

Análisis Económico

El despropósito de corregir el déficit comercial automotriz de Estados Unidos

El Economista (México)

Arnulfo Rodríguez

3 de abril de 2025

De acuerdo con información del Departamento de Comercio de Estados Unidos, su déficit comercial con México fue 171.8 mil millones de dólares en 2024, lo cual representó un incremento de 12.7% con respecto a 2023. Aproximadamente un 80% de este déficit es explicado por el saldo comercial de productos automotrices entre estos dos países, el cual resultó 137.8 mil millones de dólares a favor de México. Este superávit representa un máximo histórico para México y es más de dos veces mayor al registrado en 2014. Los siguientes dos países con los que Estados Unidos tienen un significativo saldo negativo en su balanza de productos automotrices son Japón y Corea del Sur con 53.0 mil millones de dólares y 46.8 mil millones de dólares, respectivamente.

El arancel de 25% que impondrá Estados Unidos a vehículos automotrices (a partir del 3 de abril) y autopartes (a más tardar el 3 de mayo) tendrá un impacto adverso sobre la industria automotriz a nivel global. Ello debido a que las compañías automotrices tendrán que incrementar la producción en los Estados Unidos, reducir costos o aumentar precios. Para los vehículos que cumplan con las reglas del T-MEC, el arancel se aplicará únicamente al contenido que no sea estadounidense. En el caso de México, 35.9% de las exportaciones que tienen como destino Estados Unidos son automotrices y equivalen a 9.8% del PIB. El valor agregado estadounidense en estas exportaciones es 18%, por lo que en promedio el arancel aplicará a 82% del valor del vehículo importado desde México.

General Motors, Ford, Honda, Stellantis y Nissan se encuentran entre las compañías automotrices más expuestas al arancel de 25% debido a que un importante porcentaje de sus ventas globales de unidades se realiza en Estados Unidos con vehículos ensamblados en México o Canadá. De acuerdo con información del artículo "How the car industry is exposed to Donald Trump's tariffs" del Financial Times, el porcentaje de unidades globales vendidas en Estados Unidos y que son ensambladas en México o Canadá es 18.3%, 12.8%, 11.9%, 10.0% y 9.4%, respectivamente. Si bien estas compañías producen en Estados Unidos más del 50% de las unidades vendidas en ese país, la capacidad ociosa que dispongan en los Estados Unidos será clave para la absorción del impacto financiero del arancel de 25%.

El comunicado de la Casa Blanca sobre la imposición del arancel de 25% a vehículos automotrices y autopartes menciona que esta medida le permitirá a los Estados Unidos mantener su base industrial al proteger y fortalecer al sector automotriz de ese país. Evidentemente esta protección vendrá con un mayor costo de producción ya que los salarios manufactureros en México son aproximadamente 15% de los correspondientes en Estados Unidos. Asimismo, no está claro que esta potencial pérdida de competitividad regional vaya a fortalecer al sector automotriz de Estados Unidos en el mediano y largo plazo.

El arancel de 25% a las importaciones automotrices de Estados Unidos busca corregir un déficit comercial con México que en principio no tiene sentido hacerlo. Por un lado, es un reflejo de la integración vertical en las cadenas globales de valor donde México se convierte en suministrador de autopartes (43% de estas importaciones provienen de México) para la industria automotriz estadounidense. Por otro lado, los vehículos ensamblados en México o Estados Unidos con contenido mexicano podrían tener como destino otros mercados de consumo fuera de Estados Unidos.

Indudablemente, Estados Unidos y México resentirán los efectos económicos del arancel de 25%. La incertidumbre sobre la duración de este arancel afectará no solamente la inversión sino que también desintegrará algunas de las cadenas globales de valor.

AVISO LEGAL

El presente documento no constituye una "Recomendación de Inversión" según lo definido en el artículo 3.1 (34) y (35) del Reglamento (UE) 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre abuso de mercado ("MAR"). En particular, el presente documento no constituye un "Informe de Inversiones" ni una "Comunicación Publicitaria" a los efectos del artículo 36 del Reglamento Delegado (UE) 2017/565 de la Comisión de 25 de abril de 2016 por el que se completa la Directiva 2014/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos organizativos y las condiciones de funcionamiento de las empresas de servicios de inversión ("MiFID II").

Los lectores deben ser conscientes de que en ningún caso deben tomar este documento como base para tomar sus decisiones de inversión y que las personas o entidades que potencialmente les puedan ofrecer productos de inversión serán las obligadas legalmente a proporcionarles toda la información que necesiten para esta toma de decisión.

El presente documento, elaborado por el Departamento de BBVA Research, tiene carácter divulgativo y contiene datos u opiniones referidas a la fecha del mismo, de elaboración propia o procedentes o basadas en fuentes que consideramos fiables, sin que hayan sido objeto de verificación independiente por BBVA. BBVA, por tanto, no ofrece garantía, expresa o implícita, en cuanto a su precisión, integridad o corrección.

El contenido de este documento está sujeto a cambios sin previo aviso en función, por ejemplo, del contexto económico o las fluctuaciones del mercado. BBVA no asume compromiso alguno de actualizar dicho contenido o comunicar esos cambios.

BBVA no asume responsabilidad alguna por cualquier pérdida, directa o indirecta, que pudiera resultar del uso de este documento o de su contenido.

Ni el presente documento, ni su contenido, constituyen una oferta, invitación o solicitud para adquirir, desinvertir u obtener interés alguno en activos o instrumentos financieros, ni pueden servir de base para ningún contrato, compromiso o decisión de ningún tipo.

El contenido del presente documento está protegido por la legislación de propiedad intelectual. Queda expresamente prohibida su reproducción, transformación, distribución, comunicación pública, puesta a disposición, extracción, reutilización, reenvío o la utilización de cualquier naturaleza, por cualquier medio o procedimiento, salvo en los casos en que esté legalmente permitido o sea autorizado expresamente por BBVA en su sitio web www.bbvarresearch.com.

INTERESADOS DIRIGIRSE A:

BBVA Research: Paseo de la Reforma 510, Colonia Juárez, C.P. 06600 Ciudad de México, México.
Tel.: +52 55 5621 3434
www.bbvarresearch.com