

MÉXICO EN LA CADENA GLOBAL DE VALOR AUTOMOTRIZ: ENTRE EL NEARSHORING Y LA INFLUENCIA DE CHINA¹

MEXICO IN THE GLOBAL AUTOMOTIVE VALUE CHAIN: BETWEEN NEARSHORING AND CHINA'S INFLUENCE

O MÉXICO NA CADEIA DE VALOR GLOBAL AUTOMOTIVA: ENTRE O NEARSHORING E A INFLUÊNCIA DA CHINA

Jorge Isaac Lechuga-Cardozo

Magíster en Negocios Globales, Tecnológico de Monterrey, México
jorgeisaac.lc@tec.mx | <https://orcid.org/0000-0002-0999-5468>

Paula Andrea Parra-Blanco

Magíster en Negocios Globales, Universidad El Bosque, Colombia
pparrab@unbosque.edu.co

Tatiana Gelvez-Rubio

Doctora en Gobierno, Universidad de Essex, Reino Unido
tatiana.gelvez@uexternado.edu.co | <https://orcid.org/0000-0002-0230-5954>

Fecha de recepción: 27 de octubre de 2025

Fecha de aceptación: 2 de diciembre de 2025

Disponible en línea: 6 de febrero de 2026

Sugerencia de citación: Lechuga-Cardozo, J. I., Parra-Blanco, P. A., Gelvez-Rubio, T. (2026). México en la cadena global de valor automotriz: entre el *Nearshoring* y la influencia de China. *Razón Crítica*, 20, 1-24. <https://doi.org/10.21789/25007807.2202>

Resumen

En un contexto global caracterizado por transformaciones estructurales y el reposicionamiento de las economías emergentes, América Latina enfrenta nuevos desafíos y oportunidades derivadas de la reconfiguración de los sistemas productivos. Entre las tendencias recientes destaca el *nearshoring*, entendido como la relocalización de procesos productivos hacia países cercanos con el propósito de reducir costos logísticos, fortalecer la resiliencia de las cadenas de suministro y aprovechar ventajas regionales. Este fenómeno, potenciado por las políticas comerciales estadounidenses desde 2018 y la pandemia, se presenta como una oportunidad estratégica para impulsar la reindustrialización regional. La industria automotriz constituye un caso emblemático, particularmente en México, cuya inserción creciente en las cadenas globales de valor ha sido favorecida por su proximidad con Estados Unidos y el marco del T-MEC. El estudio, de enfoque mixto, combina

¹ Este artículo es un producto derivado del trabajo de grado de maestría “México en la cadena global de valor automotriz: entre el *nearshoring* y la influencia China”, presentado en la Maestría de Negocios Globales de la Universidad El Bosque. No contó con financiación externa.

análisis cualitativo y cuantitativo mediante encuestas, entrevistas y revisión de datos oficiales sobre inversión extranjera directa y balanza comercial. Los resultados muestran un fortalecimiento sostenido de la participación mexicana en el sector automotriz, acompañado de flujos de I+D y capital productivo que consolidan al país como polo regional. Sin embargo, persisten desafíos en gobernanza, infraestructura y capital humano. Asimismo, se resalta el papel de China como actor clave en la reconfiguración de las dinámicas productivas globales y como socio estratégico potencial para América Latina. El texto concluye que el fortalecimiento de la cooperación tecnológica, la inversión pública en innovación y la coordinación institucional son condiciones esenciales para replicar el modelo automotriz en otros sectores y avanzar hacia una estructura productiva regional más integrada y con mayor valor agregado.

Palabras clave: *Nearshoring; cadenas de valor global; industria automotriz; China; México; ciencias sociales.*

Abstract

In a global context marked by structural transformations and the repositioning of emerging economies, Latin America faces new challenges and opportunities arising from the reconfiguration of global production systems. Among the most prominent trends is nearshoring, understood as the relocation of production processes to geographically closer countries in order to reduce logistical costs, strengthen supply chain resilience, and leverage regional competitive advantages. This phenomenon—driven by U.S. trade policies since 2018 and intensified in the aftermath of the pandemic—has emerged as a strategic opportunity to foster regional reindustrialization. The automotive industry represents a key case, particularly in Mexico, whose growing integration into global value chains has been facilitated by its geographical proximity to the United States and the framework provided by the USMCA. The study adopts a mixed-methods approach combining qualitative and quantitative analysis through surveys, semi-structured interviews, and official data on foreign direct investment and trade balance. The findings reveal a sustained increase in Mexico's participation in the automotive global value chain, supported by inflows of R&D investment and productive capital that position the country as a regional hub. However, structural challenges persist in governance, infrastructure, and human capital. The study also highlights China's role as a pivotal actor in the reconfiguration of global production dynamics and as a potential strategic partner for Latin America. It concludes that strengthening technological cooperation, public investment in innovation, and institutional coordination are essential to replicate the successful automotive model in other productive sectors, advancing toward a more integrated and value-added regional production structure.

Keywords: *Global value chains; nearshoring; automotive industry; China; Mexico; Social sciences.*

Resumo

Em um contexto global marcado por transformações estruturais e pelo reposicionamento das economias emergentes, a América Latina enfrenta novos desafios e oportunidades decorrentes da reconfiguração dos sistemas produtivos mundiais. Entre as tendências mais relevantes destaca-se o nearshoring, entendido como a realocação de processos produtivos para países geograficamente próximos, com o objetivo de reduzir custos logísticos, fortalecer a resiliência das cadeias de suprimento e aproveitar vantagens competitivas regionais. Esse fenômeno — impulsionado pelas políticas comerciais dos Estados Unidos desde 2018 e intensificado após a pandemia — constitui uma oportunidade estratégica para promover a reindustrialização na região. A indústria automotiva representa um caso emblemático, especialmente no México, cuja crescente inserção nas cadeias globais de valor tem sido favorecida por sua proximidade geográfica com os Estados Unidos e pelo marco institucional do USMCA (T-MEC). O estudo adota uma abordagem de métodos mistos, combinando análises qualitativas e quantitativas por meio de questionários, entrevistas semiestruturadas e dados oficiais sobre investimento estrangeiro direto e balança comercial. Os resultados evidenciam um aumento contínuo da participação do México nas cadeias globais de valor do setor automotivo, impulsionado por fluxos de investimento em P&D e capital produtivo que consolidam o país como um polo regional. No entanto, persistem desafios estruturais relacionados à governança, à infraestrutura e ao capital humano. O estudo também destaca o papel da China como ator central na reconfiguração das dinâmicas produtivas globais e como parceiro estratégico potencial para a América Latina. Conclui-se que o fortalecimento da cooperação tecnológica, o investimento público em inovação e a coordenação institucional são condições essenciais para replicar o modelo

automotivo bem-sucedido em outros setores produtivos, promovendo uma estrutura industrial regional mais integrada e com maior valor agregado.

Palavras-chave: *Nearshoring*; cadeias de valor globais; indústria automóvel; China; México; ciências sociais.

Introducción

El escenario internacional contemporáneo se caracteriza por una profunda reconfiguración de la economía mundial, en la cual los países emergentes, y particularmente América Latina, han adquirido un papel más visible en los procesos de reorganización productiva y comercial. En este contexto, ha cobrado fuerza el fenómeno del *nearshoring*, entendido como la estrategia mediante la cual las empresas trasladan procesos de manufactura, servicios o suministro a países geográficamente cercanos a los mercados de destino, con el propósito de reducir costos logísticos, minimizar riesgos en las cadenas globales de valor y aprovechar ventajas geográficas, comerciales y tecnológicas.

Entre 2020 y 2023, América Latina y el Caribe registraron flujos de inversión extranjera directa cercanos a los 208 000 millones de dólares, lo que representó un incremento del 55 % respecto a 2021, impulsado en gran medida por relocalizaciones productivas asociadas al *nearshoring*. México, por su parte, concentró más del 50 % de las inversiones vinculadas a cadenas industriales regionales, reflejadas en un aumento del 40 % en los anuncios de nuevas plantas manufactureras orientadas al mercado estadounidense. Esta tendencia, que comenzó a consolidarse hacia 2018 y se aceleró tras la pandemia, responde tanto a la necesidad de diversificar los centros de producción mundial como a la búsqueda de alternativas frente a la alta concentración de proveedores en Asia, especialmente en China, que en 2022 representaba aún el 31 % de la producción manufacturera global.

La emergencia del relacionamiento comercial bajo la figura de *nearshoring* plantea nuevos retos y oportunidades para las cadenas globales de valor (CGV). Por un lado, ofrece la posibilidad de diversificar mercados, atraer inversión extranjera directa y fortalecer capacidades productivas en sectores estratégicos; por otro, exige enfrentar desafíos relacionados con la calidad del capital humano, la gobernanza institucional, la infraestructura logística y la disponibilidad de tecnologías de la información y comunicación (Prudencio-Vázquez et al., 2025). En este escenario, América Latina se posiciona como un destino atractivo para la relocalización de actividades productivas no solo por su ubicación estratégica frente a Estados Unidos, sino también por el potencial de sus sectores industriales y por el creciente interés de actores extrarregionales como China (Regalado Pezúa y Zapata, 2020).

Dentro de esta dinámica, México se ha consolidado como un nodo clave en la cadena global de valor automotriz: sus ventajas geográficas, su amplia red de tratados comerciales y su proximidad con Estados Unidos lo convierten en un espacio natural para el *nearshoring* (Gachúz y Montes, 2020). Entre 2019 y 2024 el país captó más de 160 000 millones de dólares en inversión extranjera directa, de los cuales aproximadamente una cuarta parte se concentró en el sector manufacturero; dentro de este, la industria automotriz representó cerca del 20 % de los flujos totales de inversión (Secretaría de Economía, 2024). Solo en 2023 las

exportaciones automotrices superaron los 173 000 millones de dólares, equivalentes a más del 30 % de las exportaciones totales de bienes, consolidando a México como el séptimo productor mundial de vehículos y el cuarto exportador global (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz [AMIA], 2024; United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], 2024).

No obstante, el país no solo compite por la atracción de inversiones norteamericanas derivadas del *nearshoring*, sino que también enfrenta la creciente presencia de capital y manufactura china, cuya estrategia de internacionalización ha comenzado a reconfigurar las cadenas productivas regionales, particularmente en el sector automotriz y de autopartes (Regalado Pezúa y Zapata, 2020). Entre 2020 y 2024, más de 30 empresas chinas del sector automotriz y de electromovilidad —incluyendo firmas como BYD, JAC y Chirey— anunciaron proyectos de inversión en territorio mexicano por montos superiores a 9000 millones de dólares, dirigidos principalmente a los estados del norte y del Bajío (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2024). Estas tensiones y sinergias evidencian un proceso dual: la relocalización productiva hacia América del Norte impulsada por el T-MEC y la expansión simultánea del capital chino en la región, que reconfiguran la inserción mexicana en las cadenas globales de valor entre 2019 y 2024.

En este contexto, la investigación plantea la siguiente pregunta central: ¿cómo ha evolucionado la inserción de México en la cadena global de valor del sector automotriz entre 2019 y 2024, a la luz del auge del *nearshoring* y de la creciente presencia de China como actor estratégico en esta industria? El estudio busca examinar no sólo las oportunidades económicas y comerciales derivadas de estos procesos, sino también los condicionantes estructurales que delimitan la posición de México dentro de la cadena productiva, tales como el desarrollo del capital humano, la infraestructura, la gobernanza y las capacidades tecnológicas y digitales.

Dentro de las principales conclusiones del estudio se encuentra que el sector automotriz ha experimentado un crecimiento significativo a partir de la implementación del *nearshoring* en México, en alianza con China. Asimismo, se identifica que los pilares fundamentales para una integración comercial efectiva se enmarcan en la tecnología, la gobernanza, el capital humano y la infraestructura. Las cadenas globales de valor (CGV) revelan un entorno dinámico en materia de inversión extranjera directa (IED) y balanza comercial, especialmente para China, que se consolida como un actor clave en el desarrollo e integración de las cadenas productivas globales.

Sin embargo, los resultados también evidencian un déficit en la balanza comercial con China, lo que pone de manifiesto la necesidad de fortalecer la innovación para aprovechar de manera más efectiva las oportunidades derivadas de esta relación económica. De igual modo, se observan tensiones y procesos de reconfiguración geoeconómica asociados a las políticas y orientaciones de los distintos gobiernos (Gélvez y Gachuz, 2021). Finalmente, el estudio resalta que los procesos de *upgrading* pueden lograrse mediante el fortalecimiento de los pilares mencionados, contribuyendo así a una integración regional más sólida y competitiva.

La investigación busca contribuir al debate académico y empresarial sobre la reconfiguración de las cadenas globales de valor (CGV) en el espacio Asia–Pacífico y América del Norte, tomando el caso de la industria automotriz mexicana como un referente ilustrativo

de los procesos contemporáneos de reindustrialización regional y cooperación internacional. El documento se estructura en cuatro apartados: (1) las cadenas globales de valor y el comercio internacional, (2) antecedentes para el caso mexicano, (3) resultados del análisis para México, y (4) conclusiones. Los resultados buscan ofrecer insumos analíticos y prácticos para quienes estudian o gestionan estrategias de inserción productiva y competitividad en el contexto del *nearshoring* y la transición hacia un nuevo orden económico global.

Las cadenas globales de valor y el comercio internacional

Las cadenas globales de valor (CGV) constituyen uno de los pilares analíticos más relevantes para comprender la reconfiguración contemporánea de la economía mundial. Desde finales de la década de 1990, los estudios de Gereffi et al. (2005) introdujeron un marco interpretativo que permitió analizar cómo la fragmentación productiva y la localización estratégica de actividades en distintos territorios podían incrementar la eficiencia y sofisticación de los procesos manufactureros. Bajo este enfoque, las empresas transnacionales comenzaron a descomponer la producción en tareas específicas distribuidas globalmente, asignando funciones a países en función de sus ventajas comparativas y de sus capacidades tecnológicas y logísticas. Este proceso fue potenciado por la expansión de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC), la reducción de los costos de transporte y el avance de los regímenes de liberalización comercial (Baldwin, 2016; Hirschman, 1981; Wallerstein, 2005; Fernández y Trevignani, 2015; Gibbon et al., 2008).

El paradigma de las CGV ha sido fundamental para explicar la integración de las economías en desarrollo en la producción global, aunque dicha inserción ha sido desigual. Mientras algunas economías del Este Asiático lograron ascender en la cadena mediante la incorporación de capacidades tecnológicas y de innovación, otras regiones —como América Latina— permanecieron en segmentos de bajo valor agregado, centrados en la maquila, la manufactura intermedia o la exportación de insumos primarios (Pérez Ibáñez, 2019; UNCTAD, 2023). Esta distribución asimétrica del valor dentro de las cadenas ha sido objeto de debate teórico al evidenciar los límites estructurales del modelo de inserción dependiente y la dificultad para capturar los beneficios del aprendizaje tecnológico y la transferencia de conocimiento (Milberg y Winkler, 2013).

En la evolución de este debate surgieron diferentes estrategias empresariales y de política industrial asociadas a la relocalización de actividades. El *offshoring* fue, durante las décadas de 1990 y 2000, la estrategia dominante: las firmas trasladaban sus operaciones manufactureras o de servicios a países con menores costos laborales o regulaciones más flexibles, impulsando el auge industrial de economías como China o Vietnam (Neilson et al., 2014; Peck, 1999; World Trade Organization, 2023). Este proceso consolidó una globalización de tareas (Baldwin, 2016) que transformó la estructura espacial de la producción, pero también generó vulnerabilidades, como la alta concentración de etapas críticas en determinadas regiones o la exposición a interrupciones logísticas y políticas.

Con el tiempo, estas vulnerabilidades se hicieron más evidentes: la crisis sanitaria de 2020, la guerra comercial entre Estados Unidos y China y los conflictos geopolíticos recientes pusieron en cuestión la sostenibilidad del *offshoring*. Como respuesta, surgieron las estrategias de *reshoring* y *nearshoring*, orientadas al retorno o relocalización parcial de actividades

productivas hacia los países de origen o hacia regiones geográficamente cercanas. En Estados Unidos y Europa esta tendencia ha sido acompañada de políticas industriales activas y programas de incentivos fiscales destinados a reconstruir capacidades manufactureras nacionales y fortalecer sectores estratégicos, como los semiconductores, la energía verde o la industria automotriz (Oropeza, 2024a; Alfaro y Chor, 2023).

En el plano teórico, el *reshoring* ha sido interpretado de diversas maneras: para algunos autores constituye una estrategia de adaptación racional frente a riesgos geopolíticos y costos crecientes del capital (Bailey y De Propris, 2014), mientras que para otros representa una forma de “reindustrialización defensiva” que puede generar ineficiencias globales y fragmentar los flujos de inversión (Evenett, 2022). Esta segunda perspectiva, asociada a organismos como la OCDE o el FMI, advierte que una relocalización excesiva podría reducir el comercio internacional en hasta un 5 % del PIB global, afectando particularmente a las economías en desarrollo (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, 2023).

Una vertiente más reciente de esta discusión es el *friendshoring*, definido como la relocalización de procesos productivos hacia países aliados o considerados políticamente confiables. Este enfoque, impulsado especialmente por Estados Unidos, busca minimizar los riesgos de dependencia respecto a países rivales y fortalecer cadenas de suministro basadas en afinidades estratégicas o acuerdos preferenciales (Oropeza, 2024a). No obstante, su adopción ha generado controversia: si bien algunos lo interpretan como un mecanismo para aumentar la resiliencia y la cohesión de las cadenas (Bown, 2022), otros lo critican por profundizar la fragmentación geoeconómica y excluir a economías no alineadas, restringiendo sus oportunidades de inserción internacional (Evenett y Fritz, 2023).

En este contexto de tensiones entre eficiencia global y seguridad estratégica, el *nearshoring* aparece como una opción intermedia: más que una simple reversión del *offshoring*, representa una estrategia de regionalización productiva, orientada a aprovechar ventajas geográficas, infraestructurales y logísticas. América Latina, y particularmente México, se han convertido en espacios clave para esta tendencia al ofrecer proximidad con el mercado norteamericano y una red densa de tratados comerciales (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2024b). Sin embargo, los resultados de esta relocalización son aún heterogéneos y dependen de factores estructurales como la calidad del capital humano, la infraestructura tecnológica y la gobernanza institucional.

Desde un punto de vista teórico, el debate sobre las CGV, el *reshoring* y el *nearshoring* plantea tensiones no resueltas entre dos racionalidades económicas. Por un lado, la lógica de eficiencia global —propia de la economía neoclásica y de la teoría de la ventaja comparativa ampliada— sostiene que la dispersión geográfica de la producción maximiza la productividad y la innovación; por otro lado, la lógica de la resiliencia geopolítica, asociada a la economía política internacional y a la teoría de la seguridad económica, subraya que las interdependencias excesivas pueden generar vulnerabilidades críticas. La literatura reciente sugiere que la combinación de ambas perspectivas —a través de mecanismos de diversificación regional y cooperación estratégica— podría constituir la base de una “globalización de proximidad” (Alfaro y Chor, 2023; Baldwin y Freeman, 2022), en la que el *nearshoring* emerge como alternativa de equilibrio entre integración y autonomía.

Antecedentes para el caso mexicano

El sector automotriz constituye uno de los pilares de la economía mexicana por su peso en el empleo, la inversión extranjera directa y su articulación con las cadenas globales de valor (CGV). Durante la última década, México ha consolidado su posición como plataforma manufacturera regional, con una producción que alcanzó 3,78 millones de vehículos ligeros en 2023, un incremento del 14,2 % respecto a 2022, y superó los 3,3 millones de unidades exportadas en ese mismo año. En 2024 el país estableció un récord con 3,99 millones de vehículos producidos, reafirmando su papel como uno de los principales exportadores automotrices del mundo.

Este dinamismo ha sido impulsado por la llegada de firmas transnacionales, incluidas compañías chinas como BAIC y JAC, las cuales han establecido plantas de ensamblaje —como la de BAIC en Veracruz— y reforzado la infraestructura industrial del país (Gachúz y Montes, 2020). En el primer semestre de 2023, el sector recibió más de 5000 millones de dólares en inversión extranjera directa, mientras que la industria de autopartes alcanzó un valor de 31 200 millones de dólares en el primer trimestre de 2024, reflejando un crecimiento sostenido del 8 % anual. Este proceso marca una diversificación de los vínculos productivos más allá de la tradicional dependencia con Estados Unidos y evidencia la creciente integración con el capital asiático, especialmente el chino, en un contexto de reconfiguración de las cadenas globales de suministro.

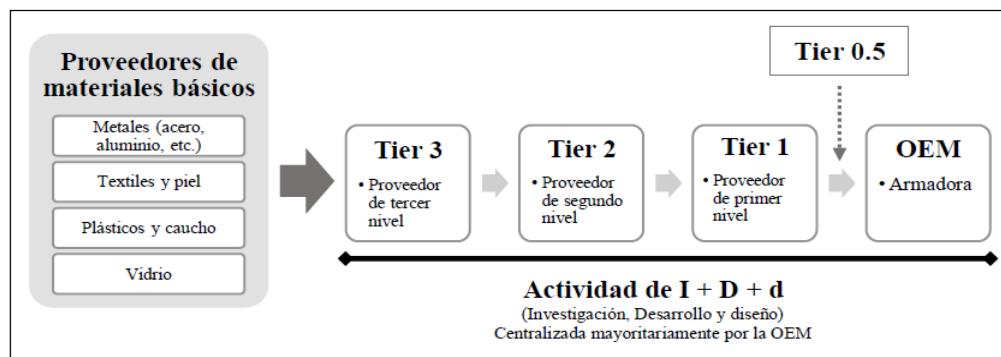
No obstante, la inserción mexicana en la CGV automotriz dentro del marco del T-MEC mantiene una estructura jerárquica: Estados Unidos y Canadá concentran las fases de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i), mientras México permanece especializado en el ensamblaje y en tareas intensivas en mano de obra (Nava, 2024). Esta configuración reproduce una lógica centroperiférica que limita el escalamiento tecnológico y reduce las oportunidades de avanzar hacia segmentos de mayor valor agregado, como la electromovilidad o la producción de baterías.

El auge del *nearshoring* ha reactivado el interés internacional por México como destino de inversión. Factores como su proximidad geográfica con Estados Unidos, su amplia red de tratados comerciales y su experiencia industrial lo convierten en un espacio competitivo para la relocalización productiva (Deloitte, 2023; Echagaray, 2024). Sin embargo, la consolidación de esta estrategia enfrenta desafíos estructurales relacionados con la calidad del capital humano, la infraestructura logística y tecnológica y la gobernanza institucional (Prudencio-Vázquez et al., 2025).

La expansión de las empresas chinas en México debe entenderse en este contexto como parte de una doble estrategia que busca, por un lado, fortalecer la internacionalización del capital asiático y, por el otro, responder a la necesidad mexicana de diversificar socios y ampliar capacidades industriales (Fonseca y Gélvez, 2024). No obstante, esta dinámica ocurre en medio de tensiones geopolíticas crecientes, derivadas de la competencia entre China y Estados Unidos por el control de sectores estratégicos.

El *nearshoring* ofrece oportunidades para avanzar hacia una reindustrialización orientada a la innovación y al valor agregado, pero su realización depende de superar las limitaciones estructurales que históricamente han definido su posición periférica. Evaluar esta evolución requiere articular el enfoque de las CGV con los debates contemporáneos sobre relocalización productiva y geoeconomía, a fin de comprender si México puede transitar de un rol ensamblador a uno de liderazgo tecnológico dentro de la región del T-MEC, como se muestra en la Figura 1.

Figura 1. Estructura modular de la cadena de valor automotriz



Nota. Tomado de Nava (2024).

En este contexto, México representa un caso paradigmático, puesto que su inserción en la CGV automotriz dentro del marco del T-MEC evidencia una estructura centro-periferia: mientras Estados Unidos y Canadá concentran las fases de investigación, desarrollo e innovación, México se especializa en el ensamblaje y en actividades intensivas en mano de obra (Nava, 2024). Esta dependencia funcional limita las oportunidades de escalamiento tecnológico a pesar de que el país cuenta con una base industrial consolidada, infraestructura logística avanzada y una amplia red de tratados comerciales.

No obstante, el escenario reciente muestra señales de transformación. La llegada de empresas chinas ha diversificado los flujos de inversión y ampliado la integración productiva más allá de la tradicional relación con Estados Unidos (Gachúz y Montes, 2020). Estas firmas no solo han instalado nuevas plantas de ensamblaje en estados como Veracruz, sino que han contribuido al fortalecimiento de cadenas locales de proveedores y a la transferencia de capacidades técnicas. China, como principal productor automotriz mundial, ha encontrado en México una plataforma estratégica para acceder al mercado norteamericano, mientras que México aprovecha esta complementariedad para diversificar sus socios y reducir su dependencia del capital estadounidense.

Sin embargo, esta integración dual plantea tensiones geoeconómicas. Por un lado, Estados Unidos promueve políticas de *nearshoring* y reindustrialización digital para garantizar el suministro en sectores estratégicos (Oropeza, 2024b); por otro, China intensifica su internacionalización mediante inversiones en manufactura avanzada y vehículos eléctricos. En medio de estas fuerzas, México se encuentra en una posición ambivalente: puede beneficiarse de la competencia entre potencias, pero también enfrenta el riesgo de quedar atrapado entre sus intereses divergentes.

De acuerdo con Dussel (2018), el desafío central para México consiste en avanzar del ensamblaje hacia la producción de mayor valor agregado, lo que exige fortalecer su capital humano, sus sistemas de innovación y su infraestructura tecnológica. El país debe transitar de un modelo dependiente de ventajas laborales hacia uno basado en conocimiento, digitalización y sostenibilidad. La cooperación con China puede aportar recursos y transferencia tecnológica, pero solo será efectiva si se articula con políticas nacionales que promuevan el aprendizaje y la autonomía productiva.

Resultados del análisis para México

El abordaje metodológico de este artículo se enmarca en un enfoque mixto, combinando herramientas cualitativas y cuantitativas. En este sentido, a continuación, se presentan estadísticas descriptivas orientadas a analizar el fenómeno del *nearshoring* en México a partir de las dimensiones de tecnología, gobernanza, recursos humanos e infraestructura (Hernández et al., 2014; Bernal, 2010). Este enfoque permitió especificar las principales características y relaciones entre dichas dimensiones en el contexto comercial mexicano sin alterar las condiciones naturales del entorno.

Frente al componente cualitativo, se realizaron entrevistas semiestructuradas a once expertos en negocios internacionales —con formación de posgrado o amplia experiencia práctica— para identificar percepciones y tendencias sobre las oportunidades y limitaciones del *nearshoring*. Estas entrevistas fueron procesadas con el *software* Atlas.ti, lo que permitió organizar la información en categorías y nubes de palabras según la frecuencia de los conceptos más relevantes (Bryman, 2012).

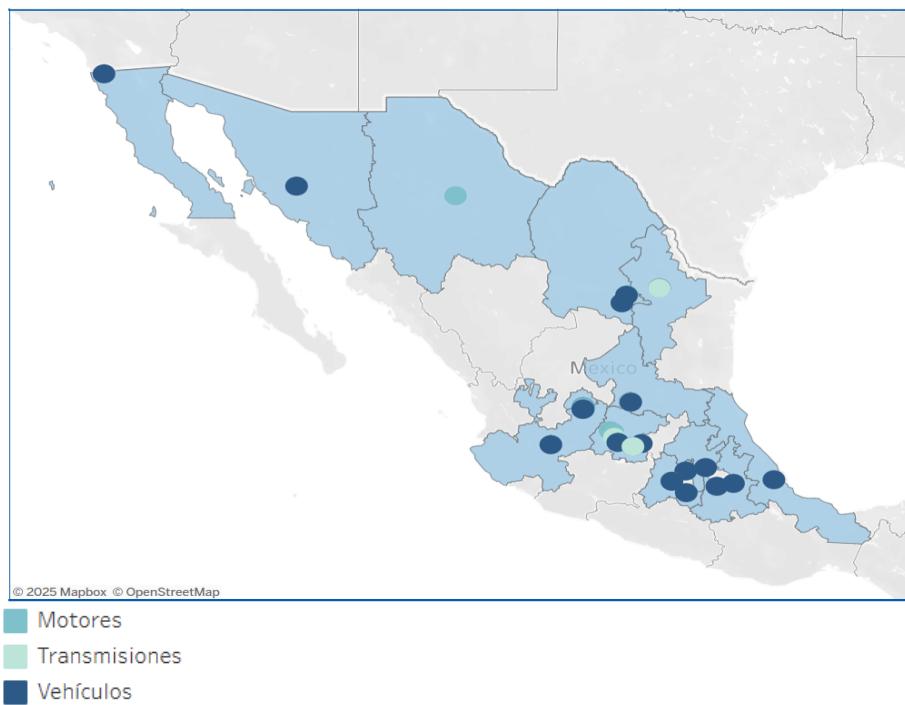
Mientras que, por otro lado, la fase cuantitativa se centró en el análisis de datos secundarios provenientes del Banco de México, la Secretaría de Economía y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, considerando como variables principales la inversión extranjera directa y la balanza comercial. Se aplicaron técnicas de minería de datos para detectar patrones de comportamiento y tendencias, apoyadas en herramientas informáticas que facilitan la interpretación de grandes volúmenes de información (Riobóo y Pedroza, 2017). Además, el análisis se complementó con una revisión sistemática de literatura en la base de datos Scopus, enfocada en estudios académicos sobre cadenas globales de valor, industria automotriz y *nearshoring*, lo cual permitió contextualizar los resultados dentro de los debates contemporáneos sobre reconfiguración productiva y regionalización industrial.

La industria automotriz en México se concentra principalmente en estados del norte y del centro del país, destacando Coahuila, Chihuahua, Sonora y Baja California como puntos estratégicos por su cercanía con la frontera de Estados Unidos, lo que facilita la integración con el mercado del T-MEC. Asimismo, en el Bajío y centro del país (estados como Guanajuato, Querétaro, San Luis Potosí, Puebla y Estado de México) se localizan numerosos complejos productivos, configurando un corredor industrial que articula manufactura avanzada, proveedores de autopartes y una sólida red logística. Esta distribución territorial no es casual; responde a la necesidad de aprovechar ventajas logísticas, infraestructura, mano de obra calificada y proximidad tanto a la frontera norte como a los puertos del Pacífico y Atlántico, lo cual posiciona a México como un nodo estratégico dentro de las cadenas de valor globales, en

especial con su conexión con China y Estados Unidos. Podemos concluir que México, por su ubicación estratégica en puntos de operación automotriz, es el *hub* logístico perfecto para la triangulación de mercancía de este segmento a Estados Unidos (Ver tabla 3).

Las empresas chinas BAIC (Beijing Automotive Industry Holding Co.) y JAC (Jianghuai Automobile Co.) han emergido recientemente en el mercado mexicano como actores clave en el sector automotriz. Mediante una estrategia enfocada en ofrecer vehículos asequibles y de buena relación costo-calidad, ambas compañías buscan expandir su presencia en mercados emergentes, incluyendo México. La llegada de BAIC a Veracruz en 2016 y la colaboración de JAC en la ensambladora de Hidalgo ejemplifican su interés por establecer una base de producción local, reducir costos y fortalecer su posicionamiento regional. Estas empresas han diferenciado su oferta al presentar modelos adecuados para segmentos de bajos y medianos ingresos y han aumentado la competencia en el mercado, impulsando una mayor diversidad de modelos y generando nuevas oportunidades de empleo e infraestructura en el sector automotriz mexicano. Su influencia promueve también una mayor inversión extranjera y fomenta la integración económica entre ambos países, con perspectivas a mediano y largo plazo de incrementar las exportaciones y consolidar una colaboración estratégica en la industria (Chagúz y Montes, 2020) (Ver figura 2).

Figura 2. Mapa de calor plantas de vehículos ligeros y pesados por entidad federativa

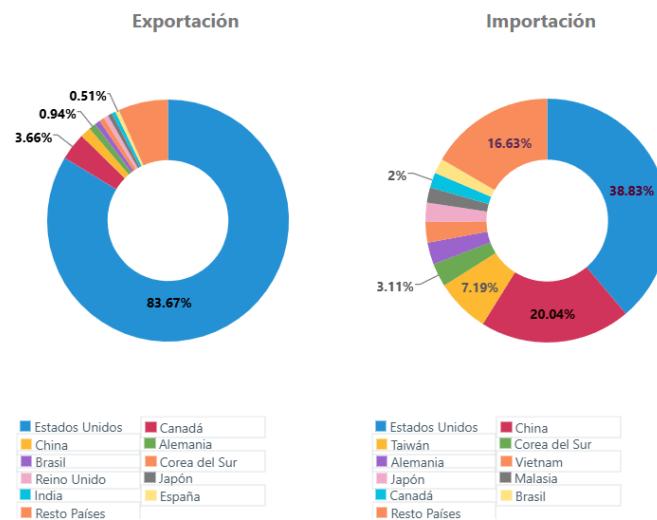


Nota. Tomado de Asociación Mexicana de Industria Automotriz (2025).

Como se observa en la Figura 3, existe una alta concentración de las exportaciones automotrices mexicanas hacia Estados Unidos, el cual absorbe el 83,67 % del total; mientras que otros destinos tienen una participación marginal: China representa apenas el 1,7 %. En

contraste, las importaciones presentan una estructura más diversificada, encabezadas por Estados Unidos (38,83 %) y China (20,04 %), seguidas por Taiwán, Corea del Sur y Vietnam, lo que revela una dependencia exportadora hacia un solo socio, pero una red de abastecimiento más amplia y distribuida en las compras externas.

Figura 3. Participación top 10 de países en dólares



Nota. Tomado de Banco de México (junio, 2025)

El sector automotriz entre México y China muestra una relación marcada por una fuerte dependencia en la cadena de valor hacia las importaciones: mientras que las exportaciones mexicanas de automóviles hacia China alcanzaron solo 782 millones de dólares en 2024, las importaciones provenientes de este país sumaron 13 490 millones, generando un balance neto negativo de 12 708 millones (Cámara de Comercio Internacional, 2025; Secretaría de Economía, 2025). Esta misma tendencia se observa en el mercado de autopartes, en el que la balanza comercial se ha mantenido negativa y en deterioro: en 2022 el déficit fue de -1220 millones de dólares, en 2023 se amplió a -3098 millones y en 2024 alcanzó los -4266 millones debido al aumento constante de importaciones frente a una caída pronunciada de las exportaciones. Lo anterior evidencia que aunque México participa en la producción y ensamble dentro de las cadenas globales de valor, su relación con China está orientada principalmente a la adquisición de insumos para finalizar con el ensamblaje, lo que puede concluir que el mercado está orientado hacia la importación para enviar producto de exportación a Estados Unidos, como se evidencia en la figura 4.

Figura 4. Mapa de calor plantas de vehículos ligeros y pesados por entidad federativa

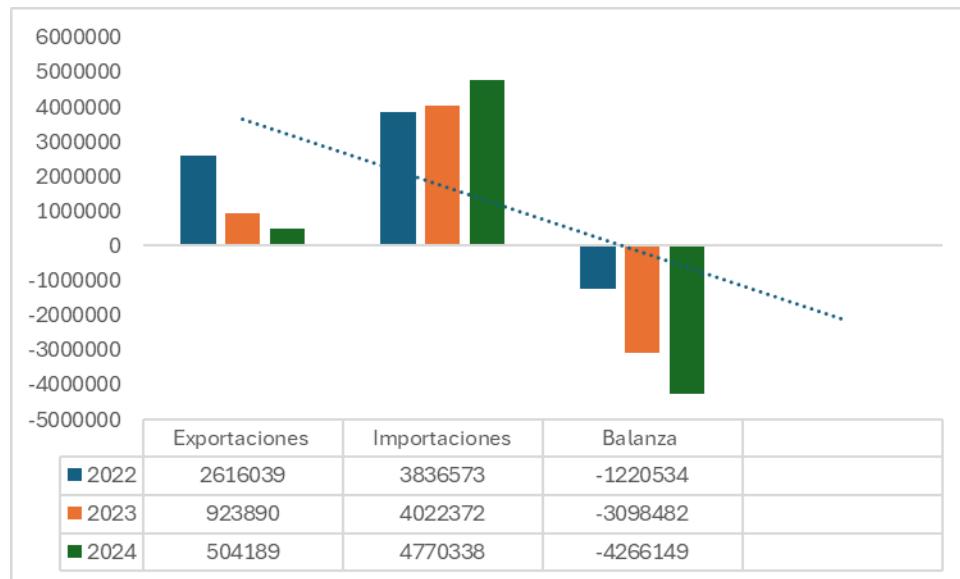


Nota. Tomado de Secretaría de Economía (2025).

No obstante, este proceso también se desarrolla en un escenario de competencia geoeconómica donde China desempeña un papel crucial: además de ser un socio comercial relevante, ha incrementado su participación en la inversión, la provisión de insumos y la innovación tecnológica de la industria automotriz mexicana. De este modo, la influencia china redefine los equilibrios regionales y plantea tanto oportunidades como desafíos en materia de dependencia tecnológica, gobernanza y desarrollo de capacidades locales. Este estudio examina cómo México ha evolucionado en la cadena global de valor automotriz entre 2019 y 2024, considerando la interacción entre el *nearshoring* y la expansión estratégica de China en América del Norte. En este contexto, la industria automotriz enfrenta retos estructurales: la transición hacia vehículos eléctricos, la dependencia de semiconductores, la necesidad de innovación, el desarrollo de talento especializado y la competencia con fabricantes asiáticos de bajo costo (Fonseca y Gélvez, 2024).

A continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir de entrevistas a expertos en la materia. La transferencia de tecnología permite a los proveedores locales mejorar sus procesos, producir componentes más avanzados y cumplir con estándares de calidad internacionales, lo cual facilita su integración en etapas de mayor valor agregado, acelerando el desarrollo de la industria automotriz regional y fortaleciendo la competitividad, así como la creación de clúster y de alianzas, digitalización de las cadenas de suministro y en general a ganar competitividad internacional, por la innovación, las certificaciones y el talento humano de mayor nivel.

Figura 5. Balanza Comercial México-China mercado de autopartes



Nota. Elaboración propia con base en Cámara de Comercio Internacional (2025).

Tabla 1. Balance comercial neto de automóviles México y China 2024

Ventas Internacionales	US\$782M
Compras Internacionales	US\$13490
Balance neto	-US\$12708

Nota. Tomado de Secretaría de Economía (2025).

La transferencia de conocimiento aceleraría la cadena porque la región necesita mejorar la competitividad: al mejorar la tecnología y conocimiento, la industria fabricaría mejores componentes a un precio razonable, lo que impulsará las exportaciones, lograría que el producto regional sea atractivo para crear más plantas de ensamble y poco a poco algún día se puedan hacer avances en tecnologías gracias a la investigación y desarrollo. Específicamente en el caso mexicano, en materia de gobernanza el país ha logrado efectivamente la atracción de inversiones nuevas a través de la promoción con acuerdos y tratados oficiales; sin embargo, aún existen deficiencias en las limitaciones estructurales que muchas veces limitan la recepción adecuada de estas inversiones.

A su vez, en otros países las políticas son más fragmentadas, poco consistentes y en ocasiones con escasa visión a largo plazo. Falta una política industrial regional más coordinada, por lo que es necesario mejorar la coordinación regional, invertir en innovación y capacitar

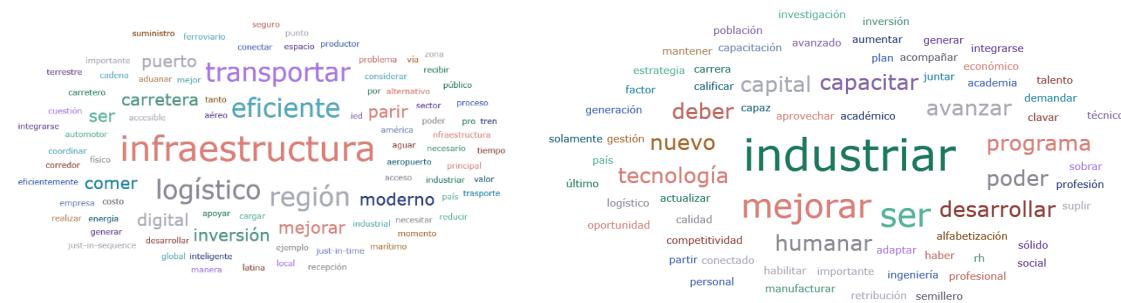
talento local, de manera que se pueda fortalecer la cadena automotriz y aumentar el valor agregado en la región.

Por otra parte, respecto a la etapa cualitativa del método, se emplearon entrevistas semiestructuradas basadas en una guía integrada por 13 preguntas abiertas vinculadas a cuatro dimensiones analíticas: gobernanza, infraestructura, tecnología y recursos humanos. Estas entrevistas se realizaron a once expertos en negocios internacionales en Latinoamérica, todos con grado de maestría o doctorado o con un nivel equivalente de experiencia profesional. La muestra cualitativa se definió mediante un muestreo intencional, buscando informantes con conocimiento especializado en procesos de regionalización, cadenas de valor y estrategias de *nearshoring*.

El tamaño muestral se justificó con base en criterios de saturación teórica, entendida como el punto en el cual la incorporación de nuevos participantes deja de aportar información sustancialmente novedosa para las categorías analíticas del estudio. Durante el proceso de codificación se observó que a partir de la entrevista número nueve, los patrones, conceptos y relaciones entre categorías comenzaron a repetirse de manera consistente. Las dos entrevistas adicionales funcionaron como validación y confirmación de esta saturación, sin generar nuevas categorías emergentes. Para el análisis de la información se utilizó el programa Atlas.ti, lo que permitió organizar, codificar y visualizar los datos mediante nubes de palabras y análisis de frecuencia, facilitando la identificación de conceptos clave expresados por los expertos. La caracterización de los participantes se presenta en la figura 6.

Figura 6. Nubes de palabras-categorías





Nota. Elaboración propia a través de AtlasTi.

En este sentido, América Latina puede fortalecer su inserción en las cadenas de valor automotrices adoptando buenas prácticas de regiones como Europa y Asia, donde la innovación, la coordinación logística y la cooperación público-privada han sido esenciales. En particular, China ha desempeñado un papel central en la reconfiguración del sector automotriz global, destacando por su liderazgo en electromovilidad, digitalización y manufactura inteligente. La expansión de este país asiático hacia América Latina mediante inversión, transferencia tecnológica y participación en cadenas de suministro está impulsando una nueva ola de industrialización orientada a la eficiencia y la integración regional.

Para incrementar la competitividad, los países latinoamericanos —especialmente México— deben fortalecer su infraestructura logística, promover la formación técnica especializada, incentivar la innovación y fomentar clústeres regionales que integren a proveedores locales. Asimismo, resulta clave consolidar marcos de gobernanza industrial y cooperación tecnológica que permitan equilibrar la influencia de potencias como China y Estados Unidos. Estas medidas favorecen un modelo de desarrollo industrial sostenible con mayor valor agregado, autonomía productiva y participación en las cgv automotrices globales.

No obstante, para fortalecer las cadenas de valor regionales se necesita mayor coordinación entre regiones y más inversión en infraestructura, talento y sostenibilidad. Algunos países con tendencia a la izquierda se han perdido en la atracción de IED, lo cual es base para desarrollar políticas de comercio e inversión. México lo estaba haciendo bien, aunque con dos graves problemas, la corrupción y la inseguridad; a partir del sexenio de 2018 a 2024 se agrega la falta de políticas públicas de comercio e inversión. Igualmente, algunos países de la región no están alineados en aras a producir en conjunto.

Si bien han venido apareciendo cadenas de valor e incluso políticas proteccionistas, una clara falta de visión y liderazgo regional nos mantiene al margen de poder sacar provecho de nuestro potencial (Ver figura 6). En cuestión de infraestructura, se tiene que mejorar en los espacios de recepción de inversión y en el apoyo coordinado con sectores o empresas locales que puedan generar valor al momento de recibir las IED en la región en carreteras, vías de acceso alternativas, transporte público accesible, infraestructura eficiente en transporte (carreteras, trenes de carga), puertos (terminales aéreas y marítimas), aduanas modernas con procesos digitales, suministro de energía y agua seguros.

Para ello, es necesario que cada país realice sus inversiones de manera inteligente en pro del desarrollo de las industrias, por ejemplo, que el transporte conecte eficientemente las regiones productoras con los puntos logísticos importantes como puertos, aeropuertos y zonas industriales (Ver Figura 6). Por otra parte, los recursos humanos se deben de habilitar en el uso de mejores tecnologías a través de la capacitación y planes de carrera para que sean un capital humano capaz de integrarse a las nuevas industrias, profesionales capacitados en ingeniería, manufactura avanzada, logística y gestión de calidad.

Estos factores son clave para aumentar la competitividad y aprovechar oportunidades de inversión. Si bien ha mejorado sobre todo en las últimas generaciones la alfabetización de la población, es importante que la industria acompañe ese avance, es decir, la academia y la industria deberían estar más conectadas en aras de poder no solamente suplir su demanda de personal y alguna profesión, sino poder generar avances técnicos en los semilleros de investigación que mejoren a la industria y en retribución mantengan los programas académicos actualizados.

La experiencia internacional muestra que América Latina puede fortalecer su sector automotriz si adopta prácticas de Europa, Asia y Estados Unidos. Por ejemplo, en Europa la integración de clústeres y estándares técnicos comunes, junto con redes logísticas eficientes, ha permitido consolidar cadenas de valor competitivas. En Asia, países como Corea del Sur y Japón destacan por la colaboración entre sector público y privado en investigación y transferencia tecnológica; mientras que China ha logrado especializarse en electromovilidad y componentes estratégicos. En Alemania, la formación técnica certificada refuerza la calidad del capital humano, y en Estados Unidos la digitalización, automatización y manufactura avanzada optimizan la eficiencia y trazabilidad.

Estas experiencias demuestran que cada país puede aportar de manera diferenciada a la cadena de valor, generando sinergias regionales que aumentan la competitividad colectiva. Sin embargo, la creciente penetración de China en las cadenas de valor automotrices globales plantea un reto para mantener el equilibrio y la autonomía regional. Para América Latina, las prioridades inmediatas incluyen optimizar infraestructura logística, simplificar procesos aduaneros y robustecer marcos de incentivos que atraigan inversión.

En el corto plazo, lo anterior debe complementarse con la cooperación regional, la capacitación técnica y la innovación. En el mediano plazo, es clave invertir en capital humano especializado, fomentar la creación de clústeres regionales, promover políticas industriales coordinadas y apoyar a las pymes para que cumplan estándares internacionales. Asimismo, se requiere fortalecer la investigación conjunta entre universidades y empresas, con el fin de incrementar el valor agregado y consolidar cadenas intrarregionales de autopartes y servicios.

Al contrastar los resultados obtenidos con la pregunta de investigación (¿cómo ha evolucionado la inserción de México en la cadena global de valor del sector automotriz entre 2019 y 2024, a la luz del auge del *nearshoring* y de la creciente presencia de China como actor estratégico?), se observa una transformación significativa en la posición de México dentro de esta industria. La evidencia recopilada confirma que la expansión del *nearshoring* posterior a la pandemia aceleró la relocalización de operaciones hacia territorio mexicano, reforzando su rol como plataforma manufacturera orientada al mercado estadounidense.

Los expertos entrevistados subrayan que México ha profundizado su participación en segmentos de mayor complejidad tecnológica, especialmente en autopartes avanzadas, electrónica automotriz y componentes asociados a vehículos eléctricos, lo cual respalda la hipótesis de que el país no solo mantiene, sino que fortalece su inserción en la cadena global, aprovechando sus ventajas logísticas, laborales y normativas derivadas del T-MEC. Sin embargo, el análisis también revela un elemento crucial: la creciente presencia de China no desplaza a México, sino que reestructura la manera en que interactúa con la cadena.

Algunas empresas chinas han incrementado su inversión en territorio mexicano con el objetivo de integrarse indirectamente al mercado estadounidense, lo cual convierte a México en un puente estratégico entre la manufactura asiática y el consumo norteamericano. En conjunto, los hallazgos permiten afirmar que la inserción de México ha evolucionado hacia una posición más compleja y articulada, impulsada por el *nearshoring* y por la reconfiguración geoeconómica protagonizada por China. No obstante, persisten desafíos vinculados a infraestructura, desarrollo tecnológico y capital humano, que condicionan la consolidación de un liderazgo más robusto en la cadena automotriz global.

Conclusiones

El presente artículo brinda perspectivas sobre el papel de México en la cadena global de valor (CGV) automotriz al evidenciar una transición desde un modelo dependiente de la inversión estadounidense hacia una estructura más diversificada, en la que la influencia china adquiere creciente relevancia. A diferencia de estudios previos que caracterizan la industria mexicana como periférica y subordinada (García-Remigio et al., 2020), la evidencia reciente apunta hacia un proceso de reconfiguración productiva impulsado por el *nearshoring* y la llegada de capitales asiáticos, particularmente chinos. Este fenómeno abre una línea de análisis que articula la teoría de las cadenas globales de valor con los enfoques de interdependencia y competencia estratégica.

Los datos y la revisión documental respaldan la hipótesis de que la influencia china en el sector automotriz mexicano trasciende la mera expansión comercial, configurando un proceso más complejo de inserción tecnológica y transferencia de capacidades productivas (Gachúz y Montes, 2020; Alba, 2008). La cooperación industrial bilateral ha permitido a México incrementar su participación en etapas de mayor valor agregado, aunque persiste una débil articulación con otros sectores de la economía nacional. En consecuencia, los resultados corroboran parcialmente la hipótesis de que el *nearshoring* y la inversión china fortalecen la posición de México en la CGV automotriz, pero también confirman la persistencia de asimetrías estructurales que limitan su integración plena.

En relación con la literatura existente, los hallazgos coinciden con las interpretaciones de Dussel (2013) y Molina Díaz et al. (2024), quienes destacan la consolidación de Asia-Pacífico como eje de poder económico y financiero global. No obstante, este estudio aporta una perspectiva más específica sobre cómo dicha transformación se manifiesta en el contexto mexicano, vinculando los procesos de relocalización industrial con la estrategia geoeconómica

china. Este enfoque multidimensional permite replantear el debate sobre la dependencia manufacturera de México, incorporando variables tecnológicas y de gobernanza regional.

Entre las limitaciones del estudio, se reconoce la falta de datos homogéneos y desagregados sobre la magnitud real de la inversión china en el sector automotriz y la escasa información sobre la generación de valor local. Asimismo, el análisis se basó principalmente en fuentes secundarias, lo que restringe la posibilidad de establecer relaciones causales firmes sobre los efectos económicos de la cooperación sino-mexicana. Las implicaciones para investigaciones futuras son amplias, por lo que se requiere un enfoque empírico mixto que combine análisis de redes productivas, estudios de caso empresariales y mediciones de transferencia tecnológica, a fin de evaluar con mayor precisión el impacto de la inversión china en el desarrollo industrial mexicano.

Además, resulta pertinente explorar cómo la interacción entre el *nearshoring* norteamericano y la estrategia china redefine las jerarquías regionales de producción y la autonomía tecnológica del país. Entre 2019 y 2024, México ha transitado hacia un papel más estratégico dentro de la CGV automotriz, fortalecido por el *nearshoring* y la creciente presencia china. El país se ha consolidado como nodo productivo y logístico de América del Norte, favorecido por su proximidad a Estados Unidos, su integración al T-MEC y el desarrollo de clústeres automotrices en regiones como el Bajío, Puebla y Nuevo León. Este proceso ha permitido ampliar capacidades de ensamblaje y manufactura de autopartes, aunque persisten retos en innovación tecnológica, formación de talento y escalamiento hacia actividades de mayor valor agregado.

Simultáneamente, China ha incrementado su presencia en el ecosistema automotriz mexicano, tanto mediante la provisión de insumos estratégicos como a través de inversión extranjera directa: empresas como BAIC, JAC, BYD y Chirey han establecido operaciones que abarcan desde el ensamblaje hasta la distribución de vehículos eléctricos, aprovechando la infraestructura mexicana y la cercanía con el mercado estadounidense para insertarse directamente en la región del T-MEC (Data México, 2025).

Este fenómeno demuestra que China no solo compite con Estados Unidos, sino que también coopera funcionalmente dentro de la cadena norteamericana, aportando tecnología, financiamiento e innovación en electromovilidad y baterías. Este escenario revela una doble inserción estructural: México se integra simultáneamente en la esfera productiva estadounidense y en la red tecnológica asiática. Dicha dualidad genera oportunidades de cooperación en electromovilidad, automatización y energías limpias, pero también refuerza vulnerabilidades vinculadas a la dependencia de insumos críticos y a la limitada capacidad de innovación local.

El análisis confirma que la industria automotriz mexicana se ha consolidado como un eje estratégico dentro de las CGV, concentrada en el norte y el Bajío, regiones que operan como corredores industriales interconectados con Estados Unidos y, en menor medida, con Asia y Europa. No obstante, la alta dependencia de las exportaciones hacia Estados Unidos (83,67 %) constituye una vulnerabilidad frente a cambios de política comercial. En contraste, las importaciones muestran una creciente diversificación con Asia, destacando China, Corea del

Sur, Taiwán y Vietnam como principales proveedores tecnológicos (Secretaría de Economía, 2025).

En particular, China se ha consolidado como abastecedor de autopartes, sistemas eléctricos, baterías y componentes electrónicos, impulsando la productividad, pero condicionando también la autonomía industrial del país. En el plano tecnológico, resulta prioritario fomentar la transferencia de conocimiento y fortalecer la innovación local, aprovechando la cooperación con China para avanzar en electromovilidad, automatización y digitalización de procesos (Gachúz y Montes, 2020). En materia de gobernanza, México debe equilibrar sus vínculos con Estados Unidos y China mediante políticas industriales coherentes que garanticen certidumbre e integración sostenible (Secretaría de Economía, 2025).

Asimismo, la atracción de inversión extranjera —tanto estadounidense como china— exige reforzar la infraestructura logística, energética y digital junto con la formación técnica y universitaria, vinculando la educación con la industria automotriz y la innovación internacional (Cámara de Comercio Internacional, 2025). La expansión industrial asociada al *nearshoring* genera también presiones sobre los recursos naturales, la infraestructura energética y los territorios del norte y centro del país, donde persisten brechas regionales. Mientras algunos estados se benefician de la relocalización productiva, otros permanecen marginados, reproduciendo desigualdades territoriales y laborales que cuestionan la equidad del modelo exportador.

En conclusión, entre 2019 y 2024 México se ha posicionado como actor clave en la CGV automotriz gracias al *nearshoring*, pero su sostenibilidad dependerá de cómo gestione la competencia y cooperación simultánea entre Estados Unidos y China. Mientras Washington busca reconfigurar la producción bajo criterios de seguridad económica, Beijing avanza en expandir su influencia tecnológica y manufacturera. México enfrenta, por tanto, el desafío estratégico de transitar de un eslabón dependiente hacia un polo regional de innovación capaz de integrar talento, infraestructura y desarrollo tecnológico propio. Solo mediante esta transición podrá evolucionar de receptor pasivo a nodo estratégico de innovación y sostenibilidad en un contexto marcado por la rivalidad y complementariedad entre ambas potencias.

En síntesis, el análisis realizado confirma que, si bien México ha consolidado una posición relevante dentro de la cadena global de valor automotriz, persisten limitaciones estructurales que condicionan su tránsito hacia segmentos de mayor valor agregado. Los resultados muestran que el *nearshoring* y la reconfiguración productiva reciente abren oportunidades, pero también revelan la continuidad de desafíos vinculados a la dependencia tecnológica, las capacidades institucionales y las brechas en innovación y formación de capital humano.

De esta manera, el estudio no solo reafirma el diagnóstico histórico sobre la dificultad de superar los eslabones de bajo valor, sino que evidencia que las estrategias actuales requieren políticas industriales más coherentes, inversiones sostenidas y mecanismos de gobernanza que permitan un escalamiento real. Con ello, la conclusión se deriva de los hallazgos y reconoce de forma equilibrada tanto el potencial emergente como los riesgos y restricciones que aún delimitan la competitividad del país en el sector automotriz.

A partir de los resultados de la investigación, se sugiere que futuras líneas de estudio se orienten a analizar el impacto del *nearshoring* en indicadores económicos específicos —como el PIB, la generación de empleo y la inversión extranjera—, con el propósito de comprender las oportunidades que permitan posicionar a México como un actor clave en los negocios internacionales.

Referencias

- Alba, Z. E. (2008). China: el nuevo gigante automotriz. *México y la Cuenca del Pacífico*, (33), 57–71. <https://doi.org/10.32870/mycp.v11i33.315>
- Alfaro, L. y Chor, D. (2023). *Global Supply Chains: The Looming “Great Reallocation”* [Cadenas de suministro globales: la inminente “gran reasignación”] (NBER Working Paper No. 31661). National Bureau of Economic Research. <https://doi.org/10.3386/w31661>
- Asociación Mexicana de Industria Automotriz. (2025). *Mercado automotriz: planta y marcas del mercado en México*. https://www.amia.com.mx/about/plantas_ensamble/
- Bailey, D., y De Propris, L. (2014). Reshoring: Opportunities and limits for manufacturing in the UK. [Relocalización: oportunidades y límites para la industria manufacturera en el Reino Unido] *Revue d’Économie Industrielle*, 145, 45–61. <https://doi.org/10.4000/rei.5732>
- Baldwin, R. (2016). *The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization* [La gran convergencia: la tecnología de la información y la nueva globalización]. Harvard University Press.
- Baldwin, R., y Freeman, R. (2022). *The Great Reallocation: Supply Chains after covid-19* [La gran reasignación: las cadenas de suministro tras la Covid-19]. VoxEU.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2023). *Nearshoring in Latin America and the Caribbean: The opportunities and challenges ahead* [Nearshoring en América Latina y el Caribe: oportunidades y retos futuros]. BID.
- Banco de México. (2025). *Participación por países en dólares: Top 10 de países*. <https://www.banxico.org.mx/CuboComercioExterior/ValorDolares/participacion>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación*. Pearson.
- Bown, C. P. (2022). *US Trade Policy and Friend-Shoring: Economic Implications* [Política comercial estadounidense y «friend-shoring»: implicaciones económicas]. Peterson Institute for International Economics.
- Bryman, A. (2012). *Social research methods* [Métodos de investigación social]. Oxford University Press.

Cámara de Comercio Internacional. (2025). *Balanza comercial México-China: mercado de autopartes (Trademap)*. <https://www.trademap.org/>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe- CEPAL (2024, a). *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe 2024*. Cepal.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2024b). *Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2024*. <https://www.cepal.org/es/presentaciones/estudio-economico-america-latina-caribe-2024>

Dávalos, E. (2020). Los avances de China en la economía mundial y los retos para las políticas comerciales de Donald Trump. En R. Zepeda, J. Calderón, J. Barrón y B. Calderón (Eds.), *Integración económica y política comercial en América del Norte. Su impacto en la hacienda pública de México* (pp. 81–106). Universidad Nacional Autónoma de México.

Deloitte. (2023). *Nearshoring in Mexico*.
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/mx/Documents/finance/2023/Economicosignal-Nearshoring-in-Mexico.pdf>

Dussel Peters, E. (2013). *América Latina y el Caribe–China: Economía, comercio e inversiones*. Editores Buena Onda S.A.
<https://doi.org/10.22201/cechimex.9786078066056p.2013>

Dussel Peters, E. (2018). *Cadenas globales de valor*. Universidad Nacional Autónoma de México.
<https://docs.dusselpeters.com/CECHIMEX/CechimexCadenasglobales2018.pdf>

Echagaray, M. (2024). *Nearshoring: oportunidades y desafíos para México*. Colegio de Contadores Públicos.

Evenett, S. J. (2022). Protectionism, Pandemic, and the Shifting Patterns of Global Trade [Proteccionismo, pandemia y los patrones cambiantes del comercio mundial]. *Journal of World Trade*, 56(4), 521–544.

Evenett, S. J., & Fritz, J. (2023). *The 28th Global Trade Alert Report: Fragmentation in Global Commerce* [El 28.º Informe sobre alertas comerciales mundiales: Fragmentación en el comercio mundial]. Center for Economic and Policy Research Press.

Fernández, V. y Trevignani, M. (2015). Cadenas globales de valor y desarrollo: perspectivas críticas desde el sur global. *Dados-Revista de Ciências Sociais*, 58(2), 499-536.
<https://doi.org/10.1590/00115258201551>

Fonseca, F., y Gélvez, T. G. (2024). Composition and Path of Asian Direct Investment in Mexico: Scope and Limitations of the Nearshoring Process. [Composición y trayectoria de la inversión directa asiática en México: alcance y limitaciones del proceso de nearshoring]. *Revista Latinoamericana sobre Estudios Asiáticos*, (2), 83-120.
<https://doi.org/10.5354/2810-6865.2024.76266>

- Foro Económico Mundial. (2023). *Qué es offshoring, nearshoring y reshoring – y cómo se beneficia un estado en México*. <https://es.weforum.org/stories/2023/01/explicado-que-es-offshoring-nearshoring-y-reshoring-y-como-se-beneficia-un-estado-en-mexico/>
- Gachúz, J. C., y Montes, M. P. (2020). La industria automotriz en México y China: Oportunidades de complementariedad. *Latin American Journal of Trade Policy*, 6, 79–86.
- Gandoy, R., y Díaz-Mora, C. (2020). Cadenas de valor y su impacto en el desarrollo industrial. *Revista de Negocios y Economía*, 15(3), 45–59.
- García-Remigio, C. M., Cardenete, M. A., Campoy-Muñoz, P., y Venegas-Martínez, F. (2020). Valoración del impacto de la industria automotriz en la economía mexicana: Una aproximación mediante matrices de contabilidad social. *Revista Mexicana de Economía y Finanzas Nueva Época*, 17(1), 1–21.
<https://doi.org/10.20430/ete.v87i346.852>
- Gélvez Rubio, T. A., y Gachúz Maya, J. C. (2021). Current trends in China's international development cooperation to Latin America: potential opportunities and challenges with the belt and road initiative [Tendencias actuales en la cooperación internacional para el desarrollo de China con América Latina: oportunidades y retos potenciales con la iniciativa «Un cinturón, una ruta»]. *Asian Education and Development Studies*, 10(3), 457–468. <https://doi.org/10.1108/AEDS-08-2019-0125>
- Gereffi, G. (2005). The Global Economy: Organization, Governance, and Development. [La economía global: organización, gobernanza y desarrollo]. En N. J. Smelser y R. Swedberg (Eds.), *The Handbook of Economic Sociology* (pp. 160–182). Princeton University Press.
<https://doi.org/10.1515/9781400835584.160>
- Gereffi, G. (2018). *Global Value Chains and Development: Redefining the Contours of 21st Century Capitalism* [Cadenas de valor globales y desarrollo: redefinición de los contornos del capitalismo del siglo XXI]. Cambridge University Press.
<https://doi.org/10.1017/9781108559423>
- Gereffi, G., Humphrey, J., y Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains [La gobernanza de las cadenas de valor mundiales]. *Review of International Political Economy*, 12(1), 78–104. <https://doi.org/10.1080/09692290500049805>
- Gibbon, P., Bair, J., y Ponte, S. (2008). Governing global value chains: an introduction [Gobernar las cadenas de valor mundiales: una introducción]. *Economy and Society*, 37(3), 315–338. <https://doi.org/10.1080/03085140802172656>
- Hernández-Sampieri, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill.
- Hirschman, A. (1981). *La estrategia del desarrollo económico*. Fondo de Cultura Económica.

Milberg, W., y Winkler, D. (2013). *Outsourcing Economics: Global Value Chains in Capitalist Development* [Economía de la externalización: cadenas de valor globales en el desarrollo capitalista]. Cambridge University Press.
<https://doi.org/10.1017/CBO9781139208772>

Molina Díaz, E., Robaina García, J. L., y Regalado Florido, E. (2024). *Relevancia de Asia-Pacífico en el escenario mundial*. Centro de Investigaciones de Política Internacional.

Nava Morales, C. O. (2024). *Cadenas de valor y empresa mexicana desde la heterogeneidad estructural: El caso automotriz en Aguascalientes* [Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Zacatecas]. https://estudiosdeldesarrollo.mx/wp-content/uploads/2024/12/Tesis-Carmen-Nava_v.final_.pdf

Neilson, J., Pritchard, B., y Yeung, H. W. chung. (2014). Global value chains and global production networks in the changing international political economy: An introduction [Las cadenas de valor mundiales y las redes de producción mundiales en la cambiante economía política internacional: una introducción]. *Review of International Political Economy*, 21(1), 1–8. <https://doi.org/10.1080/09692290.2013.873369>

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2023). *Resilient Supply Chains and Global Trade Reconfiguration*. OECD Publishing.

Oropeza, A. (2024a). *Nearshoring: La oportunidad de un nuevo desarrollo económico y social para México*. Universidad Nacional Autónoma de México.

Oropeza, R. (2024b). La reconfiguración productiva en América del Norte: nearshoring y friendshoring en perspectiva. *Revista Mexicana de Economía Internacional*, 12(3), 45–68.

Peck, J. (1999). Editorial: Grey Geography? *Transactions Institute of British Geographers*, 24, 131–135. <https://doi.org/10.1111/j.0020-2754.1999.00131.x>

Pérez Ibáñez, J. (2019). Cadenas globales de valor: una revisión bibliográfica. *Semestre Económico*, 22(51), 63–81. <https://doi.org/10.22395/seec.v22n51a4>

Pérez Ibáñez, D. (2019). América Latina y las cadenas globales de valor: límites y oportunidades de inserción. *Cepal Review*, 127, 67–89.

Prado Lallande, J. P., y Velázquez Flores, R. (2022). La Alianza del Pacífico: comercio y cooperación al servicio de la integración. *Revista Mexicana de Política Exterior*, (106), 205–235. <https://re.sre.gob.mx/rmpe/index.php/rmpe/article/view/388>

Prudencio-Vázquez, J., Álvarez-García, P., y del Río-Rama, M. de la C. (2025). Oportunidades y fuerzas de aglomeración en la industria automotriz y de autopartes en México en presencia de empresas chinas. *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, 71, 19–28. <https://doi.org/10.59072/rper.vi71.736>

Regalado, O. y Zapata, A. (2018). Estrategias de internacionalización de empresas indias hacia Latinoamérica. *Multidiscip. Bus. Rev.*, 12(1), 1–23. <https://doi.org/10.35692/07183992.12.1.2>

Riobóo, L., y Pedroza, M. (2017). Minería de datos, una innovación de los métodos cuantitativos de investigación en la medición del rendimiento académico universitario. *Revista Científica de FAREM-Estelí*, 6(24), 143–152.
<https://doi.org/10.5377/farem.voi24.5557>

Secretaría de Economía. (2025). *Flujo anual de IED de China a México (DataMexico)*.
<https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/mexico>

Secretaría de Economía. (2024). *Informe sobre la inversión extranjera directa en México: Primer semestre 2024*. Gobierno de México.

United Nations Conference on Trade and Development. (2023). *World Investment Report 2023: Investing in Sustainable Energy for All*. [Informe sobre las inversiones en el mundo 2023: Invertir en energía sostenible para todos]
https://unctad.org/system/files/official-document/wir2023_en.pdf

United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *World Investment Report 2024: Investing in Sustainable Value Chains* [Informe sobre las inversiones en el mundo 2024: Invertir en energía sostenible para todos].
<https://unctad.org/publication/world-investment-report-2024>

Wallerstein, I. (2005). *Análisis de los sistemas-mundo. Una introducción*. Siglo XXI editores.

World Trade Organization (2023). *Global Value Chain Development Report 2023 [Informe sobre el desarrollo de la cadena de valor mundial 2023]*.
https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/gvc_dev_rep23_e.htm

Zuluaga, S., Oviedo, S., y Muñoz, S. (2024). *Policy Paper #28: Regional integration and the opportunities offered by global value chains: The case of the Pacific Alliance* [La integración regional y las oportunidades que ofrecen las cadenas globales de valor: el caso de la Alianza del Pacífico]. CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/2231>