



EL OTRO LADO DE LA MONEDA

CAPÍTULO 2: SOBRE CHINA



TABLA DE CONTENIDO

1	El otro lado de la moneda con China de un vistazo	3
2	La apertura comercial fortaleció a Norteamérica, pero Asia redefine los retos actuales	4
3	México es el país con menor dependencia comercial con Asia	5
4	México es el país con la menor inversión de China en Norteamérica	9
5	Aranceles: impulsores del alza de precios e inflación en vehículos en EE. UU.....	11
6	China lidera la producción de celdas de baterías, indispensables para los vehículos eléctricos	13
7	El desafío de la reindustrialización de Estados Unidos de América	15

EL OTRO LADO DE LA MONEDA CON CHINA DE UN VISTAZO



Si todos los sectores tuvieran un desempeño similar a autopartes, México tendría un superávit comercial.

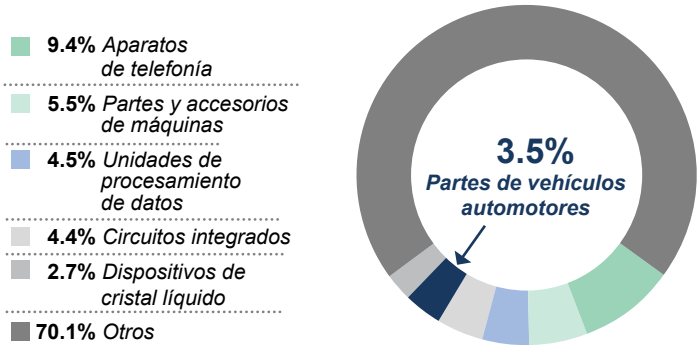
EL SECTOR AUTOPARTES REPRESENTA MÁS DEL 28.2% DE LAS EXPORTACIONES MEXICANAS, MIENTRAS QUE SUS IMPORTACIONES REPRESENTAN SOLO EL 3.5%.

Esto lo posiciona como el sector más importante en exportaciones.

PRINCIPALES PRODUCTOS PROVENIENTES DE CHINA

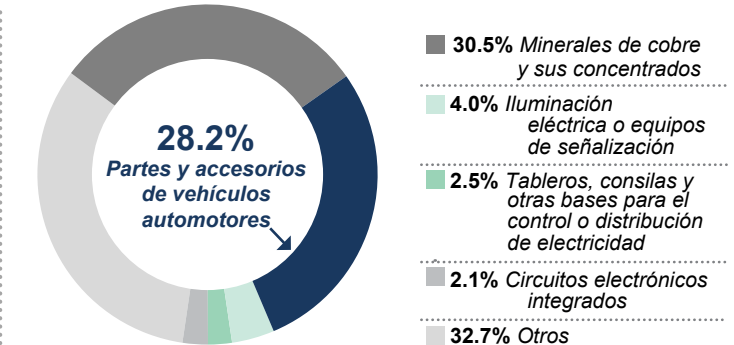
En 2022, México importó de China 118.7 miles de millones de dólares.

Porcentaje del total de importaciones



PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS A CHINA

Porcentaje del total de las exportaciones



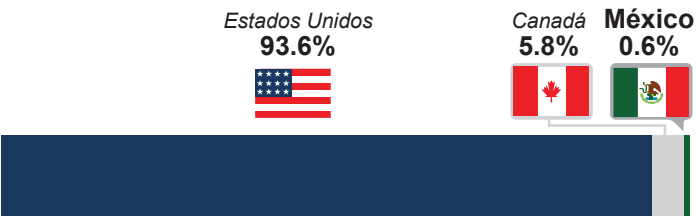
IMPORTACIONES DE CHINA A NORTEAMÉRICA

Porcentaje de importación de autopartes, 2024

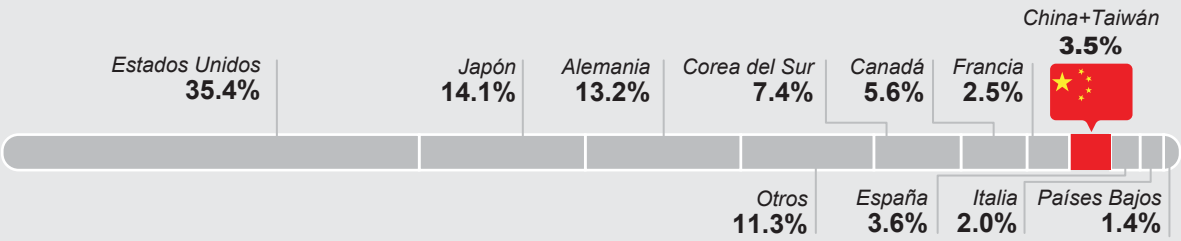


IED DESDE CHINA

2012 a 2023 en Estados Unidos, México y Canadá



En México, las empresas chinas representan solo el 3.5% de las empresas totales de autopartes.



Fuentes: INA con información de Secretaría de Economía, Bureau of Economic Analysis, US Department of Commerce, Statistics Canada y S&P Global Mobility, 2025.

2

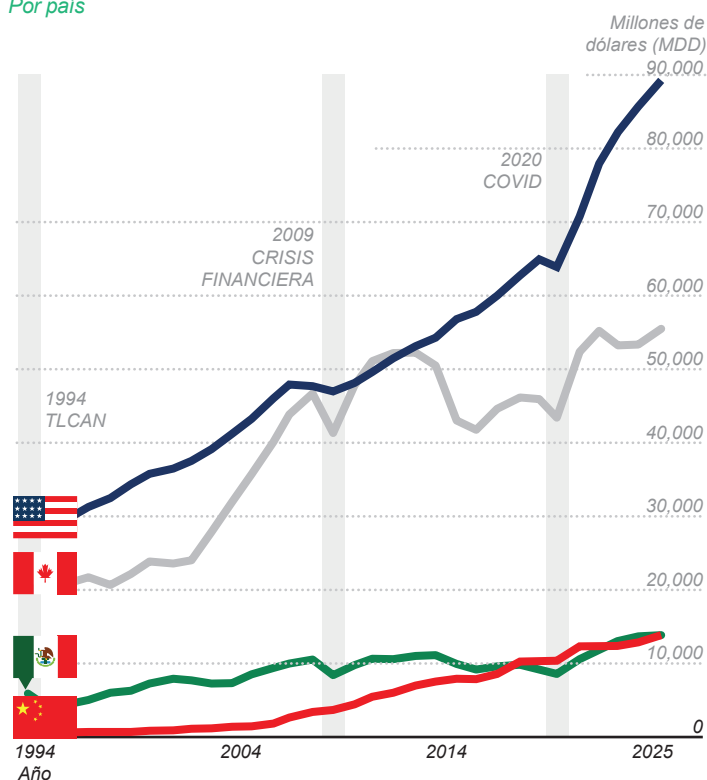
LA APERTURA COMERCIAL FORTALECIÓ A NORTEAMÉRICA, PERO ASIA REDEFINE LOS RETOS ACTUALES



La evolución del PIB per cápita de Estados Unidos se ha triplicado desde la apertura comercial, con el TLCAN en 1994. México y Canadá han mantenido trayectorias ascendentes, logrando duplicar su PIB en el mismo periodo. China, con una estrategia orientada al comercio y la manufactura, ha mostrado el mayor porcentaje de crecimiento, superando a México en 2020 en términos de PIB per cápita, pero aún muy por debajo de EE. UU. y Canadá.

PIB PER CÁPITA

Por país



La apertura comercial ha sido un factor clave en el fortalecimiento y estabilidad de la industria automotriz en América del Norte, permitiendo a empresas y trabajadores estadounidenses competir de manera más eficaz frente a otras regiones del mundo.

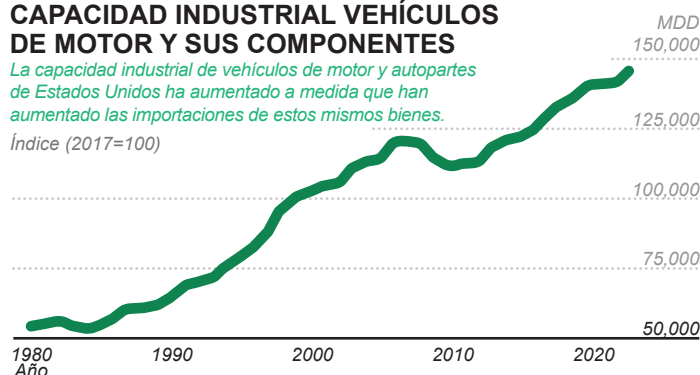
Fuente: INA con información del Fondo Monetario Internacional.

Tratados como el TLCAN y el T-MEC han reducido barreras comerciales, atraído inversión extranjera y fortalecido la competitividad del sector automotriz en Norteamérica. Aunque existen percepciones negativas sobre los déficits comerciales, en el sector automotriz estos han coincidido con un aumento en la producción y capacidad manufacturera de EE. UU., mostrando que las importaciones han complementado el crecimiento industrial. Sin embargo, la globalización también ha impulsado a Asia, especialmente a China, como proveedor clave en esta cadena. Ante este panorama, es necesario que Norteamérica repense su estrategia para aprovechar sus fortalezas regionales frente a la competencia asiática, no solo en costos, sino en escala e innovación. México, gracias a su ubicación, mano de obra calificada y tratados comerciales, surge como una alternativa estratégica para reducir riesgos, reforzar cadenas de suministro regionales y fortalecer la autonomía industrial de la región.

CAPACIDAD INDUSTRIAL VEHÍCULOS DE MOTOR Y SUS COMPONENTES

La capacidad industrial de vehículos de motor y autopartes de Estados Unidos ha aumentado a medida que han aumentado las importaciones de estos mismos bienes.

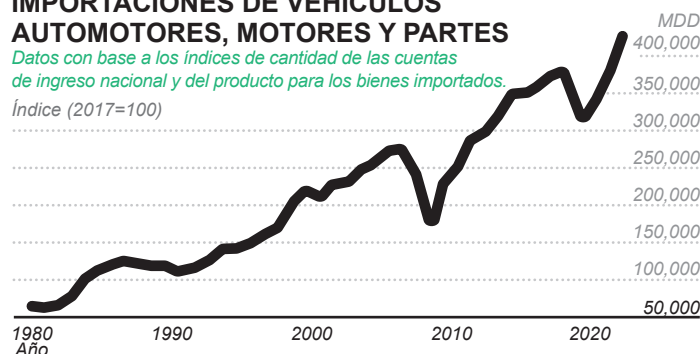
Índice (2017=100)



IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES, MOTORES Y PARTES

Datos con base a los índices de cantidad de las cuentas de ingreso nacional y del producto para los bienes importados.

Índice (2017=100)



Fuente: INA con información de Capacidad industrial, manufactura, bienes duraderos, vehículos motorizados y sus partes (NAICS: 3361-3). Datos económicos del Banco de la Reserva Federal de St. Louis, al 15 de noviembre de 2024, y Cuentas Nacionales de Ingreso y Producto, Oficina de Análisis Económico.

MÉXICO ES EL PAÍS DE NORTEAMÉRICA CON LA MENOR DEPENDENCIA COMERCIAL CON ASIA



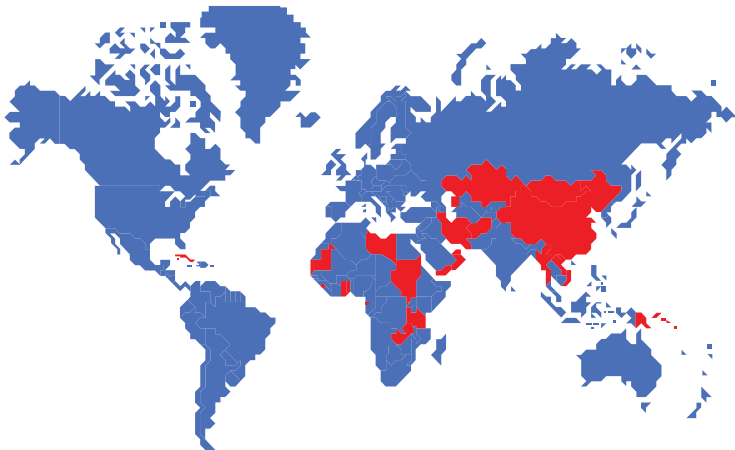
CAMBIO EN EL LIDERAZGO EN EL COMERCIO MUNDIAL: EE. UU. VS. CHINA

A inicios del año 2000, el comercio total de EE. UU. superaba los 2 billones de dólares (*trillion USD*), una cifra más de cuatro veces superior a los 474 mil millones de dólares que registraba China.

EE. UU. como principal socio comercial

China como principal socio comercial

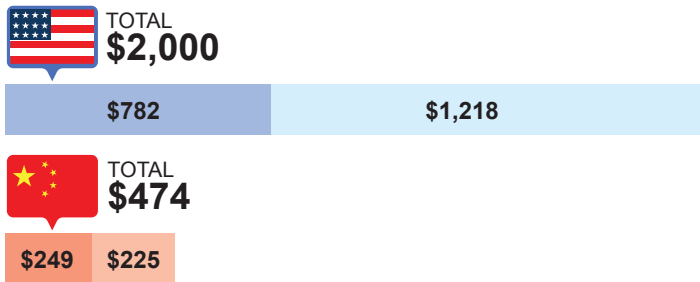
2020



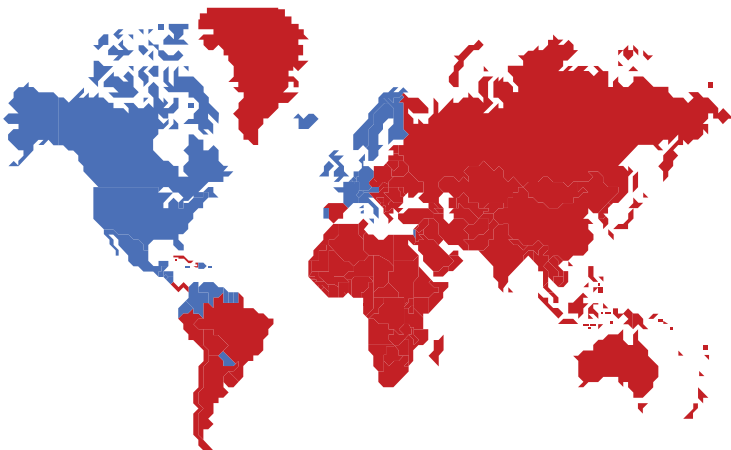
En aquel entonces, China era el principal socio comercial de tan solo unos pocos países, entre ellos Cuba, Irán, Libia, Myanmar, Mongolia, Corea del Norte, Omán, Sudán, Tanzania y Vietnam.

Cifras en miles de millones de dólares

Exportaciones Importaciones



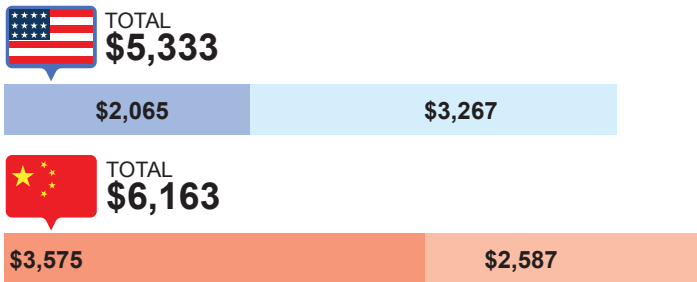
2024



Para 2024, el valor del comercio total de China alcanzó los 6.2 billones de dólares (*trillion USD*), frente a los 5.3 billones de Estados Unidos (*trillion USD*), consolidando una nueva etapa en la competencia por el liderazgo del comercio global.

Cifras en miles de millones de dólares

Exportaciones Importaciones



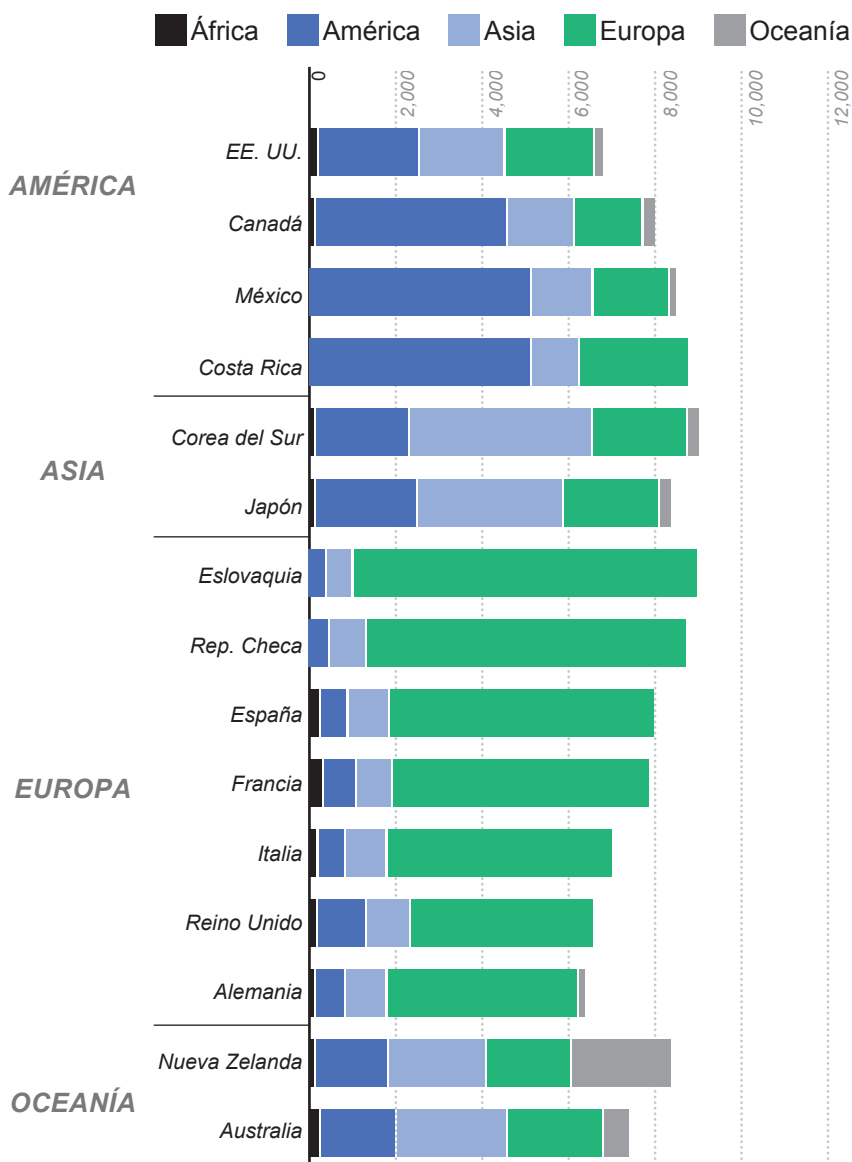
Fuente: INA con información de la Oficina del Censo de EE. UU. y Administración General de Aduanas de China.



DE ACUERDO CON LA OCDE, MÉXICO ES EL PAÍS DE NORTEAMÉRICA CON MENOR DEPENDENCIA COMERCIAL DE ASIA. MIENTRAS QUE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA CONCENTRA UN MAYOR NÚMERO DE PRODUCTOS IMPORTADOS DESDE PROVEEDORES ASIÁTICOS, ESPECIALMENTE DE CHINA, MÉXICO MANTIENE UNA ESTRUCTURA COMERCIAL MÁS EQUILIBRADA, ENFOCADA PRINCIPALMENTE EN EL COMERCIO INTRARREGIONAL CON ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ. EN CONTRASTE, EE. UU. PRESENTA LA MAYOR DEPENDENCIA DE ASIA EN EL CONTINENTE, REFLEJANDO SU PROFUNDA INTERCONEXIÓN EN SECTORES COMO ELECTRÓNICA, MAQUINARIA Y MANUFACTURA.

DIMENSIÓN REGIONAL DE LA DEPENDENCIA DE LAS IMPORTACIONES EN LOS PAÍSES DE LA OCDE

Número de dependencias de las importaciones de todos los productos por región del exportador, 2017 a 2019.



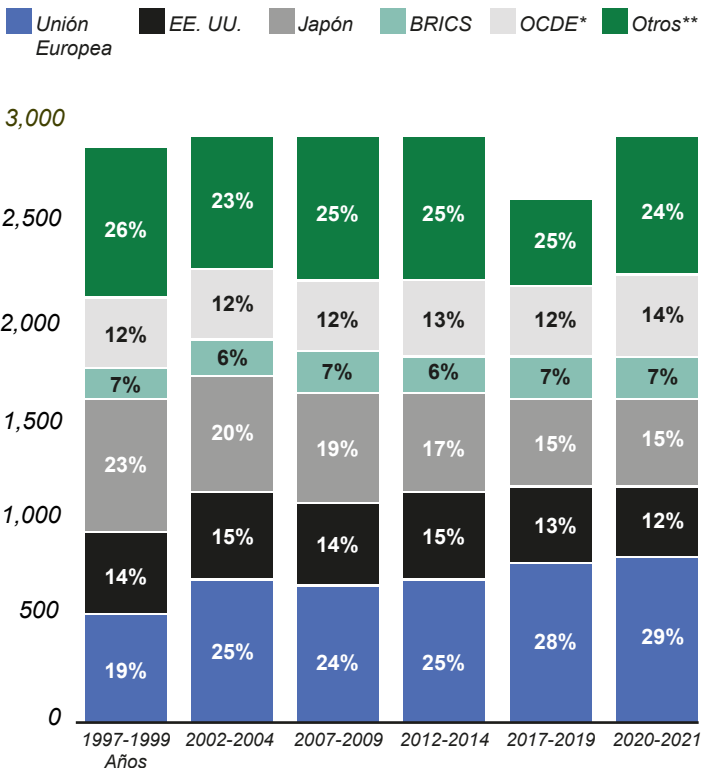
Fuente: INA con información de OCDE, cálculos usando datos de BACI.



De hecho, Estados Unidos de América ha reducido su importancia en las cadenas de suministro de China. A lo largo del periodo 1997-2021, se observa que la Unión Europea se ha consolidado como el principal proveedor estratégico de China, con un crecimiento constante que la lleva a representar el 29% de las dependencias en 2020-2021. Este aumento destaca la fuerte interdependencia entre ambas economías, especialmente en sectores avanzados como maquinaria y alta tecnología. Estados Unidos de América, por su parte, ha reducido su participación en las importaciones estratégicas de China, bajando del 14% al 12%.

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE CHINA

Número de dependencias de importación estratégicas de China, por país o región exportadora y participación (%)



Fuente: INA con información de OCDE, cálculos usando datos de BACI (Base pour l'Analyse du Commerce International).

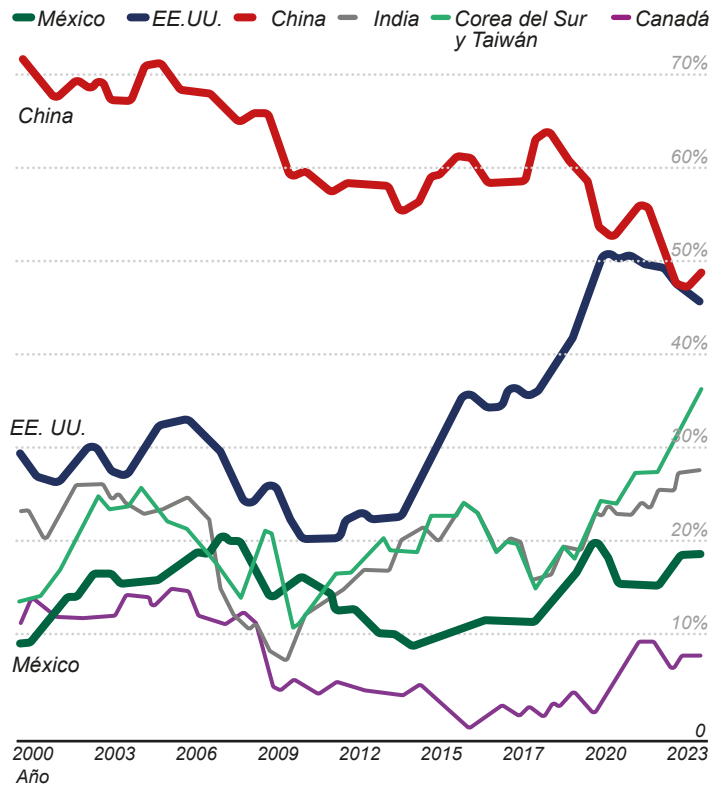
*Sin EE. UU., Japón y Unión Europea/ **No OCDE.



China ha sido históricamente el principal contribuyente al déficit total de Estados Unidos de América, representando más del 50% en varios periodos. Aunque en años recientes su participación ha mostrado una ligera reducción, sigue siendo el país con la mayor incidencia en el desequilibrio comercial de Estados Unidos de América.

DÉFICIT COMERCIAL

Porcentaje del comercio total de EE. UU., socios comerciales seleccionados



Fuente: INA con información de Bloomberg, 2024.

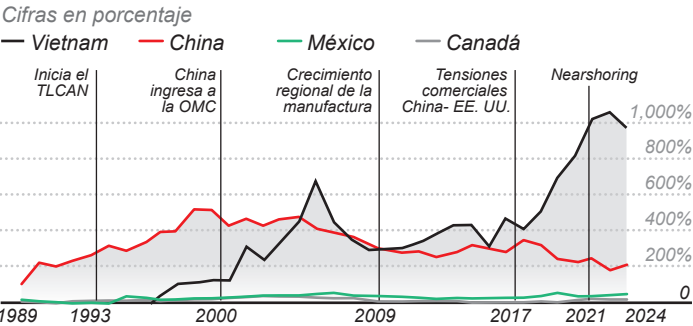
México se ubica entre los países con menor contribución al déficit comercial de Estados Unidos de América, ubicándose solo por encima de Canadá. A diferencia de regiones como el Sudeste Asiático, la Unión Europea, Corea, Taiwán e India —cuyo peso en el déficit ha aumentado en los últimos años—, México mantiene una relación comercial más balanceada, caracterizada por la exportación de insumos, contenido estadounidense y valor compartido.

EL DÉFICIT COMERCIAL DE ESTADOS UNIDOS CON VIETNAM ES CASI 20 VECES MAYOR QUE CON MÉXICO

En 2024, por cada dólar exportado a Vietnam, Estados Unidos importó casi 10, generando un déficit del 976%. En contraste, el déficit con México fue de solo 49.5%, lo que evidencia una relación mucho más equilibrada. A diferencia de Vietnam, México no solo importa productos estadounidenses, sino que los integra en sus procesos productivos, fortaleciendo las cadenas regionales dentro del marco del T-MEC.

Déficit de EE. UU. por país

Datos de 2024 acumulados a septiembre



Fuente: INA con información de De la Calle Madrazo Mancera y USITC.



IMPACTO DEL USO INDEBIDO DE FRACCIONES DE EQUIPO DE CÓMPUTO EN LAS CIFRAS DE IMPORTACIÓN DE AUTOPARTES MEXICANAS EN EE. UU.



SE HA IDENTIFICADO UNA DISTORSIÓN EN LAS ESTADÍSTICAS DE EXPORTACIÓN DE AUTOPARTES MEXICANAS, PARTICULARMENTE BAJO LOS REGISTROS GENERADOS A PARTIR DE LA PROCLAMACIÓN 10908, RELACIONADA CON PRODUCTOS TECNOLÓGICOS —PRINCIPALMENTE DE ORIGEN CHINO— QUE TRANSITAN POR MÉXICO PARA INGRESAR A EE. UU. SIN ARANCELES.



Esto se debe al uso indebido de la fracción 84.71 del T-MEC, que originalmente permitía importar insumos para integrarlos a procesos industriales. Ahora se está utilizando para considerar a computadoras portátiles, unidades de procesamiento y almacenamiento de datos, en esta fracción, sin que medie una transformación sustancial ni integración real a procesos de manufactura de autopartes.



Es importante evitar que productos ajenos a la cadena de valor automotriz distorsionen los indicadores económicos y comerciales del sector. Esta revisión resulta clave para fortalecer la transparencia y trazabilidad del comercio, así como para garantizar la correcta aplicación de los instrumentos comerciales del T-MEC y mantener condiciones de competitividad del sector.

FRACCIÓN EE. UU.	DESCRIPCIÓN FRACCIÓN EE. UU.	ENERO-ABRIL 2024 (USD)	ENERO - ABRIL 2025 (USD)	VARIACIÓN
84718040	Unidad apta para su incorporación física en una máquina automática de procesamiento de datos o unidad de la misma, no incorporada al resto de un sistema	\$38,485,853	\$1,055,349,176	2,642%
84713001	Máquinas portátiles automáticas de procesamiento de datos, de no más de 10 kg, que constan al menos de una unidad central de procesamiento, teclado y pantalla	\$82,946,068	\$565,583,818	582%
84717040	Unidades de almacenamiento de disco magnético ADP, diámetro del disco n/ov 21 cm, sin armario, sin fuente de alimentación externa conectada, sin incorporar con el resto del sistema	\$2,031,031	\$7,751,672	282%
84715001	Unidades de procesamiento distintas de las de las subpartidas 8471.41 y 8471.49	\$10,157,249,379	\$21,102,023,511	108%
84717060	Unidades de almacenamiento ADP distintas de las de disco magnético, sin armarios para colocar sobre una mesa, etc., sin incorporar con el resto del sistema	\$10,779,932	\$19,445,761	80%

4

MÉXICO ES EL PAÍS CON LA MENOR INVERSIÓN DE CHINA EN NORTEAMÉRICA



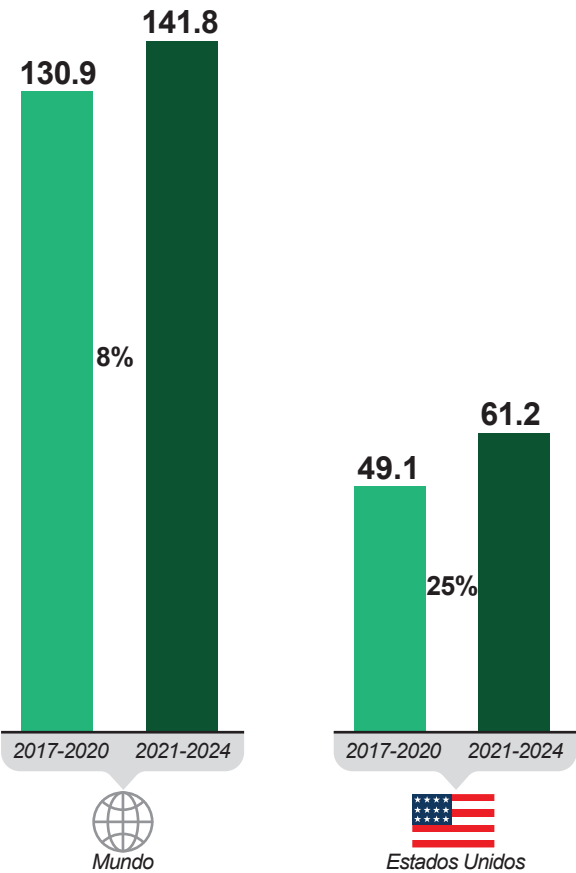
Entre 2021 y 2024, la inversión extranjera directa (IED) de Estados Unidos de América hacia México creció a un ritmo tres veces mayor que la proveniente del resto del mundo, con tasas de crecimiento del 25% y 8%, respectivamente, en comparación con el periodo 2017-2020.

Durante este mismo periodo, Estados Unidos se consolidó como el principal inversionista en México, con un aporte de 61,200 millones de dólares, equivalentes al 43% del total de IED recibida por el país.

FLUJOS DE IED

Desde el mundo y los Estados Unidos hacia México

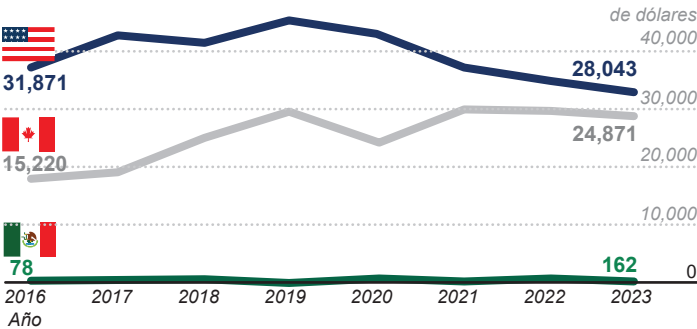
Miles de millones de dólares



China ha privilegiado claramente a Estados Unidos de América y Canadá como destinos de su inversión en América del Norte. Mientras que EE. UU. continúa siendo el mayor receptor en términos absolutos, México es el país norteamericano que menos inversión ha recibido de China, con 1,687 millones de dólares de IED de 2016 a la fecha.

IED TOTAL RECIBIDA

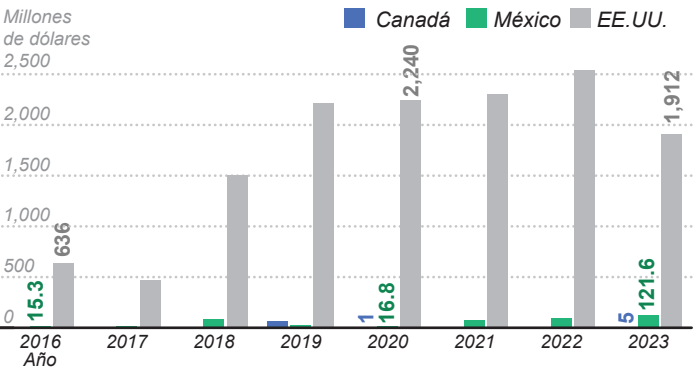
Proveniente de China por país



Y lo mismo sucede en la IED recibida en el sector de autopartes proveniente de China.

SECTOR AUTOPARTES

IED proveniente de China por país



Actualmente, solo el 3.5% de las empresas del sector de autopartes en México son de origen chino, con 49 compañías en operación. En contraste, EE. UU. concentra el 35.4% y Canadá el 5.6% de la participación total, lo que refleja la limitada presencia de China en la industria mexicana de autopartes.

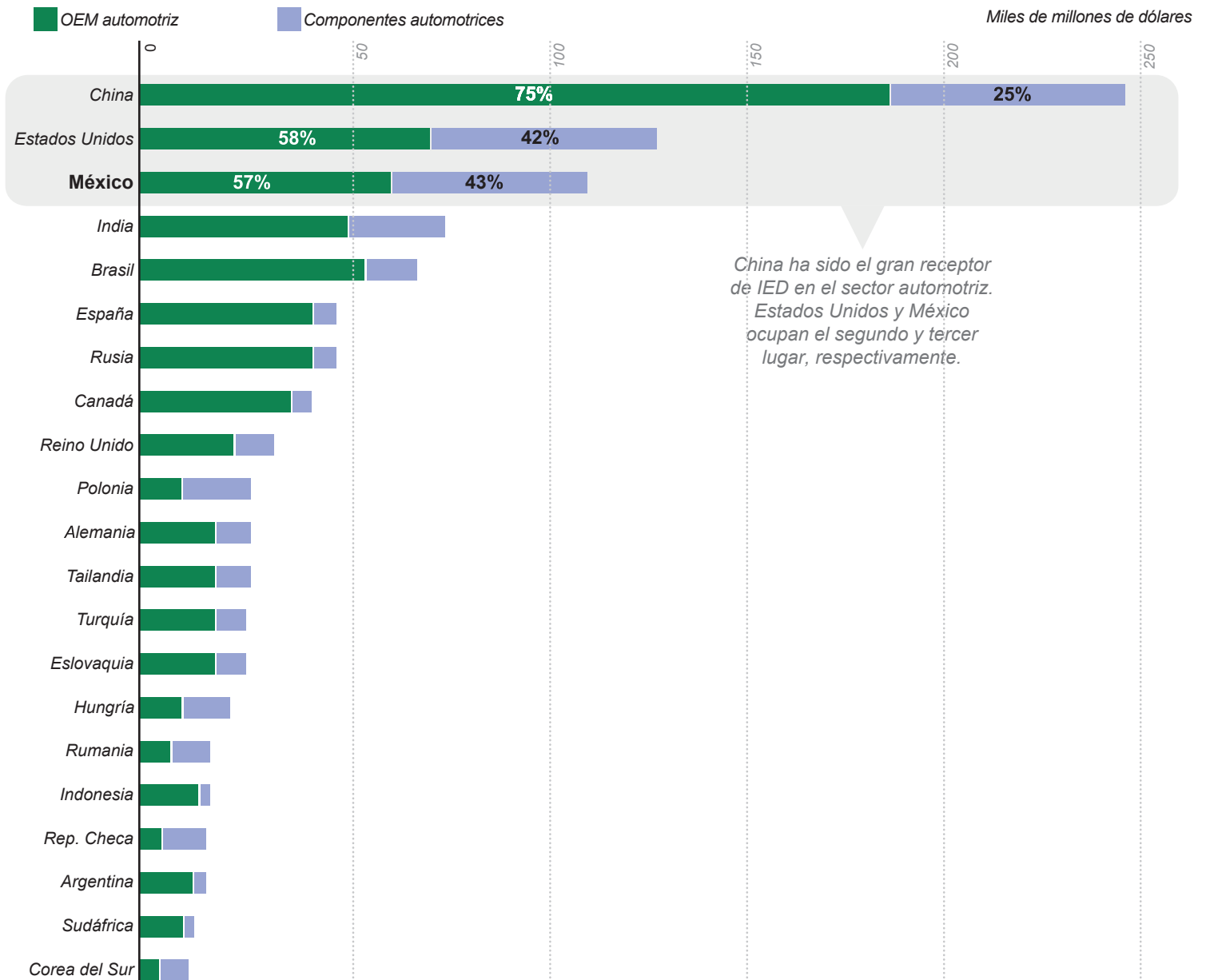
Fuente: INA con información de la Secretaría de Economía.

Fuente: INA con información basada en datos de la Secretaría de Economía, Statistics Canada y la Oficina de Censo de EE. UU.



IED total: México, tercer lugar mundial en inversión en el sector automotriz.

Los datos incluyen los grupos de IED Markets Automotive OEM y componentes automotrices.



Fuente: INA con información de OCDE, cálculos basados en el índice de IED de Financial Times.

5

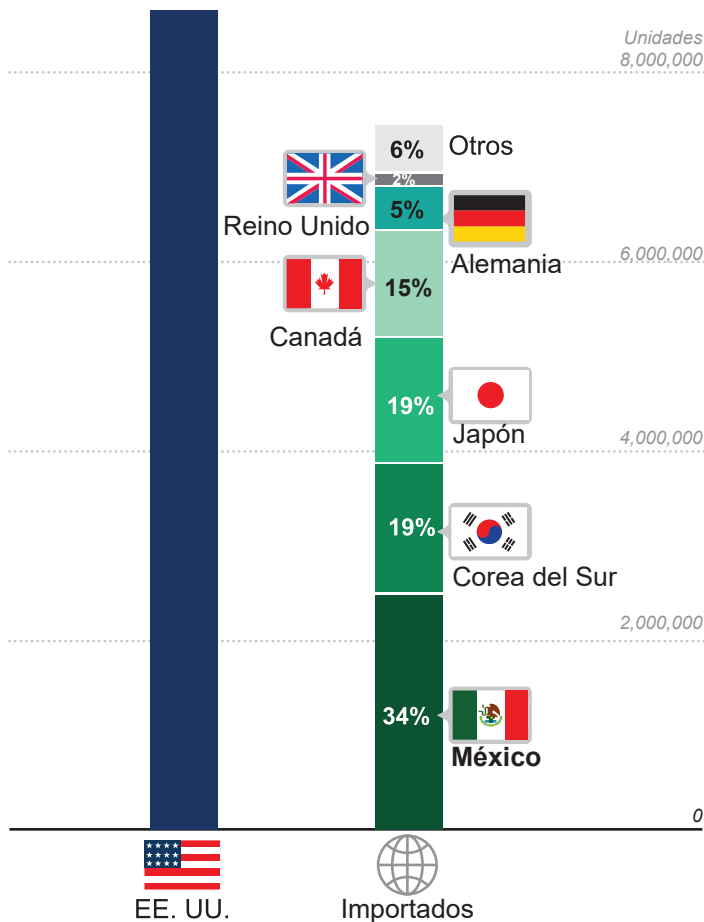
ARANCELES: IMPULSORES DEL ALZA DE PRECIOS E INFLACIÓN EN VEHÍCULOS EN EE. UU.



En 2024, se vendieron más de 16 millones de automóviles en EE. UU.; de ellos, el 54% fueron fabricados localmente, mientras que el 46% restante provino del extranjero y podría estar sujeto a nuevos aranceles.

VEHÍCULOS LIGEROS

De los más de 15 millones de vehículos ligeros vendidos en Estados Unidos de América, en 2024, poco más de la mitad se fabricaron en el país. El resto fueron importados y podrían estar sujetos a un arancel del 25% a partir del 3 de abril.



Los aranceles pueden impactar en el bolsillo del comprador. Por ejemplo, un arancel del 25% en el vehículo podría aumentar su valor hasta en \$3,000 dólares.

En el caso de una pick-up, el precio podría incrementarse hasta en \$20,000 dólares debido a los aranceles sobre acero, aluminio y otros insumos clave.

LA ECONOMÍA DE LOS ARANCELES MUESTRA IMPACTOS DIVERGENTES EN LOS DISTINTOS SEGMENTOS DEL MERCADO

	Costo del vehículo	Variación en el precio	Modelos más afectados
AUTOS COMPACTOS	Antes 26,800	12.3%	🇨🇦 Honda Civic 🇩🇪 VW Jetta
	Después 30,100		
SUV DE TAMAÑO MEDIANO	Antes 43,700	9.6%	🇨🇦 Toyota RAV4 🇩🇪 Ford Bronco Sport
	Después 47,900		
SUV DE TAMAÑO COMPLETO	Antes 62,300	5.8%	🇩🇪 GMC Sierra HD 🇨🇦 RAM 1500
	Después 65,900		
VEHÍCULOS DE LUJO	Antes 68,500	3.9%	🇪🇺 BMW X3* 🇪🇺 Mercedes GLE*
	Después 71,200		
AUTOS ELÉCTRICOS	Antes 55,273	11.1%	🇩🇪 Ford Mustang Mach E 🌐 Tesla Model 3*
	Después 61,400		

Los aranceles podrían tener un efecto directo sobre el precio de casi la mitad de los autos vendidos en el país, afectando especialmente a los consumidores que adquieren modelos populares producidos en América del Norte.

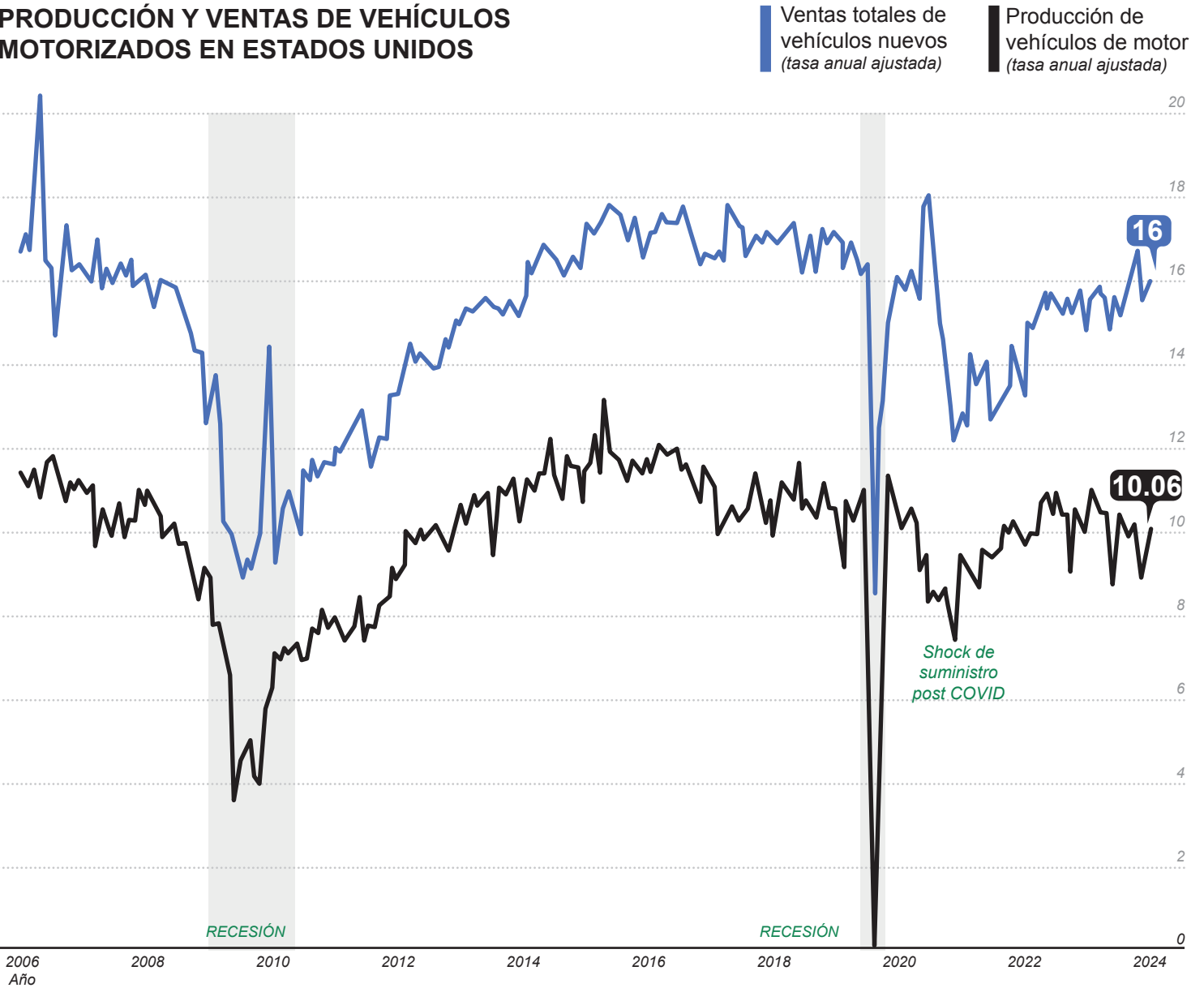
Fuente: INA con información de S&P Global Mobility, 2025.

Fuente: INA con información de Cox Automotive, JD Power, 2025
*Doméstico, con partes de fabricadas en el extranjero



La limitada capacidad de producción doméstica frente a una demanda estable podría agravar el desequilibrio oferta-demanda y acentuará las presiones inflacionarias en el mercado automotriz estadounidense, pudiendo presentar un escenario similar a la crisis de 2008 o al COVID.

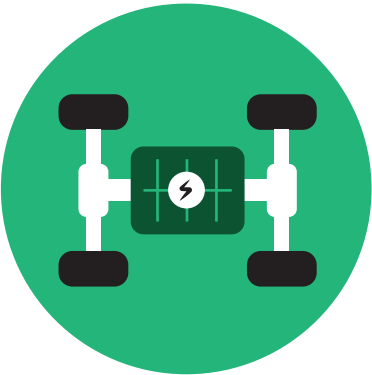
PRODUCCIÓN Y VENTAS DE VEHÍCULOS
MOTORIZADOS EN ESTADOS UNIDOS



Fuente: INA con información de la Reserva Federal, Departamento de Comercio, 2025.

6

CHINA LIDERA LA PRODUCCIÓN DE CELDAS DE BATERÍAS, INDISPENSABLES PARA LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS



Las baterías ya no son solo un componente más; están transformando profundamente la forma en que se fabrican los automóviles, llegando a representar cerca del 40% del costo total de un vehículo. **DOMINAR LOS RETOS TECNOLÓGICOS ASOCIADOS A LAS BATERÍAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SE HA VUELTO ESENCIAL PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES.** Los desafíos no se limitan a la producción, sino que abarcan el uso de materiales nuevos y escasos, así como procesos complejos que antes no formaban parte del sector automotriz.



En 2022, China concentró el 77% de la capacidad mundial de producción de celdas de batería (893 GWh), muy por encima de Polonia y EE. UU., que apenas alcanzaron el 6% cada uno. Este dominio no es solo numérico: China alberga seis de los diez principales fabricantes de baterías y controla toda la cadena, desde la extracción de metales hasta la producción de vehículos eléctricos.

TOP 10 Capacidad productiva

2022		2027	
1	 China	1	
2	 Polonia	2	 6,197 GWH 908 GWH
3	 70 GWH Estados Unidos	3	 503 GWH
4	 38 GWH Hungría	4	 194 GWH
5	 31 GWH Alemania	5	 135 GWH
6	 16 GWH Suecia	6	 112 GWH
7	 15 GWH Corea del Sur	7	 106 GWH Canadá
8	 12 GWH Japón	8	 98 GWH España
9	 6 GWH Francia	9	 89 GWH
10	 3 GWH India	10	 80 GWH México

Aunque estos países figuran entre los mayores productores de baterías, una parte significativa de esa capacidad está en manos de empresas chinas. La expansión global de fabricantes como CATL y BYD ha llevado a que, incluso fuera de China, buena parte de la producción esté controlada por capital chino, lo que refuerza su dominio en la cadena global de suministro.

Fuente: INA con información de VC Elements, 2023.

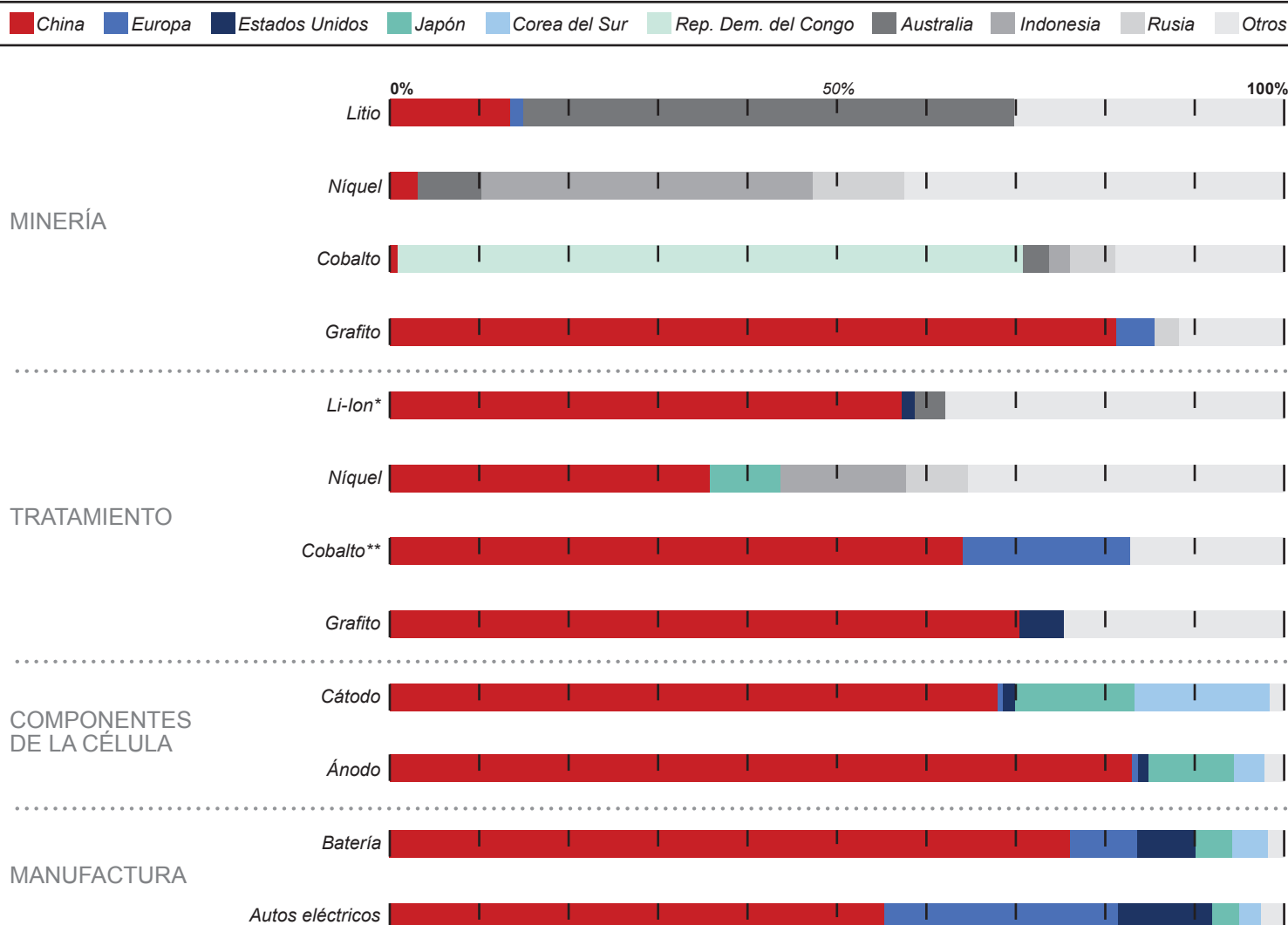


Para 2027, se proyecta que la capacidad global de producción de baterías de iones de litio se multiplique por ocho en los próximos años, con China manteniendo su posición como líder, concentrando el 69% de la capacidad mundial en 2027. Sin embargo, Estados Unidos de América está en camino de

aumentar su capacidad más de diez veces. De acuerdo con diversos análisis, tanto EE. UU. como Europa deberán invertir más de 80,000 millones de dólares cada uno para lograr cadenas de suministro completamente locales, si decidieran producir a partir de 2030.

CADENA DE VALOR DE LAS BATERÍAS

Distribución geográfica del valor agregado.



Fuente: INA con información de la Agencia Internacional de Energía y Deloitte, 2023.

*El término del litio cuando se utiliza en la batería es batería de iones de litio, también denominada batería Li-Ion.

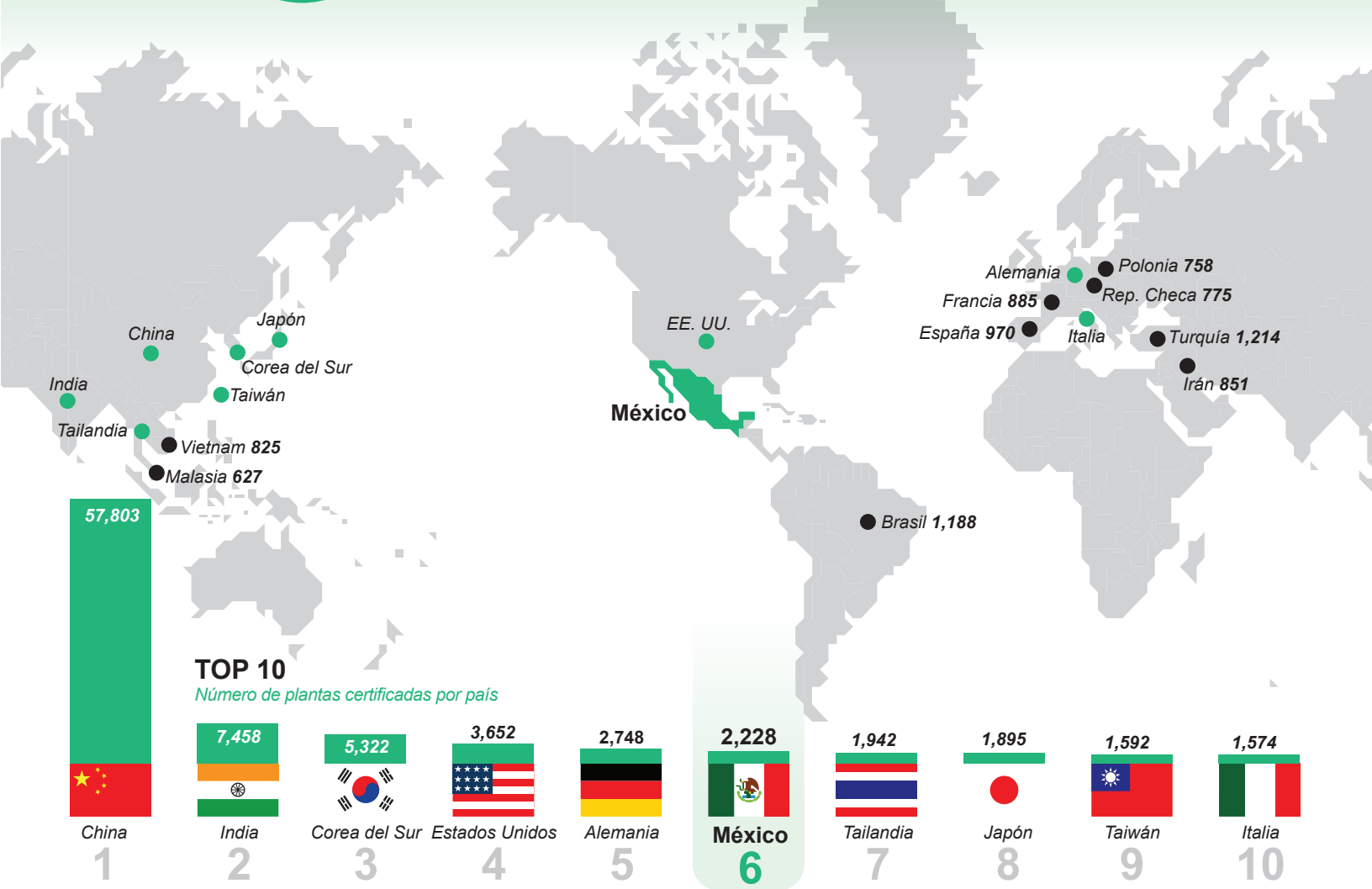
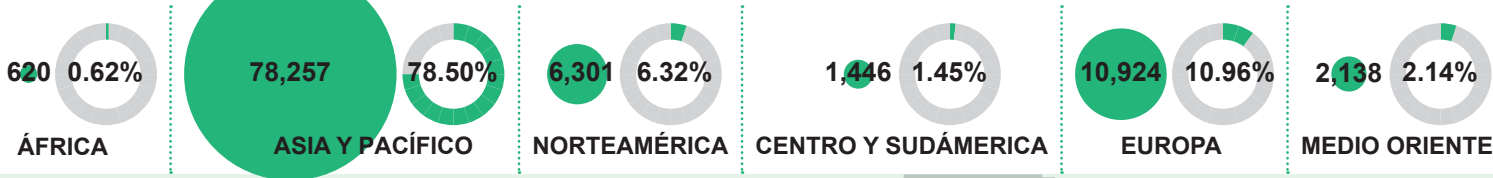
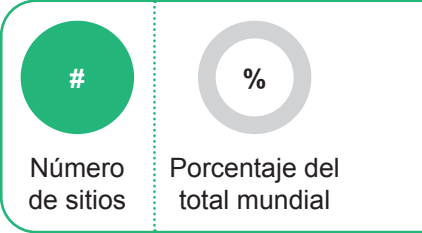
**Está documentado que muchas de las empresas que están en África, dependen de la inversión China.

EL DESAFÍO DE LA REINDUSTRIALIZACIÓN DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



NÚMERO DE PLANTAS CERTIFICADAS IATF

La certificación IATF es una norma internacional de gestión de calidad específica para la industria automotriz. Contar con esta certificación es clave para ser proveedor de fabricantes automotrices a nivel global. Actualmente hay 16,949 sitios certificados a nivel global. Tres países asiáticos lideran la lista con el mayor número de plantas certificadas.



Fuente: INA con información de International Automotive Taskforce, 2025.

CONCLUSIÓN

La apertura comercial y la integración regional han sido pilares del desarrollo compartido en América del Norte. México, en particular, ha desempeñado un papel fundamental en la consolidación de una cadena de valor automotriz sólida, eficiente y resiliente. Gracias a su posición geográfica, a su mano de obra calificada y a su industria altamente certificada, México se ha convertido en un socio indispensable para la competitividad del sector en Estados Unidos y Canadá. En un entorno global donde la certidumbre y la continuidad de las cadenas de suministro son activos estratégicos, la colaboración con México es esencial.

APOSTAR POR SOLUCIONES CONJUNTAS, QUE RECONOZCAN LAS FORTALEZAS COMPLEMENTARIAS DE CADA PAÍS, SERÁ CLAVE PARA MANTENER A NORTEAMÉRICA COMO UNA REGIÓN COMPETITIVA Y LÍDER.

Más que fragmentar, debemos construir una visión compartida que priorice el crecimiento económico, el empleo de millones de familias que dependen de esta industria estratégica y, sobre todo, el futuro de Norteamérica en esta industria.



Industria Nacional
de Autopartes, A.C.



+52 (55) 5682 5862



www.ina.com.mx



[INA Industria Nacional de Autopartes](#)



[INAOficialMx](#)



[Industria Nacional de Autopartes](#)