

## El Pulso de la Industria por Thomas Karig

### ¿Un baño de sangre...en la industria automotriz?

La posibilidad, hasta ahora hipotética, de que armadoras chinas de automóviles se instalen en México para exportar a Estados Unidos, ha generado todo tipo de reacciones en ese país, desde preocupadas hasta históricas. El comentario más dramático lo hizo, para variar, el candidato Trump pronosticando un “baño de sangre” en la industria automotriz estadounidense si se les permite la entrada a los autos chinos.

Y como la puerta de entrada supuestamente sería México, nos vemos involucrados en una discusión política que carece, como suele pasar, de todo fundamento racional ni está basada en datos o hechos.

Uno de los hechos que viene al caso es que de los 15.6 millones de autos que se vendieron en Estados Unidos en el año 2023, más de 6 millones eran importados. De esos, 2.5 millones vinieron de México, seguido de autos de Japón, Canadá, Corea del Sur y Alemania. Estados Unidos son el mayor importador de vehículos del mundo, entre otras muchas cosas que importan para satisfacer su inmenso mercado de consumo. Que a esas importaciones se puedan sumar vehículos de marcas chinas, no parece que altera significativamente esa situación.

En el mercado europeo, de tamaño similar al de Estados Unidos, las marcas chinas han conquistado un 6% del mercado, con autos importados desde China que pagan el 10% de arancel. La Comisión Europea ha iniciado una investigación sobre supuestos incentivos indebidos que reciben los fabricantes chinos de su gobierno, sin que a la fecha hayan llegado a algún resultado. Los fabricantes europeos de automóviles, sobre todo los alemanes, ven este proceso con preocupación porque temen represalias del gobierno chino contra sus empresas que dependen en buena medida, entre el 20 y el 30% de sus ventas, del mercado chino.

En Estados Unidos, los autos chinos no han aparecido en las salas de venta, básicamente porque el producto chino no está diseñado para ese mercado, y por supuesto porque el Sr. Trump hace 6 años les impuso un arancel de 27.5% a los autos de origen chino.

Poco después de esa fecha empezaron a aparecer los autos chinos en el mercado mexicano, pagando un 20% de arancel, y conquistando en 2023 un 10% del mercado. Es lógico pensar que el tamaño del mercado mexicano no es el único motivo de esa presencia, y de hecho varias marcas chinas han hablado, de manera mas o menos hipotética, de la posibilidad de invertir en una fabrica en México. Que hasta ahora ninguna haya concretado estos planes, excepto JAC con un ensamble muy básico, nos hace pensar que el caso de negocio no está muy claro todavía para los empresarios chinos.

En la fase inicial de un ensamble en México, los componentes del auto tendrían que venir mayormente de China. Esos autos no cumplirían con las reglas de origen del T-MEC, pero si podrían, una vez homologados técnicamente, tener acceso a los Estados Unidos pagando el arancel “normal” (en el argot aduanal el de “nación más favorecida”), que es de un 2.5%.

## El Pulso de la Industria por Thomas Karig

Ese arancel, bajo en comparación internacional, es el que ha facilitado la importación de autos de Europa, Corea del Sur y Japón a Estados Unidos desde hace muchos años. Un auto ensamblado en México con autopartes chinas, es sin duda un auto “hecho en México” y tendría acceso a ese arancel, al margen del T-MEC. Pero si se sumaría a los 2.5 millones de autos que ya hoy en día manda México a su vecino del norte.

Si Estados Unidos quiere evitar eso, tendría que incrementar su arancel NMF de 2.5% a 10 o 20 o 25%. Nada mas que con eso perjudicaría en primer lugar a los importadores de autos japoneses, coreanos y alemanes. Y por supuesto a los consumidores en su país que pagarían más por esos autos.

Difícil pensar que eso pueda suceder, pero ya hemos visto que todo es posible.

Lo que México debe procurar es mantener este tema separado de cualquier discusión relacionada con el T-MEC. Porque lo mismo que pueden hacer las empresas chinas desde México, lo pueden lograr fabricando sus autos, por ejemplo, en Brasil, en Vietnam, o incluso en Europa.