



Trump y el retroceso en la industria automotriz

Por Yolanda Carbajal Suárez y Margarito Carbajal Suárez

La llegada de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos ha sacudido la economía mundial, sobre todo la mexicana, dada la enorme vinculación entre la actividad económica de ambos países y la fuerte dependencia de algunos sectores productivos. La automotriz es una de las industrias que se encuentra en el ojo del huracán a partir de las amenazas proferidas por el mandatario estadounidense, que van desde la salida, o quizá la renegociación, del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, México y Canadá, hasta el incremento de cuotas arancelarias a las empresas que inviertan en territorio nacional.

En este contexto, revisamos la evolución de este sector desde el inicio del TLCAN, en 1994, y exponemos algunos de los posibles efectos que pueden presentarse tras las decisiones que tome Donald Trump. Sin embargo, es necesario saber que la dimensión real de la apertura económica es una de las principales ventajas competitivas del país, sobre todo por la amplia red de acuerdos comerciales con otras naciones que dan acceso preferencial a los grandes mercados, entre ellos el de EUA, así como por la

disponibilidad de mano de obra calificada y las diferencias salariales con otros países. Estas características han hecho de México un lugar atractivo para el establecimiento de empresas; la automotriz, por ejemplo, ha sido una de las de mayor crecimiento en la región.

De 1994 al 2015, la fabricación de vehículos por parte de los miembros del TLCAN se incrementó en 14.5%. En 1994, México aportaba 7% de la producción total de vehículos, mientras que Canadá y Estados Unidos 15 y 78%, respectivamente; para el 2015, las cifras se movieron sustancialmente: nuestro país llegó a 20 puntos porcentuales, mientras que los otros dos disminuyeron su participación a 13 y 67, respectivamente (Solís, 2016).

En consecuencia, esta industria se ha consolidado como altamente exportadora: en 1993, 55% de la producción nacional se destinaba al mercado interno y 45 al mercado de exportación; para el 2016, 79.9% de los vehículos manufacturados fueron exportados (AMIA, 2017).

Hoy, el sector se encuentra en un contexto muy sensible, pues uno de cada cuatro dólares del total de

las exportaciones mexicanas corresponde a productos automotrices. El país ocupa el séptimo lugar mundial como fabricante de vehículos y el primero en América Latina; es el quinto fabricante de autopartes y el cuarto exportador de vehículos ligeros (Solís, 2016). De acuerdo con los últimos datos del INEGI, aporta 3.1% al PIB total y 18.3 al manufacturero. Igualmente, la Secretaría de Economía reporta que en el 2016 fue el principal generador de divisas con una balanza superavitaria mayor a los 51 000 millones de dólares, a diferencia de la balanza comercial total nacional y a la de la manufactura, cuyos saldos fueron negativos.

A EUA se destina cerca de 80% de los vehículos exportados (AMIA, 2017), puesto que prácticamente todas las ensambladoras estableci-





das en México lo tienen como principal mercado; por ejemplo, el grupo fca (Fiat Chrysler Automobiles, por sus siglas en inglés) envía 97% de su producción; General Motors, 93.7, y Toyota, 96. Por su parte, Mazda y Volkswagen, a pesar de exportar a Europa y Sudamérica, Estados Unidos sigue siendo el de mayor peso para el consumo de sus vehículos de manufactura mexicana (AMIA, 2017), aunque también 40% del contenido

de un automóvil producido en México proviene de EUA (Solís, 2016). En contraste, la población mexicana suele adquirir, en mayor medida, vehículos fabricados en Estados Unidos.

Bajo este panorama, la renegociación del TLCAN y, en el peor de los casos, la salida de Estados Unidos coloca a este sector en un escenario de incertidumbre. Si bien es cierto que ninguna de estas circunstancias es sencilla ni inmediata, sí es un hecho que han empezado a tener efectos, como la cancelación de algunas empresas en territorio mexicano, como la inversión de 200 millones de dólares de la empresa Carrier, dedicada a sistemas de aire acondicionado y con la expectativa de crear 2 000 empleos aproximadamente; o la anulación de 1 600 millones de dólares de Ford Motors Company para construir una nueva planta de ensamble en San Luis Potosí; en este segundo caso, al menos cinco nuevos proveedores de partes Tier 1¹ de la trasnacional se vieron afectados, así como un alto número de proveedores nacionales y de segundo y tercer nivel. Por cada nueva armadora que se

instala en el país, llegan entre 10 y 30 proveedores Tier 1 en los dos años siguientes (Cluster industrial, 2017).

De acuerdo con el Center for Automotive Research (2016), a las ensambladoras les genera más beneficios producir un automóvil en México y después exportarlo a Estados Unidos y a Europa; el ahorro es de hasta 1 200 dólares si es a Europa. Por tanto, los términos en los que se dé la renegociación del TLCAN son muy importantes para los costos de producción, empleo y consumo interno. 

Referencias

- AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz) (2017). "Boletín de prensa" <<http://www.amia.com.mx/descargarb.html>> [11 de enero del 2017].
- Cluster industrial (2017). "Proveedores que hubieran llegado con Ford". <<http://clusterindustrial.com.mx/post/712/los-proveedores-que-hubieran-llegado-con-ford>> [3 de febrero del 2017].
- Center for Automotive Research (2016). "The Growing Role of Mexico in the North American Automotive Industry Trends, Drivers and Forecasts" <[file:///C:/Users/Yolanda%20Carbajal/Downloads/growingroleofmexico_2016%20\(i\).pdf](file:///C:/Users/Yolanda%20Carbajal/Downloads/growingroleofmexico_2016%20(i).pdf)> [3 de febrero del 2017].
- Solís, Eduardo (2016). *Foro de Vinculación, Red ITIAM, Innovación vehicular y en movilidades: el presente y futuro de industrias y ecosistemas en transformación*, 23 de noviembre, CDMX.



Yolanda Carbajal Suárez es doctora en Economía por la UNAM, integrante del SNI, profesora-investigadora en la Facultad de Economía de la UAEM, miembro del CIDE y coordinadora del OEM. Sus líneas de investigación son economía regional y sectorial, y sector automotriz.



Margarito Carbajal Suárez es maestro en Ingeniería por la UNAM, profesor de tiempo completo del Instituto Tecnológico de Toluca y profesor de asignatura en la Facultad de Economía de la UAEM. Su línea de investigación es energías renovables.

