en gran medida, ha aprovechado la potencialidad derivada del mismo acuerdo comercial para incrementar la presencia de los productos no solamente clasificados en las fracciones arancelarias con mayor cilindraje: 8703.23 y 8703.24, como tradicionalmente han venido realizando, sino también en los de la subpartida 8703.22, gracias a la cobertura de las importaciones procedentes de China, para ese nicho del mercado doméstico particular. En el corto y mediano plazo, esta situación todavía es más relevante, considerando la escasez en el abastecimiento de las cadenas de valor, particularmente en los denominados de semiconductores, y en consecuencia, los paros técnicos que se han registrado de 2020-2021, lo cual se prolongaba todavía hasta 2022 e incluso hasta 2023 (Ruiz, 2021 y Zhu, 2021). Por ello, las importaciones de China y de otros países que realiza México podrían liberar los escasos recursos para armar las unidades destinadas a la exportación.

³ Ford había tomado la decisión de cambiar la producción Focus de Estados Unidos desde México a China en 2017, en un cambio en la estrategia de la marca, en respuesta a la baja demanda de sedanes compactos y subcompactos, en favor de vehículos más costosos y más rentables como camiones y utilitarios deportivos (Chicago Tribune, 2018). Por su parte, a mediados del 2017, las operaciones de producción en las plantas mexicanas comenzaron a cambiar con la discontinuación de la producción del Chevrolet Aveo, en la fábrica de San Luis Potosí, en favor del ensamblaje de la Chevrolet Trax y de la GMC Terrain de segunda generación (Solo autos, 2019).

Conclusiones: perspectivas ante la instrumentación del T-MEC

Los intercambios comerciales registrados entre China y México han evidenciado un contraste durante el periodo de 2010 a 2022; en específico, que las exportaciones mexicanas de autos terminados han superado a las chinas, mientras que, en el segmento de partes de refacciones, los productos asiáticos han arrojado saldos favorables.

Dentro del comercio bilateral de las unidades terminadas, China concentra sus exportaciones en las catalogadas dentro de la subpartida 8703.22, de cilindrada superior a 1,000 pero inferior e igual a 1,500 centímetros cúbicos; por su parte, las enviadas por México son de las subpartidas 870323 y 870324, de cilindrada superior a 1,500 pero inferior e igual a 3,000 centímetros cúbicos, y de cilindrada superior a 3,000 centímetros cúbicos, respectivamente.

El ajuste de estrategias en la reconfiguración de producción instrumentadas por las grandes armadoras transnacionales al nivel mundial y las fricciones comerciales entre las dos economías más fuertes del mundo desde 2018 han contribuido a la modificación del patrón en los intercambios comerciales entre China y México. Por un lado, se ha propiciado un aumento considerable de las importaciones de los autos de la subpartida 870322 originarios tanto de China; por el otro lado, las exportaciones mexicanas al mercado de su vecino del norte también han incrementado en el mismo lapso para llenar el vuelco que dejaron los productos asiáticos, lo mismo sucedido en el segmento de las partes de refacciones, tendencias que podrían consolidarse todavía más ante la implementación de T-MEC.

En cuanto a las unidades terminadas, se espera que China podría fortalecer aún más su potencialidad en las exportaciones de bajo cilindraje y particularmente los autos eléctricos, mientras que México seguiría concentrado en el segmento de mayor potencia y de lujo, sobre todo ante el surgimiento de nuevos jugadores. Por ello, los intercambios comerciales entre China y México esperan mejorarse más todavía.

Referencias

- Álvarez, L. y Cuadro, L. (2012). Las importaciones chinas y su impacto en el mercado de autopartes de repuesto mexicano, en *Revista Problemas del Desarrollo*, 169(43), 97-119.
- Banco de México (2023, mayo). *Cubo de Información de Comercio Exterior*. <https://www.banxico.org.mx/CuboComercioExterior>
- Bureau of Economic Analysis (BEA). (2021). *International Trade in Goods and Services, Bureau of Economic Analysis última actualización 2 de septiembre de 2021*.
- Center for Automotive Research (2016, junio), *The Growing Role of Mexico in the North American Automotive Industry Trends, Drivers and Forecasts*. <https://www.cargroup.org/wp-content/uploads/2017/02/The-Growing-Role-of-Mexico-in-the-North-American-Automotive-Industry-Trends-Drivers-and-Forecasts.pdf>. (No está citado dentro del texto)
- Chicago Tribune (2018, 22 de enero). *El Ford Focus "Made In China" se venderá al nivel global*. <https://www.chicagotribune.com/hoy/ct-hoy-el-ford-focus-made-in-china-se-vendera-a-nivel-global-20180122-story.html>
- DW noticias (2020, 15 de enero). *EE.UU. y China sellan "trascendental" primera fase del acuerdo comercial*. <https://www.dw.com/es/eeuu-y-china-sellan-trascendental-primera-fase-del-acuerdo-comercial/a-52017926>.
- Gachúz, J.C. y Montes, M. P. (2020). La industria automotriz en México y China: Oportunidades de complementariedad. *Latin American Journal of Trade Policy*, (6), 68-86. <https://lajtp.uchile.cl/index.php/LAJTP/article/download/57168/62121/>.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2023, mayo 9). *Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros*. <https://www.inegi.org.mx/datosprimarios/iavl/#Tabulados>.
- Office of the United States Trade Representative (2020, 15 de enero). *Economic and trade agreement between the United States of America and the Peoples' Republic of China, Phase One*. <https://ustr.gov/countries-regions/china-mongolia-taiwan/peoples-republic-china/phase-one-trade-agreement/text>.
- Ponce, E. (2018, 14 de febrero). *Conoce todos los autos chinos que se venden en México, No necesariamente pertenecen a marcas provenientes de China*. *Autocosmos*. <https://noticias.autocosmos.com.mx/2018/02/14/conoce-todos-los-autos-chinos-que-se-venden-en-mexico>.
- Rosales, O. (2022). El conflicto Estados Unidos-China y las perspectivas del "desacoplamiento estratégico", *El trimestre económico*, LXXXIX(354), 491-532.
- Ruíz Durán, C. (2021, agosto 18). Sector automotor, epicentro de la recuperación y del conflicto, *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/clemente-ruiz-duran1/2021/08/18/sector-automotriz-epicentro-de-la-recuperacion-y-del-conflicto/>
- Solo autos (2019, 8 de enero). *General Motors se ha convertido en el más grande fabricante y exportador de vehículos en México*. <https://soloautos.mx/noticias/detalle/general-motors-se-ha-convertido-en-el-mas-grande-fabricante-y-exportador-de-vehiculos-en-mexico/ED-LATAM-11450/>
- Vicencio Miranda, A. (2007). La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas, en *Contaduría y Administración*, (221), 211-248.

- Vega Cánovas, G. y Campos Ortiz, F. (2021, enero). El Tratado México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). desafíos y oportunidades ante el entorno global del coronavirus. En *La Implementación del T-MEC: una prueba para América del Norte*, Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques, (pp. 11-43). Senado de la República. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/605743/Compendio-TMEC_Senado-SE-Digital.pdf.
- Xinhua (2019, 14 de diciembre). *Resumen: Evaluación positiva por el mundo sobre el acuerdo de 1era fase de comercio bilateral entre China y Estados Unidos* (综述：国际社会积极评价中美就第一阶段经贸协议文本达成一致), Beijing, China. http://www.gov.cn/xinwen/2019-12/14/content_5461034.htm.
- Zhu Xi (2021, abril 1). *Análisis profundo de la escasez en el abastecimiento de chips para el sector automotriz en China en 2021, situación actual y perspectiva* (深度分析, 2021年中国汽车芯片行业市场现状与发展前景分析 深入解析车芯断供浪潮). *Estamoney net*. <http://finance.eastmoney.com/a/202104011868234724.html>.