



## **INFLUENCIA DEL COVID-19 EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.**

Angélica Yulieth Duarte Ortega  
Maestrante en Estudios del Desarrollo Global  
Universidad Autónoma de Baja California



# CONTEXTUALIZACIÓN DEL PROBLEMA.



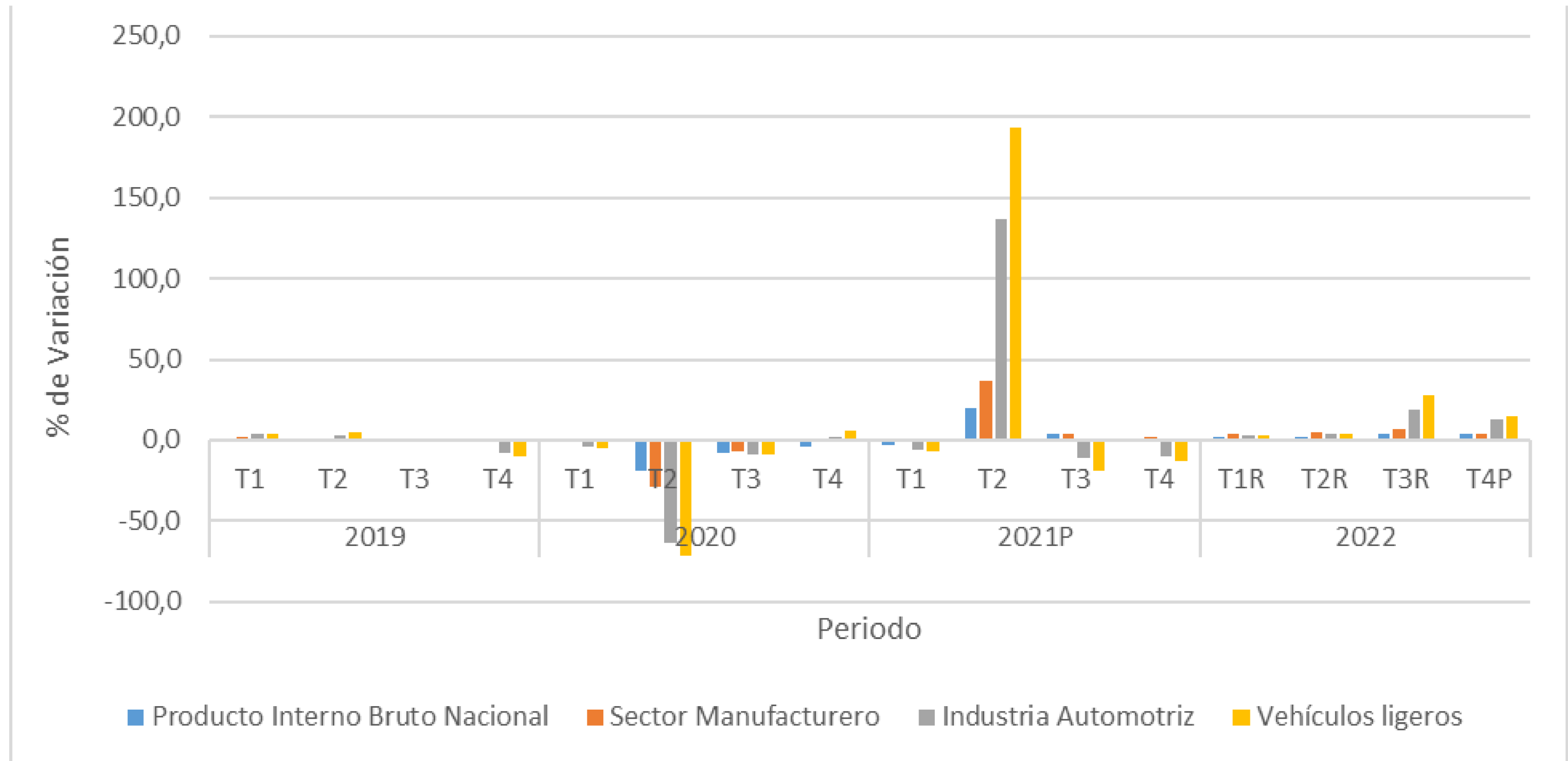
Zona geográfica	Variación de exportaciones de 2019 a 2020
Estados Unidos	-30.8%
América Latina y el Caribe	-26.1%
China	-7.7%
Europa Oriental	-4.4%
México	-56.7%

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Naciones Unidas, 2020). Elaboración propia.

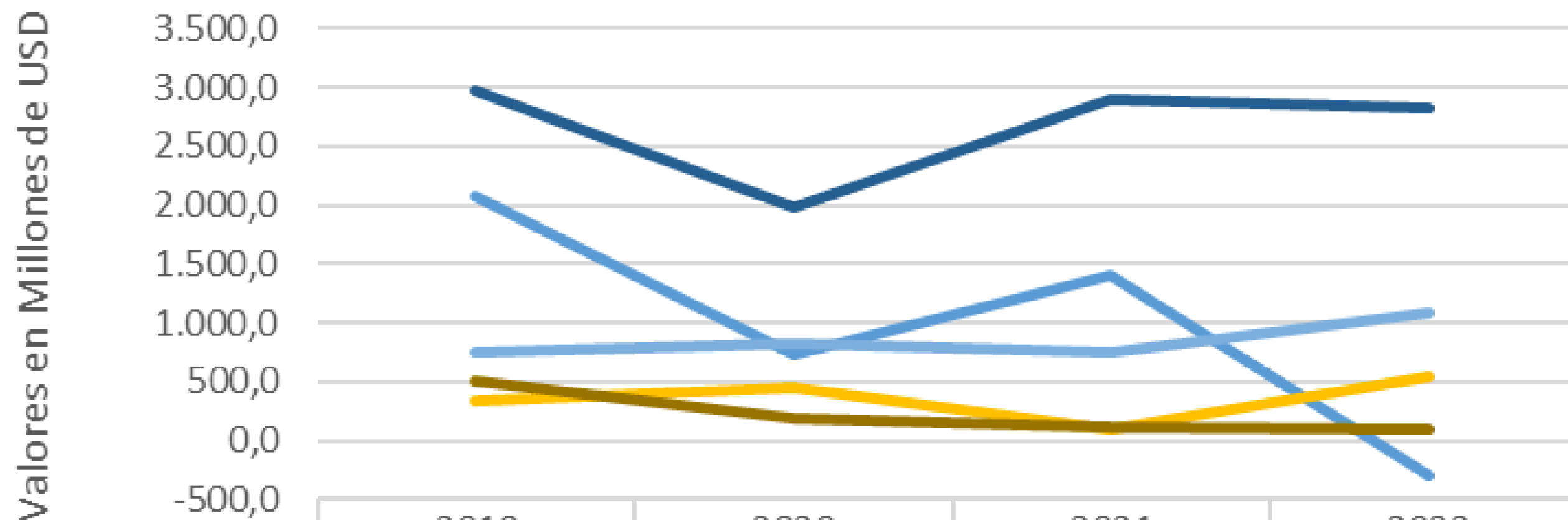
Año	Unidades de vehículos livianos producidos	Unidades de vehículos ligeros exportados	Diferencia entre la producción y las exportaciones	Tasa de crecimiento de la producción
2019	3.811.068	3.388.305	422.763	-2.74%
2020	3.040.178	2.681.806	358.372	-20.22%
2021	3.028.481	2.706.980	321.501	-0.38%
2022	3.308.346	2.217.064	1.091.282	9.24%

Fuente: Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros de México. Elaboración propia.

# Variación porcentual anual del PIB a precios constantes del 2013.



## ***IED en la CGV automotriz.***

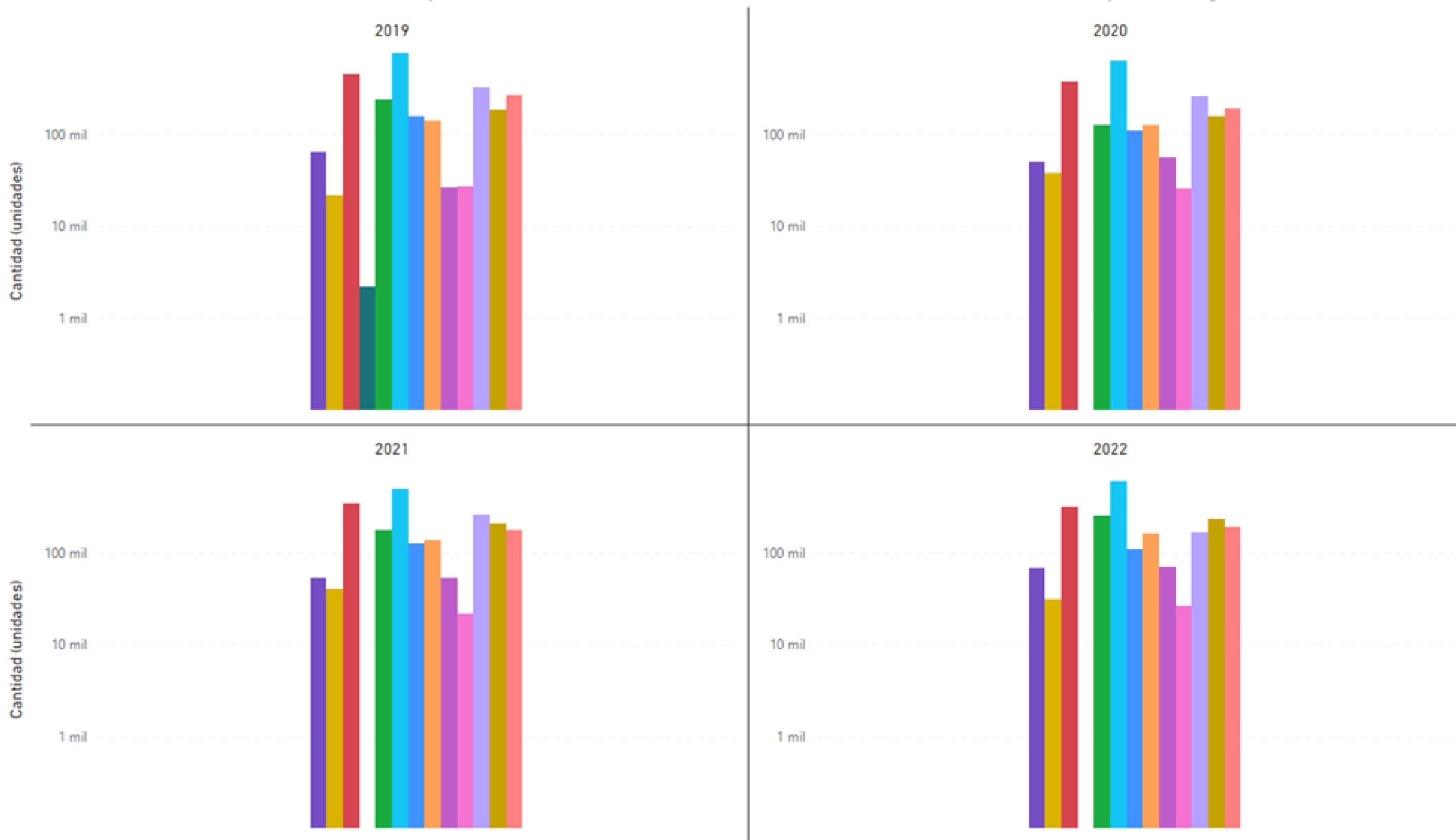


	2019	2020	2021	2022
Alemania Industria automotriz	2.080,0	737,0	1.410,0	-294,0
Corea del Sur Industria automotriz	341,0	448,0	96,0	553,0
Estados Unidos de América Industria automotriz	2.969,0	1.987,0	2.889,0	2.830,0
Italia Industria automotriz	512,0	190,0	119,0	100,0
Japón Industria automotriz	751,0	833,0	744,0	1.078,0

Año

# Exportaciones de vehículos ligeros desde México hacia Estados Unidos.

Marca Audi BMW Chrysler Fiat Ford Motor General Motors Honda KIA Mazda Mercedes Benz Nissan Toyota Volkswagen



## % de variación en las exportaciones de vehículos ligeros desde México hacia Estados Unidos.

	<i>% de variación del 2019 a 2020</i>	<i>% de variación del 2020 a 2021</i>	<i>% de variación del 2021 a 2022</i>	<i>% de variación del 2019 al 2022</i>
AUDI	-22,28	5,58	29,13	5,96
BMW	73,08	4,82	-21,23	42,91
CHRYSLER	-18,13	-8,08	-6,96	-29,97
FIAT	-99,37			
Ford Motor	-47,09	39,64	41,85	4,80
General Motors	-17,27	-23,14	23,66	-21,37
Honda	-31,76	17,46	-13,86	-30,92
KIA	-10,96	8,12	20,44	15,94
Mercedes Benz	-4,97	-16,29	21,41	-3,43
Nissan	-21,04	0,80	-36,35	-49,34
Toyota	-15,53	33,36	12,66	26,91
Volkswagen	-27,75	-8,75	7,68	-29,00
Mazda	113,44	-6,30	34,22	168,45

# Competitividad

- La participación de las empresas mexicanas en la CGV de autopartes automotriz.
  - Inversión en I+D y Tecnología.
  - Políticas industriales y públicas inexistentes.
    - Metodología y análisis.
    - Enfoque en procesos y productos específicos.

## Competitividad

- Poco valor agregado en el eslabón que ocupa México en la CGV de autopartes automotriz.
- Políticas Industriales y Comerciales existentes sólo en algunas entidades federativas.
  - Grupos empresariales con poco interés.
- Reglamentación del T-MEC.
- Red consolidada de proveeduría.



# Competitividad

- Rápida recuperación económica del sector.
  - Empresas con experiencia consolidadas en México.
- Inversión de Estados Unidos del 10% de su PIB en Políticas Industriales que benefician la Industria Automotriz de México.



# Referencias

- Anima Fuentes, S., & Guerrero Flores, V. (2009). El sector público en México: de la sustitución de importaciones a la sustitución de exportaciones. *Revista Momento Económico*, 117. <https://www.revistas.unam.mx/index.php/rme/article/view/4282>
- Autocosmos. (2016). Dodge Journey dejará de fabricarse en México. <https://noticias.autocosmos.com.mx/2016/06/22/dodge-journey-dejara-de-fabricarse-en-mexico>
- Badillo, J., & Razo, C. (2019). México en la cadena global de valor de la industria automotriz. *EconomíaUNAM*, 16(48), 121–145. <http://revistaeconomia.unam.mx/index.php/ecu/article/view/492/536>
- Badillo Refuera, J., & Rozo Bernal, C. A. (2019). México en la cadena global de valor de la industria automotriz. *Of Economic Literature (JEL)*, 16(48), 121–145. <http://revistaeconomia.unam.mx/index.php/ecu/article/view/492/536>
- Balassa, B. (1966). Tariff reductions and trade in manufactures among the Industrial Countries. *American Economic Review*, 56(3), 466–473. <https://www.jstor.org/stable/1823779>
- BANXICO. (2023). Estructura de información. <https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadro&idCuadro=CE131&sector=1&locale=es>
- Becker, G. (1993). *Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis with Special Reference to Education* (University).
- Benzaquen, J., del Carpio, I. , & Valdivia, C. A. (2010). Un Índice Regional de Competitividad para un país. *Revista CEPAL*, 102, 69–86. <https://repositorio.cepal.org/handle/%0A11362/11417>
- Chiavenato, I. (2020). El capital humano de las organizaciones (Mc Graw Hi, Vol. 21, Issue 1). <http://journal.um-surabaya.ac.id/index.php/JKM/article/view/2203>
- Ciotti, M., Ciccozzi, M., Terrinoni, A., Jiang, W.-C., Wang, C.-B., & Bernardini, S. (2020). The COVID-19 pandemic. *https://doi.org/10.1080/10408363.2020.1783198*, 57(6), 365–388. <https://doi.org/10.1080/10408363.2020.1783198>
- Collier, P. (2007). The Bottom Billion: Why the Poorest Countries are Falling and What Can Be Done About It. In *Social Work Education* (Oxford Uni, Vol. 29, Issue 5). <https://doi.org/10.1080/02615470903159885>

**¡GRACIAS!**

