

Boletín: Sector Externo

Abril 26, 2018

Retos de la Industria Automotriz ante los cambios en los bloques comerciales

Introducción

La apertura de los mercados globales ha permitido a México firmar acuerdos comerciales con diferentes regiones del mundo. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) es el principal acuerdo comercial que dio un impulso importante a la industria manufacturera de exportación, en particular a la automotriz, lo que a su vez permitió una elevada integración de la producción de este sector entre los países socios.

Sin embargo, en los dos últimos años, los gobiernos de algunos países parecieran retornar a las políticas comerciales proteccionistas, lo que resulta paradójico ante la generalizada globalización del comercio internacional. Ello, ha desatado un entorno de incertidumbre en los mercados financieros, afectando la actividad productiva y los flujos de capital, situación en la que se encuentra enmarcada la industria automotriz, la más relevante del sector manufacturero a nivel mundial.

Parte de ello, se observa en Europa con la salida del Reino Unido de la Unión Europea, con el llamado BREXIT, lo que marcó un nuevo parteaguas en la integración del bloque económico más grande del mundo y que comienza a cobrarse un impacto en la industria automotriz, al menos para esta nación.

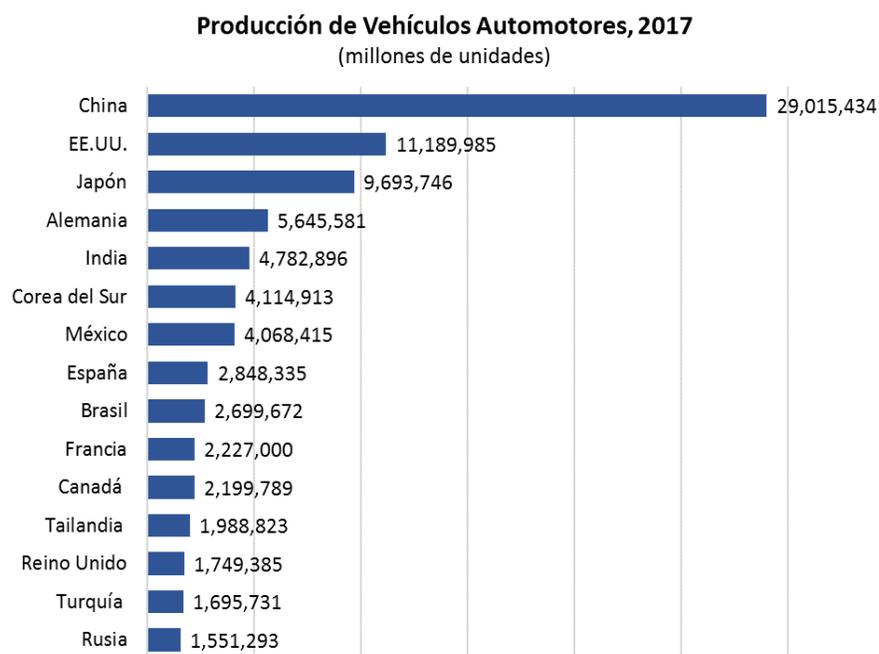
Por otro lado, la firma del “Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico” (CPTTP, por sus siglas en inglés), que incluye aspectos innovadores y más vanguardista en distintas ramas principalmente tecnológicas, resulta relevante para México, si bien para el impulso exportador de distintos sectores, lo hace especialmente en la fabricación de autopartes e intercambio comercial de automóviles y vehículos pesados.

Asimismo, la renegociación del TLCAN ha puesto sobre la mesa aspectos de discusión que podrían afectar la evolución del mismo, como son la aplicación de barreras a la importación de productos mexicanos y canadienses, tal es el caso del reciente anuncio en la implementación de aranceles al acero y aluminio; así como las propuestas de Estados Unidos (EEUU) para modificar las reglas de origen que impactan directamente a esta industria. No obstante, se espera una pronta resolución antes de que den inicio los periodos electorales en los tres países miembros del TLCAN, con lo que la incertidumbre en los mercados parece desvanecerse en torno a este tema y con los encuentros de los representantes ministeriales en comercio exterior de las tres naciones con el fin de concluir las negociaciones a la brevedad posible.

Con base en lo anterior, este documento pretende ofrecer información y elementos de análisis sobre el panorama internacional de la industria automotriz y sus perspectivas ante los cambios recientes que se observan en la conformación de los bloques comerciales en el mundo; así como exponer los aspectos sobresalientes de la situación actual de la industria automotriz en México, sus retos y perspectivas para 2018.

1. Producción Mundial

La producción mundial de automóviles en 2017 ascendió a 97 millones 302.5 mil unidades (automóviles y vehículos ligeros), según datos de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA, por sus siglas en francés). En este año, México se mantuvo como el séptimo productor de automóviles a nivel mundial, con una producción total de 4 millones 068 mil 415 unidades que representa el 4.2 por ciento del total mundial, cifra 13 por ciento superior a la de 2016, cuando produjo 3 millones 597 mil 462 unidades.



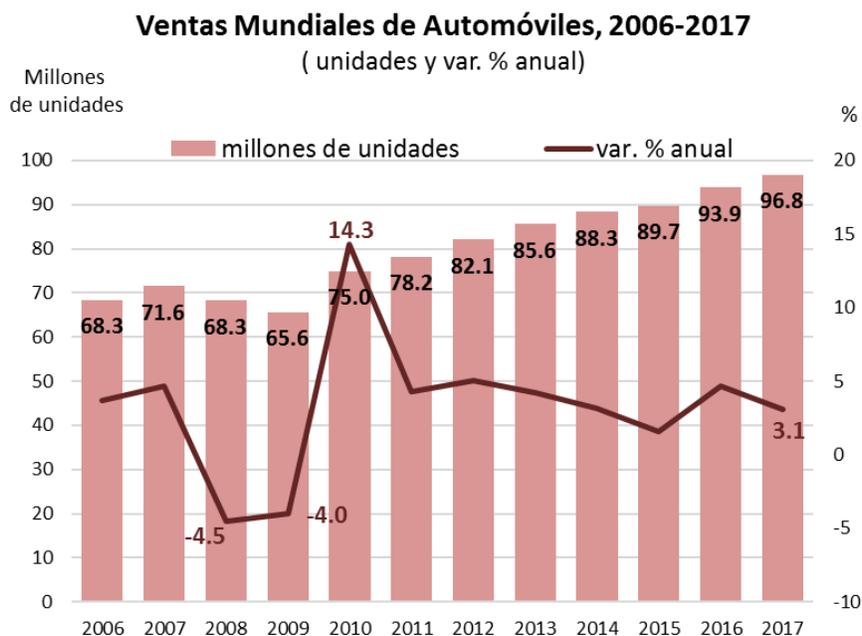
Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de la Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles (OICA, por sus siglas en francés).

China es el principal fabricante de automóviles en el mundo, su producción representa el 29.8 por ciento del total mundial; sin embargo, no participa dentro de los bloques con los que México

ha celebrado tratados y su participación en el mercado mexicano no es representativo. Por su parte, Estados Unidos ocupa el segundo lugar como productor mundial de automóviles con el 11.5 por ciento, seguido de Japón con el 10.0 por ciento y Alemania con el 5.8 por ciento. Otros países importantes en el medio automotriz presentan tasas de participación menores en la industria global, tales como España, (2.9%), Brasil (2.8%), Francia (2.3%) y Reino Unido (1.8%).

2. Comercio Internacional de Automóviles

Las ventas mundiales de automóviles crecieron a una tasa media anual de 3.3 por ciento entre 2005 y 2017. Esta tasa moderada se explica por la caída que tuvieron las ventas durante la crisis financiera mundial (2008-2009), cuando, además de la contracción del consumo y la producción en distintos países, varias armadoras, principalmente estadounidenses, se vieron afectadas financieramente. No obstante, después del repunte de 14.3 por ciento en 2010, la tendencia del crecimiento fue a la baja entre 2012 y 2015, periodo en el que prevaleció una desaceleración de la economía mundial marcada por la debilidad de la demanda global, debilitando el comercio internacional, para recuperarse ligeramente en 2016 con una tasa anual de 4.7 por ciento y luego desacelerar en 2017 (3.1% anual).

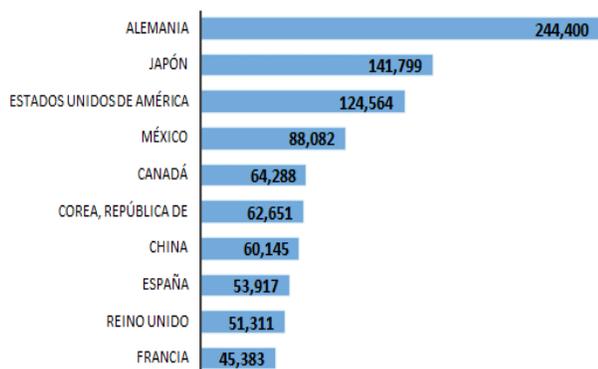


Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de OICA.

En 2016, el valor comercializado de las exportaciones mundiales de automóviles sumó un total de 1.349 billones de dólares. México se encuentra dentro de los diez principales exportadores ocupando el cuarto lugar con 88.1 mil millones de dólares por ventas al exterior, después de Alemania, Japón y Estados Unidos, que en conjunto concentran el 44.4 por ciento de las exportaciones en el mundo.

Principales Exportadores de Automóviles, 2016

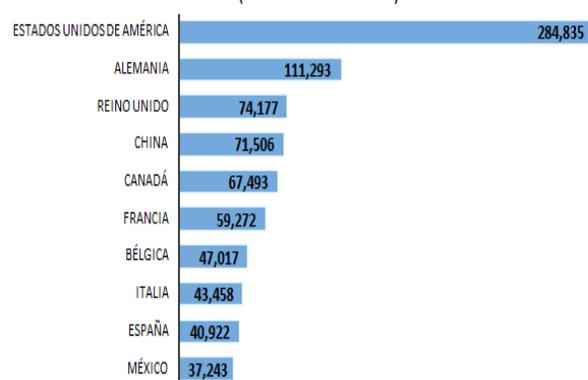
(millones de dólares)



Fuente: Elaborado por el CEFPP con datos de TradeMap.org

Principales Importadores de Automóviles, 2016

(millones de dólares)



Fuente: Elaborado por el CEFPP con datos de TradeMap.org

Con relación a las importaciones, Estados Unidos es el mayor comprador, con un valor total de 284.8 mil millones de dólares; seguido por Alemania y Reino Unido. México ocupa el décimo lugar como importador con 37.2 millones de dólares. No obstante, su saldo comercial en esta industria es ampliamente superavitario.

3. Impacto del BREXIT en la Industria Automotriz

Si bien la industria automotriz a nivel mundial ha observado en los últimos años una desaceleración en su comercio internacional, cuyos factores se pueden asociar al lento dinamismo de la actividad económica global, resalta el caso particular del Reino Unido, país que decidió a partir de un Referéndum separarse del bloque comercial de la Unión Europea (UE), el llamado BREXIT, cuyo proceso de separación dio inicio el 29 de marzo de 2017, y que se estima, tomará dos años su culminación.

En un inicio se desconocían las afectaciones puntuales que traería consigo el BREXIT al crecimiento económico, tanto para la UE como para el propio Reino Unido; aunque se preveía un bajo impacto para otras economías como la estadounidense, por los menores vínculos comerciales y financieros en comparación con los que presenta con el bloque europeo, pero sí se esperaban efectos asociados a los cambios en la demanda y a los derivados de las fluctuaciones en los tipos de cambio en los mercados financieros internacionales debido a la incertidumbre que ello generaba.

A un año de inicio del proceso del BREXIT, la Sociedad de Fabricantes de Motores y Comerciantes del Reino Unido (SMMT, por sus siglas en inglés), informó que la producción de automóviles de esta nación cayó en 2017 por primera vez, desde la crisis económica financiera de 2009, al registrar 1 millón 671 mil 166 unidades, esto es, 3.0 por ciento menos que en 2016, resultado de una baja en el mercado interno de 9.8 por ciento y de 1.1 por ciento en sus

exportaciones. Cabe resaltar que, la industria automotriz británica depende en gran medida de sus exportaciones, ya que aproximadamente el 80 por ciento de su producción se destina al mercado externo, y el 54 por ciento de sus exportaciones tienen como destino países de la UE.

Adicionalmente, la SMMT informó que, en 2017, la inversión automotriz del Reino Unido cayó 33.7 por ciento, pasando de 1.66 mil millones de libras en 2016 a 1.1 mil millones en 2017. Algunos analistas del medio automotriz asocian estos descensos a la incertidumbre en el proceso del BREXIT.

Asimismo, prevén que, la salida del Reino Unido del bloque comercial, traería consigo un incremento en las tarifas arancelarias, lo que tendría un costo para la industria automotriz británica de alrededor de 4.5 mil millones de libras anuales y de 2.7 mil millones por costos aduanales y de ventas en el extranjero; además, podría afectar las cadenas de suministro transfronterizas.

Por lo anteriormente descrito, los empresarios de esta industria exigen al gobierno británico que se mantengan los convenios establecidos en el acuerdo de libre comercio con la UE durante el proceso de transición, es decir, los beneficios que les otorgaba a sus exportaciones, así como los acuerdos de unión aduanera con los países que no pertenecen al bloque europeo.

4. La Industria Automotriz Nacional en el contexto del CPTPP

El 8 de marzo de 2018, México suscribió junto con otras 10 naciones, el Acuerdo Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP, por sus siglas en inglés) como un nuevo instrumento legal tras la separación oficial de Estados Unidos del Tratado de Asociación Transpacífico (TPP, por sus siglas en inglés) el 23 de enero de 2017. Este acuerdo permitirá materializar los beneficios acordados en el texto original del TPP con excepción de una lista de 22 disposiciones que quedaron suspendidas por la salida de EEUU.

De acuerdo con información de la Secretaría de Economía, actualmente, el comercio total¹ de autos ligeros de México representa 9.1 por ciento del total mundial y 8.2 por ciento (6,163 mdd) respecto al comercio global de autos ligeros (75,575 mdd). El 6.5 por ciento de las exportaciones de estos vehículos se destinan a países del ahora CPTPP y las importaciones provenientes de esas naciones equivalen al 16.4 por ciento del total importado.

Por su parte, el comercio de vehículos pesados, representa 1.2 por ciento del comercio total del país y 7.1 por ciento del comercio de este segmento del mercado. Las exportaciones de vehículos pesados de México a países miembros del CPTPP representan 6.8 por ciento del

¹ Comprende la sumatoria del total de exportaciones e importaciones.

total de estas exportaciones, las cuales se destinan a Canadá (4.6%), Perú (1.3%) y otros países del TPP (0.9%); en tanto que recibe el 12.9 por ciento de vehículos pesados de Japón y 0.5 por ciento del resto de países integrados al CPTPP.

Finalmente, la industria nacional de autopartes representa 9.3 por ciento del total comercializado mundialmente y 7.4 por ciento del comercio de la industria. A los países, ahora miembros de CPTPP, dirige 4.9 por ciento de sus exportaciones e importa 11.3 por ciento, del cual 6.8 por ciento proviene de Japón.

Con este nuevo acuerdo, los productos mexicanos tendrán acceso a seis nuevos mercados: Australia, Brunéi Darussalam, Malasia, Nueva Zelandia, Singapur y Vietnam, con lo que se esperarían mayores flujos de comercio con libre arancel e inversión en este sector.

Cabe señalar que entre lo negociado en este tratado con relación a la industria automotriz, destaca el Valor de Contenido Regional (VCR), el cual está instituido en el Anexo 3-D, Sección XVII, Capítulo 87 sobre Vehículos Automóviles, Tractores, Velocípedos, y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios, dónde se especifica el contenido regional que deberán cumplir las piezas de armado para gozar de libre arancel, cuyo valor va del 35 al 55 por ciento según la fracción arancelaria de que se trate. La medición del VCR en el CPTPP se medirá por la participación de insumo en el producto final, cálculo distinto al que se realiza en el TLCAN.²

Asimismo, cabe comentar que con Malasia existe un Acuerdo Paralelo en el cual se establecen diversas disposiciones relacionadas con la Regla de Origen específica para productos pertenecientes a la Partida 87.03 de vehículos automotores, cuyo valor se mantendrá entre 40 y 50 por ciento según el método de medición; además que dicho convenio establece la procuración de cooperación técnica y actividades de capacitación en áreas de interés mutuo en el sector automotriz.

5. Aspectos Relevantes para la Industria Automotriz en las Negociaciones del TLCAN

Hasta el mes de abril de 2018 se han llevado a cabo siete rondas de negociación del TLCAN en las que se ha avanzado en diferentes temas; sin embargo, el capítulo del sector automotriz ha sido uno de los más controvertidos en las negociaciones debido a las distintas posturas de los países miembros (México-Estados Unidos-Canadá) y a las afectaciones que ello implica

² El contenido regional en el TLCAN para la industria terminal automotriz se calcula por el método de costo neto, con revisión de las piezas a través de una “lista de rastreo” que se incluye en el Anexo 403.1, donde se encuentran las autopartes que tienen un tratamiento especial al momento de usarlas en el sector automotriz, es decir, no se toma la autoparte como originaria totalmente, sino que se dividen los insumos de la autoparte en originarios y no originarios para su contabilidad en el valor del contenido regional.

para una industria ampliamente integrada entre los tres países.

Entre los principales temas en los que aún no hay acuerdo resaltan los cambios en las reglas de origen para las que, en un principio, EEUU propuso imponer un mayor porcentaje de contenido nacional en la manufactura de autos (subir la participación de este país al 50% en cada vehículo) y, en caso de materializarse este porcentaje, el contenido regional se elevaría de 62.5 por ciento que rige actualmente hasta 85 por ciento.

Ante el rechazo de esta propuesta por parte de México y Canadá, a vísperas de la octava ronda, la cual fue sustituida por un encuentro ministerial de los representantes de comercio de las tres naciones, EEUU había propuesto tres segmentos con relación al tema de contenido regional:

- 1) En el primer segmento entrarían los componentes más relevantes para un auto con un límite de contenido regional de 75 por ciento y sólo los países que cumplan con salarios mínimos de 15 dólares por hora dentro de la industria podrían manufacturar esas autopartes.
- 2) En el segundo, los componentes deben alcanzar un límite de 70 por ciento en la regla de origen regional.
- 3) En el tercero, deben cumplir con un límite de 65 por ciento en las autopartes.

No obstante, esta propuesta ha sido modificada diversas ocasiones sin llegar a algo concreto. Mientras que, por otro lado, el gobierno estadounidense impuso una tarifa arancelaria de 25 por ciento a sus importaciones de acero y de 10 por ciento a las de aluminio, insumos primordiales para la fabricación de automóviles y autopartes, excluyendo provisionalmente a México y Canadá hasta el 1 de mayo, en el que culminara el periodo de exención. No obstante, de mantenerse los aranceles, EEUU provocaría un aumento en los costos de producción y, por lo tanto, en el precio de los automóviles. Ante ello, México, tendría que evaluar las posibles implicaciones para la industria automotriz por el encadenamiento productivo de estos insumos en el sector.

Datos de la Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero (CANACERO), indican que, en 2017, México produjo 19.9 millones de toneladas de acero crudo, de las cuales 10.6 por ciento de su producción se destinó a la industria automotriz.

Ante la premura por culminar las negociaciones frente a la respuesta de China de imponer también aranceles a productos estadounidenses, y a la proximidad de los procesos electorales en los tres países miembros (Ontario, 7 de junio; México, 1 de julio; y EEUU, 6 noviembre), las partes comienzan a flexibilizar sus posturas alrededor del contenido regional para el sector automotriz, el cual se estima se negocie entre el 70 y 75 por ciento, excluyendo el piso salarial dentro del contenido regional propuesto por el gobierno estadounidense.

6. Evolución de la Industria Nacional de Automóviles Ligeros

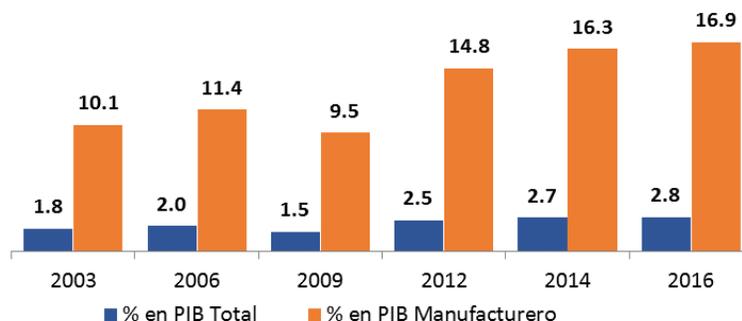
Producción

Durante las últimas décadas, el crecimiento de la industria automotriz en México ha evolucionado favorablemente. En 2016, contribuyó con el 2.8 por ciento al PIB total y representó el 16.9 por ciento del PIB Manufacturero.

En 2017, la producción de automóviles ligeros alcanzó un total de 3 millones 932 mil 119 unidades, estableciendo así, un nuevo máximo histórico, lo que significó un incremento de 13.5 por ciento respecto a 2016, el mayor desde 2010. Al primer trimestre de 2018, la producción de automóviles ascendió a 963 mil 216 unidades, lo que significó una ligera disminución de 0.4 por ciento respecto al primer trimestre de 2017.

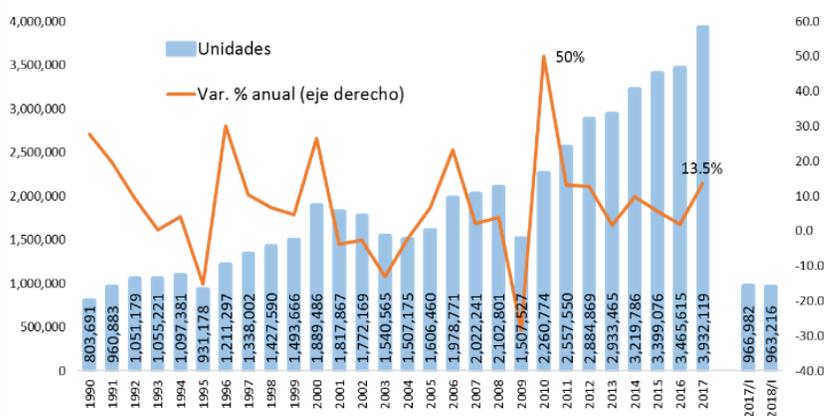
En 2016, la fabricación de automóviles y camiones representó el 54.2 por ciento de la producción de la industria, mientras que, el 45.8 por ciento restante correspondió a la fabricación de autopartes.

Participación de la Industria Automotriz en el PIB Total y Manufacturero, 2003 - 2016
(proporción porcentual)



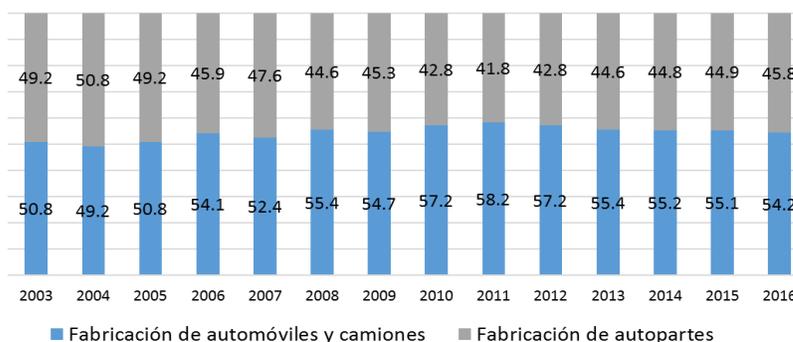
Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de INEGI.

Producción total de Automóviles Ligeros, 1990-2018/1
(unidades)



Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

Industria Automotriz por rama de producción, 2003 - 2016
(proporción porcentual)



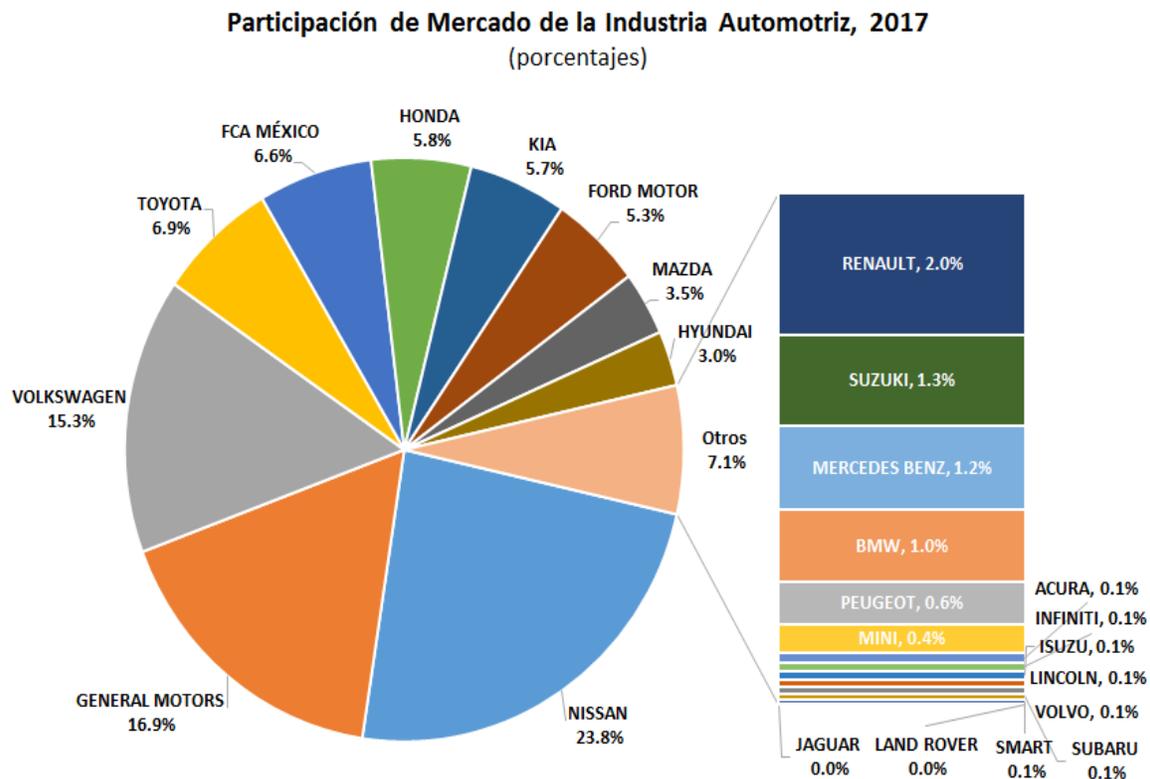
Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de INEGI.

Ventas Internas

En 2017, las ventas internas de automóviles registraron una disminución de 4.6 por ciento respecto al año anterior, al sumar un total de 1 millón 530 mil 317 unidades vendidas. Las ventas en el mercado mexicano estuvieron integradas por 624 mil 077 unidades fabricadas en territorio nacional, lo que equivalió al 41.0 por ciento del total; mientras que el 59.0 por ciento restante correspondieron a vehículos importados, con un total de 906 mil 240 unidades.

De las 25 marcas con presencia en el país, tres concentran el 56.0 por ciento del mercado: Nissan (23.8%); seguido por General Motors (16.9%) y Volkswagen (15.3%). Continúan la lista, Toyota con el 6.8 por ciento de las ventas totales, FCA México con 6.6 por ciento, Honda con 5.8 por ciento y KIA con el 5.7 por ciento, desplazando a Ford Motors que pasó del sexto lugar en 2016, al octavo en 2017 con el 5.3 por ciento de las ventas. En conjunto, estas últimas cinco marcas representan el 30 por ciento de las ventas nacionales. El 14 por ciento restante está integrado por marcas asiáticas como Mazda y Hyundai, cuatro marcas de origen europeo y segmentos de lujo con porcentajes menores al 1 por ciento para cada uno.

Durante 2017, del total de ventas en México, 984 mil 081 unidades correspondieron a automóviles (64.3 por ciento), mientras que 546 mil 236 unidades fueron camiones ligeros (35.7 por ciento).

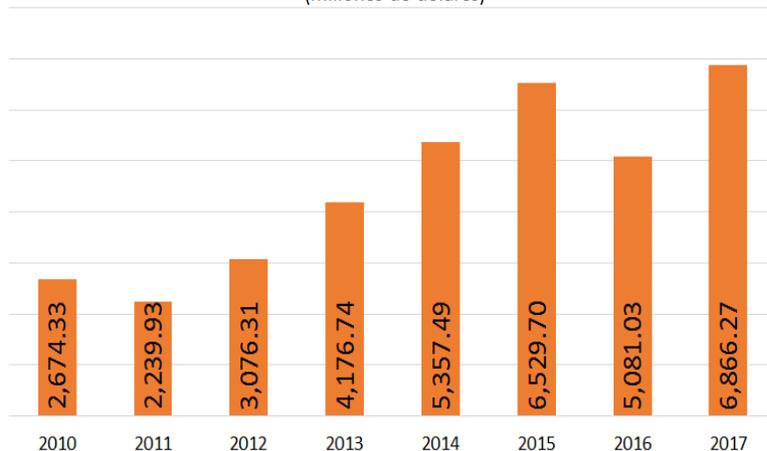


Al primer trimestre de 2018, las ventas al mercado nacional sumaron un total de 337 mil 229 unidades, cifra menor en 10.8 por ciento a la registrada en el primer trimestre de 2017. Del total acumulado al primer trimestre, el 40.0 por ciento se produjo en nuestro país, mientras que el 60.0 por ciento es de origen extranjero.

Inversión Extranjera Directa

Datos de la Secretaría de Economía (SE) muestran que la Inversión Extranjera Directa (IED) en el sector automotriz acumuló un total de 59 mil 723.9 millones de dólares (mdd) entre 1999 y 2017, distribuidas en 1 mil 334 sociedades, lo que significó el 11.9 por ciento del total de la IED. Por su parte, la inversión en fabricación de autopartes representó, en el mismo periodo, el 63 por ciento y en la de vehículos ligeros el 35 por ciento, mientras que la inversión en fabricación de vehículos pesados fue de 2 por ciento.

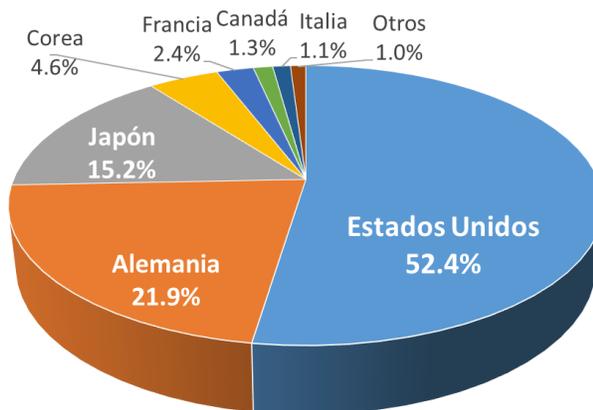
Inversión Extranjera Directa de la Industria Automotriz, 2010 - 2017
(millones de dólares)



Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de la Secretaría de Economía.

Durante 2017, la IED de la industria automotriz ascendió a 6 mil 866.7 mdd, lo que representó el 23.1 por ciento de la IED total recibida. En los dos últimos años se observa un reajuste en la distribución porcentual de la IED por país de origen, donde la participación de Estados Unidos en el sector disminuyó de 55 por ciento en 2015 a 52.4 por ciento en 2017. Esto se explica a la mayor entrada de flujos de capital proveniente de Alemania

Inversión Extranjera Directa de la Industria Automotriz en México según país de origen, 2017
(participación porcentual)



Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de la Secretaría de Economía.

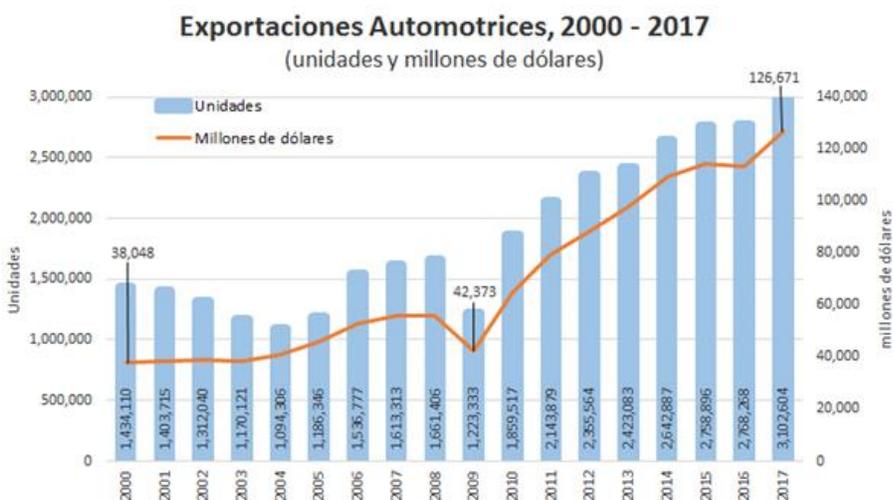
que invirtió 1,000 mdd en su planta de Audi en el estado de Puebla; e inversiones de BMW en San Luis Potosí y de Daimler, con lo que su contribución a la IED del sector subió de 12.4 por ciento en 2015 a 21.9 por ciento en 2017, desplazando la inversión japonesa que pasó de 16.2%

en 2015 a 15.2 por ciento en 2017. En conjunto, estos tres países representan el 89.6 por ciento de la IED total, mientras que el 10.4 por ciento restante corresponde a otros países europeos y asiáticos, principalmente.

Del total de la IED del sector en 2017, el 51.2 por ciento se destinó a la fabricación de autopartes, mientras que el 48.8 por ciento se invirtió en la fabricación de automóviles.

Exportaciones

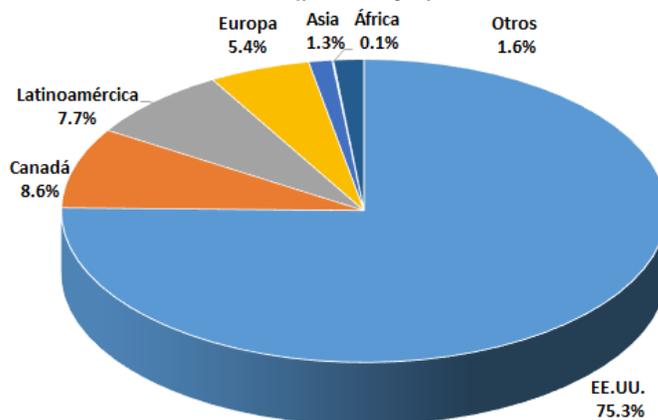
Durante 2017, las exportaciones de automóviles y camiones ligeros registraron una cifra record al sumar 3 millones 102 mil 604 unidades. Esto significó un crecimiento anual de 12.1 por ciento respecto a 2016 (2 millones 768 mil 268 unidades).



Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de AMIA y Banco de México.

Por región, el principal mercado son los Estados Unidos, a donde se dirigieron 2 millones 335 mil 245 unidades, esto es, 75.3 por ciento del total del volumen de las exportaciones; seguido por Canadá con el 8.6 por ciento; América Latina con el 7.7 por ciento; Europa con 5.4 por ciento

Exportaciones por Región de Destino, 2017 (porcentajes)



Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de AMIA.

y Asia con 1.3 por ciento; el 1.6 por ciento (50 mil 299 unidades) restante correspondió a otros países; mientras que África representó el destino con menores compras 0.1 por ciento, con 2 mil 383 unidades.

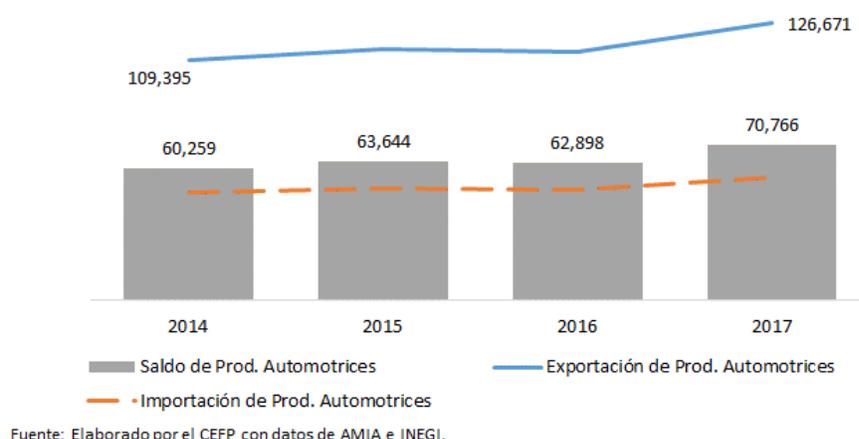
Balanza Comercial

Al cierre de 2017, las exportaciones automotrices acumularon un valor de 126 mil 671 mdd en términos nominales, lo que significó un crecimiento de 11.8 por ciento anual en términos de valor, alcanzando un nuevo máximo histórico.

El saldo de la balanza comercial del sector automotriz durante 2017

permaneció superavitario, sumando un total de 70 mil 766 mdd. Con estos datos, la industria automotriz se consolida como el sector exportador más relevante del país.

Balanza Comercial de la Industria Automotriz, 2014 - 2017
(millones de dólares)



7. Consideraciones Finales

La industria automotriz se encuentra inmersa entre lo que podría ser un proceso de transición ante los posibles cambios vinculados a la estructura de los bloques comerciales y, a las prácticas comerciales con tendencias proteccionistas a nivel internacional, pero que, sin embargo, no se concretan del todo. Ello hace que se pueda enfrentar a nuevos retos en los que se vean reasignaciones de los flujos de capital entre las naciones y una reorganización de las cadenas productivas y su logística.

Resulta paradójico que, ante una industria altamente globalizada como lo es la automotriz, se pretendan implementar medidas proteccionistas; sin embargo, el dinamismo comercial y las ventajas que ofrecen los tratados comerciales han hecho que el Reino Unido y Estados Unidos reconsideren mantener algunos de estos beneficios.

Con relación al BREXIT, hasta este momento la industria automotriz británica tendría un impacto menor globalmente, ya que su participación en la producción de automóviles a nivel mundial es de sólo 1.8 por ciento; no obstante, su efecto principal es localmente, pues su salida del acuerdo de la Unión Europea comienza a reflejarse en menores exportaciones y, por tanto, en menor producción e inversión.

En el caso estadounidense, su gobierno evalúa la posibilidad de reintegrarse al CPTPP, el cual podría ser otro factor por el que EEUU cediera en reducir los porcentajes de contenido regional

en las negociaciones del TLCAN, toda vez que las reglas de origen estipuladas en el CPTPP son menores y podría quedar excluido de un intercambio comercial más equilibrado. Asimismo, analistas prevén que Canadá reduzca las importaciones estadounidenses puesto que podría sustituirlas para recibir los beneficios del CPTPP, ya que le serían más favorables, ante la indefinición en los términos comerciales que manifiesta EEUU.

Por otra parte, la firma del CPTPP establece ventajas y trae consigo oportunidades para México, ya que representa el tercer bloque comercial más importante a nivel global. Para el país, este acuerdo ofrece el acceso a nuevos mercados que le acercarían a economías con alto crecimiento como India y China, convenios de cooperación y vinculación a sectores con tecnología de punta, liberación arancelaria en los tiempos convenidos y una mejor posición logística ampliamente estratégica para el país, además de asegurar un acceso preferencial a economías importantes ante un posible aumento del proteccionismo comercial.

Sin embargo, también lo enfrenta a nuevos retos, pues la industria automotriz mexicana podría encontrarse vulnerable ante la competencia que ofrecen los países asiáticos del pacífico sur debido a que también producen a bajo costo y con bajos niveles salariales y que resultan ser proveedores clave para las automotrices japonesas o chinas, que están aumentando su participación en el mercado estadounidense de piezas importadas de automóviles, en tanto se crean nuevas cadenas productivas; en este sentido, una ventaja del país es su alta integración de la cadena productiva nacional y global que incide positivamente en una mayor competitividad.

Cabe mencionar, que el pasado 24 de abril del año en curso, fue ratificado por el Senado de la República, el CPTPP, con lo que México se convierte en el primer país en aprobar el Tratado, el cual entraría en vigor, 60 días después de que seis países o el 50 por ciento de los signatarios lo aprueben y se notifique a las demás partes.

Respecto a la evolución de la industria automotriz en México para el cierre de 2018, existe aún cierta incertidumbre ante los escenarios que se pudieran observar. De concretar exitosamente el TLCAN se podría esperar que continúe un crecimiento favorable de las exportaciones. En caso contrario, las exportaciones reducirían su dinamismo en función de la demanda estadounidense, al disminuir sus ventas nacionales o excluir de algún modo las importaciones mexicanas ante los nuevos acuerdos y el impacto de la reforma fiscal estadounidense que podría afectar negativamente a las empresas instaladas en territorio mexicano.

De acuerdo con lo expuesto en este documento, los mandatarios de los países socios del TLCAN pretenden concluir las negociaciones en la primera mitad de mayo, aunque aún se desconocen varias de las modificaciones que podría tener el Tratado en el capítulo automotriz,

pero da mayor certidumbre a la industria. Asimismo, independientemente de los resultados, las recientes inversiones extranjeras parecen enviar un mensaje explícito acerca de su permanencia en territorio nacional, como la alemana, que inyectó recursos e instaló nuevas plantas en el país.

Fuentes de información:

Banco de México, Estadísticas sobre comercio exterior. Disponibles en: www.banxico.org.mx.

Banorte-Ixe (2017). Conclusiones de la revisión del artículo IV del FMI. La economía mexicana muestra resistencia a un difícil entorno externo. 13 de noviembre, México.

Bureau of Economic Analysis, International Transactions, Services & IIP. Disponible en: https://bea.gov/iTable/index_ita.cfm.

Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero (2018). Disponible en: http://www.canacero.org.mx/Es/assets/infografia_canacero_2018.pdf

CEFP (2018). Acuerdo Integral y Progresista de Asociación Transpacífico, CPTPP, abril. Disponible en: http://www.cefp.gob.mx/new/mas_informes.html

CEFP (2018). Avances y Temas Pendientes en las Rondas de Negociación del TLCAN, abril. Disponible en: http://www.cefp.gob.mx/new/mas_informes.html

CEFP (2017). La Industria Automotriz en México y el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), marzo. Disponible en: <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/boleco/2017/becefp0072017.pdf>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), www.inegi.org.mx

Secretaría de Economía (2018). Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico. Disponible en: <https://www.gob.mx/tpp>

Secretaría de Economía (2018), Senado de la República ratifica CPTPP, 24 de abril. Consultado el 25 de abril en <https://www.gob.mx/se/articulos/senado-de-la-republica-ratifica-cptpp-155243?idiom=es>

Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT), en <http://www.smmt.co.uk>

Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Consultado en <http://www.siicex.gob.mx/portalSiicex/SICETECA/Tratados/Tratados.htm>, el 15 de abril de 2017.

ICEX-España, (2017). “La industria británica de automoción reclama un acuerdo para frenar la caída de ventas generada por el Brexit”, junio. Disponible en: <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2017720193.html?idPais=GB>



www.cefp.gob.mx



[@CEFP_diputados](https://twitter.com/CEFP_diputados)



[Centro de Estudios de las Finanzas Públicas](https://www.facebook.com/Centro.de.Estudios.de.las.Finanzas.Publicas)