

## 6. Relación comercial México-Estados Unidos. Pre y post Pandemia COVID-19: efectos comerciales y desafíos (2017-2022)



MAXIMILIANO GRACIA HERNÁNDEZ\*

ARELY NAOMI OCAÑA OROZCO\*\*

DOI: <https://doi.org/10.52501/cc.397.06>

### Resumen

La relación comercial entre México y Estados Unidos se caracteriza por ser una de las más importantes a nivel global. Esta investigación expone los efectos y retos de la relación bilateral, ello bajo el contexto de la crisis sanitaria a causa del COVID-19. Ambas naciones enfrentaron nuevos retos para mantener su comercio bilateral, presentaron impactos en los índices de exportaciones e importaciones. Concluimos que, como resultado de la crisis sanitaria por la pandemia, la economía de México debe visualizar áreas de innovación, mejoras para la eficacia y eficiencia de sus empresas, optar por la diversificación de productos y potencializar sus relaciones comerciales alrededor del mundo, ya que así, de manera progresiva, no se perpetuará la dependencia económica y comercial con Estados Unidos.

**Palabras clave:** *exportación, importación, arancel, COVID-19, competitividad.*

---

\* Doctor en economía. Profesor investigador en el Colegio del Estado de Hidalgo, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3174-8006> ; correo electrónico: [maximiliano@elcolegiodehidalgo.edu.mx](mailto:maximiliano@elcolegiodehidalgo.edu.mx)

\*\* Estudiante de la Licenciatura en Comercio Exterior en la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, México. ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-3261-6559>

## Introducción

El comercio internacional trajo consigo grandes transformaciones a lo largo de la historia. Con la globalización se abrió paso a la generación de más consumidores, al incremento de la productividad y al aumento de la competencia mundial por los mercados.

La dinámica de México y Estados Unidos es una de las más relevantes a nivel global, particularmente por el nivel de comercio en ambas naciones. Se trata de la primera y décima segunda economía del mundo; no obstante que la mayor parte de la comercialización se da entre ambos países, México y Estados Unidos se caracterizan por su actividad comercial con distintas naciones alrededor del mundo.

La dinámica comercial entre México y Estados Unidos es una de las relaciones bilaterales más importantes a nivel global, este vínculo ha sido clave para el desempeño y relevancia en el área comercial de cada país. Con el paso de los años, desde la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1992, hasta el día de hoy, se han vivido numerosos sucesos tanto positivos como negativos en las relaciones comerciales entre ambas naciones. Con respecto a ello, uno de los productos más importantes del comercio exterior entre ambas naciones es la industria automotriz, siendo para México la principal manufactura de exportación.

Estados Unidos es el principal importador de estos productos, lo que impulsa a México a ser uno de los cuatro principales fabricantes de vehículos a nivel global. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (2025a), menciona que 80 % de vehículos ligeros que exporta México, llegan a Estados Unidos, y nueve de cada 10 autopartes utilizadas para el ensamble de automóviles se originan en México.

La importancia de esta industria reside entre otras variables, en emplear más de 900 000 trabajadores directos y millones de empleos indirectos, las principales marcas globales cuentan con plantas productivas en el país, fomenta así el desarrollo de una vasta cadena de suministro, abarca desde la manufactura, hasta la logística de exportación (De La Garza, 2024).

Los últimos años han sido cruciales para México y Estados Unidos, particularmente por la modificación del tratado comercial, el cual estuvo

vigente hasta el verano del 2020, el llamado TLCAN, el cual posteriormente y, con base en nuevas negociaciones se transformó en Tratado México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), mismo año que fue marcado con la llegada del COVID-19 al mundo, lo cual impactó significativamente en el comercio bilateral, abarcó de forma simultánea los procesos internos de las empresas y sus operaciones de importación y exportación de productos.

Para el año 2022 la dinámica comercial de ambas naciones, en comparación con los años anteriores, no ha cambiado profundamente, si consideramos los montos exportados por México hacia Estados Unidos en el año 2022, se exportaron 472 702 millones de dólares, esto convierte a Estados Unidos en el primer y más importante socio comercial de México (Statista, 2024).

La investigación tiene como primer objetivo mostrar los efectos que se tuvieron en el comercio bilateral entre México y Estados Unidos, particularmente como resultado de la pandemia por COVID-19; segundo, detectar los desafíos de ambas naciones en sus intercambios comerciales frente a un contexto de crisis sanitaria y económica.

Para lograr los objetivos de la investigación, es importante identificar y analizar los principales desafíos en la relación comercial entre México y Estados Unidos, 3 años antes y 3 años después de la pandemia por COVID-19 (2017-2022), además de distinguir los desafíos y retos que se han enfrentado en términos del comercio de bienes y servicios, pero en particular, el objetivo específico es identificar los principales sectores y productos que se vieron afectados por la crisis sanitaria.

Es importante entender e identificar la evolución de la dinámica comercial entre México y Estados Unidos durante este periodo, comprender los cambios antes y después de la crisis sanitaria. La epidemia por COVID-19 marcó un antes y un después en el mundo, y es que provocó una ruptura en las cadenas de suministros, lo que llevó a repercusiones negativas en el comercio bilateral, afectando a las empresas mexicanas y estadounidenses.

La importancia de esta investigación es entender los desafíos de la pandemia por COVID-19, y cómo esta afectó al comportamiento del comercio bilateral entre ambas naciones. Sabemos de la existencia de una innegable dependencia comercial de México con Estados Unidos, a través de ello se podrá denotar cuáles fueron las áreas comerciales más vulnerables.

La metodología de la investigación es documental con un enfoque mixto, por un lado, utiliza el análisis cuantitativo al evaluar estadísticas de exportaciones e importaciones y, por el lado cualitativo, identifica los desafíos comerciales frente a la pandemia.

## Tres grandes escuelas del comercio internacional

El comercio internacional desde sus orígenes tuvo un impacto decisivo en el desarrollo de las naciones y, en la dinámica actual del mundo, permitió el desarrollo económico global, dio apertura a los países para el acceso a aquellos productos o servicios a los cuales no se tendría disponibilidad.

Han existido diversos pensamientos y disciplinas para explicar, razonar y estudiar el comercio internacional a nivel global, iniciamos con la Escuela Clásica, una de las más influyentes, destaca David Ricardo, con su Teoría de la Ventaja Comparativa (Muñoz Puigcerver, 2021).

La Escuela de la Integración Económica o también conocida como Regionalismo económico, se define como un proceso mediante el cual un grupo de países eliminan determinadas barreras económicas, su más grande exponente es Bela Belassa, con su Teoría de la Integración Económica (Morales López, 2018).

Finalmente, la Escuela Neoclásica o igualmente conocida como la Nueva Economía del Comercio Internacional, se desvincula de las aportaciones clásicas del comercio internacional y presenta a la economía mundial como un conjunto de mercados competitivos y con rendimientos constantes a escala, la aportación más importante es la de Paul Krugman (Mayorga Sánchez y Martínez Aldana, 2008).

### David Ricardo

Existen entre otros, tres planteamientos teóricos para el análisis del comercio internacional, partimos de David Ricardo, quien en su libro *Principios de economía política y tributación*, mencionó que las naciones se especializan en la producción y exportación de bienes con un menor costo de oportuni-

dad (Ricardo, 1817, como se citó en Banco Nacional de Comercio Exterior, 2014), es decir, con un precio más bajo para ofrecer al mercado, de manera que las empresas cuenten con márgenes de ventas y rentabilidad mayores, con ello, los países tendrán una capacidad de consumo más extensa, porque comprarán productos importados a un menor precio al que lo comprarán si ellos mismos lo fabricaran y consumieran en su economía local.

De forma contraria, si las empresas toman la decisión de producir bienes en los que no tengan experiencia, tengan carencia de recursos, medios de producción inadecuados y desconocimiento de todos los procesos de producción, tendrán por resultado mayores costes de producción, renunciando a mejores posibilidades de crecimiento para los conglomerados, como lo es la especialización, la competitividad y el desarrollo de los sectores productivos en los cuales participen; por ello, es importante que las naciones opten por el manejo de la ventaja comparativa para aprovechar al máximo sus capacidades de producción, con ello se obtiene la fidelidad de los compradores, se aumentan los ingresos, se reducen los costos y las operaciones en las empresas son más rentables.

## Teoría de la integración

Bela Balassa, en su libro *Teoría de la integración* (2011), define esta como un proceso donde un grupo de países hacen nula la aplicación de las barreras comerciales para llegar a un beneficio mutuo en la negociación, esto con la intención de hacer más cercanos los mercados y los procedimientos más fáciles de ejecutar; el autor menciona cinco etapas de la teoría de la integración económica: área de libre comercio, unión aduanera, el mercado común, la unión económica y la comunidad económica o integración económica total, mismas que contemplan los bienes y servicios, los pagos internacionales, los problemas monetarios, el transporte y las comunicaciones, las finanzas, los seguros y la movilización de personas (Balassa, 2011).

Con base en Balassa, la relación comercial entre México y Estados Unidos se encuentra en la primera fase denominada: área de libre comercio, en ella existe la eliminación de las barreras arancelarias y únicamente se presenta la libre circulación de mercancías.

## Nueva Teoría del Comercio Internacional

Como tercera propuesta teórica tenemos a Paul Krugman, quien presenta su teoría del Nuevo Comercio Internacional (1979, como se citó en Mayorga Sánchez y Martínez Aldana, 2008), su análisis parte del concepto de economías de escala, aquí la producción de las empresas es grande, pero los costos son bajos, el país ofrece una mayor diversidad de productos en el mercado.

Krugman introduce el concepto de comercio intraindustrial, este se traduce en la existencia de un comercio de bienes y servicios entre países que pertenecen a la misma industria. Existe un parteaguas en este punto, que es la diferenciación presentada en sus productos, a pesar de que ambas naciones comercializan productos de la misma industria, Estados Unidos exporta a México diversas autopartes; México, gracias a su mano de obra calificada y bajos costos operacionales, exporta vehículos al mercado estadounidense. El punto medular del éxito en esta relación comercial está en la ubicación geográfica, ya que la cercanía permite bajos costos logísticos.

México es importante para Estados Unidos, tanto por sus recursos naturales como por su ubicación geográfica, con ello logra una aglomeración de las actividades económicas de la industria automotriz, particularmente en la parte centro y norte del país, de esta manera, México es más eficiente en sus exportaciones de vehículos al mercado estadounidense (como se citó en Mayorga Sánchez y Martínez Aldana, 2008).

## Cambios en el sistema del comercio exterior México-Estados Unidos durante el COVID-19. Restricciones comerciales

La importancia en la relación comercial entre México y Estados Unidos es crucial para comprender la dinámica y la toma de decisiones en este campo, años atrás, con la firma del TLCAN, y su puesta en marcha en 1994, México abrió el camino con reglas claras para el intercambio de bienes y servicios. Es relevante mencionar que, acorde con la Secretaría de Economía, México

cuenta con 14 Tratados de Libre Comercio, firmados con 52 naciones (Secretaría de Economía, 2025).

La cercanía y todo el contexto histórico de ambos países, los coloca en una situación donde es imposible pensar en la inexistencia de un comercio exitoso, en el cual México no contemple a Estados Unidos y viceversa. México es el principal proveedor del país vecino, destaca la industria automotriz, la del petróleo y gas; a su vez, Estados Unidos destaca por su exportación a México en productos de la industria automotriz, maquinaria y minerales (Data México, 2025).

En los 3 primeros años, antes del brote del coronavirus (2017 al 2019) crecieron tanto las exportaciones como las importaciones desde México y hacia Estados Unidos, 2018 fue el año en el cual se presentaron las mayores tasas. México es el segundo socio comercial más importante de Estados Unidos.

Los efectos de la pandemia se extendieron en su totalidad a todas las disciplinas y áreas de trabajo, un elemento tan esencial como el comercio fue uno de los que sufrió varios cambios en cuanto a su dinámica y operación. El intercambio de bienes entre naciones con fuerte dependencia en sus relaciones bilaterales, caso México y Estados Unidos, se enfrentó a un panorama aún más complejo.

Al respecto, Monroy Aguilar et al. (2023) mencionan la existencia de cambios en las políticas sanitarias, se generaron repercusiones en factores esenciales de las naciones, existiendo con ello alteraciones en la producción y la comercialización.

En comparación con las estrategias de comercio ejecutadas en otros países del mundo, Ramos Valencia et al. (2023) exponen un contraste sobre las acciones estratégicas implementadas en México y Estados Unidos, especialmente cuando se revisan las acciones de los países europeos, todo ello al considerar la Gobernanza, punto esencial donde la nación mexicana y la estadounidense, ante la presencia de la crisis sanitaria, fallaron al dirigir y coordinar las estrategias de política pública, ya que factores como la afluencia innecesaria a servicios turísticos en México, la incorrecta gestión del programa de vacunación y la crisis migratoria, llevó a resultados negativos e ineficaces del control de contagios en ambos lados de la frontera.

Lara-Valencia y García-Pérez (2021) desglosan las restricciones tomadas en ambos lados de la frontera y sus resultados. Como se mencionó, hubo un cierre total del área y paso transfronterizo, así como la suspensión de operaciones gubernamentales, económicas y empresariales, lo que se tradujo en un desplome del comercio y los servicios. De igual manera, fue necesario el confinamiento de las actividades diarias, tanto de familias como de empresas, el objetivo de mitigar los contagios masivos que se presentaron en las fronteras, resultado de la falta de control y conocimiento inicial por parte de las autoridades, y la falta de conciencia de la población, tanto mexicana como estadounidense, originó las infracciones y multas al no cumplir con los protocolos de salud ya establecidos en la ley, además de lo anterior, el cierre de la actividad de negocios y operaciones no esenciales, la inasistencia escolar, y la prohibición de reuniones masivas.

Es importante señalar la manifestación de otras problemáticas que entorpecieron las operaciones comerciales en ambos lados de la frontera, una fue la constante disputa del paso de migrantes mexicanos a Estados Unidos, donde el insistente movimiento de personas tuvo como consecuencia el cierre definitivo de las aduanas, dados los altos casos de contagios y, a su vez, la falta de manejo de gobernanza y cooperación para el cumplimiento de los protocolos sanitarios.

Con base en datos de la Embajada y Consulados de Estados Unidos en México (2020), se hizo uso del sistema nacional de “semáforos”, que consistió en un parámetro de cuatro métricas divididas en colores para determinar las actividades en las naciones, se manejaron de la siguiente manera: rojo (sólo se permiten actividades esenciales y las actividades económicas eran indicadas por la autoridad local o federal), naranja (reducción de movilidad comunitaria y la operación de actividades económicas con un aforo de 50 %), amarillo (operación de actividades económicas y sociales con aforo de 75 %) y verde (sin restricciones de movilidad y con operación de actividades económicas de manera habitual).

En un comunicado de Americaribe (2020), en México las operaciones aduaneras fueron atendidas únicamente por 80 % del personal, evitando así las aglomeraciones en infraestructura tanto operativa como administrativa, dejando un vacío en las plataformas de verificación aduanera, tanto para importaciones como exportaciones entre cada embarque, su-

mado a esto, se suspendieron las reuniones de los comités de facilitación aduanal, de capacitaciones y concentraciones que superasen las 10 personas, y se condicionó de manera estricta el uso de mascarilla y contacto permanente con la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP), así como con las autoridades portuarias correspondientes.

Todo lo anterior causó una perturbación masiva en las cadenas de suministro manufacturera entre México y Estados Unidos, lo que comprende productos informáticos y electrónicos; y equipos de transporte, igualmente impactó en el comercio de bienes como los productos agrícolas, ganado, plásticos, entre otros (Mexico Initiatives, 2020).

Para el seguimiento protocolario, se generaron comunicados constantes de cuidado de higiene para el personal y medidas de control sanitario aduanero, a su vez, las empresas mexicanas tuvieron que adaptarse a los cambios en el manejo de la producción de las empresas e, idear las estrategias necesarias para atender el manejo de la logística de los productos a exportar e importar.<sup>1</sup>

Con el paso del tiempo en la evolución del fenómeno, tanto la población como las autoridades comenzaron a adaptarse a los reglamentos establecidos y, cuando bajaron los contagios para el paso seguro entre fronteras, las estaciones sanitarias fueron vitales para el progreso de actividades entre ambas naciones, especialmente en temas laborales y migratorios, ya que fueron puntos de control tanto de carácter informativo y de atención médica para el manejo y control de contagios del COVID-19, además, las estaciones albergaron a la población que diera positivo para atenderlos en su medicación y confinamiento y así evitar la transmisión del virus. (Instituto Nacional de Migración, 2020)

Con la pandemia, los métodos y trámites de intercambio comercial se tuvieron que adaptar a las nuevas circunstancias, lo cual permitiera atender especialmente las necesidades de la población con productos de pri-

<sup>1</sup> En mayo de 2019 a julio de 2021 nacieron 1.2 millones de establecimientos micro, pequeños y medianas, y 1.6 millones cerraron de manera definitiva, por lo que no lograron adaptarse a los cambios del mercado en el margen de la crisis por el coronavirus, lo cual originó el cierre de sus operaciones. Comunicado de prensa de INEGI (2022), sobre los estudios demográficos de las Mipymes mexicanas.

mera necesidad, así como el intercambio de equipo médico para los hospitales.

## **Evolución del comercio exterior mexicano. Exportaciones e importaciones (exportaciones por tipo de producto, antes y después de la pandemia)**

En este apartado se presentan datos económicos del panorama comercial entre México y Estados Unidos, se muestra cómo evolucionó el comercio entre ambos países a lo largo de 6 años ante el fenómeno del COVID-19.

El intercambio de bienes y servicios entre México y Estados Unidos ha sido constante, sin embargo, con la llegada de la pandemia, se visualiza la reducción de exportaciones como resultado de los retos logísticos que conlleva el transporte de las mercancías ante una alerta sanitaria.

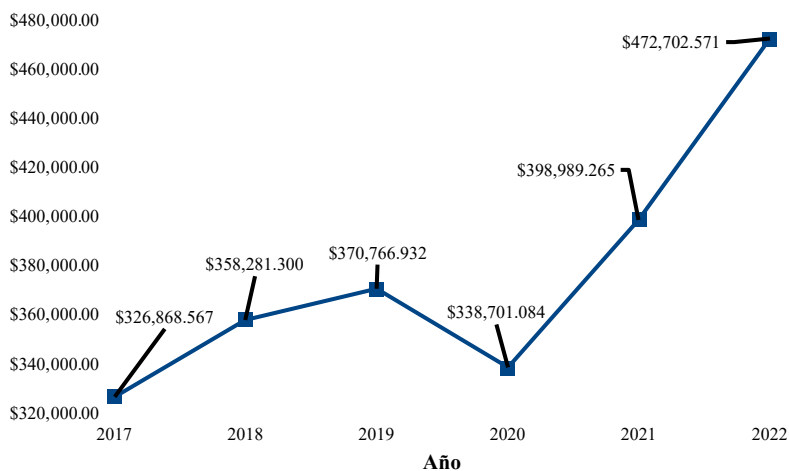
Si partimos de los datos obtenidos en el año 2017 (3 años antes de la pandemia), las exportaciones de México alcanzaron un monto de 326 869 millones de dólares, con un crecimiento para el año 2019 cercano a los 370 000 millones de dólares, cifra que desciende con la pandemia a 338 701 millones de dólares durante el año 2020.

Posterior al tope de la alerta sanitaria, el panorama mejoró para realizar operaciones comerciales, se incrementaron para los siguientes 2 años, en 2021 una recuperación notable que alcanzó los 398 989 millones de dólares y el siguiente año se potenciaron aún más, alcanzando 470 000 millones de dólares, cifra mayor a la de los años previos a la pandemia.

Los principales productos mexicanos exportados a Estados Unidos fueron los de la industria automotriz. De acuerdo con datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA, 2025a), México es el primer proveedor de vehículos y autopartes al mercado estadounidense, el cuarto exportador en productos de autopartes a nivel mundial, el sexto exportador de vehículos ligeros a nivel global y el séptimo productor universal en vehículos.

En la gráfica 6.2 se muestra que, durante el periodo de estudio, los años 2019 y 2022 se caracterizaron por tener los máximos montos de exportación de coches hacia Estados Unidos, cifra que alcanzó los 38 000.00 mi-

Gráfica 6.1. Exportaciones de México a Estados Unidos 2017-2022.  
Millones de dólares (corrientes)



Fuente: elaboración propia con base en Secretaría de Economía (s. f.).

lones de dólares, para 2020 la cifra de exportación de coches descendió 21.7% con relación a las cifras del año 2019; no fue hasta el año 2022 cuando se muestra una recuperación de 23.4%, con relación al año anterior, año en el cual se alcanzaron más de 36 000 millones de dólares.

Los automóviles son el principal producto mexicano exportado al mercado estadounidense. El segundo producto más exportado a Estados Unidos, durante los 6 años del periodo de estudio fueron los ordenadores, con un monto total de 158 700 millones de dólares. Los ordenadores tuvieron su incremento más significativo en el año 2019, siendo de 27 000 millones de dólares y, alcanzaron su cifra más alta en el año 2022, con un total de 34 500 millones de dólares. El tercer producto más exportado a Estados Unidos, fueron los vehículos de motor, piezas y accesorios, con un monto total de 153 400 millones de dólares durante los 6 años de referencia. Este producto mostró un descenso significativo durante el siguiente año de inicio de la pandemia, no obstante, logró recuperarse y alcanzó 31 000 millones de dólares en el año 2022.

## Evolución de la exportación de automóviles a Estados Unidos (2017-2022)

Dada la importancia de las exportaciones en el sector automotriz, se puede catalogar esta como una industria clave para el fortalecimiento económico de México, por lo anterior, es importante observar su evolución a lo largo de la pandemia. Los coches desde el año 2017 hasta el 2019 mostraron un incremento gradual, alcanzaron su punto más alto antes de la pandemia, con 38 200 millones de dólares, lo cual representó 10.5 % del total exportado. Dicho nivel de exportaciones descendió en los años posteriores y, con datos hasta el año 2022, no se alcanzaron las cifras de su mejor año.

Referente a los camiones de entrega, durante el periodo de estudio mostraron crecimiento constante, si bien, se detecta un leve descenso en el año posterior al inicio de la pandemia (2020), luego de esta se lograron recuperar las cifras de exportación, y se alcanzaron niveles de exportación mayores a los años previos a la pandemia.

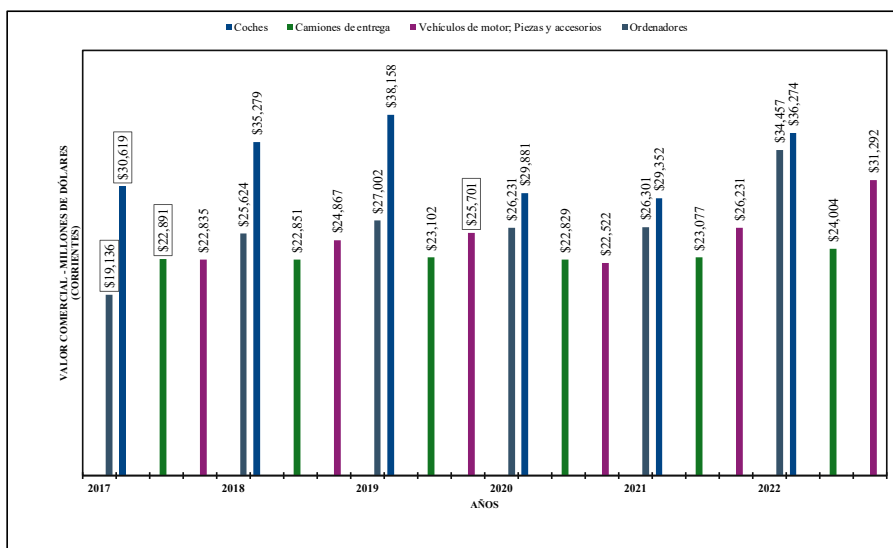
Concerniente a vehículos de motor, piezas y accesorios, el fenómeno es similar; durante el periodo de estudio se observa un crecimiento en los montos exportados, con una leve caída en el año 2020, sin embargo, se logra recuperar y al final del periodo de estudio, los 31 300 millones de dólares exportados, fueron mayores a los 22 800 millones de dólares generados en el año 2017.

Los tres productos antes mencionados suman 20.9 % del total exportado por México hacia Estados Unidos, cifra que los pone como los tres productos más importantes en el marco del T-MEC.

El ingreso de productos estadounidenses a México sufrió cambios en su comportamiento durante el periodo COVID-19. Antes de la pandemia, la cifra más alta corresponde al 2018, con más de 215 000 millones de dólares, en 2019 se generó una baja de 4.6 % con respecto al año anterior.

El punto más bajo de las importaciones se manifestó en el 2020, el descenso con respecto al año previo anterior fue de 18.4 %, siendo incluso más bajo que 2017. No fue hasta el año 2021 que se notó una recuperación significativa con importaciones por más de 220 000 millones de dólares y,

Gráfica 6.2. *Productos mexicanos exportados a Estados Unidos (2017-2022)*



Fuente: elaboración propia con base en Observatory of Economic Complexity.

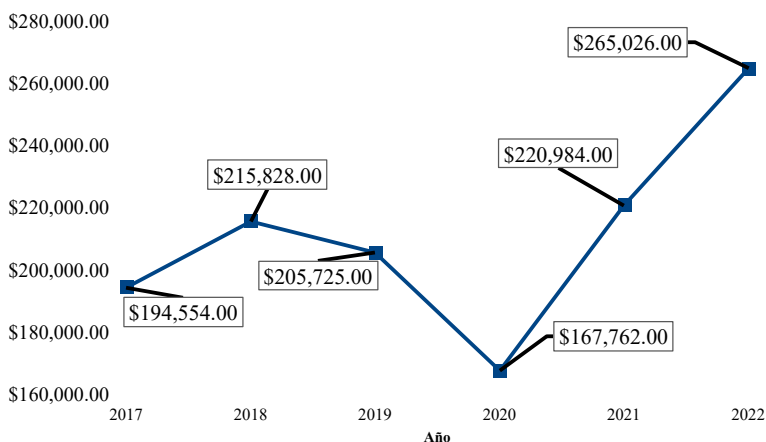
en 2022 se alcanzó el punto más alto, después de la pandemia, con cifras de 265 000 millones de dólares.

En los años 2020 y 2021 se presentaron declives en el volumen de productos mexicanos exportados hacia Estados Unidos, lo cual fue efecto de la pandemia. Las complicaciones y alteraciones en las fronteras aduanales, la baja de las exportaciones e importaciones de productos en los años 2020 y 2021, años de mayor impacto de la pandemia, implicaron un panorama de mayor vulnerabilidad y crisis económica en ambas naciones, sin embargo, para el año 2022 se mostraron incrementos significativos tanto en las exportaciones como en las importaciones.

## Importancia actual de la industria automotriz en el comercio exterior de México

La importancia de la industria automotriz en México se puede visualizar en términos del impacto en la generación de empleo e ingresos del país, ya que

Gráfica 6.3. *Importaciones mexicanas procedentes de EUA, 2017 - 2022*  
Millones de dólares (corrientes)



Fuente: elaboración propia con base Secretaría de Economía (s.f.).

es el primer generador de divisas, la balanza comercial tiene un superávit de 99 000 millones de dólares, representa 32 % de las exportaciones manufactureras, asimismo, posiciona a México como cuarto exportador mundial de autopartes, siendo así el primer proveedor del mercado estadounidense, su contribución al PIB manufacturero es de 18 %, su participación al PIB nacional es de 3.6 %, México cuenta con siete plantas de producción de transmisiones; 10 plantas de motores y 20 plantas de vehículos. En cuanto empresas, GM es la que más plantas tiene, con nueve; le sigue Honda con seis; Nissan con cinco; Stellantis con tres; Volkswagen, Toyota y Mazda con dos cada empresa; Kia, Hyundai, BMW y Audi con una (AMIA, 2025).

La mayor parte de los empleados laboran dentro de las plantas de vehículos, lo que genera un total de 83 967 empleos directos en total. Las áreas de transmisiones, motores y vehículos generan un total de 103 901 empleos directos, los cuales participan en la operación de las plantas automotrices en México (AMIA, 2025).

Es innegable la importancia de esta industria para México, por ello es necesario revisar el T-MEC, particularmente con relación a las reglas de origen. Con base en la Barra Nacional de Comercio Exterior (2025), hubo una renovación en el tratado con nuevas reglas para el sector, específica-

mente se intentó el fortalecimiento de la producción regional, manteniendo así la competitividad y, a su vez, encaminarse a la adaptación de la creciente demanda de vehículos eléctricos y sostenibles, los principales cambios fueron: el porcentaje de contenido regional se incrementó a 80 %, esto con la intención de incentivar la producción, reducir la dependencia de suministros asiáticos y así evitar los aranceles. En cuanto a los componentes esenciales, tales como los sistemas de conducción autónoma, baterías y motores eléctricos, tendrán que cumplir con formalidades específicas de origen, y en cuanto al impacto en los salarios mínimos, mantiene que la regla exige que de 40 a 45 % del automóvil sea producido por empleados que ganen un mínimo de 16 dólares por hora, esto impacta de manera directa a los trabajadores de las plantas que operan en México, ya que se busca cumplir con los estándares salariales de los trabajadores en la nación. (Barra Nacional de Comercio Exterior, 2025).

El panorama actual en el que se encuentra la relación de México y Estados Unidos se ha visto afectada por los recientes anuncios y acciones que ha llevado a cabo el presidente Donald Trump para la imposición de aranceles de 25 % en productos clave, como acero, aluminio y automóviles ensamblados, mismo hecho que inestabiliza las cadenas de suministro, lo que pudiese llevar al desempleo masivo durante el año 2025.

Acorde a un informe del Banco de México (2025), los aranceles impuestos por Donald Trump afectarían de manera significativa en la manufactura de la industria automotriz, vulnerando la economía mexicana ante los movimientos de Estados Unidos en esta guerra comercial, hasta el momento se han mantenido eximidos temporalmente los aranceles a la industria automotriz, para brindar tiempo al ajuste de las cadenas de suministro.

Necoechea (2025) menciona que a corto plazo la imposición de los aranceles puede repercutir de forma negativa en la economía, causando una desaceleración, y afectando directamente a la industria automotriz y manufacturera, y no sólo eso, también podría darse un aumento en la inflación y una reducción en el consumo interno del país.

Para las empresas, el comportamiento de las cadenas de suministro sufrirá por la interrupción del flujo de las piezas que son trasladadas a la frontera antes de ser un producto terminado, lo que encarecerá los costos de producción de las empresas y disminuirá la competitividad. A mediano

plazo, las empresas mexicanas deberán optar por la diversificación de los mercados de exportación para evitar la constante dependencia con el mercado estadounidense, explorando oportunidades como son el mercado asiático y el europeo, con quienes se tienen buenas relaciones comerciales y diplomáticas. México debe adaptarse a estos mercados y cumplir con el ajuste en sus productos, procesos y estándares, esto se traduce en la necesidad de inversión en tecnología e innovación, reduciendo así sus costos de producción, fortalecer las cadenas de suministro internas, mejorar la competitividad e indagar en las opciones que se tienen con otros proveedores locales para disminuir la aplicación de los aranceles.

Rojas, a través de Top Management (2025), menciona que es importante establecer un panorama de oportunidad donde México pueda abrirse a otros mercados y no estar sujeto a Estados Unidos, aprovechando el *nearshoring*, de modo que se pueda incentivar tanto a las empresas estadounidenses como a las de otros países a relocalizar su producción en la nación, evitando las tarifas comerciales. Una estrategia que nos menciona, y podría ser clave también, es brindar capacitación al sector automotriz en las industrias en crecimiento, como lo son la industria 4.0 (inteligencia artificial [IA] y robótica) y las industrias sustentables, así, las empresas estarán mayormente calificadas para la transición comercial y económica, lo cual podría compensar un estimado de 60 % de las pérdidas laborales.

## Conclusiones

Ante el panorama del COVID-19, la relación comercial México-Estados Unidos ha mostrado que el manejo operativo en las fronteras sufrió cambios que llevaron a la forzosa adaptación de los actores comerciales ante las medidas sanitarias y de producción de su mercancía.

El fenómeno del COVID-19 tuvo un alto impacto en el comercio bilateral de México y Estados Unidos, ya que el manejo aduanal fronterizo para el flujo comercial sufrió decrecimientos significativos tanto en las exportaciones como en las importaciones, resultado de la imposición de medidas sanitarias para salvaguardar el bienestar de ambas poblaciones ante la presencia del coronavirus. Sin duda, este tipo de cambios enfrentados

en el mercado era algo a lo que las empresas y los gobiernos de ambas naciones no se habían enfrentado antes, la caída en las exportaciones mexicanas era algo inevitable que terminó afectando a distintos sectores de la economía mexicana.

México se ha especializado en las últimas décadas en el sector automotriz, fue esta industria donde se expresó hasta el año 2020 una baja significativa de ventas de exportación de los productos más importantes que México comercializa con Estados Unidos, que son coches y vehículos, piezas y accesorios.

Teniendo presente este escenario de incertidumbre, tanto en la relación México-Estados Unidos como con el resto del mundo, existió la cooperación progresiva para el intercambio de información, y en su momento, agilización para el intercambio de productos de primera necesidad, tecnología para atender la crisis sanitaria y elementos clave para la estabilidad de las poblaciones a nivel mundial, cada una de las naciones tuvo que idear sus estrategias, así como la colaboración en los pasos fronterizos para reanimar la actividad comercial (Organización Mundial del Comercio [OMC], 2022).

A raíz de estos acontecimientos, la economía mexicana tiene la oportunidad de visualizar los puntos en los que es necesario mejorar e innovar para atender de manera eficiente sus procesos dentro de las organizaciones, así como contar con las alternativas suficientes en caso de sufrir desabasto de materias primas, y explorar las áreas de oportunidad para diversificar sus productos y potenciar sus relaciones comerciales alrededor del mundo, ya que, a pesar de que la comercialización con Estados Unidos fue un punto clave para la subsistencia de las empresas, se destaca nuevamente la constante dependencia que se tiene con una sola nación, a pesar de que México cuenta con más socios comerciales, continúa siendo un país anclado a la economía estadounidense.

## Referencias

Americaribe. (2020). *Medidas tomadas por las aduanas de la región contra el COVID-19*. Americaribe. [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/covid\\_19/20200401-buenas-practicas-de-las-aduanas-de-las-americas-y-el-caribe-por-pais\\_es.pdf?la=en](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/covid_19/20200401-buenas-practicas-de-las-aduanas-de-las-americas-y-el-caribe-por-pais_es.pdf?la=en)

- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz [AMIA]. (2025a). *México en la producción mundial de vehículos*. AMIA. <https://amia.com.mx/about/vehiculos-mexico/>
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz [AMIA]. (2025b). *Plantas de ensamble de vehículos, motores y transmisiones de empresas asociadas*. AMIA. [https://amia.com.mx/about/plantas\\_ensamble/](https://amia.com.mx/about/plantas_ensamble/)
- Balassa, B. (2011). *The Theory of Economic Integration*. Routledge.
- Banco de México. (2025). *Resumen Ejecutivo del Informe Trimestral Enero - Marzo 2025*. Banxico. <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informes-trimestrales/%7B1F3ACF0C-5893-39ED-C20D-BE6AF0396FD0%7D.pdf>
- Banco Nacional de Comercio Exterior. (2014). *Ventaja Comparativa (Comparative advantage)*. (eco.). Bancomext. [https://www.bancomext.com/glosario/ventaja-comparativa-comparative-advantage-eco/#:~:text=\(eco](https://www.bancomext.com/glosario/ventaja-comparativa-comparative-advantage-eco/#:~:text=(eco)
- Barra Nacional de Comercio Exterior. (2025). *Renovación del T-MEC: Nuevas Reglas para el Sector Automotriz en 2025*. Boncomext. <https://barradecomercio.org/?p=12572>
- Data México. (2025). *Perfil del país: Estados Unidos*. Secretaría de Economía. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/country/estados-unidos?tradeBalanceSource=inegiOption&timeSelector=Year>
- De La Garza, I. (2024). *Sector Automotriz: Importancia y Principales Retos en Sostenibilidad*. Banco Bilbao Vizcaya Argentaria. <https://www.bbvacib.com/es/insights/news/bbva-cib-sector-automotriz-importancia-y-principales-retos-en-sostenibilidad/>
- Embajada y Consulados de Estados Unidos en México. (2020). *Alerta de Salud – COVID-19 actualización México*. <https://mx.usembassy.gov/es/alerta-de-salud-covid-19-actualizacion-mexico/>
- Gobierno de México. (1992). *Tratado de Libre Comercio de América del Norte*. Gobierno de México. <https://cja.sre.gob.mx/tratadosmexico/tratados/eyJpdil6ImRkbUpQUJhTlp-jZDNWYWI0aGl3d1E9PSIsInZhbnVlljoiclJ5b0NXWnpDdmFRWEgXWGNWS29MZZz09li-wibWFjIjoiNzUjZTM5ZjlmYWZlZiNjYkYjk1NjJjMDQ0MWJIMGE2Yjk2ZTc0MDNiZGI3O-DU2MmMyMjFhNGNkYzE0NDRI0GFInyJ9>
- Gobierno de México. (2022). *Semáforo COVID-19*. <https://coronavirus.gob.mx/semaforo/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2022, junio 23). *Demografía de los establecimientos MiPymes en el contexto de la pandemia por COVID-19* [Comunicado de prensa]. [https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2022/EAP\\_Demog\\_MIPYME22.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2022/EAP_Demog_MIPYME22.pdf)
- Instituto Nacional de Migración. (2020). *Protocolo de actuación para la prevención y atención de casos sospechosos y confirmados de COVID 19 en las Estaciones Migratorias y Estancias Provisionales del Instituto Nacional de Migración*. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/inm/documentos/protocolo-de-actuacion-en-las-estaciones-migratorias-y-estancias-provisionales>
- Lara-Valencia, F. y García-Pérez, H. (2021). Las fronteras de la pandemia: lecciones para la gobernanza y la cooperación en las ciudades de la frontera México-Estados Unidos. *Estudios Fronterizos*, 22(67). <https://doi.org/10.21670/ref.2104067>
- Mayorga Sánchez, J. Z. y Martínez Aldana, C. (2008). Paul Krugman y el nuevo comercio internacional. *Criterio libre*, (8), 73-86. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4547087.pdf>

- Mexico Initiatives. (2020). *Mexican manufacturing in the time of pandemic*. The University of Arizona. <https://mexico.arizona.edu/revista/mexican-manufacturing-time-pandemic>
- Monroy Aguilar, S., (2023). Cambio de la estructura de comercio exterior en la etapa covid-19 y poscovid-19. En M. Gracia Hernández, S. Monroy Aguilar, A. Lozano Vázquez, M. A. Guadarrama Vega y A. Rodríguez Nava (Ed.), *Análisis multidisciplinario de la situación mundial post-covid-19* (pp. 211-246). Universidad Autónoma Metropolitana.
- Morales López, S. M. (2018). *Tema 18. Integración Económica*. Enlace Jurídico Académico. <http://enlacejuridicoacademico.com/docs/materiales/dra-rios/regimenJuridicoDeComercioExterior/Integracio%CC%81n%20Econo%CC%81mica..pdf>
- Muñoz Puigcerver, J. M. (2021). Teorías clásicas del comercio internacional y sus antecedentes: de Aristóteles a Rybczynski. *Compás Empresarial*, 11(33), 124-149. <https://revistas.univalle.edu/index.php/compas/article/download/155/137/640>
- Necoechea, P. (2025). *¿Trampa o Palanca? El futuro económico de México ante los aranceles de Trump*. EGADE Bussines School. <https://egade.tec.mx/es/egade-ideas/opinion/trampa-o-palanca-el-futuro-economico-de-mexico-ante-los-aranceles-de-trump#:~:text=En%20el%20C3%A1mbito%20empresarial%2C%20las,a%3%BA%20m%3%A1s%20la%20econom%3%ADa%20interna.>
- Organización Mundial del Comercio. (2022). *Comercio de productos médicos en el contexto de la lucha contra la covid-19: evolución de 2019 a 2021*. [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/covid19\\_s/med\\_goods\\_2019\\_21\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/covid19_s/med_goods_2019_21_s.pdf)
- Ramos Valencia, J. E., Barrachina Lisón, C. y Ramos García, J. M. (2023). Security, Migration and Immigration Control Policies in the United States, 2018-2022. *Norteamérica, Revista Académica Del CISAN-UNAM*, 18(2). <https://doi.org/10.22201/cisan.24487228e.2023.2.613>
- Ricardo, D. (1959). *Principios de economía política y tributación* (Trad. J. Broc, N. Wolff y J. Estrada). Fondo de cultura económica.
- Secretaría de Economía. (2019). *Reporte T-MEC. Relación Comercial México-Estados Unidos*. Gobierno de México. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/469031/Reporte-TMEC\\_n01-esp\\_20190612\\_b.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/469031/Reporte-TMEC_n01-esp_20190612_b.pdf)
- Secretaría de Economía. (2020, 1 de julio). *Hoy entra en vigor el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)*. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/se/prensa/hoy-entra-en-vigor-el-tratado-entre-mexico-estados-unidos-y-canada-t-mec-247043>
- Secretaría de Economía. (2025). *Comercio Exterior, Países con Tratados y Acuerdos firmados con México*. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico>
- Statista. (2024). *El cambio es ahora*. Statista. <https://es.statista.com/estadisticas/1189152/valor-exportaciones-mercancias-mexico-estados-unidos/#:~:text=Estados%20Unidos%20es%2C%20por%20mucho,exportadas%20hacia%20el%20pa%C3%ADs%20vecino.>
- The Observatory of Economic Complexity [OEC]. (s.f.). *México (MEX) y Estados Unidos*

(USA): *comercio bilateral*. OEC. <https://oec.world/es/profile/bilateral-country/mex/partner/usa?dynamicBilateralTradeSelector=year2023>

Top Management. (2025). *Por aranceles de Trump: México y el mundo enfrentan golpe a sus mercados laborales*. <https://topmanagement.com.mx/aranceles-trump-mexico-mundo-enfrentan-golpe-mercados-laborales#:~:text=esta%20guerra%20arancelaria.-,De%20acuerdo%20con%20ESSAD%2C%20firma%20especializada%20en%20la%20gesti%C3%B3n%20de,las%20p%C3%A9rdidas%20laborales%20en%20>