

# La Industria Automotriz y el Covid 19 en México. Saldo de una pandemia inconclusa, 2020-2022

Jaime Linares Zarco<sup>1</sup>

## Resumen

La industria automotriz ha sido sin lugar a dudas uno de los principales motores de la economía nacional desde hace más de tres décadas, la cual participa en el 61.4% de las 259 ramas económicas que comprende la Matriz de Insumo Producto del Sistema de Cuentas Nacionales, además de contribuir con el 3.5% del PIB nacional y 18.3% en el PIB manufacturero, además de generar casi 930.8 mil empleos directos e indirectos en 2021; adicionalmente ha coadyuvado a impulsar el sector exportador; hasta convertirse en la industria que mayor captación de divisas logró a nivel nacional, con más de 80 mil millones de dólares (mdd), al superar incluso a la captación de remesas que ascendieron a más de 51.6 miles de millones de dólares en 2021. Sin embargo, la prolongada presencia de la pandemia del Covid19, ha repercutido en una severa disminución, tanto de la producción, ventas, exportación, como en el empleo que genera la industria automotriz instalada en nuestro país, que la ha hecho retroceder hasta niveles históricos que prevalecían entre 2015 y 2016.

El objetivo del presente ensayo consiste en analizar el impacto que ha tenido la pandemia del Covid-19 sobre la producción, ventas, exportación y empleo de la industria automotriz instalada en nuestro país. Se parte de la siguiente pregunta central: ¿Cuáles han sido los daños colaterales que ha causado la pandemia del Covid19 en la industria automotriz a casi 28 meses de mantener las medidas sanitarias restrictivas? La hipótesis central señala que el impacto de la pandemia ha sido incalculable, en términos económicos y pérdida de vidas; mientras que, en la industria automotriz, se ha registrado una sensible disminución en la producción, ventas, exportaciones y empleo, que aún no recupera sus niveles históricos que prevalecían antes de la pandemia.

**Conceptos clave:** Confinamiento, Crisis, Reactivación y Recuperación.

## Introducción

El principal objetivo de este ensayo consiste en evaluar los resultados generados en la industria automotriz instalada en México, después de haber transcurrido más de 28 meses de la presencia de la pandemia del Covid19 y del confinamiento obligatorio, que paralizó casi todas las actividades económicas, sociales, culturales y políticas del país y del mundo; lo que pronto se tradujo en una sensible reducción, tanto de la producción, ventas, exportación y empleo de la industria automotriz que opera en México. Asimismo, se pretende analizar los retos y perspectivas de este sector en el futuro incierto.

---

<sup>1</sup> Dr. Jaime Linares Zarco. Profesor de Carrera Titular "B" de tiempo completo definitivo. FES Aragón-UNAM. Correo electrónico: jlinares112@yahoo.com.mx.

## **Naturaleza de la crisis económica del capitalismo contemporáneo**

Desde sus orígenes hasta la actualidad, el sistema capitalista se ha caracterizado por la presencia a veces fluctuante y otras veces intensa, pero siempre determinante en el rumbo de la economía, de la crisis económica. Ésta se manifiesta como una parte del ciclo económico capitalista; significa una ruptura del equilibrio entre la producción y el consumo (Méndez y Zorrilla, p. 31), la cual se presenta periódica e inevitablemente debido a la anarquía de la producción, puesto que cada capitalista decide libremente el qué, cuánto y cómo producir, de acuerdo a sus expectativas de ganancia y oportunidades de inversión que permite el mercado; comportamiento que la ha marcado inevitablemente de por vida, al presentarse en forma paralela al desarrollo del capitalismo.

Sin embargo la crisis económica capitalista no es algo coyuntural o pasajero, sino que forma parte de la propia naturaleza del sistema capitalista. Consiste en una ruptura o bloqueo en la reproducción ampliada del capital social en su conjunto, lo cual se traduce en una interrupción del proceso de la acumulación, cuya duración es imposible de pronosticar. (Guillén, 71) La crisis económica en el sistema capitalista, se presenta indistintamente tanto en los países desarrollados, como en los subdesarrollados; puesto que la forma de crecimiento natural de toda economía es a saltos, a veces cortos, a veces largos, que interrumpen el proceso de producción, a estos saltos se les conoce también como ciclos económicos. (Marx, T. III, V. 6, 1978,-138).

La incapacidad del sistema capitalista de mantener un crecimiento económico sostenido durante un largo periodo de tiempo, hace evidente el carácter inherente de la crisis económica que se presenta a través de los ciclos económicos, lo que en términos de economía de los negocios, significa una creciente incertidumbre que se traduce en fusiones y adquisiciones en el mejor de los casos, así como la quiebra masiva de miles de micros. pequeñas y medianas empresas, que inevitablemente arrojarán a la calle a miles de obreros y empleados al desempleo y/o subempleo; y del cual solo se logrará una salida, desde el momento de que esta etapa de crisis destruya medios de producción que provocaron dicha sobreproducción, hasta lograr el impulso de un nuevo ciclo, que promueva la inversión, producción, empleo, ingresos, ventas, ahorro y consumo de la economía; que rompa el viejo círculo vicioso y entre el nuevo círculo virtuoso, impulsado por un efecto multiplicador que fortalezca la economía en general; ciclo que tendrá una duración incierta, debido en parte a los diversos factores que influyen en la toma de decisiones del inversionista.

Justamente el no saber la duración y efectos que pueden traer sobre los negocios los ciclos económicos, abona aún más a la incertidumbre entre los inversionistas. Los ciclos económicos se definen como aquellas fluctuaciones presentadas en la actividad económica total de los países capitalistas. Un ciclo consiste en expansiones que ocurren al mismo tiempo en diversas actividades económicas, seguidas por recesos generales, contracciones y recuperaciones convertidas en la fase de expansión del siguiente ciclo; cuyas etapas son la crisis, la recuperación, el auge y la depresión, sucesivamente. (Padilla, 18).

Sin lugar a dudas el sistema capitalista atraviesa una crisis estructural global de rentabilidad y de regulación desde hace varias décadas, lo cual ha provocado que la economía internacional se haya estancado en una onda larga de depresión o de fase descendente, integrada por una sucesión de fuertes caídas y breves recuperaciones, traducidas actualmente en la aguda recesión iniciada desde 1990 (Dabat y Rivera, 17). Que se manifestó

en las economías subdesarrolladas como el efecto tequila en México hacia fines de 1994, el efecto vodka en Rusia hacia 1998, el efecto samba en Brasil en 1999 y el efecto dragón en diversos países de Asia entre 1996 y 1998 (Opalín, 299). Posteriormente la crisis económica hipotecaria de 2008-2009 que estalló en los EUA, no fue más que una señal de alerta de la inestabilidad económica mundial. Dicha crisis se caracterizó, no solo por ser la primera gran crisis del siglo XXI, sino también, por su rápida expansión mundial, mediante la caída de todos los indicadores y cotizaciones de las principales bolsas de valores del mundo, iniciando en Nueva York, para seguir en Londres, París, Tokio, Berlín y Hong Kong, entre otras. Lo cual demostró la fuerte interdependencia entre las economías del mundo, tanto desarrolladas como subdesarrolladas, la parte *non grata* de la globalización económica, que tiende a borrar las fronteras comerciales, financieras, sociales y culturales, al extender los efectos de la crisis económica sin distinción de razas, lengua, ni posición económica, por todos los rincones del mundo. Ya en 2019, se puede decir que hasta las enfermedades como el Covid 19 y en 2022, la viruela del mono, ya son globalizadas también.

### **El Estado intervencionista y la globalización económica**

Con la conclusión de la segunda guerra mundial que produjo la destrucción de millones de viviendas, instalaciones fabriles, escuelas, hospitales e infraestructura en general, y la escasez de recursos económicos por parte de los principales contendientes en dicha conflagración, se hizo imponderable fortalecer la intervención del Estado en labores de reconstrucción, la reactivación de la economía y reparación del tejido social; la cual ya se había producido desde inicios de la década de los 30 con el propósito de paliar en parte los efectos desastrosos de la crisis económica mundial 1929-1933.

Posteriormente concluida la reconstrucción y con una nueva dinámica económica, los países industrializados iniciaron una renovación tecnológica que reordenó el sistema mundial e impuso una competencia ya no por países sino por zonas o regiones. La empresa privada transnacional (ET) evolucionó hacia la fábrica mundial, se impuso la libertad en los mercados y se transformó la división internacional del trabajo, reduciéndose sensiblemente la autonomía económica de las naciones. (Ávila, 20)

La combinación del intervencionismo estatal que ayudó a la pronta recuperación de la economía y la reanudación de la lucha por los mercados por parte de grupos capitalistas, pronto establecieron las bases de lo que posteriormente será denominado la globalización económica y que daría paso a otra etapa más competitiva y salvaje entre las empresas capitalistas. La globalización económica se define como un nivel históricamente determinado de internacionalización del capital, que se traduce en una reconfiguración del espacio geoeconómico, que descansa en una nueva estructura y dinámica del conjunto de las relaciones internacionales (Dabat y Toledo, 13).

Al producirse una nueva reconfiguración geoeconómica del espacio se genera una integración organizacional, que reposa sobre la coordinación de tareas y de funciones y la movilidad de recursos productivos interdependientes al interior de redes de producción transfronterizas. La globalización económica es el resultado final del rápido proceso de internacionalización de la producción y las transacciones entre los países desarrollados desde la posguerra, el cual conjuga los elementos siguientes: a) altísimo nivel alcanzado por

el comercio internacional; b) nuevo papel de las ET en la producción y comercio mundial; c) surgimiento de una nueva división internacional del trabajo; d) revolución de las comunicaciones; e) unificación de los mercados financieros internacionales y nacionales; f) primeros intentos de coordinación de las políticas económicas de las grandes potencias capitalistas y g) crece el flujo de las migraciones internacionales y los mercados transnacionales de fuerza de trabajo. (Dabat y Rivera, 29)

El avance y consolidación de la globalización económica por todo el orbe, obligó a México a integrarse al desarrollo de un mercado regional de producción, que respondiera a la vecindad geográfica de sus vecinos de Norteamérica, así como a las crecientes oleadas migratorias de trabajadores entre las tres economías, además de la posibilidad de explotar las ventajas competitivas que derivaran en el desarrollo de nuevos mercados con cadenas de valor internacionales. Bajo este marco nació hace 28 años el TLCAN, que recientemente se convirtió en el T-MEC, después de varios meses de renegociación entre los países socios y que actualmente se encuentra en una evaluación permanente por parte del gobierno y empresas estadounidenses.

Con la incorporación a diversos tratados comerciales se produjo la entrada de México a un mundo en donde la globalización económica ya era una condición *sine que non* para alcanzar mayores inversiones, empleo, ingresos y crecimiento económico. Pero la pregunta esencial es ¿Cuándo se inició el impulso del modelo neoliberal en el mundo? En el marco de una serie de crisis económicas que se suscitaron durante el periodo de entreguerras y de la posguerra, Friedman y Hayek coinciden en apoyar el regreso al liberalismo económico como una alternativa que evitara las crisis futuras y facilitara la reconstrucción de las economías devastadas por la guerra. En 1980 ambos afirmaban que tanto en el este como en el oeste, las crisis se repiten y la máquina político-económica y social se descompone. Los gobiernos centrales, aunque cada vez más poderosos, son sin embargo, impotentes para impedir que el mundo industrializado se deslice hacia el caos. (Guillén, 46)

Sin embargo, dicha transición era la consecuencia de una severa crisis que venía afectando a diversos países del mundo capitalista desde varias décadas atrás, y la globalización económica y la política neoliberal, surgieron como las únicas alternativas al alcance para impulsar la economía, ante la profundidad de la crisis de la deuda que enfrentaban los países subdesarrollados como México. Por lo que en el marco del Consenso de Washington de 1979 (Tello, 546), negociado por Reagan (EUA) y Thatcher (Gran Bretaña), se acordó impulsar conjuntamente con el FMI una política de corte neoliberal para promover una disciplina fiscal, reducir el déficit del gasto público, impulsar la liberalización financiera, flexibilizar el tipo de cambio, liberalizar el comercio, mayor IED, privatización de empresas públicas, desregulación económica y respetar los derechos de propiedad (Guillén, 90). Gran parte de estas recomendaciones y sugerencias de política económica restrictiva tenían como destinatarios a los países subdesarrollados; adicionalmente se recomendaron: la reducción del tamaño del Estado lo cual significó el despido de miles de burócratas, mayor libertad económica a los empresarios, eliminar los controles de precios, control de los sueldos y salarios, que no se grave al capital, la apertura total e indiscriminada a la IED y mercancías provenientes del exterior. (Ortiz, 19)

Después de casi cuatro décadas de aplicar una política neoliberal en México saltan a la vista algunos resultados económicos, tales como un mayor desempleo y subempleo,

desequilibrio externo, pérdida del poder de compra del salario mínimo, quiebra masiva de las Mipymes, mayor dependencia comercial y económica con los EUA, creciente pobreza y migración de fuerza de trabajo hacia los EUA, así como mayor inseguridad y narcotráfico; sin dejar de mencionar la pérdida de soberanía ante el creciente protagonismo de los gobiernos desarrollados y de las empresas transnacionales en las economías atrasadas.

### **Evolución de la crisis sanitaria a nivel mundial 2019-2022**

Desde que fue reportado el primer caso del Covid19 en Wuhan, China en diciembre de 2019, hasta que se detectó el primer caso de contagio en México hacia fines de febrero de 2020; nadie se imaginó que dicha enfermedad que se inició como una simple gripe, se propagaría rápidamente por todo el mundo con altos niveles de contagio y de defunciones hasta ser considerada primero, como una emergencia de salud pública de preocupación internacional, para después declararla como pandemia desde el 11 de marzo del mismo año; desde entonces se ha producido un acumulado de 529,683,051 de casos confirmados hasta fines de mayo de 2022, el cual incluye 6,291,683 defunciones en todo el mundo.<sup>2</sup>

En el cuadro 1 se muestran algunos de los resultados principales arrojados por la pandemia del Covid19 en el mundo hasta la primera semana de junio de 2022, en la cual destaca EUA como el país con la mayor cantidad de casos confirmados con 84 millones, seguido por la India con 43.2 millones, Brasil con 31 millones, Francia 29.7 millones, Alemania 26.3 millones, Reino Unido con 22.5 millones, Corea del Sur y Rusia con 18.1 millones cada uno, Italia 17.4 millones y muy abajo aparece México con 5.8 millones de casos confirmados.

Al analizar el número de personas fallecidas en términos absolutos, encontramos grandes diferencias entre el mismo grupo de países, en donde EUA se mantiene en primer lugar con poco más de un millón, seguido por Brasil con 666.5 miles, India con 524.6 miles y en cuarto lugar aparece nuestro país con 324.8 miles de pacientes fallecidos; cifra muy por encima de Reino Unido (179.2 miles), Italia (166.6 miles), Francia (149.2 miles), Alemania (139 mil), Ecuador (35.6 miles), Egipto (24.7 miles) y Corea con 24.1 mil casos, entre otros.

Sin embargo al utilizar la tasa de letalidad como un indicador más preciso de los efectos de la pandemia después de más de dos años de su presencia, encontramos a nuestro país en cuarto lugar con 5.6% de las personas que se infectaron y murieron, empatado con Siria, solo superados por Yemen con 18.2%, Sudán 7.9% y Perú con 6%; en contraste con otros países como Brasil con 2.2%, Rusia 2.1%, EUA y la India con 1.2%, Italia 1%, Reino Unido 0.8%, Francia y Alemania con 0.5% y Corea del Sur con 0.1%.

Estos resultados contrastantes obligan a analizar y adelantar una posible respuesta en el caso de México, del porqué nuestro país presenta una alta tasa de letalidad similar o superior al de otros países más pobres que nuestra nación, pero muy por encima al de otros países que generan una mayor riqueza, tales como Brasil, Rusia, EUA, India, Italia, Francia, Alemania y Corea, ya señalados.

---

<sup>2</sup> <https://coronavirus.jhu.edu/map.html>. Johns Hopkins Coronavirus Resource Center (31 de mayo 2022).

Cuadro 1 Comparación internacional en materia de Covid19, en 2022

Por mayor letalidad				Por mayor cantidad de casos confirmados			
País	Casos confirmados A	Muertes B	Tasa de Letalidad A/B (%)	País	Casos confirmados A	Muertes B	Tasa de Letalidad A/B (%)
Perú	3,580,347	213,186	6	Brasil	30,977,661	666,516	2.2
Siria	55,891	3,150	5.6	Reino Unido	22,481,196	179,212	0.8
México	5,772,996	324,895	5.6	Francia	29,676,522	149,290	0.5
Egipto	515,645	24,718	4.8	Alemania	26,305,996	139,000	0.5
Sudán	62,321	4,941	7.9	Rusia	18,060,405	371,378	2.1
Yemen	11,822	2,149	18.2	Corea del Sur	18,103,638	24,176	0.1
Ecuador	877,282	35,637	4.1	India	43,158,087	524,630	1.2
Bosnia and Herzegovina	377,878	15,787	4.2	Italia	17,396,723	166,631	1
Somalia	26,565	1,361	5.1	Estados Unidos	84,012,408	1,004,760	1.2

**Nota:** La Johns Hopkins University reconoce que los valores de la tasa de letalidad, pueden ser modificados, en función al uso efectivo de las pruebas de Covid 19, a las poblaciones que tienen un gran número de personas mayores y con población con comorbilidades y a la saturación del personal médico y de la infraestructura de salud.

Fuente: Cases and mortality by country. <https://coronavirus.jhu.edu/data/mortality> (Consulta 6 junio 2022)

Independientemente de la serie de críticas que el gobierno de la Cuarta Transformación ha recibido por la serie de políticas llevadas a cabo para superar los efectos de la pandemia por Covid19, consideramos que el actual gobierno otorgó mayor prioridad a la reactivación de la economía, al utilizar más los ahorros y reasignación del presupuesto público, en lugar de recurrir a la deuda externa, independientemente de los riesgos que implicaba el regreso laboral por parte de los trabajadores y empleados en general; además de haber contado con una infraestructura y equipamiento médico muy limitado heredada de los anteriores gobiernos a los que no les importó tener en el olvido amplios sectores de la población, ya sea por restricciones presupuestarias, corrupción o negligencia en lo relacionado a temas de la salud pública; o verdaderamente haber sido rebasado debido a las “olas” de contagio por Covid19 que causaron la sobresaturación de los cuidados intensivos requeridos para la población de alto riesgo o que no hubieran sido vacunados con anterioridad a su contagio.

Los apoyos que se han brindado no se han concentrado en subsidiar a los empresarios como en crisis anteriores; sino que ahora se ha distribuido entre los grupos sociales más desprotegidos como la clase trabajadora, Mipymes y diversos grupos vulnerables. Entre las principales medidas de política económica que el gobierno de México ha aplicado destacan: las transferencias directas a los hogares, mediante el otorgamiento de becas a estudiantes, jóvenes en su primer empleo y ancianos; la reducción gradual en las tasas de interés; prórroga en el pago de impuestos y contribuciones; programas de préstamos a tasas

diferenciales a las empresas; así como la intervención en el mercado cambiario por parte de Banxico para generar liquidez y evitar la volatilidad del tipo de cambio.<sup>3</sup>

### La doble crisis en México: Crisis económica y crisis sanitaria

Desde antes de que estallara la crisis sanitaria del Covid19, que nos llevó al confinamiento obligatorio y a la suspensión de diversas actividades económicas, escolares, culturales, gubernamentales y sociales, que significó la paralización casi completa del aparato productivo desde marzo de 2020; la economía del país ya se encontraba en una recesión técnica provocada por el bajo crecimiento económico, registrada en los últimos 27 meses, en parte debido al impacto de la crisis económica mundial, la política proteccionista del gobierno de Donald Trump, el impacto colateral derivado de la guerra comercial entre EUA y China, así como por la tardanza en la renegociación del TLCAN con sus socios de América del Norte, que derivaría en el T-MEC a partir de julio de 2020.

Cuadro 2. Proporción de los Establecimientos Formales Muertos por Sector Económico durante la Pandemia COVID-19 en 2020

Entidad federativa	Manufacturas	Comercio	Servicios Privados no Financieros	Entidad federativa	Manufacturas	Comercio	Servicios Privados no Financieros
Aguascalientes	-11.08%	-16.61%	-19.74%	Morelos	-11.42%	-13.66%	-23.33%
Baja-California	-14.96%	-18.38%	-19.67%	Nayarit	-12.94%	-13.95%	-21.82%
Baja-California-Sur	-15.65%	-20.58%	-28.42%	Nuevo-León	-17.26%	-17.67%	-25.61%
Campeche	-14.45%	-21.10%	-30.54%	Oaxaca	-8.31%	-10.67%	-14.23%
Coahuila-de-Zaragoza	-14.36%	-17.11%	-19.69%	Puebla	-12.65%	-13.18%	-20.89%
Colima	-15.03%	-17.37%	-22.14%	Querétaro	-14.41%	-14.42%	-23.04%
Chiapas	-11.88%	-12.30%	-19.78%	Quintana-Roo	-19.49%	-24.11%	-35.19%
Chihuahua	-11.76%	-14.17%	-19.91%	San-Luis-Potosí	-15.63%	-14.66%	-21.16%
Ciudad-de-México	-14.53%	-16.24%	-23.84%	Sinaloa	-15.86%	-20.78%	-29.57%
Durango	-14.53%	-13.60%	-19.15%	Sonora	-13.27%	-19.40%	-21.14%
Guanajuato	-14.88%	-18.60%	-16.11%	Tabasco	-14.61%	-20.32%	-23.43%
Guerrero	-14.17%	-13.44%	-18.98%	Tamaulipas	-15.59%	-16.75%	-23.76%
Hidalgo	-12.46%	-14.59%	-15.52%	Tlaxcala	-11.86%	-11.38%	-20.54%
Jalisco	-14.18%	-14.29%	-15.69%	Veracruz-de-Ignacio-de-la-Llave	-10.62%	-15.52%	-20.77%
Estado-de-México	-12.84%	-17.15%	-17.78%	Yucatán	-10.09%	-16.23%	-24.46%
Michoacán-de-Ocampo	-10.65%	-10.64%	-18.70%	Zacatecas	-8.65%	-12.72%	-18.54%

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Estudio Sobre la Demografía de Negocios (EDN) 2020 <https://www.inegi.org.mx/programas/edn/2020/#Tabulados>.

De acuerdo con cifras del INEGI, durante los primeros 17 meses de la pandemia, habían desaparecido más de un millón de establecimientos que nacieron y murieron con la

<sup>3</sup> Medidas de Política Económica para enfrentar a la pandemia Covid-19, Banco de México. Extracto del Informe Trimestral Enero- Marzo 2020, Recuadro 1, pp. 13-16, mayo 2020.

crisis sanitaria; de los cuales, el 91% fueron de los sectores comercial y servicios privados no financieros, entre los cuales sobresalieron los destinos turísticos tradicionales localizados en Quintana Roo con 31.9%, Baja California Sur 28.1%, Sinaloa 27.7%, Tamaulipas 26.6%, Nuevo León 25.7%, Colima 25.5%, Campeche 25.2%, Tabasco 24.1% Nayarit 23.4% y Morelos 23.1; mientras que en el subsector manufacturero, Quintana Roo registró -19.5%, Nuevo León -17.3%, Sinaloa -15.9%, Baja California Sur -15.7% y San Luis Potosí -15.6%, de factorías perdidas. (Cuadro 2)

Sin duda alguna, el sector turismo ha sido una de las actividades económicas más golpeadas por la crisis económica y sanitaria que hemos vivido en los últimos meses; a grado tal que es posible afirmar que 2020 cerró como el peor año en la historia para el turismo en México, al acumular una pérdida de 13,548 mdd en la derrama económica de turistas en promedio. (El Financiero, 11/febrero/2021, p.18)

Otro de los sectores más golpeados, tanto por la crisis económica y sanitaria de los últimos meses, ha sido el sector asegurador, que ha pagado grandes desembolsos. Hasta febrero de 2021 el Covid19 se encontraba en el 2º lugar entre las catástrofes más costosas para las aseguradoras mexicanas con 1,279 mdd, solo detrás del huracán Wilma de 2005 que alcanzó 2,325 mdd; sin embargo para septiembre de ese mismo año, la pandemia por Covid19 se encontraba ya como la catástrofe más costosa al alcanzar 2,495 mdd, seguido por el huracán Wilma con 2,400 mdd; el sismo del 19 de septiembre de 2017 registró 1,300 mdd; huracán Odile 1, 291 mdd; y el huracán Gilberto 1,165 mdd. (El Universal, 1/Octubre/2021, p. 21)

La caída de una gran diversidad de actividades económicas y del cierre de miles de empresas en el país, repercutieron evidentemente en la producción, el empleo, el consumo y el gasto de las familias, las empresas y del gobierno, debido en parte, a la caída en la captación de los recursos fiscales de este último, según lo reportó el SAT, entre los cuales destacaron el ISR con una reducción de 2.8%, seguido por el IVA con una disminución de 0.8% y el IEPS que se contrajo 19.8% en términos reales durante el primer bimestre de 2021. (El Financiero, 31/marzo/2021, p. 2)

En el marco de la pandemia, una de las principales alternativas para reactivar la economía del país lo constituye el T-MEC, el cual, después de ser renegociado con nuestros socios de América del Norte, fue puesto en marcha en julio de 2020, bajo fuertes restricciones y señalamientos en materia laboral, ecológica y elevación de salarios manufactureros a los trabajadores. Por lo que en el marco de los estímulos fiscales brindados por el gobierno de EUA a sus millones de empresas; así como del impacto de sus políticas proteccionistas y la guerra comercial de los EUA contra China; México reactivó gradualmente su planta productiva y exportadora desde fines de 2020 y el primer trimestre de 2021, hasta lograr convertirse momentáneamente en el primer socio comercial de los EUA, al registrar un intercambio comercial con valor de 153.9 mmdd durante el periodo señalado, seguido por Canadá con 151.1 mmdd y China con 148.2 mmdd.

Otro de los rubros menos afectados por la pandemia y en la cual se mantienen fuertes expectativas es el flujo de la IED, la cual si bien se contrajo en 42% en el mundo, en nuestro país la reducción únicamente registró 8% a tasa anual, aunque ello significó la cifra más baja desde 2014 cuando la IED cayó 35.9%; en contraste con sus socios comerciales, como los EUA



en donde la IED se contrajo en 49%, mientras que en Canadá se redujo en 39%. (El Financiero, 26 enero 2021, p. 8)

El desempleo ha sido un importante indicador macroeconómico que tiene repercusiones sociales, sobre todo porque tiene efectos multiplicadores sobre el ingreso, consumo, ahorro, producción y la inversión. Si bien la tasa de desempleo abierto en ciudades no refleja la gravedad de la situación en las crisis, en particular en 2020 que tiene una cuantificación de 3.8%, la tasa más pequeña respecto a los años anteriores, según INEGI, más de 25 millones de personas, 53% de la población ocupada, trabajan en la informalidad (Forbes, agosto 2020); asimismo, la tasa de desempleo de México subió a 4.4% en el primer trimestre de 2021, frente al 3.4% del mismo periodo de 2020, lo que refleja una lenta recuperación de la economía del país.

Se estima que las actividades de alojamiento, preparación de alimentos, manufactura, comercio al por mayor y menor y bienes raíces, están teniendo altas afectaciones en su producción, aumentando considerablemente el desempleo, pues son sectores intensivos en mano de obra, que emplean a millones de personas con bajos salarios, y en general con bajo nivel de calificación.

La captación de remesas ha sido uno de los renglones en donde también se han registrado los efectos de la crisis económica, a veces incrementando los flujos de captación, como a partir de 2016 cuando la captación de remesas alcanzó 27 mmdd, sin dejar de crecer, incluso en la crisis de 2021, cuando se logró establecer un nuevo record de 51.6 mmdd, lo cual representó un incremento de 54% con respecto a 2019 cuando sumó 36.4 mmdd.<sup>4</sup> Este fenómeno lo explican los expertos por la política de estímulos fiscales y de facilidades de créditos blandos que otorgó el gobierno estadounidense en beneficio de millones de empresas y de personas físicas con el fin de paliar los estragos de la crisis económica, situación que permitió que los millones de mexicanos que laboran en los EUA no dejaran de trabajar y siguieran enviando parte de sus ingresos hacia México.

El proceso de vacunación es otro factor importante para reactivar la economía, en la medida en que ello coadyuve a incorporar un mayor número de actividades económicas, que generen un incremento en el monto de ingresos y de empleos; proceso que depende de la disponibilidad del fármaco; actualmente existe una gran desigualdad en la producción y distribución de la vacuna en el mundo, concentrándose en una minoría de países desarrollados,<sup>5</sup> que de esta forma controlan el destino del resto del mundo, al decidir qué, cuántas y a quién vender las vacunas producidas por las ET farmacéuticas instaladas en su territorio.

No es de sorprender que la población que goza de una mayor cobertura de vacunación anticovid hasta la fecha sean los que viven en los países desarrollados, mientras que los que menos han recibido la vacuna habitan en países subdesarrollados, para convertirse en otro indicador de las grandes desigualdades que existen en el mundo; así como de una mayor

---

<sup>4</sup> <https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?sector=1&accion=consultarCuadroAnalitico&idCuadro=CA11&locale=es> (17 de marzo de 2022).

<sup>5</sup> El Secretario General de las Naciones Unidas, António Guterres denunció el 16 de febrero de 2021 que más de 130 países no habían recibido una sola dosis de las vacunas COVID-19 y denunció que el 75% de las inmunizaciones aplicadas hasta el momento se habían concentrado en tan sólo diez naciones, todas ellas desarrolladas. (<https://news.un.org/es/story/2021/02/1488202>)

dependencia respecto de los países ricos. Ejemplo de ello lo tenemos en América, en donde los EUA, contaba con una cobertura de vacunación, hasta mayo, de 51%; seguido por Canadá 48%, Chile 41%, Uruguay 29%, Brasil 10%, México 9.3%, Argentina 5.5%, Nicaragua 2.6%, Venezuela 1.1%, Guatemala 0.2%, Haití 0%. (El Financiero, 24/mayo/2021)

Mientras que la OMS realiza grandes esfuerzos para “democratizar” el reparto masivo de vacunas entre los países pobres a través de Covax, los países ricos boicotean dicha política del organismo internacional, al negarse a la exención de patentes e intercambio de tecnologías para salvar vidas, tal y como lo ha demandado desde hace tiempo Amnistía Internacional, así como altos funcionarios de la ONU, intelectuales y diversos gobiernos del mundo de países subdesarrollados, como México.

18 países ricos y 17 países de ingresos medios albergan algún punto de fabricación de las vacunas de Oxford/AstraZeneca, Pfizer-BioNTech, Janssen, Moderna, Sinovac, Sinopharm y Sputnik V, según un análisis basado en datos de la Universidad Duke. Se necesitan 11,000 millones de dosis para vacunar al 70% de la población mundial.<sup>6</sup>

China, Alemania, Estados Unidos y Brasil eran los que más vacunas diferentes fabricaban dentro de sus territorios. En total, participan en algún punto de la producción 18 países de ingresos altos, 13 de ingresos medios-altos y cuatro de ingresos medios-bajos, según el análisis de este medio. No hay rastro de acuerdos de producción en países empobrecidos. México, Argentina y Brasil también tienen acuerdos para elaborar la vacuna en instalaciones de Liomont, Fiocruz y Mabxience.<sup>7</sup>

Golpeados por la pandemia, rezagados en la vacunación y con una población envejecida: los países más vulnerables están en Latinoamérica y Europa del Este: En Brasil, México y Perú el virus ha causado casi tantas muertes como en EEUU, pero han administrado menos de una quinta parte de las dosis. Macedonia del Norte, Moldavia, Bosnia-Herzegovina y Ucrania están en una situación similar. El acceso desigual a las vacunas afecta especialmente a algunas regiones con tasas elevadas de contagio y una población envejecida.<sup>8</sup>

## **El desarrollo de la industria automotriz en México antes del Covid19**

A partir de 1994 con la entrada en vigor del TLCAN se permitió la IED en el sector del 100%, así como la importación de diversos componentes que la industria requería, reducción de aranceles a la mitad y del contenido nacional de los automotores: 34% para 1993, 29% para 1998 y 0% para 2004. Desde entonces, la industria automotriz ha tenido una gran evolución, al seguir atrayendo mayor capital extranjero, generar mayores ingresos y empleo, así como crecientes niveles de producción y exportación, lo cual se refleja en la evolución que han mostrado sus principales indicadores en los últimos años, en donde destaca su contribución

---

<sup>6</sup> Victòria Oliveres / Icíar Gutiérrez. 5 de junio de 2021. [https://www.eldiario.es/internacional/radiografia-fabricacion-vacunas-35-paises-concentran-produccion-principales-dosis-coronavirus\\_1\\_8006149.html](https://www.eldiario.es/internacional/radiografia-fabricacion-vacunas-35-paises-concentran-produccion-principales-dosis-coronavirus_1_8006149.html).

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> Victòria Oliveres / Icíar Gutiérrez. 18 de abril de 2021. [elDiario.es](https://www.eldiario.es/internacional/latinoamerica-europa-paises-golpeados-pandemia-quedando-rezagados-vacunacion_1_7830242.html), información basada en los datos de Our World in Data y el Centro de Innovación en Salud Global de la Universidad Duke (EEUU). [https://www.eldiario.es/internacional/latinoamerica-europa-paises-golpeados-pandemia-quedando-rezagados-vacunacion\\_1\\_7830242.html](https://www.eldiario.es/internacional/latinoamerica-europa-paises-golpeados-pandemia-quedando-rezagados-vacunacion_1_7830242.html).

al PIB general al crecer de 1.9 en 1994, a 3.5% en 2021, y en el PIB manufacturero cuyo porcentaje creció de 10.9 a 18.3% en el mismo periodo, así como un mayor porcentaje en el total de exportaciones nacionales, al pasar de 22.4 hasta 28.3%, este último indicador entre 2011 a 2021.<sup>9</sup>

Cuadro 3 Principales productores de vehículos ligeros en el mundo 2009-2021 (Unidades)

2009		2013		2015		2017	
China	13,790,994	China	22,116,825	China	24,503,326	China	29,015,434
Japan	7,934,057	USA	11,066,432	USA	12,100,095	USA	11,189,985
USA	5,709,431	Japan	9,630,181	Japan	9,278,238	Japan	9,693,746
Germany	5,209,857	Germany	5,718,222	Germany	6,033,164	Germany	5,645,581
South Korea	3,512,926	South Korea	4,521,429	South Korea	4,555,957	India	4,782,896
Brazil	3,182,923	India	3,898,425	India	4,125,744	South Korea	4,114,913
India	2,641,550	Brazil	3,712,380	Mexico	3,565,469	Mexico	4,068,415
Spain	2,170,078	Mexico	3,054,849	Spain	2,733,201	Spain	2,848,335
France	2,047,693	Thailand	2,457,057	Brazil	2,429,463	Brazil	2,699,672
Mexico	1,561,052	Canada	2,379,834	Canada	2,283,474	France	2,227,000
Otros	14,001,763	Otros	19,040,364	Otros	19,172,452	Otros	21,016,557
<b>Total</b>	<b>61,762,324</b>	<b>Total</b>	<b>87,595,998</b>	<b>Total</b>	<b>90,780,583</b>	<b>Total</b>	<b>97,302,534</b>
2018		2019		2020		2021	
China	27,809,196	China	25,720,665	China	25,225,242	China	26,082,220
USA	11,314,705	USA	10,880,019	USA	8,822,399	USA	9,167,214
Japan	9,728,528	Japan	9,684,298	Japan	8,067,557	Japan	7,846,955
India	5,174,645	Germany	4,661,328	Germany	3,742,454	India	4,399,112
Germany	5,120,409	India	4,516,017	South Korea	3,506,774	South Korea	3,462,404
Mexico	4,100,525	Mexico	3,986,794	India	3,394,446	Germany	3,308,692
South Korea	4,028,834	South Korea	3,950,617	Mexico	3,176,600	Mexico	3,145,653
Brazil	2,879,809	Brazil	2,944,988	Spain	2,268,185	Brazil	2,248,253
Spain	2,819,565	Spain	2,822,355	Brazil	2,014,055	Spain	2,098,133
France	2,270,000	France	2,202,460	Russia	1,435,335	Thailand	1,685,705
Otros	20,388,377	Otros	20,417,320	Otros	15,968,535	Otros	16,701,647
<b>Total</b>	<b>95,634,593</b>	<b>Total</b>	<b>91,786,861</b>	<b>Total</b>	<b>77,621,582</b>	<b>Total</b>	<b>80,145,988</b>

Fuente: Organización Internacional de Constructoras de Automóviles.

<https://www.oica.net/production-statistics/By-country-region-2021.xlsx> (live.com)

Como puede apreciarse en el cuadro 3, esta actividad económica es sumamente sensible a los ciclos económicos, por lo que en 2009 todos los países, sin excepción,

<sup>9</sup> Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). <https://www.amia.com.mx/indicadores-nacionales-relacionados>. <http://www.2006-2012.economia.gob.mx/comunidad-negocios/industria-y-comercio/informacion-sectorial/automotriz>.

experimentaron grandes descensos en su producción, respecto a 2008,<sup>10</sup> lo que permite apreciar el inconveniente que significa que esta actividad manufacturera sea uno de los principales ejes de desarrollo de las economías modernas; hacia 2013 México ocupaba el 8° lugar en la escena mundial entre los principales productores de vehículos automotores; pero a partir de 2015 ascendió al 7° lugar mundial; desde 2018 hasta incluso en el año de inicio de la pandemia se ubicó en el 6° lugar en el mundo por encima de Corea, Alemania y Brasil; y volver a caer al 7° lugar en 2020 y 2021.

Es de destacar que en 2020, la producción nacional de vehículos ligeros, decreció en 20.8%, con respecto a 2019, y en 2021, decreció solo en 1%, respecto a 2020; no obstante, la comparación no es favorable si se ejemplifica con el promedio mundial en los mismos periodos que fue de -15.7 y un favorable 3.1%

Al iniciar el siglo XXI, el Ejecutivo Federal promulgó un decreto industrial en 2003, con el propósito de apoyar la competitividad de la industria e incentivar la llegada de nuevas firmas automotrices al país. De esta manera, algunas de las grandes armadoras mundiales tanto de vehículos pesados como de vehículos ligeros, tales como: Marco Polo, Nissan, General Motors, Toyota y recientemente la firma coreana KIA se establecieron en diversas entidades como lo son Aguascalientes, Guanajuato, Baja California y Nuevo León. De esta manera, en la actualidad las empresas que conforman la industria automotriz en México se encuentran asentadas en 22 de las 32 entidades federativas del país, localizadas principalmente en el norte, bajío y centro del país, cuya producción conjunta le permitió a México ubicarse entre los 10 primeros lugares a nivel mundial entre 2009 y 2021.

Conforme a los resultados del Censo Económico 2019, la producción del sector se ha concentrado principalmente en siete entidades federativas: Coahuila, Guanajuato, Puebla, Nuevo León, Aguascalientes, Querétaro e Hidalgo, que concentran los mayores porcentajes de la producción a nivel nacional, al generar conjuntamente el 84.2% de la producción total de automóviles y camiones del país y brindar empleo al 75.3% de las personas ocupadas.

Según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), en 2022 se cuenta con 37 plantas ensambladoras: 20 de vehículos, 10 de motores y 7 de transmisiones; su capacidad de producción anual es para vehículos 5,056,148 unidades, en motores 5,682,180 unidades y en la producción de transmisiones es de 2,373,800 unidades. Finalmente, el número de empleados es de 83,967 para la fabricación de vehículos, 11,534 empleados para la producción de motores y 8,400 para la elaboración de las transmisiones; esto da un total de 103,901 trabajadores directos en la industria automotriz.<sup>11</sup> No es gratuito que la dinámica económica que ha mostrado el sector automotor la haya convertido en una industria protagonista del crecimiento económico de México, al tener impacto en 159 ramas de la actividad económica de un total de 259 que clasifica la MIP del Sistema de Cuentas Nacionales.

---

<sup>10</sup> En 2008, la producción total mundial era de 70,729,696 unidades, lo que significó una disminución de 12.7% en 2009. (<https://www.oica.net/category/production-statistics/2008-statistics/>)

<sup>11</sup> Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). [https://www.amia.com.mx/about/plantas\\_ensamble/](https://www.amia.com.mx/about/plantas_ensamble/).

Cuadro 4 Indicadores de la Industria Automotriz en México en 2019

Marca	Número de modelos producidos en México	Tipo de modelos fabricados	Modelos más vendidos 2019 (Unidades)		
			Modelo	México	Resto del Mundo
Ford	37	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Figo	14,665	405,876
General Motors	37	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Aveo	70,478	630,776
FCA-México	28	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Dodge-Attitude	11,664	432,865
BMW-Group	23	Sedán, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos, Convertible	BMW-X1	3,103	271,087
Nissan*	22	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Versa	88,707	412,344
Mercedes-Benz	21	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Mercedes-Benz-GLC	5,275	76,986
Toyota	21	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Hilux	17,654	998,765
Audi	14	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	A3	3498	307,653
Honda	12	Sedán, City-Car, Familiar, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	C-RV	19,087	748,048
Volkswagen	12	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Vento	47,179	987,654
KIA	12	Sedán, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Rio	26,132	425,098
Hyundai	11	Sedán, SUV, City-Car, Cupé, Crossover, Deportivos	Elantra	7,654	623,665
Mazda	11	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Mazda-3-Sedán	14,553	391,234
ISUZU	10	Sedán, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Isuzu-300	889	335,098
Otros**	103	Sedán, SUV, City-Car, Cupé, Crossover, Deportivos	Diversos	47414	1893077

\*Nissan Versa es conocido a nivel mundial también con el nombre de Slyphy. \*\* Incluye las marcas: Acura, Baic, Fiat, Infiniti, JAC, Jaguar, Land Rover, Lincoln, Mitsubishi, Peugeot, Renault, Smart, Seat, Subaru, Suzuki, Volvo; los cuales carecen de una planta de fabricación en México y solo comercializan aquí sus modelos.

Fuente: Elaboración propia con base en información de la AMIA, Varios años.

Entre los modelos que demandaba el mercado nacional antes de la pandemia, destacaban: Versa (Nissan), seguido por Aveo (GM) y Vento (VW), cuyas ventas oscilaron entre 47 mil y 88 mil unidades; mientras que en el mercado internacional destacaron: Hilux (Toyota), Vento (VW) y C-RV (Honda), por sus altas ventas, que oscilaron entre 630 mil y 998 mil unidades. (Ver cuadro 4)

Por su parte, la industria de autopartes en el país también ha adquirido un alto nivel de desarrollo; tan solo en 2015 las empresas del ramo invirtieron 3.3 mmdd, 69% más respecto a 2014. Así, el negocio de autopartes representa el 24% de la IED en la manufactura en México para el año antes mencionado, además de generar empleo para 672,515 personas, el 90% de toda la industria automotriz. (El Financiero 24/05/2016, p. 18).<sup>12</sup>

A nivel nacional, este sector está conformado por 2,400 empresas (donde 1,400 son proveedoras directas de las armadoras), de las cuales solo 35% son nacionales; entre las empresas nacionales que destacan en este sector están: Arbomex, Bocar, Condumex, Gonher, Grupo Gis, Kuo, LTH, Metalsa, Nemark y Rassini, las cuales elaboran desde gomas para espejos, frenos, muelles, suspensiones, hasta chasis y componentes estructurales. En cuanto al destino de su producción el 70% de ésta se destina a la exportación, en 22 plantas armadoras

<sup>12</sup> A nivel mundial México se ha posicionado como la sexta nación en la manufactura de piezas para vehículos, por encima de Brasil, Canadá, India, Tailandia y República Checa. (INEGI: 2016)

que se concentran en los estados de México, Puebla, Nuevo León, Chihuahua y Coahuila donde están instaladas el 43% de estas empresas.<sup>13</sup>

El alto grado de competitividad y de especialización automotriz que ha alcanzado el país, le ha permitido atraer crecientes flujos de IED en la industria, convirtiéndolo en uno de los principales productores de automóviles en el mundo. Entre 2017 y 2021, la IED acumulada en el sector automotor fue de 31,809 millones de dólares, lo que representó el 20% del total acumulado para esos años de la IED en México (162,193 millones de dólares), es decir fue el primer lugar, seguido por los servicios financieros (13%), en tercer lugar el comercio (9%), cuarto la minería (7%) y en quinto lugar un empate entre transportes y generación de energía eléctrica (6%).<sup>14</sup>

Durante los últimos 25 años que tuvo de vigencia el TLCAN, se lograron romper records de exportaciones, al grado que 80 de cada 100 vehículos fabricados en el país se exportaban a diversos mercados de todo el mundo.

### **Impacto de la pandemia del Covid19 en la industria automotriz en México**

Desde 2009 todos los países sin excepción, experimentaron grandes descensos en su producción, debido tanto a los efectos de la crisis económica hipotecaria y la presencia de la pandemia del H<sub>1</sub>N<sub>1</sub>, que tantas víctimas provocaron entre empresas y población. Más de diez años después, volvió a presentarse un fenómeno aún más complejo con la combinación explosiva de la crisis económica mundial y la pandemia del Covid-19, que tantos estragos ha ocasionado en todo el mundo en materia de pérdida de empresas, empleos, ingresos y sobre todo con cerca de 6.2 millones de personas que han perdido la vida en todo el mundo, de los cuales más de 325 mil se habían registrado en México hasta el 30 de mayo de 2022.

Como resultado de la desaceleración económica que se venía registrando en todo el mundo, provocada en parte por las políticas proteccionistas de diversos gobiernos (Trump y Johnson), así como el enfrentamiento comercial entre China y los EUA; nuestro país ya había resentido sus efectos económicos: en 2019 el PIB real de la industria automotriz decreció respecto a 2018, en 1.1%; para 2020, la disminución fue de 18.7% con respecto a 2019; ya en 2021 tuvo un incremento de 9.8% respecto al año anterior y en el primer semestre de 2022, se tuvo un incremento real de 1.6%, con respecto al primer semestre de 2021.<sup>14/</sup>

Con una caída de -1.8% en la producción de todo tipo de bienes industriales en 2019; ocurriendo lo mismo en la producción de autos ligeros, cuya producción disminuyó en 4.1%, al igual que las exportaciones en 3.3%, con respecto a 2018. Entre 2019 y 2020, la manufactura de automóviles en México registró una marcada disminución de 20.2% en todas sus líneas, marcas y tipos de autos fabricados en el país; así por ejemplo, solo entre enero-julio la producción de autos disminuyó en 35.5%, al pasar de 2.2 millones a 1.4 millones de autos fabricados, respectivamente (Carbajal, p. 36); según tipo de auto, se

---

<sup>13</sup> Contrariamente entre 2013 a 2016 las entidades de Hidalgo, Jalisco y la Ciudad de México experimentaron la migración de algunas de estas empresas.

<sup>14</sup> Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). [https://www.amia.com.mx/publicaciones/industria\\_automotriz/](https://www.amia.com.mx/publicaciones/industria_automotriz/).

observó que mientras los autos compactos producidos en el país disminuyeron en 23.5%, los automóviles subcompactos se redujeron en 10%, mientras que las llamadas minivans registraron una caída de 8.5% y la producción de autos de lujo 20.4% (AMIA, 2021). Ahora bien, si comparamos la producción de mayo de 2020 contra la de mayo de 2021, encontramos que mientras en el primer lapso se produjeron 22,862 vehículos, durante el segundo periodo se manufacturaron 241,442 autos en el país, es decir, 956% más que en 2020.

Cuadro 5 Producción de vehículos ligeros en México, según marca, 2020-2022

Marca	2020	%	2021	%	2022	%
General Motors	728, 768	24.0	567, 380	18.7	296, 534	21.5
Nissan	521, 730	17.2	536, 323	17.7	176, 649	12.8
Chrysler	442, 107	14.5	406, 973	13.4	179, 508	13
Volkswagen	298, 972	9.8	294, 408	9.7	110, 955	8.1
Toyota	169, 350	5.6	222, 346	7.3	116, 373	8.5
KIA	206, 800	6.8	219, 400	7.2	109, 700	8.0
Ford Motors	136, 067	4.5	218, 289	7.2	133, 293	9.6
Honda	128, 568	4.2	152, 187	5.0	61, 463	4.5
Audi	123, 955	4.0	137, 500	4.5	80, 487	5.8
Mazda	138, 855	4.6	127, 293	4.2	49, 947	3.6
Mercedes Benz	85, 392	2.8	74, 337	2.4	40, 670	3.0
BMW	55, 832	1.8	68, 919	2.3	23, 293	1.7
JAC	3, 782	0.1	3, 126	0.1	5, 856	0.4
<b>Producción Total</b>	<b>3,400,178</b>	<b>100.0</b>	<b>3,028,481</b>	<b>100.0</b>	<b>1,376,028</b>	<b>100.0</b>

**Nota:** La producción para 2022 corresponde al periodo enero-mayo.

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, México, 2022.

Al comparar su comportamiento entre 2020 y 2021, se registra una sensible caída en la producción de autos ligeros de 10.9%, al pasar de 3.4 millones en 2020 a 3 millones de autos en 2021; mientras que durante el 1° semestre de 2022 se habían fabricado 1, 661, 346 autos, cifra similar a lo producido en 2016. Analizado por marca encontramos una mayor disminución en aquellas firmas de origen estadounidense y europeo, tales como la General Motors con -22.1%, Chrysler -7.9%, Volkswagen -1.5% y Mercedes Benz -12.9%, excepto Mazda -8.3% y JAC -17.3%. En contraste las empresas de origen asiático, tales como la Nissan, Toyota, Kia y Honda mostraron un incremento en la producción anual del 2.8%, 31.3%, 6.1% y 18.4%, respectivamente, grupo en donde también se ubicaron la Ford con 60.4%, 10.9% y BMW con 23.4%. (Ver cuadro 5)

Por monto total de autos ligeros producidos, encontramos que la General Motors se mantuvo en el primer lugar con el 21% de la producción total, seguido por Nissan 17.5%,

Chrysler 14%, VW 9.8%, Kia 7%, Toyota 6.5%, Ford 5.8%, mientras que Honda, Audi y Mazda registraron un promedio del 4.5%, Mercedes Benz 2.6% y BMW 2.1%, durante el periodo 2020 y 2021. (Ver cuadro 5)

Debido al cierre de miles de empresas decretado por el gobierno federal desde marzo de 2020, para evitar la propagación del virus en nuestro país, disminuyeron las fuentes de trabajo y en consecuencia los ingresos y el consumo de la población en general; lo cual se reflejó en la **venta de autos nuevos de todo tipo**, al caer 18.5% en la línea de autos y de 21.2% en la venta de camiones; sin embargo, entre 2020 y 2021 las ventas de autos se recuperaron 1.4%, hasta cerrar con una baja del 0.4% durante el primer semestre de 2022.

Cuadro 6 Venta de vehículos ligeros a nivel nacional, según marca, 2020-2022

Marca	2020	%	2021	%	2022	%
Nissan	178,616	49.3	189,090	51.5	81,485	46.5
General Motors	46,879	13.0	24,877	6.8	16,278	9.3
KIA	40,839	11.3	49,771	13.5	29,823	17
Volkswagen	31,798	8.8	28,321	7.7	12,070	6.9
Mazda	21,092	5.8	24,202	6.6	9,032	5.2
Chrysler	14,558	4.0	14,802	4.0	7,192	4.1
Honda	13,574	3.7	13,007	3.5	3,416	1.9
Hyundai	5,334	1.4	5,564	1.5	3,171	1.8
JAC	4,271	1.2	8,203	2.2	7,039	4.0
Ford Motor	586	0.2	5,191	1.4	3,780	2.2
Audi	1,469	0.4	1,896	0.5	1,010	0.6
Mercedes Benz	937	0.3	779	0.2	443	0.3
BMW	707	0.2	1,296	0.3	509	0.3
Motornation	612	0.2	95	n/s	6.0	n/s
Toyota	408	0.1	141	n/s		
Otros(1)	284	n/s	141		117	0.1
<b>Venta total</b>	<b>361,964</b>	<b>100.0</b>	<b>367,235</b>	<b>100.0</b>	<b>175,371</b>	<b>100.0</b>

**Nota:** Corresponde al nivel de ventas enero-mayo de 2022.

(1) Comprende las marcas Infiniti, Lincoln y Fiat.

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, México, 2022.

Al final de 2021 la venta de automóviles ligeros cerró con una recuperación de 1.5%, de crecimiento con 367,235 automóviles vendidos, con respecto a 2020 (361,964); aunque la recuperación por los estragos del Covid19 no fue para todas las marcas, así por ejemplo, entre las firmas que registraron un mayor nivel de ventas anuales en 2021, con respecto a 2020, destacaron la Ford con 785.8%, seguida por la JAC con 92%, BMW 83.3%, Audi 29%,



KIA 21.8%, Mazda 14.7%, Chrysler 10%, Nissan 5.9% y Hyundai con 4.3%. La empresa Nissan se mantuvo en el primer lugar de ventas en el mercado nacional al promediar una cifra cercana al 50% del total en ambos años, seguida muy atrás por la empresa KIA que promedió 12.5%, mientras que General Motors registró un promedio de 10% de ventas en el mercado nacional. En contraste, entre las firmas que registraron una severa caída en el monto de las ventas de autos ligeros destacó el caso de la empresa china Motornation la cual se encarga de la comercialización de diversas marcas tales como BAIC, JMC y Changan y cuyo mercado se contrajo en -84.5%, seguido por la General Motors -46.9%, Infiniti filial de la Nissan dedicada a producir autos de lujo -29.8%, así como las alemanas Mercedes Benz -16.9 y Volkswagen -10.9%. (Ver cuadro 6)

Mientras que en el renglón de las **exportaciones**, se produjo una caída de 34.6% de sus ingresos en comparación con el primer semestre de 2019, la peor caída de la industria en 11 años; sin embargo entre enero-mayo de 2021, se exportaron 1,170,243 vehículos ligeros al extranjero, en comparación con el mismo periodo de 2020, cuando solo se exportaron 737,250 unidades. Al comparar periodos completos, se observó un incremento de 0.93%, al pasar de una cifra de exportaciones de 2,681,806 hasta 2,706,980 vehículos ligeros, entre 2020 y 2021, cifra aún por debajo del monto de 2019, similar a 2015. (Ver cuadro 7)

Cuadro 7 Exportación de vehículos ligeros según marca, 2020-2022

Marca	2020	%	2021	%	2022	%
General Motors	682,217	25.4	531,383	19.6	316,806	22.5
Chrysler	423,623	15.8	404,453	14.9	172,439	12.3
Nissan	341,128	12.7	390,501	14.4	133,685	9.5
Volkswagen	277,468	10.3	254,331	9.4	133,301	9.5
Toyota	161,431	6.0	220,126	8.1	129,678	9.2
KIA	161,377	6.0	168,360	6.2	103,600	7.4
Ford Motors	130,750	4.9	214,424	7.9	147,195	10.5
Audi	121,090	4.5	137,740	5.1	83,533	5.9
Honda	119,391	4.4	139,349	5.1	66,258	4.7
Mazda	118,791	4.4	109,408	4.0	47,755	3.4
Mercedes Benz	90,686	3.4	71,071	2.6	42,871	3.0
BMW	53,840	2.0	65,834	2.4	27,474	2.0
Fiat	14	n/s	0		0	
<b>Total</b>	<b>2,681,806</b>	<b>100.0</b>	<b>2,706,980</b>	<b>100.0</b>	<b>1,404,595</b>	<b>100.0</b>

**Nota:** Corresponde al nivel de ventas enero-mayo de 2022.

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, México, 2022.

A pesar del impacto que tuvo la pandemia del Covid19 sobre la producción de autos ligeros, el monto de las exportaciones no se vieron afectadas, puesto que registraron un incremento apenas perceptible, pero muy importante dadas las circunstancias de cierre y reducción de mercados en varios países del mundo. Por lo que si analizamos el nivel de las

exportaciones por marca, encontramos que entre 2020 y 2021, la empresa Ford se ubicó en primer lugar de exportaciones al registrar un aumento de 64%, seguida por Toyota 36.4%, BMW 22.3%, Honda 16.7%, Nissan 14.5%, Audi 13.8% y Kia con 4.3% durante el periodo señalado. Aunque el mayor porcentaje de exportaciones lo sigue manteniendo la General Motors con más de 20%, seguida por Chrysler con cerca de 15%, Nissan con 13% y la firma Volkswagen con 10% en promedio. De la producción total de autos ligeros fabricados en México, aproximadamente el 80% de ellos se exporta a diversos países del mundo, sobresaliendo el mercado de los EUA al que se dirige el 78.5% del total exportado, seguido muy lejos por Canadá 6.5%, Alemania 5.7%, Colombia 1.3%, Brasil 0.9%, Puerto Rico 0.8%, Chile 0.7%, Italia y Japón 0.4%, entre otros. (Ver cuadro 8)

Cuadro 8 Importación de vehículos ligeros, según marca, 2020-2022

Marca	2020	%	2021	%	2022	%
General Motors	103,377	17.6	102,423	15.8	60,142	17.5
Toyota	76,169	12.9	91,090	14.1	50,428	14.7
Volkswagen	67,952	11.5	70,115	10.8	36,238	10.6
Ford Motor	36,576	6.2	35,572	5.5	15,276	4.4
Honda	34,408	5.9	29,812	4.6	14,661	4.2
KIA	32,781	5.6	32,269	5.0	14,526	4.2
Chrysler	29,120	5.0	32,362	5.0	17,829	5.2
Hyundai	26,897	4.6	31,645	4.9	16,734	4.9
Suzuki	25,975	4.4	33,044	5.1	19,459	5.7
Renault	25,516	4.3	28,218	4.3	14,290	4.2
Mazda	25,025	4.2	22,699	3.5	7,478	2.2
Nissan	15,811	2.7	14,828	2.3	6,107	1.8
Otros (1)	88, 803	15.1	123, 673	19.1	69, 983	20.4
<b>Total</b>	<b>588, 099</b>	<b>100.0</b>	<b>647, 500</b>	<b>100.0</b>	<b>343, 053</b>	<b>100.0</b>

Nota: Corresponde al nivel de ventas enero-mayo de 2022.

(1) Comprende las marcas: Seat, Mercedes Benz, BMW, Mitsubishi, Peugeot, Audi, Fiat, Mini, Volvo, Subaru, Porsche, Acura, Isuzu, Motornation, Land Rover, Infiniti, Lincoln, MG Motor, Alfa Romeo, Jaguar, Bentley y Lexus

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, México, 2022.

Paralelamente al incremento de las exportaciones automotrices, también se produjo el aumento de las **importaciones** de autos ligeros en 10% durante el periodo señalado, en donde la General Motors se mantuvo en primer lugar con 17%, seguido por Toyota con 13%, VW 11%, Ford 5.8%, Kia 5.3%, Honda 5.2%, Chrysler 5%, Hyundai y Suzuki con 4.7%, Renault 4.4%, Mazda 3.9% y Nissan con 2.5%. Mientras que, en el incremento porcentual entre ambos años, fueron encabezadas por las firmas asiáticas como Suzuki con un incremento de 27.2%, Toyota 19.6%, Hyundai 17.7%; en la reducción del porcentaje de importaciones también figuraron firmas asiáticas como Honda con -13.3%, Mazda -9.3% y Nissan -6.2%, durante el periodo señalado. Por país de origen la mayor parte de las

importaciones provinieron de India 17.5%, Japón 15.3%, EUA y Brasil 13%, China 9.5%, Tailandia 6.3%, Corea 3.9%, Alemania y España con 3.5%. (Ver cuadro 8)

La industria automotriz en México ha sido muy importante económicamente desde hace varias décadas, por su valiosa contribución al **empleo** que se genera en torno a esta industria; al destacar la presencia de las armadoras en 12 estados de la república, cuyas 37 plantas generaron en 2021 casi 930.8 mil empleos directos e indirectos.

Con las nuevas reglas de operación del T-MEC que pretenden eliminar las ventajas competitivas que tenía México en costos laborales durante los 25 años de vigencia del TLCAN. (Linares, et al., p. 93), así como las condiciones de incertidumbre que ha generado el confinamiento debido a la pandemia del Covid19; los procesos de producción, exportación, ventas y de empleo en la industria automotriz, están cambiando notoriamente; en primer lugar, porque se está orientando hacia una mayor regionalización de las cadenas de suministro ante el endurecimiento de las reglas de valor de contenido regional; en segundo lugar, se abren mayores oportunidades para que lleguen a México más firmas asiáticas productoras de autopartes para la industria automotriz de Norteamérica; en tercer lugar, significa mayores retos a autoridades, empresas y trabajadores, para adecuarse a las nuevas condiciones laborales y sanitarias que exigen los nuevos tiempos; y en cuarto lugar, la reactivación y recuperación de la industria automotriz se producirá paralelamente al avance del proceso de vacunación, tanto de la población de los EUA, Canadá y la de México.

## Conclusiones

La dinámica económica que ha mostrado el sector automotor le ha convertido en una industria protagonista del crecimiento económico de México, al tener impacto en 159 ramas de la actividad económica de un total de 259 que clasifica la MIP del Sistema de Cuentas Nacionales, situación que le ha permitido contribuir de manera importante al PIB nacional con el 3.5% y 18.3% del PIB manufacturero hasta 2021. Sin embargo, con la llegada y permanencia de la pandemia del Covid19, el mayor decremento en términos reales del PIB de la industria automotriz se dio en 2020 respecto al año anterior, al ubicarse su caída en 18.7%; para 2021 inició recuperación al crecer 9.8%, con respecto a 2020.

En términos de producción registró una disminución de 20%, entre las cuales, las firmas asiáticas (Toyota, Honda, Kia y Nissan) resultaron menos afectadas que las firmas europeas y de los EUA (GM, VW, Chrysler y M. Benz); lo cual produjo que nuestro país bajara del 6° al 7° lugar del planeta. Aunque con el ensamble del primer semestre de 2022 se alcanzó la producción de 2016 en mismo periodo, aún se mantuvo 17% abajo del nivel de 2019.

A pesar de que las exportaciones han registrado una sensible recuperación durante el primer semestre de 2022, aún es 20% menor a las cifras de 2019, similar a la de 2015. Situación que ha permitido que 80 de cada 100 autos fabricados en México tengan como destino final el mercado externo. Entre los cuales destacan: los EUA hacia donde se orientaron el 77% del total de ventas, seguida por Canadá con 7%, Alemania con el 5.5%, Colombia 1.3% y el resto del mundo con 9.2% del monto total de las exportaciones.

El nivel de las importaciones automotrices también sufrió una caída sensible del 20% con respecto a 2019, en donde sobresalieron los casos de las firmas asiáticas (Honda, Mazda

y Nissan) como las que registraron una mayor caída en importaciones; mientras que por país, la India, Japón, EUA, Brasil y China concentraron casi 70% de las importaciones. En el rubro de ventas de autos durante la pandemia se produjo una baja de 0.4% anual, si bien se produjo una recuperación, aún se mantiene 19% debajo de los niveles precovid, en donde destaca la Nissan con el 50% del mercado, seguida por la KIA con 12.5% y GM 10%.

La presencia de la pandemia del Covid19 disminuyó la actividad económica en general y de la industria automotriz en especial, por lo cual en México redujo las cifras de producción en 35.5%, las ventas 45%, exportación 36.8% y de empleo en 25% solo hasta julio de 2020, provocadas tanto por el cierre total de todas las plantas automotrices instaladas en el país entre marzo y mayo de 2020, además del “paro técnico” de febrero de 2021 provocado por la escasez de gas natural y de electricidad, así como la escasez de chips, que sigue afectando a la industria automotriz y otras industrias más en el mundo.

Pese a ese quebrante en el comportamiento de esta industria en tiempos de pandemia, se puede considerar, que continúa siendo un pivote importante en el crecimiento económico de México: 20 de cada 100 dólares de IED entre 2017 y 2021 fueron atraídos por el sector automotor. Su comportamiento siempre se verá afectado por recesiones o pandemias, pero también es cierto que será una de las primeras en levantar a la economía en la parte del ciclo económico correspondiente a la recuperación y auge, junto con los beneficios directos (empleos) e indirectos (aumento de los bienes de consumo duradero), que trae dicho comportamiento.

Los procesos de producción, exportación, ventas y de empleo en la industria automotriz están cambiando: Conforme al T-MEC, se está orientando hacia una mayor regionalización de las cadenas de suministro ante el endurecimiento de las reglas de valor de contenido regional; habrá mayores oportunidades para que lleguen a México más firmas asiáticas productoras de autopartes para la industria automotriz de Norteamérica; las autoridades, empresas y trabajadores, deberán adecuarse a las nuevas condiciones laborales y sanitarias que exigen los nuevos tiempos; y la reactivación y recuperación de la industria automotriz se producirá paralelamente al avance del proceso de vacunación a nivel mundial y en particular en EUA, Canadá y México.

## Referencias

- Ávila, José Luis** (2006) La era neoliberal. México. Ed. Océano-UNAM.
- Dabat, A. y Rivera,** (1994). México y la globalización, México, Ed. CRIM/UNAM.
- Dabat A. y Toledo A.** (1999) Internacionalización y crisis en México. México. Ed. CRIM-UNAM.
- Guillén Romo, Héctor** (2000). La contrarrevolución neoliberal en México. México, Ed. Era.
- Linares Zarco Jaime, et al.** (2021) “Del TLCAN al T-MEC. 25 años de dependencia comercial de México”, México. Ed. FES Aragón-LAES.
- Marx, Carlos** (1985). El Capital. Tomo I. Vol. I. México. Siglo XXI.
- Méndez J. y S. Zorrilla** (1984). Diccionario de economía. México. Ed. Océano.

- Opalín Mielniska León** (2000), Globalización y cambio estructural, Ed. Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C., México.
- Ortiz, Wadgymar Arturo** (1995). Política Económica de México 1982-1995. Los sexenios neoliberales. México, Ed. Nuestro Tiempo.
- Padilla Aragón Enrique** (1981), Ciclos económicos y política de estabilización. México Ed. Siglo XXI.
- Tello Carlos** (2007) Estado y desarrollo económico: México, 1920-2006. México. Ed. UNAM.
- El Financiero y El Economista**, diversas fechas.
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz** (2020 y 2021), Reportes especiales.  
<https://www.amia.com.mx/indicadores-nacionales-relacionados>;  
[https://www.amia.com.mx/publicaciones/industria\\_automotriz/](https://www.amia.com.mx/publicaciones/industria_automotriz/).
- Banco de México** (2021) “Indicadores económicos de México”.
- Consejo Nacional de Población**, (2020) “Anuario de migración y remesas”, México.
- IMSS**, (2020 y 2021) “Asegurados permanentes y eventuales en México”, México.
- INEGI**, (2021) “Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros”. Reporte anual. “Demografía de los Negocios en México”, México.
- Johns Hopkins University Cases and mortality by country**, (2022).  
<https://coronavirus.jhu.edu/data/mortality>.
- ONU**. <https://news.un.org/es/story/2021/02/1488202> (mayo 2021).
- Poder Ejecutivo Federal**, (2020) “Medidas de política económica”, enero-marzo, México.
- Carbajal Suárez Yolanda y Carbajal Suárez Margarito**, (2020) “La industria automotriz en México. El impacto de la pandemia por Covid19”, Revista economía actual, UAEMEX, año 13, N° 4, oct-dic, pp.33-37.
- Forbes México**, 14 agosto 2020.
- Modern Machine Shop México**, (2020). “Industria automotriz en México: ¿Qué sigue después del Covid19?”, 1 de junio de 2020, México.
- Modern Machine Shop México**, (2021) “Industria automotriz en México en 2020: de la reactivación a la recuperación”, 12 de junio de 2021, México.

