

Nearshoring en México: un análisis para el sector automotriz

Nearshoring in Mexico: an analysis for the automotive

Revista Latinoamericana de Investigación Social, vol. 8, no.1

Miguel Ángel Ibarra Velazco

Universidad Autónoma del Estado de
Hidalgo

ib449918@uaeh.edu.mx

Ruth Ortiz Zarco

Universidad Autónoma del Estado de
Hidalgo

ruth_ortiz@uaeh.edu.mx

(correspondencia)

Mario Cruz Cruz

Universidad Autónoma del Estado de
Hidalgo

mario_cruz10096@uaeh.edu.mx

Artículo de investigación

Recibido: 08/04/2025

Aceptado: 24/04/2025

Fecha de publicación: 28/04/2025

Resumen

En el presente estudio se analiza el desarrollo e importancia que ha tenido la implementación del nearshoring en México, específicamente en el sector automotriz, entorno que ha alcanzado resultados favorables hacia la nación mexicana. La crisis financiera que dio lugar en el año 2008 actuó como un propulsor a la transformación de la visión global, estableciendo el escenario ideal para la relocalización de inversiones y empresas automotrices en donde funcionen como centro de manufactura en países que proporcionen oportunidades de mercado prácticas. Sobresale la particularidad de este fenómeno en México, resultado de la vinculación estratégica que ha mantenido con su mayor socio comercial, Estados Unidos, apegado al marco establecido en el tratado comercial que se tiene junto a Canadá. En el alcance del análisis se evalúan diversos indicadores de desarrollo macroeconómico, resultado de la llegada del nearshoring automotriz, los cuales remarcan los aprovechamientos que ha tenido México en el mercado global.

Palabras clave: Nearshoring, Sector Automotriz, Inversión Extranjera Directa, Cadenas Globales de Producción, Cadenas Globales de Suministro.

Abstract

This study analyzes the development and significance of nearshoring implementation in Mexico, specifically within the automotive sector, an environment that has generated favorable outcomes for the country. The 2008 financial crisis served as a catalyst for transforming the global vision, creating the ideal scenario for the relocation of investments and automotive companies seeking to operate as manufacturing hubs in countries that offer practical market opportunities. Mexico's case stands out due to the particularity of this phenomenon, which is the result of its strategic alignment with its largest trading partner, the United States, within the framework established by the USMCA trade agreement alongside Canada.

This analysis evaluates various macroeconomic development indicators resulting from the arrival of automotive nearshoring, highlighting the advantages that Mexico has leveraged within the global market.

Keywords: Nearshoring, Automotive Sector, Foreign Direct Investment, Global Production Chains, Global Supply Chains.

Introducción

En México y en diversas naciones con sectores manufactureros, la industria automotriz se percibe como un componente fundamental para la economía, debido a las numerosas oportunidades que resultan de la generación masiva de empleo, la obtención de ingresos fiscales provenientes de las operaciones comerciales del sector, la formación de la fuerza laboral, el impulso a proveedores locales y los avances tecnológicos relevantes para la modernización de esta industria (Miranda, 2007). Años anteriores a la crisis financiera del 2008, la conexión económica entre México y Estados Unidos fue y ha sido notable, primeramente, por su proximidad geográfica, (De la Luz et al., 2015); la extensión y cercanía del mercado estadounidense lo convierten en un objetivo sumamente llamativo para las exportaciones provenientes de México, no obstante, dicha relación comercial también conlleva cierto grado de dependencia económica entre ambos países.

Al día de hoy, se ha generado un vínculo en el que México carece de autonomía en varios campos, entre ellos el monetario (Ortiz y Perrotini, 2019) y el comercial; esta relación se caracteriza por la influencia del rendimiento estadounidense en la evolución de la economía mexicana, que ha ido aumentando no solo a razón de las disparidades en el nivel de desarrollo, sino también a la falta de fuentes internas de crecimiento y a la conjunta relación mercantil con Estados Unidos.

Al estrecho vínculo entre la economía mexicana y la estadounidense se suman los cambios en la geopolítica, los efectos de las últimas recesiones económicas, y con ello la reconfiguración de las cadenas de producción a nivel mundial que son la base del fenómeno denominado nearshoring; el nearshoring se entiende como una estrategia de internacionalización, mediante la cual una unidad productiva traslada una etapa de su proceso productivo a otra unidad productiva cuya ubicación es en un país cercano, terminando de esta forma con las implicaciones negativas derivadas de la Inversión Extranjera Directa (IED) en distancias largas.

Uno de los objetivos del nearshoring consiste en aprovechar las diversas ventajas competitivas que ofrece la cercanía geográfica entre naciones. El crecimiento del nearshoring en México se ve impulsado por dos factores clave: la cercanía del territorio mexicano con Estados Unidos y el costo de la mano de obra (Peña y Gianfranco, 2023); el atractivo para las empresas extranjeras radica en el bajo costo de la mano de obra local, específicamente en la transformación de manufactura que implican tareas de ensamblados simples realizadas por trabajadores mexicanos capacitados por las diferentes oportunidades de las entidades federativas.

El objetivo del presente documento es analizar el comportamiento del nearshoring en el sector automotriz mexicano para el periodo 2008 – 2023, la elección del periodo de estudio se fundamenta en la importancia de conocer el efecto de la crisis financiera subprime en la dinámica de los flujos de IED orientados a la industria automotriz, enfatizando en los cambios derivados de la estrategia nearshoring; para el logro del objetivo se realiza un análisis cronológico de los principales sucesos que explican los cambios en la gestión de las Cadenas Globales de Producción (CGP) que impactan en el sector automotriz mexicano, para posteriormente, centrar el análisis de hechos en el periodo comprendido de la implementación del TLCAN a lo que va del 2025.

Antecedentes

Desde 2018, el fenómeno del nearshoring ha ganado relevancia global, y México ha sido uno de los países más beneficiados, especialmente en el sector automotriz. Esta tendencia comenzó a consolidarse tras el inicio de la guerra comercial entre Estados Unidos y China en ese mismo año. Como resultado de los aranceles impuestos por Estados Unidos a productos chinos, muchas empresas comenzaron a buscar alternativas más cercanas a su principal mercado consumidor, lo que posicionó a México como una opción estratégica por su cercanía geográfica, tratados comerciales vigentes como el TLCAN (posteriormente T-MEC), y una industria automotriz ya consolidada (Tapia, 2024).

Durante 2019, mientras se negociaba el nuevo tratado T-MEC, se intensificó el interés de corporaciones extranjeras en establecer operaciones en México. La industria automotriz, una de las más robustas del país, comenzó a ser vista no sólo como una plataforma de exportación, sino también como una opción resiliente para reconfigurar CGS. Desde entonces, regiones como el Bajío, el norte del país y algunas zonas del centro comenzaron a atraer visitas de exploración por parte de empresas automotrices asiáticas y estadounidenses, interesadas en instalar plantas de producción o establecer relaciones con proveedores locales (Schatan, 2024).

La pandemia de COVID-19, en 2020, aceleró este proceso. Las disruptpciones en las CGS y la escasez de componentes evidenciaron la vulnerabilidad de depender de proveedores lejanos, particularmente en Asia. Así, el nearshoring dejó de ser una opción estratégica a largo plazo para convertirse en una necesidad táctica inmediata. Empresas automotrices globales reestructuraron sus operaciones para acercarse a sus mercados y reducir riesgos logísticos. México, a pesar de enfrentar sus propias dificultades sanitarias y económicas, logró mantener su papel como destino prioritario de inversión en el sector manufacturero automotriz (Schatan, 2024).

Hacia 2021, con la reactivación económica global, la tendencia se intensificó. Gigantes del sector como General Motors, Tesla, BMW y KIA aumentaron sus niveles de producción y extendieron contratos a nuevos proveedores en territorio mexicano. También se empezó a notar una evolución tecnológica en los requerimientos de la industria: no sólo se trataba de manufactura tradicional, sino de componentes para autos eléctricos, software automotriz y conectividad. Esta nueva ola de nearshoring exigía una cadena de suministro más sofisticada y con mayor valor agregado.

En 2022, sin embargo, comenzaron a visibilizarse algunas limitaciones estructurales. México mostró debilidad en áreas clave como innovación, desarrollo tecnológico y propiedad intelectual. Mientras países como Vietnam aumentaban su inversión en I+D y en solicitudes de patentes, México registró una caída del 13.9% en aplicaciones de modelos de utilidad. Esto alertó a especialistas sobre el riesgo de que el país no pudiera aprovechar plenamente las oportunidades del nearshoring si no fortalecía su infraestructura tecnológica y educativa (Torres, 2024).

Figura 1.

Fechas significativas para la industria automotriz mexicana.



Nota: Hechos significativos para la industria automotriz mexicana. Elaboración propia con datos de OpenAI (2025).

A pesar de ello, 2023 fue un año de consolidación. La IED proveniente de China en México aumentó un 278% en comparación con el periodo 2013–2017. Este aumento refleja la decisión de muchas empresas chinas de establecer operaciones en México como plataforma de exportación a Estados Unidos y América Latina (Tapia, 2024). Además, otras naciones asiáticas también mostraron interés. Empresas automotrices indias como Motherson Sumi Systems y Minda Industries abrieron nuevas plantas en estados como Querétaro y San Luis Potosí, ampliando así la presencia de capital asiático en el sector. (Cluster Industrial, 2024)

Para 2024, México ya se había posicionado como uno de los principales destinos para la relocalización de la industria automotriz. No obstante, los expertos subrayan que, si bien el país goza de ventajas competitivas geográficas y comerciales, necesita reforzar urgentemente sus políticas de innovación. La Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), a través de publicaciones académicas, ha destacado la importancia de establecer una política industrial digital que impulse la vinculación entre empresas y universidades, aumente la inversión en investigación y desarrollo, y promueva la generación de propiedad intelectual mexicana (Schatan, 2024). La figura 1 refiere algunos de los sucesos que impactaron en el desarrollo del sector automotriz en México, claramente se observa que la fuerte y creciente dependencia que este sector tiene en torno a la IED.

Marco teórico y referencial

Este apartado persigue dos objetivos, el primero de ellos sintetizar 4 teorías económicas que bien pueden ser punto de partida y fundamento para comprender el actual fenómeno del nearshoring, estas teorías son: Teoría de la ventaja absoluta, Teoría de la ventaja comparativa, Teoría de localización y Nueva teoría del comercio; una vez expuestas las generalidades de cada teoría, se presenta en la tabla 1 una síntesis de la revisión literaria sobre el tema.

- Teoría de la ventaja absoluta: fue desarrollada por el economista Adam Smith en 1776 y sostiene que el comercio internacional podría ser mutuamente benéfico para los países que realizan intercambio en presencia de ventaja absoluta en la producción de algún bien (Ibarra, 2016). Entiende que los países podrán exportar uno u otro bien en función de la productividad con la que lo genera. En función de si puede producir con buena calidad, a un menor coste y eficiencia (Smith, 1776).
- Teoría de ventaja comparativa: un país o una región debería concentrarse en la producción y exportación de bienes y servicios que puedan producir de manera más eficiente en comparación con otros, mientras importa los bienes y servicios en los que tiene una desventaja comparativa, (Ricardo, 1817). La propuesta de David Ricardo, fue base para incrementar el bienestar

económico de la población a través del comercio internacional (Bancomext, 2025), el planteamiento del concepto de ventaja comparativa, el cual radica en el hecho de que un país debería especializarse en la producción y exportación de aquellos bienes para los que tenga un menor costo de oportunidad relativo y aunque sea menos eficiente en términos absolutos que otros países, al especializarse y comerciar puede aumentar su bienestar (Franco, 2024).

- Teoría de localización: esta teoría refiere que la localización de una industria es fundamental, ya que ejerce un fuerte impacto en su competitividad, considerando una variedad de factores vinculados a la inversión en equipamiento. Por lo tanto, comprender los factores determinantes de la ubicación resulta esencial para mantener una ventaja competitiva sólida. Alfred Weber propone en 1909, una teoría de localización en donde relaciona cuatro factores determinantes, la distancia a los recursos naturales, la distancia al mercado, los costos de mano de obra y los costos de transporte, remarcando con mayor relevancia los últimos (Westreicher, 2022).
- Nueva teoría del comercio: esta teoría parte del concepto de “economías de escala” las cuales hacen referencia a que, por mayores volúmenes de producción, menores costos y estos a su vez permiten facilitar la oferta de productos, lo que conlleva al beneficio de los consumidores; fue formulada Paul Krugman, indica que el origen de esto no se limita únicamente a las ventajas comparativas, sino que también puede ser resultado de la presencia de economías de escala en la producción. La existencia de economías de escala en la producción motiva a los países a concentrarse en la fabricación de un reducido número de productos, pero en cantidades más grandes. Así, pueden vender el excedente de lo producido y adquirir los bienes que no fabrican (el resultado del excedente de producción de otros países); la presencia de economías de escala también puede dar lugar al comercio internacional y a beneficios asociados, aun en ausencia de ventajas comparativas, (Krugman, 1979).

La literatura sobre el tema es basta, dado que el objetivo central de este documento no recae en un análisis de la misma, la tabla 1 incluye tan sólo una pequeña muestra de la revisión que se realizó.

Tabla 1.

Estado del arte.

Título	Autor	Año	Aportaciones
Impacto de la crisis económica del 2008 en el empleo y salarios de las industrias	Pérez Reyna Elizabeth, Meza González Liliana,	2021	Analizan las consecuencias de la perturbación económica del 2008 en industrias altamente integradas con la economía mundial, como es el caso de la automotriz por la fuerte integración de esta actividad de la Zona Metropolitana de Saltillo con el mercado de Estados Unidos de América, donde

manufacturera y automotriz de la región sureste de Coahuila de Zaragoza	Castro Lugo David		las remuneraciones (sin importar su nivel de calificación) de los trabajadores de este subsector resultaron más afectadas que las de los del sector manufacturero en general de la misma región. La investigación se llevó a cabo con datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo del 2005, 2009 y 2018 y a través de la metodología de DiNardo, Fortin y Lemieux.
Impacto de la crisis hipotecaria financiera del 2008 en la estructura de capital en las empresas públicas mexicanas	Castro Spinelli Ana, Demmler Michael	2021	Identificaron el impacto de la crisis hipotecaria financiera del 2008 en la estructura de capital en las empresas públicas mexicanas listadas en el Índice de Precios y Cotizaciones (IPC) de la Bolsa Mexicana de Valores (BMV); analizaron tanto el total de las empresas como grupos de empresas clasificadas de acuerdo con su retorno sobre los activos (ROA) y al valor de sus activos. Se encontró que el apalancamiento general de todos los grupos incrementó de 2007 a 2009.
La crisis financiera internacional de 2008 y algunos de sus efectos económicos sobre México	De la Luz Juárez Gloria, Sánchez Daza Alfredo, Zurita González Jesús.	2015	La crisis financiera internacional de 2008 tiene su origen en la crisis de los derivados de hipotecas de baja calidad, afectando la economía mundial. Los efectos adversos sobre la economía mexicana se manifestaron a través del canal de las exportaciones, afectando la producción industrial y manufacturera en particular en los estados del norte de México. Pruebas de causalidad de Granger muestran que la producción industrial de Estados Unidos causa (en el sentido de Granger) la producción manufacturera de México. Se plantea un modelo econométrico VAR (de vectores autorregresivos) que incluye la producción industrial como variable exógena, el cual indica que el tipo de cambio real tiene un efecto negativo sobre la producción manufacturera mexicana en el corto plazo y que las políticas monetaria y fiscal tienen un efecto poco importante sobre dicha producción, quizás porque estas políticas han sido procíclicas en el pasado. Para contrarrestar los efectos negativos de las crisis económicas internacionales, México necesita un mercado interno más desarrollado y poder implementar políticas fiscal y monetaria contra cílicas.
Crisis financiera del 2008: efecto en las empresas listadas en la Bolsa	Jaramillo Olivares Aurora, Jaramillo	2016	Su objetivo fue identificar si las empresas que cotizan en la BMV sufrieron reacción negativa en el precio de sus acciones derivado de la crisis financiera ocurrida en 2008. La metodología utilizada fue la de estudio de eventos mediante el

Mexicana de Valores	Jaramillo Marcela.	2013	modelo de mercado y el cálculo de los retornos anormales de la fecha evento. El análisis se hizo con 87 empresas, de las que se obtuvo información de las cotizaciones diarias entre enero 2008 y febrero 2009. Los resultados revelan que las empresas de la BMV no sufren efectos económicos negativos en el precio de sus acciones, sin embargo, el análisis por sector indica, que el grupo de empresas del sector industrial tuvieron resultados negativos.
Estructura y recomposición de la industria automotriz mundial. Oportunidades y perspectivas para México	Basurto Álvarez Rodolfo	2013	Este trabajo enmarca la relevancia de las jerarquías en las redes de producción transnacionales de la industria automotriz; el papel de México en el espacio económico del TLCAN en la etapa de reacomodo de la localización espacial de las grandes firmas automotrices de Estados Unidos, y sus perspectivas frente a un horizonte de dominio de las corporaciones y de los espacios de producción de la región Asia-pacífico.
El impacto del nearshoring en México: desigualdades económicas y desafíos en la movilidad social	Peña Uribe Nicolás, Gianfranco Giacobbe.	2023	Desde la entrada en vigor TLCAN en 1994, México ha visto un incremento significativo en las empresas que se internacionalizan y establecen parte de sus procesos productivos en territorio mexicano para aprovechar su cercanía con Estados Unidos y Canadá. No obstante, este fenómeno vive un boom industrial entre empresas de diferentes sectores (automotriz, textil, computación y electrónica, entre otros) quienes cerraron sus fábricas de Asia por la alternativa más cercana.
Potencial impacto multisectorial manufacturero del nearshoring en los estados de la frontera norte de México: un enfoque de insumo producto	Gaytán Alfaro Edgar David, Martínez Hernández Junior Alfredo	2023	Evaluaron un conjunto de impactos multisectoriales derivados del proceso de relocalización de firmas en México bajo una lógica de propagación de efectos empleando una metodología de campo de influencia. Considerando los escenarios prospectados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y el Banco de México (BANXICO), se evalúa el impacto en las exportaciones y, como consecuencia de ello, se extienden implicaciones al conjunto del aparato productivo a lo largo de los seis estados de la frontera norte de México. El alcance de tal objetivo requirió construir las matrices regionales de insumo producto de dichas entidades federativas y adaptarlas a vectores de exportaciones por estados, publicados por el

			Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Los resultados muestran la proyección de un crecimiento concentrado sectorialmente, así como poco significativo en el fortalecimiento a las cadenas de valor de demanda intermedia.
Limitaciones para el desarrollo del nearshoring en México2019-2023	Morales Alquicira Andrés, Rendón Trejo Araceli, Guillén Mondragón Irene Juana	2024	Analizaron el fenómeno del nearshoring. Se destaca que este fenómeno creció como respuesta a diversos eventos, como la crisis financiera de 2008, la pandemia de COVID-19 y tensiones comerciales entre países. El objetivo del trabajo es determinar si México cuenta con los recursos y las condiciones institucionales necesarias para mantener un crecimiento sustentable en el nearshoring y aprovechar sus beneficios para el desarrollo del país. La metodología utilizada es cualitativa, basada en el análisis de información de artículos de investigación y datos oficiales. Los principales resultados incluyen la identificación de relaciones entre el suministro de insumos y el flujo de IED.
La industria automotriz más allá de la “relocalización”, retos y oportunidades	Calderón Patiño Juan-Pablo	2023	Analizaron el fenómeno de la "relocalización" o "nearshoring", especialmente en el contexto de la guerra comercial entre Estados Unidos y China. Destaca la importancia histórica y productiva de la industria automotriz en México, señalando que es el principal generador de divisas para el país. Se recopilan datos y se presentan reflexiones sobre los desafíos y oportunidades que enfrenta este sector, destacando la regionalización como una fortaleza frente a la competencia global. Se hace hincapié en la importancia de desarrollar políticas integrales que vinculen al sector público y privado para aprovechar las oportunidades globales y fortalezas nacionales, evitando así perder oportunidades frente a competidores en la batalla por inversiones.
México en la fábrica de América del Norte y el nearshoring	Garrido Celso	2022	Estudiaron los procesos de inversión productiva en México en el contexto del nearshoring resultante de la relocalización de las inversiones en las CGP, para tal fin, primero se presentaron elementos conceptuales que ubican el estudio del nearshoring en el marco de las CGP desde la perspectiva de la geografía económica, la categoría del acoplamiento estratégico y las tensiones entre industrialización y desindustrialización entre países y regiones del mundo debidas a la globalización de los diversos procesos productivos. En segundo lugar, se analiza la

			estructura organizativa de la globalización con base en tres grandes regiones globales conformadas como fábricas globales: la de Europa, la de Asia y la de América del Norte, en la que está incluido México
Un nuevo ciclo de producto industrial y un arranque de la transformación laboral: Construyendo enfoques analíticos para estudiar la transición automotriz a través de Norteamérica	Covarrubias V. Alex	2023	El estudio arguye que la transición disruptiva de la industria automotriz hacia un nuevo paradigma industrial de electrificación y nuevas movilidades está generando un nuevo ciclo de vida de los productos (CVP) que favorece la colocación de inversiones en países como México. La confluencia de ello con las nuevas estrategias de nearshoring de las firmas, la ruptura de cadenas y las guerras en curso, terminan por multiplicar el atractivo de la industria automotriz mexicana. Se aporta un modelo conceptual para aprehender el cambio del CVP automotriz en la transición y otro para entender el cambio del régimen industrial y laboral del país, como una transición sociotécnica de largo plazo.
Relocalización de las cadenas de suministro en México: atracción y repulsión	Ortiz Mena Antonio, Marroquín	2023	En el papel, México es el país que más tiene por ganar con el reacomodo mundial de las CGS provocado por la pandemia, el distanciamiento entre China y Estados Unidos, y la invasión de Rusia a Ucrania. De igual forma, es parte del nuevo acuerdo comercial norteamericano, el T-MEC, que, bien aprovechado, tiene el potencial de consolidar al país como socio de primer nivel frente a las economías más grandes del mundo. Con el T-MEC, México tiene la oportunidad de sumar esfuerzos con sus vecinos norteamericanos y principales socios comerciales para construir, de manera conjunta, cadenas de suministro resilientes al aprovechar esta situación geopolítica.
Procesos de relocalización industrial, nearshoring e inversión extranjera directa en México	Clavellina Miller José Luis	2023	El presente trabajo muestra algunas de las causas que han dado impulso al proceso de relocalización productiva que, bajo sus distintas modalidades (nearshoring, onshoring y reshoring) se han observado tras la Pandemia de Covid-19 y el conflicto entre Rusia y Ucrania. Para el caso de México se trata de un proceso que no es nuevo pues varias empresas, principalmente estadounidenses, han instalado en el país parte de sus cadenas productivas desde hace más de 60 años. Aun así, el país debe mejorar su infraestructura, invertir en Investigación y Desarrollo y capacitar a su mano de obra para estar en mejor

			posición que sus competidores de aprovechar los flujos de IED que traen consigo los procesos de relocalización.
Nearshoring: el impacto sobre la inversión extranjera directa	IMCO, Instituto Mexicano Para La Competitividad ad A.C.	2024	Este texto describe la tendencia del nearshoring, que consiste en relocalizar cadenas productivas importantes en países cercanos, como una estrategia para aumentar la resiliencia en las CSG. En el caso específico de México, debido a su proximidad con Estados Unidos y Canadá, esta tendencia se ve como una oportunidad para atraer más IED. Sin embargo, aunque el nearshoring está impulsando la economía mexicana, aún no se ha establecido una forma clara de medir sus resultados. Un estudio del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) indica que, si bien la IED en sectores relacionados con el nearshoring ha tenido un mejor desempeño en comparación con otros sectores económicos, existen disparidades regionales en la capacidad de las distintas entidades para atraer esta inversión.
México: políticas industriales para el aprovechamiento del T-MEC y las políticas expansivas en los Estados Unidos	Carrillo Jorge y De los Santos Gómez Saúl	2022	En un entorno marcado por transformaciones tecnológicas, políticas y de mercado, como la adopción generalizada de tecnologías digitales y la entrada en vigor del T-MEC, se abren perspectivas favorables para la industria manufacturera de México. Estas perspectivas incluyen mejoras en términos de valor añadido, integración de cadenas productivas, generación de empleo de alta calidad y fortalecimiento de capacidades tecnológicas. No obstante, este escenario también presenta desafíos que requieren una estrecha colaboración entre los gobiernos estatales, el sector privado y políticas orientadas hacia el impulso productivo y la adopción de nuevas tecnologías. El estudio propone recomendaciones de política industrial que identifican oportunidades, áreas prioritarias y acciones específicas, así como métricas e instrumentos para fortalecer el sector manufacturero, con un enfoque especial en las industrias automotriz y electrónica.

Nota: Síntesis de aportaciones a la literatura sobre el tema. Elaboración propia con información de: Rodríguez, et al. (2021), Castro y Demmler (2021), De la Luz, et al. (2015), Jaramillo y Jaramillo (2016), Basurto (2013), Peña y Gianfranco (2023), Gaytán y Martínez (2023), Morales, et al. (2024), Calderón (2023), Garrido (2022), Covarrubias (2023), Ortiz y Marroquín (2023), Clavellina (2023), IMCO (2024), y Carrillo y De los Santos (2022).

Sector automotriz ante la crisis financiera subprime

La crisis financiera global de 2008, considerada la más significativa desde la Gran Depresión de 1929 hasta antes de 2020, generó profundas repercusiones en la economía mundial. Sus consecuencias han influido de manera notable en el desempeño económico a mediano plazo. En el norte de México, una región fronteriza estrechamente vinculada al comercio internacional, la crisis provocó transformaciones económicas importantes, incluyendo estancamiento y deterioro. Esto afectó la estructura laboral y salarial, manifestándose en un aumento del desempleo, el empleo informal y la precarización salarial (Rodríguez et al., 2021).

En este contexto, la globalización se presenta como una oportunidad para las economías emergentes, ya que, según teorías del comercio internacional, estos países tienen ventajas en la exportación de productos que requieren mano de obra poco calificada. La integración comercial se espera que impulse la generación de empleos para este segmento de trabajadores, incremente sus salarios relativos y disminuya la desigualdad salarial. No obstante, el comercio internacional también conlleva riesgos: la exposición de los sectores exportadores a las fluctuaciones económicas globales pone en peligro tanto la estabilidad del empleo como la calidad de las remuneraciones.

La crisis económica mundial de 2008 fue principalmente causada por la crisis de los derivados hipotecarios de baja calidad en los Estados Unidos, lo que tuvo consecuencias negativas en la economía global. Después de la crisis financiera mundial de 2008 y el colapso comercial de 2009, se comenzó a cuestionar la efectividad y el funcionamiento de las CGP; por lo que se llegó a la reubicación de las cadenas de producción, lo que impulsa el crecimiento económico y el desarrollo de los países receptores. Esta reubicación se concreta a través de la IED, que crea demanda de bienes y servicios que promueven la producción local y la generación de empleo. La magnitud de este estímulo varía en cada país y depende de la cohesión de sus cadenas productivas locales y su integración en las CGP.

Es importante considerar la crisis de los créditos hipotecarios y los mercados financieros en 2008, ya que representó un punto de inflexión inicial para la fase de hiperglobalización, seguida por la gran crisis comercial en 2009. La conexión entre la crisis financiera de 2008 y la crisis comercial de 2009 es notable, ya que la primera comenzó a mediados de 2007, principalmente en los países del norte, debido a problemas regulatorios en el sector hipotecario. Esto desencadenó la crisis en el comercio internacional durante la segunda mitad de 2008 (Morales et al., 2024).

A finales de 2008, el comercio global sufrió un colapso repentino y severo, causado por la repentina postergación de compras debido a la recesión, especialmente en bienes duraderos de consumo e inversión, así como en sus partes y componentes. La crisis comercial también evidenció problemas estructurales en la producción global que restringían su operatividad. El funcionamiento de las CGP y las Cadenas Globales de Suministro (CGS) desempeñó un papel central en este colapso comercial.

En México, los efectos de la crisis del 2008 se sintieron especialmente a través de una disminución en las exportaciones, lo que impactó negativamente la producción industrial y manufacturera, especialmente en los estados del norte del país. La figura 2 muestra el panorama concreto del impacto que tuvo la crisis financiera y comercial, ya que del año 2005 a 2008 la cantidad de unidades exportadas en las que radican SUV's, Pick Ups, automóviles compactos y subcompactos, añadidos los de lujo, iban al alza, lamentablemente después de lo ocurrido en 2008 se observa el efecto negativo y por lo tanto la caída en la producción.

Aunado a esto, en años posteriores en donde se vio la baja de exportaciones de unidades exportadas anualmente en México, se logra percibir como se recupera el ritmo de unidades, incluso superando aproximadamente en 2010, 200,000 unidades más, a comparación de las cifras del 2008. Cabe mencionar que solo se habla de unidades exportadas anualmente. Por otro lado, están las unidades producidas anualmente, lo que nos dará una percepción de la importancia del sector automotriz en México, ya que gran parte de las unidades producidas están preparadas para exportación, principalmente con destino a Estados Unidos, que ocupa año tras año más del 70% de unidades exportadas anualmente, seguido de Canadá y Alemania, según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA, 2025).

La economía mexicana ha establecido una conexión significativa con la estadounidense debido a su vecindad geográfica. El tamaño considerable y la proximidad del mercado estadounidense lo convierten en un destino muy atractivo para las exportaciones mexicanas. Sin embargo, esta interrelación también genera dependencia a través del comercio entre ambos países: si la economía estadounidense experimenta dificultades, esto afecta negativamente las exportaciones de México y, en consecuencia, su crecimiento. Esto crea una situación que, especialmente a corto plazo, resulta más desafiante para México en comparación con otros países, como se vio en los efectos de la crisis del 2008 (De la Luz et al., 2015).

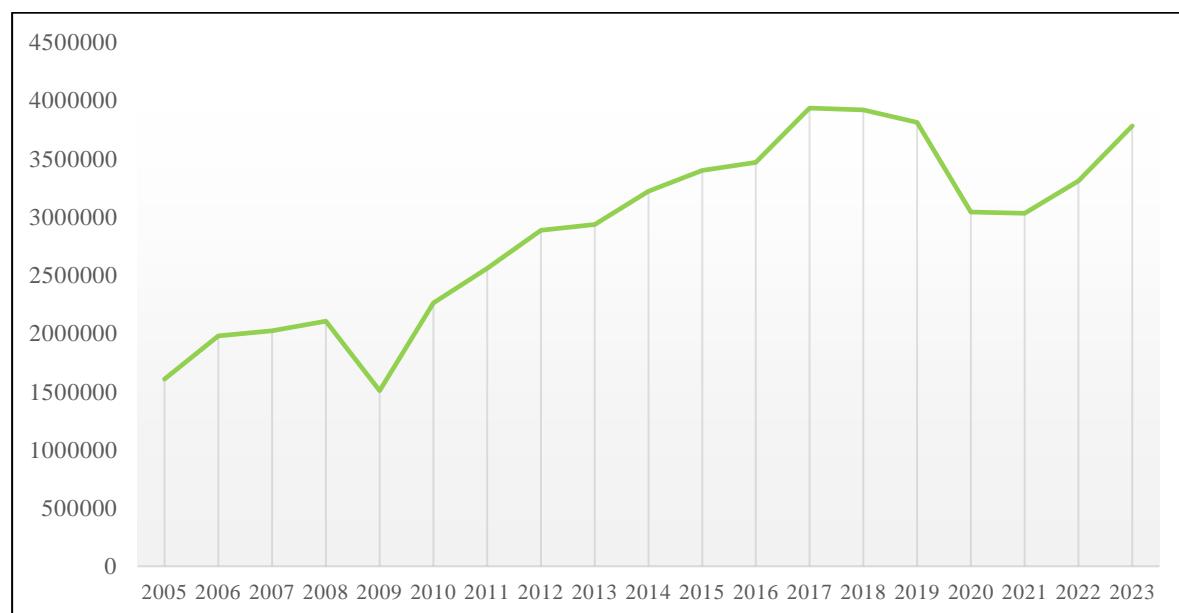
La figura 2 muestra la evaluación de la cantidad de unidades producidas en México durante el periodo 2005 – 2023, visiblemente se observa una tendencia creciente que se vio interrumpida por la

crisis financiera subprime, el efecto se plasmó en el año 2009, un factor relevante fue la rápida recuperación, ya que para el 2010, no solo se recuperaron las unidades que se dejaron de producir, también se vivió un ligero crecimiento en comparación al año 2008; posteriormente la resección derivada de la pandemia también impactó de forma negativa; esto permite concluir que al igual que el sector de la construcción, el sector automotriz es sensible al ciclo económico.

Figura 2

Evolución de las unidades producidas en México, para el periodo 2005 - 2023.

(Unidad de medida: unidad de vehículos producidos anualmente)



Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA, 2025).

La crisis financiera y económica de 2008, originada en los Estados Unidos, especialmente en el sector de las hipotecas subprime, ha resultado en una contracción mundial en la actividad económica y el empleo, así como en un aumento en la percepción de riesgo entre los inversionistas a nivel internacional. Además, la crisis afectó los precios de las acciones de las empresas en la BMV, ya que surgieron turbulencias en los mercados financieros internacionales. El impacto de la crisis en Estados Unidos fue especialmente significativo para los países con relaciones comerciales directas con esa nación, como México. En contraste, las economías y mercados sin una conexión directa con Estados Unidos tardaron más en sentir los efectos de la crisis; este acontecimiento ofrece una oportunidad única para abordar este tema, por las enormes consecuencias que ha tenido (Jaramillo y Jaramillo, 2016).

A corto plazo, esto llevó a una disminución significativa del comercio con los Estados Unidos, lo que provocó una contracción importante en la actividad económica nacional. Los impactos negativos de esta situación se han sentido en la región norte del país, cuya economía está ligada a la de nuestro vecino del norte y que destaca en la implementación de empresas extranjeras relocalizadas. A medida que la producción industrial en los Estados Unidos se ha recuperado, también lo ha hecho la actividad económica en esta región, aunque la incertidumbre que persiste en la economía mundial hace difícil afirmar que se ha superado completamente esta situación. Los efectos de la crisis financiera subprime fueron devastadores en todos los sectores económicos, en el caso específico de la industria automotriz, como principales impactos negativos se tienen:

-Caída generalizada del presupuesto destinado a la I+D (Inversión y Desarrollo), lo que pausó la incorporación de nuevas tecnologías en el sector automotriz, incluidas las tecnologías sustentables y sostenibles.

-La crisis desencadenó un recorte masivo de empleos, esto a su vez originó una caída en el poder adquisitivo de la población en general, ello impactó directamente en el consumo y finalmente produjo una caída de la demanda de vehículos.

-Quebrantamiento de las CGS, afectando los procesos productivos de la industria automotriz y encareciendo los insumos.

-Rescate financiero para la industria automotriz por parte del gobierno estadounidense, a fin de evitar un colapso mayor derivado de sus fuertes problemas financieros.

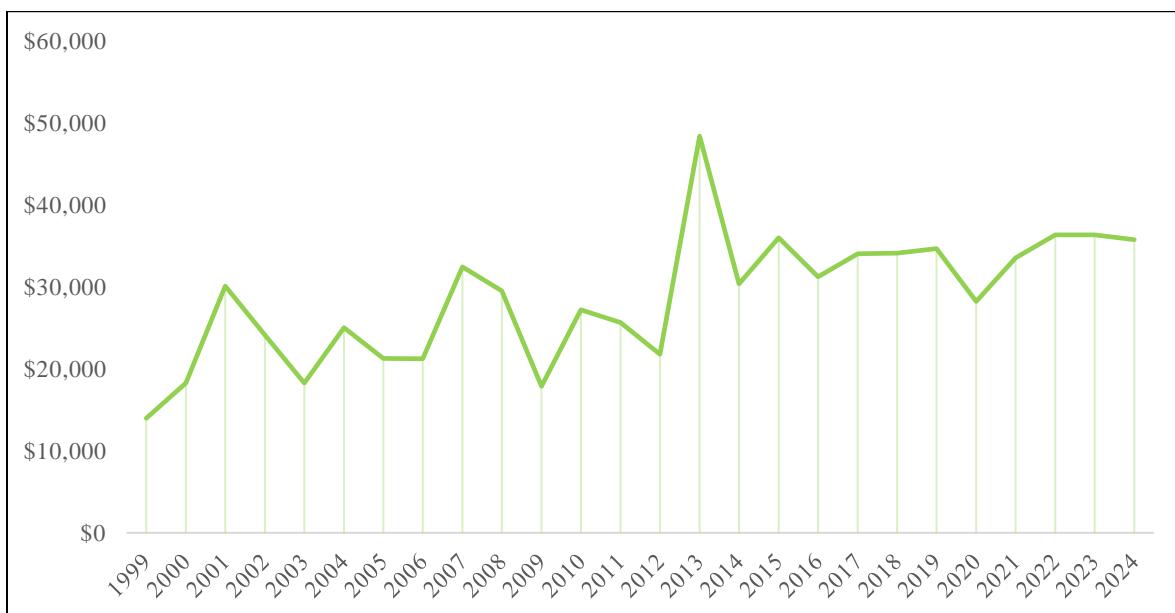
Hechos estilizados

Desde que el TLCAN entró en vigor en 1994, México ha experimentado un notable aumento en el número de empresas que se expanden internacionalmente y eligen establecer parte de sus operaciones en suelo mexicano, aprovechando su proximidad con Estados Unidos y Canadá. El principal atractivo que las empresas multinacionales visualizan al momento de reubicar parte de su proceso de producción en países distintos al de su origen, radica en el bajo costo de la mano de obra del país destino, en este caso en el bajo costo de la mano de obra en México, especialmente en los procesos de manufactura que implican tareas de ensamblado simples realizadas por trabajadores mexicanos.

Figura 3.

Evolución de los flujos de entrada de IED a México, para el periodo 1999-2024.

(Unidad de medida: millones de dólares)



Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Economía (SE, 2025) y UNCTAD (2024).

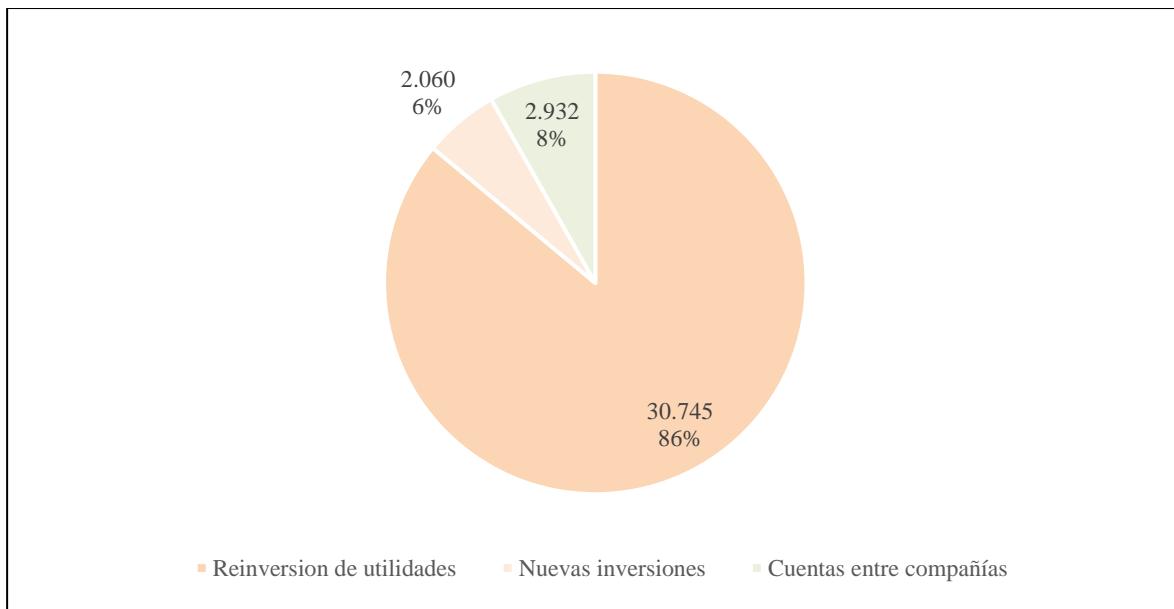
De acuerdo con la Secretaría de Economía (SE, 2025), la IED se refiere a la intención de un inversionista extranjero de establecer una relación estable y a largo plazo con fines económicos y comerciales en el país receptor. Este tipo de inversión contribuye a la creación de empleos, fomenta el desarrollo económico y la entrada de divisas, impulsa la competitividad, facilita la transferencia de tecnologías avanzadas y promueve el crecimiento de las exportaciones.

Los flujos de entrada de IED derivan en numerosos efectos tanto positivos como negativos, en el caso de los positivos, estos se extienden a toda la economía al fomentar el comercio internacional, facilitar el financiamiento para las empresas, mejorar las oportunidades laborales y elevar la competitividad mediante la incorporación de tecnología avanzada y un aumento dentro de la productividad de todos los factores de producción. La figura 3 muestra la evolución de los flujos de entrada de IED a México, para el periodo 1994 – 2024, es evidente para el largo plazo una tendencia creciente para la entrada de IED a México, hecho que facilita la expansión de empresas al proporcionar recursos financieros y técnicos que pueden ser utilizados para mejorar la infraestructura, promover la capacitación laboral y el avance tecnológico, elementos que son esenciales para el auge del nearshoring. Esto puede incluir la inversión en maquinaria moderna, sistemas de logística avanzados y programas de capacitación para los trabajadores locales.

Figura 4.

Distribución de la IED en México, para el año 2024.

(*Unidad de medida: miles de millones de dólares*)



Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Economía (SE, 2025).

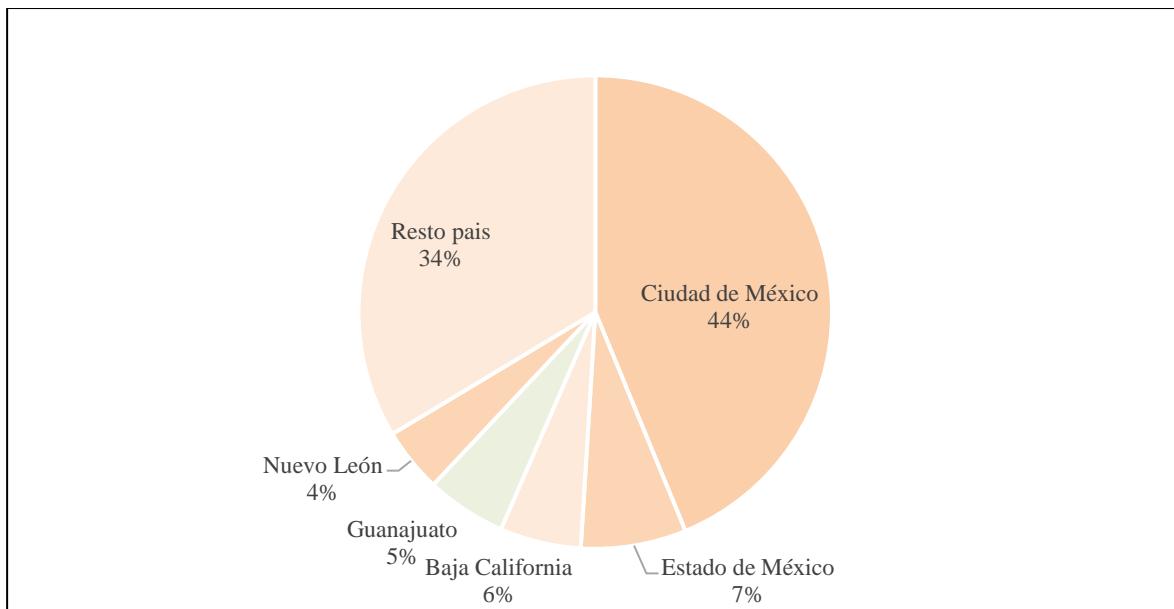
La figura 4 contiene el reporte de la SE al cierre de 2024, la IED alcanzó los 36,058 millones de dólares, de esta cifra, el 86% corresponde a reinversiones de utilidades, es decir, a las ganancias de los accionistas extranjeros que permanecen en el país y que no se envían al exterior, el 6% son nuevas inversiones, que radica en inversiones que realizan accionistas extranjeros para la creación de nuevas empresas, la incorporación de inversionistas o montos en una empresa y finalmente el otro 8% son cuentas entre compañías que se relaciona a préstamos, cobros y pagos entre empresas mexicanas y extranjeras del mismo grupo corporativo, (SE, 2025).

La figura 5, muestra para el 2024 la distribución porcentual de la IED que ingresa a cada una de las 5 entidades federativas consideradas como destinos preferidos de los capitales extranjeros, esta lista se encabeza por la Ciudad de México (CDMX); en el año 2024 la CDMX captó el 44% de la entrada de IED en la CDMX, cabe señalar que una parte importante de dicha inversión va dirigida al sector automotriz, específicamente a la empresa General Motors (GM), seguida de Banamex, Coca-Cola y Grupo México, la inversión en la CDMX enfatiza su enfoque en servicios financieros, comercio al por mayor y el sector de la construcción, siendo este último clave en el desarrollo urbano; el Estado de México captó el 7%, Baja California el 6%, Guanajuato el 5%, Nuevo León el 4% y el restante 34% de distribuyó en el resto del país, (SE, 2025).

Figura 5.

IED distribuida por entidad federativa en México, para el año 2024.

(Unidad de medida: porcentaje de presencia en IED)



Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Economía (SE, 2025).

México es un centro de manufactura especializada con una necesidad creciente de capital para el desarrollo de sus industrias. El 54.3 % de la IED, que equivale a \$19,407.3 miles de millones de dólares (mmdd), corresponde al sector manufacturero, seguido del sector económico enfocado a servicios financieros y de seguros, el cual es de 25.4% del total de la IED con un valor de \$5,429.9 mmdd, después se encuentra el sector de minería con un 9.3% de participación equivalente a \$3,323.8 y posterior encontramos a sectores con porcentajes inferiores al 7%, tal como se muestra en la tabla 2.

Tabla 2.

Participación de los sectores económicos en México

(Unidad de medida: miles de millones de dólares)

Sector económico	Valor (mmdd)	Participación
Industrias manufactureras	\$ 19,407.3	54.3%
Servicios financieros y de seguros	\$5,492.9	15.4%
Minería	\$3,323.8	9.3%
Transportes, correos y almacenamiento	\$2,437.4	6.8%
Comercio	\$2,401.4	6.7%
Alojamiento temporal	\$2,244.3	6.3%

Resto (Agropecuario, construcción, electricidad y agua; y servicios: inmobiliarios y de alquiler, profesionales, esparcimiento, salud, de apoyo a los negocios, educativos	\$430.4	1.2%
---	---------	------

Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Economía (SE, 2025).

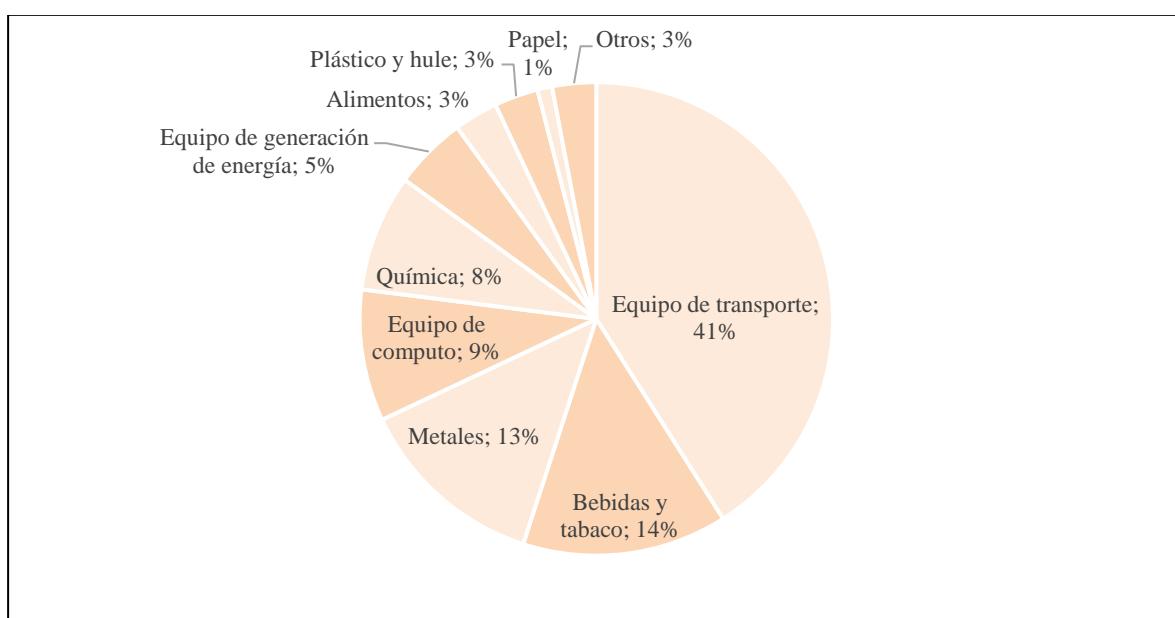
La figura 6 hace referencia a la distribución de la IED entre las diversas ramas del sector manufacturero, que es principal receptor de IED en México (50%); tal como se observa es la rama productora de equipo de transporte la más beneficiada, en el año 2024 recibió el 41% de participación, equivalente a \$7,413.21 mmdd., este dato es un reflejo de la importancia del sector automotriz en la IED, ya que representa un 20.56% del total de IED recibida en el 2023.

La dinámica de la industria automotriz se ha posicionado a nivel nacional, como la principal generadora de divisas, con una balanza comercial superavitaria de 99 mmdd, de acuerdo a datos de la AMIA (2025). De igual manera, ha colocado a México como el 7mo. fabricante de vehículos a nivel mundial y número 1 como fabricante de vehículos en América Latina. Estos y otros resultados han sido base de una buena puesta en marcha de actividades y procesos en México, (Calderón, 2023); es necesario enfatizar, que el gobierno mexicano ha manifestado su disposición para ofrecer confianza para el arribo de inversiones y generar beneficios mutuos.

Figura 6.

Distribución de IED en sector manufacturero, para el año 2024.

(Unidad de medida: porcentaje de presencia de IED por sector)



Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Economía (SE, 2025).

Resultados y Discusión

Beneficios del nearshoring en la industria automotriz

La naturaleza cíclica y coyuntural del fenómeno del nearshoring ha generado una dinámica especial en la formulación de expectativas en México. La perspectiva es prometedora, debido a que el país cuenta con varias ventajas naturales. Estas incluyen más de 3 mil kilómetros de frontera compartida con la economía más grande del mundo, un marco institucional de relaciones comerciales bilaterales a través de tratados, la reducción de costos de transporte y tiempos de entrega gracias a la proximidad geográfica, su liderazgo mundial en sectores metalmecánicos (especialmente en la industria automotriz), procesos manufactureros integrados con actividades similares en Estados Unidos, y una abundante mano de obra joven y calificada (Gaytán y Martínez, 2023).

En base a estadísticas recientes, el nearshoring en México ha representado una oportunidad de expansión, ya que, aproximadamente uno de cada tres dólares exportados del sector manufacturero proviene de sus procesos productivos. Además, en esta práctica sobresale como una importante fuente de empleo para 2.1 millones de personas y contribuye considerablemente a la entrada de divisas, reflejada en un superávit comercial de 84,893 millones de dólares (Calderón, 2023).

La relocalización de diversas empresas automotrices con poder adquisitivo millonario como KIA, Tesla y General Motors principalmente, llegan a lugares con óptimas condiciones de desarrollo, mano de obra, accesibilidad a servicios y ubicación geográfica, especialmente en la zona industrial del bajío y estados como Nuevo León y Coahuila, ya que la adaptación de estos espacios significa la facilitación de entrada a Estados Unidos, principal demandante de servicios automotrices a nivel mundial.

México forma parte del TLCAN desde su consolidación en 1994 y su actualización al T-MEC en 2018, de tal manera que ha funcionado como gran facilitador del nearshoring en México ya que ha logrado desarrollarse como una región competitiva gracias a este tratado comercial; el T-MEC, de acuerdo con Morales (2024), esta cooperación comercial alcanzó una participación récord de 15.9% en el total del comercio internacional de productos de Estados Unidos en el periodo de enero a septiembre de 2024, un aumento interanual de 6.5 por ciento.

Tabla 3.

Variación de unidades exportadas en México, para el año 2025.

(*Unidad de medida: unidad de vehículos exportados anualmente*)

Año	Unidades exportadas
2025	478,366 (enero-febrero)
2024	3,479,086
2023	3,300,876
2022	2,865,641
2021	2,706,980
2020	2,681,806
82019	3,388,305
2018	3,451,157
2017	3,253,859
2016	2,768,268
2015	2,758,896
2014	2,642,897

Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA, 2025) e Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI, 2025).

Algunas de las ventajas que brinda México al formar parte del T-MEC son que como primera instancia ofrece protecciones de propiedad intelectual con el objetivo de salvaguardar a las empresas, por otro lado, su costo laboral resulta ser bajo lo que brinda un área de oportunidad para aquellas empresas que desean relocalizarse en territorio mexicano, optimizando así sus costos en redes logísticas. La proximidad a la frontera estadounidense permite reducir tanto los tiempos de entrega como los costos asociados.

Refiriéndose a lo ocurrido en 2021, incluso bajo las secuelas de la pandemia, el BID refiere que para 2023, el nearshoring representó una importante área de oportunidades para América Latina, específicamente para México. En 2021, se crearon o beneficiaron 571,000 nuevas pequeñas y medianas unidades económicas en América Latina como subsidiarias de cadenas de valor relocalizadas, de las cuales aproximadamente 92,000 estaban en México. En el portafolio de inversiones por patrón de localización, México ocupa un papel preponderante, siendo la opción prioritaria para inversiones que ven en el mercado de Estados Unidos un destino prometedor para la exportación de bienes tanto intermedios como finales (Gaytán y Martínez, 2023).

Datos del Gobierno de México a través de su portal Data México, posicionaron a la nación mexicana en el 2022 como el 5° exportador mundial con \$51,390 millones de dólares y ocupando el 6.4% de participación global en exportaciones de vehículos ligeros, detrás de países como Alemania, Japón, Estados Unidos y Corea del sur. La tabla 3 contiene la variación de unidades exportadas desde México para el periodo 2014 – 2025, si bien la pandemia por COVID-19 propició una caída, la recuperación en términos de unidades fue relativamente rápida.

Como se puede observar en la figura 7, las exportaciones de vehículos de México han mostrado un crecimiento constante año tras año; no obstante, la crisis financiera de 2008 afectó negativamente las exportaciones en el año 2009, no obstante, para el año 2010 logró recuperarse e incluso superar la cantidad exportada de vehículos del 2008 que fue de 1,661,619 y pasó en 2010 a 1,859,512.

Misma situación sucedió en el 2020, año en que fue el inicio de la pandemia; en el 2019, México marcaba la cantidad de 3,388,305 unidades de vehículos exportados y para el año siguiente bajó fuertemente a 2,681,806, aproximadamente más de 700,000 unidades de diferencia. Afortunadamente a causa de estas crisis, México no ha perdido el control de dicho sector, ya que, después de ser afectados, según a los registros más recientes brindados por la AMIA, se encuentra que México ocupa el 1er lugar de América Latina como fabricante de vehículos y 7mo lugar mundialmente.

De aquí la importancia del sector automotriz para México ya que contribuye un 18% al Producto Interno Bruto (PIB) del sector manufacturero y un 3.6% al PIB nacional. Además, en el panorama laboral, según datos de la AMIA, la industria automotriz terminal capturó 120,538 empleados, mujeres y hombres; en el sector de autopartes, carrocerías y remolques, se registraron 8766,697 empleados, generando 979,235 empleos representan un 22% de participación en el empleo del sector manufacturero y que aproximadamente 3.5 millones de personas se benefician directamente.

Figura 7.

Variación de unidades exportadas en México, para el año 2023.

(*Unidad de medida: unidad de vehículos exportados anualmente*)



Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA, 2025).

La economía mexicana es altamente complementaria a la de sus principales socios comerciales, especialmente si se aprovecha la actual coyuntura internacional. De manera similar a cómo México desarrolló una industria automotriz muy competitiva junto con Canadá y Estados Unidos, los factores presentados a continuación, junto con políticas públicas adecuadas y un sólido estado de derecho, abren nuevas oportunidades de desarrollo para el país.

Consumidores y productores de todo el mundo se unieron a la segunda gran ola de globalización, construyendo un andamiaje de tratados comerciales que facilitaron el libre movimiento de bienes y servicios, mientras se reducían drásticamente los costos y tiempos de producción. Sin embargo, en los últimos años han mostrado la fragilidad de esta segunda ola de globalización y la necesidad de transformarla para dotarla de mayor resiliencia, transparencia y confiabilidad. En este contexto, al menos tres tendencias disruptivas subrayan la importancia del nearshoring y la oportunidad que este fenómeno representa para el futuro y las oportunidades de México (Ortiz y Marroquín, 2023).

Primeramente, está el distanciamiento entre China y Estados Unidos, en donde el rápido crecimiento económico de China no fue respondido de manera coordinada por México y sus socios norteamericanos. No se identificaron los eslabones débiles en sus cadenas de suministro, ni se equipó

a la mano de obra con las herramientas necesarias para competir con los trabajadores chinos, ni se fortalecieron la base productiva, la infraestructura y las capacidades de innovación. Como resultado, el comercio intrarregional se estancó y se generó una alta dependencia de insumos y mano de obra chinos. El segundo factor que impulsó el nearshoring fue la pandemia de COVID-19, que interrumpió abruptamente los ciclos de producción global, causando una escasez significativa de insumos básicos. La pandemia y el caos logístico generado por los cierres fronterizos provocaron largos períodos de espera y pérdidas millonarias para empresas de diversos sectores económicos. Por último, tenemos la invasión de Rusia a Ucrania, esta tendencia incrementó los precios de la energía y fertilizantes, además de amenazar la disponibilidad de minerales fundamentales para la industria electrónicas automotrices.

Esto lleva a que México tiene todo para aprovechar la ola de nearshoring, aunado a su conexión geográfica con la zona norte y el acceso preferencial a estos mercados gracias al acuerdo comercial existente y reformas aprobadas en el 2022 que favorecen a la relocalización en México, como lo son la Ley de Chips y Ciencia que destinará más de 52 000 millones de dólares para la investigación y la manufactura de semiconductores y la Ley para Reducir la Inflación (IRA) en donde americanos podrían beneficiarse de un incentivo para adquirir vehículos eléctricos fabricados en Norteamérica, lo que podría aumentar el atractivo de fabricar y ensamblar automóviles en México. Esta legislación es especialmente significativa en el marco del nearshoring, pues es la primera ocasión en que se reconoce de manera explícita la relevancia de México dentro de la política industrial de Estados Unidos.

Es evidente que la zona norte de América cuenta con una capacidad de infraestructura logística de suma importancia que contribuye de manera eficiente a la relación bilateral entre Estados Unidos y México lo que señala la relación distancia-tiempo que interconectan a ambas naciones permitiendo a las CGS una conexión más rápida y una reducción de costos favorable.

Conclusiones

Los resultados que han traído consigo el nearshoring a México, se han presentado de manera significativa, debido a que ha ido aumentando la importancia del mercado mexicano ante el panorama global. El aumento de la IED y la relocalización de empresas automotrices extranjeras se vieron con más densidad posterior a la crisis financiera de 2008, ya que, en ese entonces, se buscaba reubicar las operaciones de producción a un país que pudiera estar cerca del destino final de dichas empresas, como lo es México con Estados Unidos, este suceso se aceleró aún más por el conflicto comercial entre naciones, la pandemia de COVID-19 y diversos eventos que expusieron la vulnerabilidad de depender de proveedores lejanos.

Para México, ha logrado aprovechar ciertas disruptpciones, en cuanto a la IED, se ha convertido en uno de los principales países que captan inversión, esto enfocado por el interés de establecer operaciones de producción a territorio nacional mexicano y ser utilizado como base para las exportaciones principalmente a Estados Unidos, por lo que se ha generado alza en los índices de generación de empleo en el sector automotriz.

Por otro lado, existen desafíos que México tiene que enfrentar tras la implementación de este fenómeno, la dependencia a los mercados extranjeros, desarrollo tecnológico, propiedad intelectual, son alguno de las limitantes que se presentan en el proceso; a pesar de que el nearshoring ha ido a la creciente, para el entorno nacional es necesario el refuerzo de políticas industriales, educativas, tecnológicas que ayuden a impulsar el desarrollo comercial y productivo del país y así contar con una integración propia efectiva a las cadenas globales de suministro. De esta forma, el futuro del nearshoring automotriz en México, se verá puntualizado por la capacidad que se tenga de la adaptación de los mercados globales cambiantes, en dónde se pueda ofrecer y promover innovación productiva, así asegurando una posición relevante en el mundo.

Referencias

- Álvares, L., & Carrillo, J. (2014). Reestructuración productiva de Estados Unidos y México después de la crisis económica de 2008. ResearchGate, 109-132. [https://www.researchgate.net/publication/271196492 El auge de la industria automotriz en Mexico en el Siglo XXI Reestructuracion y catching up](https://www.researchgate.net/publication/271196492_El_auge_de_la_industria_automotriz_en_Mexico_en_el_Siglo_XXI_Reestructuracion_y_catching_up)
- AMIA (2025). *Importancia de la industria automotriz*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. https://www.amia.com.mx/publicaciones/industria_automotriz/
- BANCOMEXT. (2025). Ventaja comparativa (comparative advantage). BANCOMEXT. <https://www.bancomext.com/glosario/ventaja-comparativacomparative-advantage-eco>
- Basurto, R. (2013). Estructura y recomposición de la industria automotriz mundial. Oportunidades y perspectivas para México. *Economíaunam*, 10(30), 75-92.
- Calderón, J. P. (2023). La industria automotriz más allá de la “relocalización”, retos y oportunidades. *Pluralidad y Consenso*, 12(55), 43-56. <https://revistaibd.senado.gob.mx/historico/la-industria-automotriz-mas-allá-de-la-relocalizacion-retos-y-oportunidades/viewdocument/694>
- Carrillo, J. y De los Santos, S. (2022). *México: políticas industriales para el aprovechamiento del T-MEC y las políticas expansivas en los Estados Unidos*. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/e8aba0a1-0db0-4cad-93a2-96bbd95d4e1d/content>
- Castro, A. y Demmler, M. (2021). Impacto de la crisis hipotecaria financiera del 2008 en la estructura de capital en las empresas públicas mexicanas. *Vinculategica Efán*, 7(1). <https://doi.org/10.29105/vtga7.1-168>
- Clavellina, J. L. (2023). Procesos de relocalización industrial, nearshoring e inversión extranjera directa en México. *Pluralidad y Consenso*, 12(55). <https://sitios.senado.gob.mx/ibdrev/historico/procesos-de-relocalizacion-industrial-nearshoring-e-inversion-extranjera-directa-en-mexico/viewdocument/696>
- Cluster Industrial. (2024). *No todo es China; empresas automotrices de la India buscan llegar a México*. Recuperado de <https://clusterindustrial.com.mx/no-todo-es-china-empresas-automotrices-de-la-india-buscan-llegar-a-mexico/>
- Covarrubias, A. (2023). Un nuevo ciclo de producto industrial y un arranque de la transformación laboral: Construyendo enfoques analíticos para estudiar la transición automotriz a través de Norteamérica. *Revista Académica del CISAN-UNAM*, 18(2), 1-32. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9237621>

Revista Latinoamericana de Investigación Social, vol. 8, no. 1

De la Luz, G., Daza, S., y González, J. Z. (2015). La crisis financiera internacional de 2008 y algunos de sus efectos económicos sobre México. *Contaduría y Administración*, 60, 128-146.
<https://doi.org/10.1016/j.cya.2015.09.011>

Franco, I. (2024, 14 febrero). Qué es la ventaja competitiva en Comercio Internacional | UniPiloto. Universidad Piloto de Colombia. <https://estudiarvirtual.unipiloto.edu.co/blog/ventaja-comparativa-que-es#:~:text=Ventaja%20comparativa%20seg%C3%BAn%20David%20Ricardo&text=Establece%20que%20las%20naciones%20se,en%20comparaci%C3%B3n%20con%20otras%20naciones>

Garrido, C. (2022). *México en la fábrica de América del Norte y el nearshoring*. CEPAL, <https://hdl.handle.net/11362/48056>

Gaytán, E. D. y Martínez, J. A. (2023). Potencial impacto multisectorial manufacturero del nearshoring en los estados de la frontera norte de México: un enfoque de insumo producto. *Contaduría y Administración*, 69(3). <https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2024.5057>

Ibarra, D. Z. (2016). Crítica a la Teoría Clásica del Comercio Internacional, un enfoque de equilibrio general entre país grande y país pequeño. *Economía Informa*, 397, 61-79. <https://doi.org/10.1016/j.ecin.2016.03.004>

IMCO. (2024). *Nearshoring: el impacto sobre la inversión extranjera directa*. IMCO. Instituto Mexicano Para la Competitividad. https://imco.org.mx/wpcontent/uploads/2023/05/NearshoringEstados_Documento_20230530.pdf

INEGI (2025). Reporte de resultados registro administrativo de la industria Automotriz de vehículos ligeros. INEGI https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/rm_raiavl/rm_raiavl2025_01.pdf

Jaramillo, A. y Jaramillo, M. (2016). Crisis financiera del 2008: efecto en las empresas listadas en la Bolsa Mexicana de Valores. Revista Mexicana de Economía y Finanzas. *Nueva Época / Mexican Journal of Economics and Finance*, 11(3), 67-83.

Krugman, P. (1979). "Increasing returns, monopolistic competition, and international trade". *Journal of International Economics*.

Miranda, A. (2007). La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectivas. *Contaduría y administración*, (221), 209-246. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-10422007000100010&lng=es&tlang=es

Revista Latinoamericana de Investigación Social, vol. 8, no. 1

Morales, A., Guillén, I. J. y Rendón, A. (2024). *Limitaciones para el desarrollo del nearshoring en México 2019-2023*. <https://riico.net/index.php/riico/article/view/2276>

Morales, R. (2024, 6 noviembre). México se despega de rivales en EU. El Economista. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/mexico-alcanza-participacion-record-15-9-comercio-exterior-estados-unidos-20241105-732903.html#:~:text=M%C3%A9xico%20alcanz%C3%B3%20una%20participaci%C3%B3n%20r%C3%A9cord,martes%20la%20Oficina%20del%20Censo>.

Ortiz, A. y Marroquín, D. (2023). Relocalización de las cadenas de suministro en México: atracción y repulsión. *Doscientos años de relaciones diplomáticas entre México y Estados Unidos: entre el acercamiento deseado y el distanciamiento inevitable*, 77-90. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9200555>

Ortiz, R. y Perrotini, I. (2019). Asimetría y convergencia en política monetaria entre Canadá, Estados Unidos y México. *Economía: teoría y práctica*, (51), 105-133. <https://doi.org/10.24275/etypuam/ne/512019/ortiz>

Peña, N. y Gianfranco, G. (2023). El impacto del nearshoring en México desigualdades económicas y desafíos en la movilidad social. En *Derecho, economía y empresa: cuestiones prácticas actuales* (Vols. 401–410). Colex Reader. <https://d2eb79appvasri.cloudfront.net/erp-colex/openaccess/libros/6734.pdf>

Ricardo, D. (1817). *The principles of Political Economy Taxation*.

Rodríguez, R. E., Meza, L., y Castro, D. (2021). Impacto de la crisis económica del 2008 en el empleo y salarios de las industrias manufacturera y automotriz de la región sureste de Coahuila de Zaragoza. *Realidad, datos y espacio revista internacional de estadística y geografía*, 12(1). <https://rde.inegi.org.mx/index.php/2021/04/07/impacto-la-crisis-economica-del-2008-en-empleo-salarios-las-industrias-manufacturera-automotriz-la-region-sureste-coahuila-zaragoza/>

Schatan, C. (2024). El nearshoring. En A. Oropeza García (Coord.), *Nearshoring: La oportunidad de un nuevo desarrollo económico y social para México* (152–154). UNAM. Recuperado de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjy/libros/15/7437/9.pdf>

SE. (2025). Acerca de México. México. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/mexico?fdiTimeSelector=Year&fdiSelectorButton1=genericInvestment>

Smith, A. (1776). *Investigación sobre la causa y la riqueza de las naciones*, traducción de alianza Editorial.

Revista Latinoamericana de Investigación Social, vol. 8, no. 1

Tapia, P. (2024). *China aumenta 278% su inversión en México tras guerra comercial con EU.*

Expansión. Recuperado de <https://expansion.mx/economia/2024/05/20/china-aumenta-278-inversion-mexico-guerra-comercial-eu>

Torres, O. (2024). Falta de patentes: el riesgo de que México desaproveche el nearshoring.

Expansión. Recuperado de <https://expansion.mx/economia/2024/10/28/falta-de-patentes-el riesgo-de-que-mexico-desaproveche-el-nearshoring>

UNCTAD. (2024). ONU Comercio y Desarrollo (UNCTAD). <https://unctad.org/es>

Westreicher, G. (2022, 24 noviembre). Teoría de la localización. Economipedia.

<https://economipedia.com/definiciones/teoria-de-la-localizacion.html>