

Voces México

Somos un medio digital de comunicación independiente en México

vocesmexico.com Printed on 28 julio, 2023

La creciente presencia china en la cadena global de valor automotriz en México

By Enrique Dussel Peters

July 28, 2023

Categorías: Desde la Socioeconomía, Economía, Opinión

Etiquetas: ALC, autopartes, Cechimex, China, industria automotriz, México y China

Recientemente el **INEGI** (<https://www.inegi.org.mx/datosprimarios/iavl/>), a través del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, viene insistiendo sobre un tema novedoso: durante 2023 las marcas chinas han participado con más del 20% de las ventas de vehículos ligeros en México bajo **marcas como Chirey, Infiniti, MG, Stellantis, Omoda, JAC y Motornation, entre otras**. La participación de los vehículos fabricados en China seguramente es incluso significativamente superior, considerando que varias marcas venden autos en México como resultado de coinversiones en China.

¿Cómo comprender este relativamente reciente desempeño y cuáles son las expectativas en el mediano corto y mediano plazo?

Al menos cuatro aspectos nos parecen significativos al respecto.

Primero. La cadena autopartes-automotriz china se viene desarrollando como resultado de múltiples esfuerzos del gobierno central chino y particularmente de ciudades, provincias y municipios desde la década de los noventa. Como resultado -a través de *joint ventures* con múltiples empresas trasnacionales y más recientemente vía el desarrollo de tecnologías propias- China se ha convertido desde hace más de 15 años en el **principal productor de vehículos**. En 2022, según la **OICA** (<https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/>), China fabricó 31.9 millones de autos o el 31.78% mundial; en comparación, la Unión Europea participó con el 16.23%, la región del T-MEC con el 20.89%, Estados Unidos con el 11.85% y México con el 4.34%, es decir, **en 2022 China produjo 169% más autos que Estados Unidos**. Será importante que en América Latina

y el Caribe (ALC) y en México comprendamos con detalle estas tendencias globales.

Segundo. China desde 1990 inició su especialización en la cadena global de valor autopartes-automotriz (CGVAA) en el segmento de autopartes y apenas desde hace más de una década en el segmento automotriz; en la actualidad la participación de las empresas chinas en la producción de autos en China no llega todavía al 50% y **la presencia de armadoras transnacionales sigue siendo importante, aunque con un desempeño muy dinámico por parte de las marcas chinas.**

Tercero. Si bien China se ha convertido en un productor significativo de la CGVAA, sus exportaciones en este rubro son relativamente recientes e históricamente altamente concentradas en el segmento de autopartes. Con base en las **estadísticas ofrecidas por el Centro de Estudios China-México de la Universidad Nacional Autónoma de México (<http://www.economia.unam.mx/cechimex/index.php/es/estadisticas>)** para el período 1995-2022 el segmento automotriz de China apenas participó con el 5.51% de las exportaciones de la CGVAA. La composición de las exportaciones chinas de la CGVAA, sin embargo, ha pasado por un significativo cambio reciente, y el segmento automotriz incrementó su participación de niveles inferiores al 5% de la CGVAA hasta 2020 al 12.32% en 2022; la tasa de crecimiento de las exportaciones chinas del segmento automotriz aumentó en 88% en 2021 y 37% en 2022. Este **espectacular desempeño** es reflejo de múltiples condiciones, particularmente de estrategias de empresas transnacionales conjuntamente con sus contrapartes chinas y de la maduración de tecnologías de las marcas chinas desde inicios de siglo. Ante el desarrollo endógeno de innovaciones en el transporte eléctrico es de esperarse que China aumente incluso más su producción y exportación en el segmento más dinámico de la CGVAA global, los **vehículos eléctricos**.

Cuarto. Con base en la información comercial del **Cechimex (<http://www.economia.unam.mx/cechimex/index.php/es/mexico-est-esp-menu>)**, México se ha convertido en un importante exportador global de la CGVAA y particularmente en su segmento de autopartes: de los \$163,196 millones de dólares exportados en 2022, el 58.13% fueron autopartes; las importaciones mexicanas del segmento automotriz apenas registraron \$11,358 millones de dólares (o el 12.37% de la CGVAA). Las importaciones chinas del segmento automotriz aumentaron de niveles cercanos a 0 hasta 2015 a \$751 millones de dólares en 2021 y \$2,537 millones de dólares en 2022, **representando el 22.33% de las importaciones del segmento en 2022 (y de 36.79% desde Estados Unidos)**. Es decir, con tasas de crecimiento de las importaciones chinas automotrices de 165% en 2021 y 238% en 2022, China se posicionó rápidamente como la segunda fuente de importaciones automotriz de México. **El caso de México refleja el rápido cambio estructural de la CGVAA de China desde hace más de dos décadas y de la reorientación exportadora de su segmento automotriz desde 2020.**

Las tendencias de largo y mediano plazo arriba examinadas nos permiten concluir que China incrementará su participación en las ventas de nuevos automóviles en forma significativa en el corto y mediano plazo en México: después de décadas de preparación en autopartes y de integración y desarrollo de nuevas tecnologías de marcas chinas, las empresas chinas han logrado recientemente un "salto cualitativo" desde 2020 en sus exportaciones globales, en América Latina y el Caribe (ALC) y en México.

Es de esperarse que este desempeño chino se mantenga en el mediano y largo plazo: las empresas chinas cuentan con la infraestructura y las economías de escala domésticas para incrementar significativamente sus exportaciones hacia ALC y hacia México, además de sus ventajas absolutas y comparativas en los segmentos más dinámicos automotrices: los vehículos eléctricos.

Armadoras y distribuidoras en ALC y en México deberán prepararse ante esta muy significativa nueva competencia que llegó para quedarse, ¿será?