

# EQUILIBRIOS EXTERNOS Y VALOR AGREGADO *de las manufacturas de exportación*



**EL LEGADO**

Imagen: <https://www.elhorizonte.mx/finanzas/chinos-invaden-a-mexico-por-turismo-y-negocios/8508245004>

**SIGNOS VITALES**  
EL PULSO DE MÉXICO

NOVIEMBRE, 2024

# EQUILIBRIOS EXTERNOS Y VALOR AGREGADO

## *de las manufacturas de exportación*

### INTRODUCCIÓN: MÉXICO, PAÍS DE PASO

**D**urante la administración de López Obrador la economía mexicana continuó ampliando su déficit comercial con Asia, principalmente con China, pero así también con el resto del mundo. Dicho déficit le ha permitido a México ampliar sus capacidades de producción, reducir el déficit interno de todo tipo de bienes y dar paso al crecimiento de las exportaciones hacia Estados Unidos. De tal forma que la balanza comercial con este último país ha resultado positiva, pero negativa con Asia. Sin embargo, el superávit comercial con Estados Unidos no alcanza a cubrir el desequilibrio generado por la demanda interna.

Los desequilibrios entre la producción interna y la cuenta corriente fueron notables con el paso del tiempo. Es así que mientras la producción de diversos bienes sigue cayendo, las exportaciones incrementan su ritmo. Un caso ejemplar son los de las industrias del vestido y calzado; entre 2018 y 2023 la producción interna de dichas industrias creció  $-19.9$  y  $-4.5\%$ , al tiempo que las importaciones en ambos rubros se incrementaron en 4 mil millones de dólares (mdd) ( $35.2\%$ ) y las exportaciones lo hicieron en 3.5 mdd ( $48.1\%$ ) (Banxico, s.f.d). Sin embargo, ejemplos como este se tornaron el común denominador al tiempo que las Fuerzas Armadas tomaron el control de las aduanas del país. Como consecuencia de este rápido

*Los desequilibrios entre la producción interna y la cuenta corriente fueron notables con el paso del tiempo. Es así que mientras la producción de diversos bienes sigue cayendo, las exportaciones incrementan su ritmo.*

ascenso de las importaciones asiáticas, el valor agregado de las manufacturas de exportación se estancó en la administración de López Obrador.

Entre 2018 y 2022 el valor agregado de las manufacturas mexicanas de exportación, determinado por los insumos nacionales, solo representó el 4.4% del crecimiento en el valor de las mismas. A diferencia de la pobre aportación de los insumos nacionales, el crecimiento de los insumos importados explicó el 62.3% del crecimiento en el valor de las manufacturas de exportación (INEGI, 2024c). El mayor crecimiento en la aportación mexicana de estas manufacturas se debe a una combinación entre el crecimiento del empleo y el aumento de los salarios de dichos empleos. En los mismos años, el valor generado por el trabajo creció un 20% (INEGI, 2024c).

En este proceso de apertura con Asia y el probable saturamiento de los puertos, se abrió una oportunidad para la importación por la vía aérea. En este sentido, los aeropuertos del centro del país, como son los aeropuertos Internacional de la Ciudad de México, Toluca, Querétaro, Puebla e Internacional Felipe Ángeles, tienen una mayor importancia que en el pasado. En 2018 las importaciones por la vía aérea representaban un 9.1% del total; para 2024 esta pro-

porción podría llegar al 10% (INEGI, s.f.d) por primera vez desde que hay registro.

## HECHO EN CHINA Y EXPORTADO POR MÉXICO

Después de los sucesos antes descritos y en medio de la crisis sanitaria, momento en que la producción industrial sufrió una grave parálisis, la trayectoria de crecimiento de las exportaciones mexicanas continuó con su misma senda. Entre el último trimestre de 2018 y la primera mitad de 2024 el crecimiento en el volumen de exportaciones totales fue de 16.8%, sin embargo, las exportaciones manufactureras crecieron en 19.3% (poco más de tres veces el crecimiento de la economía mexicana); las exportaciones totales crecieron en menor medida por un menor envío de crudo al extranjero (-13.9% para el mismo periodo de tiempo)<sup>1</sup>, principalmente a países distintos de Estados Unidos, y resultado de la política energética en la administración de López Obrador, como por una menor tasa de crecimiento de las exportaciones agropecuarias (variación de 8%) (Banxico, s.f.c).

Este crecimiento se dio con una menor atracción de capital (interno y externo), una caída considerable y

<sup>1</sup> Se trata de cifras desestacionalizadas estimadas por Signos Vitales a partir de los datos de Banxico.

persistente de la llegada de empresas extranjeras y una mayor actividad económica influenciada por la infraestructura pública, misma que ha sido fuertemente apalancada y es superior en al menos 2.5 veces lo reportado. A pesar de lo anterior, y como evidenciamos en nuestro reporte “Economía mexicana a revisión”, diversas ramas de la economía, sobre todo de la actividad industrial, mostraron una notoria expansión hacia el exterior, incluso cuando muchas de estas desaceleraron su crecimiento los últimos seis años. Es decir, las exportaciones manufactureras crecieron al tiempo que la producción industrial solo creció 3.9% y la producción manufacturera lo hizo en 6.6% (INEGI, s.f.a), apenas 1.1% por año en promedio.

Entre enero y agosto de 2024 las importaciones provenientes de nuestros socios de América del Norte (Estados Unidos y Canadá) alcanzaron los 177.6 mmdd. En el mismo periodo de tiempo México exportó a estos países 350.1 mmdd (Banxico, s.f.d), es decir, casi el doble de lo que importó de ellos, incluso considerando el déficit persistente en materia de hidrocarburos. Nuestra cuenta exterior con estos países resulta positiva, y en 2023 el saldo con nuestra región alcanzó los 239.6 mmdd (Banxico, s.f.d).

*Entre el último trimestre de 2018 y la primera mitad de 2024 el crecimiento en el volumen de exportaciones totales fue de 16.8%, sin embargo, las exportaciones manufactureras crecieron en 19.3% (poco más de tres veces el crecimiento de la economía mexicana).*

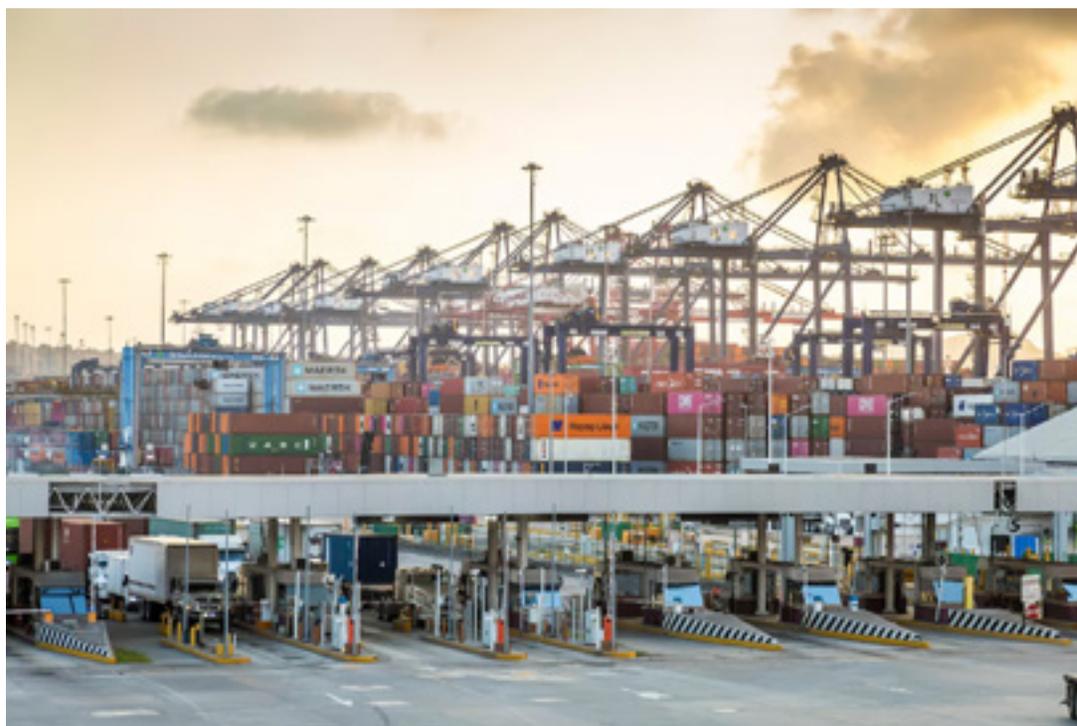


Imagen: "La ruta comercial de China a México se dispara un 60% en enero" en <https://elpais.com/mexico/economia/2024-03-15/la-ruta-comercial-de-china-a-mexico-se-dispara-un-60-en-enero.html>

Esta relación (exportaciones vs importaciones) tuvo un fuerte crecimiento desde la entrada en vigor del TLCAN hasta 2006, y entre 2007 y 2018 dicho crecimiento fue modesto. Fue a partir del siguiente año que las exportaciones mexicanas aceleraron en mayor medida que las mismas importaciones de sus socios, razón por la que dicha relación continuó creciendo hasta fechas recientes. Lo que hemos argumentado en Signos Vitales es que, para que este fenómeno sucediera, en los hechos, la economía mexicana tendría que estar sobrecalentada o al menos las ramas de la economía que se encuentran sometidas a mayor presión de la demanda. De acuerdo con lo señalado, el equilibrio se dio a partir del crecimiento del gasto en construcción (obras de ingeniería civil) en el último año, sin embargo, dicho gasto no guarda relación con el comportamiento del sector exportador. Visto de otra forma, en poco o nada ayudó a incrementar la oferta de bienes (dígase manufacturas de exportación) la construcción del Tren Maya o la Refinería Dos Bocas.

En tanto, y a diferencia de lo que sucede con América del Norte, en 2023 México presentó un déficit comercial de mercancías con casi todas las regiones del mundo, y por peso dentro de dicho déficit: Asia (−195.1 mmdd), Europa (−45.9 mmdd), Latinoamé-

*En los últimos dos años, se modificó la relación comercial con Latinoamérica en la laxitud de las reglas de importación a ciertos alimentos, que derivó en el retroceso del balance (de positivo a negativo). Por ejemplo, en 2018 las importaciones de carne ascendieron a 302.5 millones de dólares (mdd) y al cierre de 2023 éstas alcanzaron los 774 mdd.*

rica y Antillas (−2.8 mmdd) y África y Oceanía (−1.6 mmdd) (Banxico, s.f.d). Lo anterior indica que el déficit comercial con Asia y Europa es compensado con el superávit con la región de Norteamérica. En los últimos dos años, un fenómeno que vino a modificar la relación comercial con Latinoamérica fue la laxitud de las reglas de importación a ciertos alimentos, mismo hecho que derivó en el retroceso del balance (de positivo a negativo).

En 2018 las importaciones de carne provenientes de Latinoamérica ascendieron a 302.5 millones de dólares (mdd) y al cierre de 2023 estas alcanzaron los 774 mdd. Las exportaciones del mismo producto a esta región solo ascendieron a los 11.3 mdd (Banxico, s.f.d). Este mismo fenómeno se reprodujo con los vegetales, cuyo valor de importación en 2018 fue de 733.9 mdd y en 2023 alcanzaron los 2.6 mmdd. Así

también, para el mismo año las exportaciones mexicanas de vegetales hacia esa región fueron de 189.8 mdd (Banxico, s.f.d).

Ante estos hechos, a mediados de 2024, el Fondo Monetario Internacional reconoció que estos desbalances ocasionados por los riesgos geopolíticos internacionales se debían a que

*parte del comercio y la inversión se están desviando a través de terceros países, lo que compensa parcialmente la erosión de los vínculos directos entre Estados Unidos y China. Desde 2017, una mayor presencia china en un país (medida a través de las exportaciones o de inversiones nuevas anunciadas) se ha asociado con un aumento de las exportaciones a Estados Unidos (FMI, 7 de mayo 2024).*

A razón de lo anterior, no es extraño que México y Vietnam sean los países con mayor relevancia dentro de este desvío de mercancías e inversiones. El mismo FMI ha acuñado el término de economías o países conectores. Este fenómeno ha desembocado en diversos desencuentros entre Estados Unidos y México, principalmente en lo que se refiere al acero y el aluminio. No es para menos, entre 2017 (desde que Estados Unidos impuso restricciones a las importaciones de origen chino) y 2023, las exportaciones de

México a Estados Unidos y Canadá de fundición de hierro y acero y de manufacturas de estos metales pasaron de 1.9 mmdd a 3.8 mmdd y de 5.1 mmdd a 8.4 mmdd; el crecimiento fue de 94.6 y 65.3%, respectivamente (Banxico, s.f.d).

En el periodo de tiempo señalado (2017–2023), en México el crecimiento de la producción de la industria básica del hierro y del acero, como de la fabricación de productos de hierro y acero fue de –9.9 y –5.8%, respectivamente. Para mediados de 2024 el crecimiento acumulado de ambas ramas terminó siendo de –33.9 y 8.5%. La segunda rama presentó un crecimiento acumulado positivo debido a la variación anual de 14% en el último año. En otras palabras, en México se produce menos hierro y acero, y sus manufacturas apenas se repusieron en el último año, respecto del periodo de entreguerras, pero el valor de las exportaciones de los mismos productos sigue en ascenso. Entre 2017 y 2023, el valor de las importaciones asiáticas en estos dos rubros creció 58.5% (4 mmdd), en tanto, las importaciones provenientes de nuestra región lo hicieron en 44.6% (4.3 mmdd) (Banxico, s.f.d). Esta variación en el crecimiento ha implicado que en los mismos años las importaciones asiáticas pasarán del 70.9 al 77.7% de las importaciones norteamericanas de estos metales.

***México y Vietnam son los países con mayor relevancia en el desvío de mercancías e inversiones. El mismo FMI ha acuñado el término de "economías o países conectores". Este fenómeno ha desembocado en diversos desencuentros entre Estados Unidos y México, principalmente en lo que se refiere al acero y el aluminio.***

Otro fenómeno que no debe pasar desapercibido, y que señalamos en lo general párrafos arriba, es el crecimiento de las importaciones europeas de hierro y acero y sus manufacturas en 109.9% (2.8 mmdd). Como consecuencia de ambos fenómenos (crecimiento de las importaciones asiáticas y europeas), las importaciones norteamericanas de los productos mencionados tienen menor participación que antes de 2017. En 2023, el valor de las importaciones asiáticas y europeas sumaron 16.3 mmdd, mientras las importaciones norteamericanas alcanzan los 14.1 mmdd (Banxico, s.f.d). Con base en el análisis del comportamiento histórico (1993–2017) hallamos que por cada dólar que México importó de metales obtuvo 1 dólar con 41 centavos por concepto de exportaciones de equipo de transporte, metales y sus manufacturas<sup>2</sup>. De no haber incrementado las importaciones de metales (no solo hierro y acero) al ritmo antes expuesto, con dificultad la industria mexicana

---

2 Las exportaciones de equipo de transporte, metales y sus manufacturas están conformadas por la sumatoria de las secciones XV (Metales comunes y manufacturas de estos metales), XVI (Máquinas y aparatos) y XVII (Material de transporte) del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías. Fueron usadas como variables independientes las importaciones de los productos antes mencionados y la estimación se realizó con un modelo arma (12,12) y cuya bondad de ajuste dio como resultado 0.995832.

*Si las exportaciones conservan un nivel semejante o creciente (como sucede a la fecha), la duda por parte de nuestros socios comerciales no solo descansará en el origen de los insumos o bienes intermedios, situación que complicaría cualquier renegociación del T-MEC.*

hubiera mantenido el ritmo de crecimiento de las exportaciones automotrices.

Hasta el momento, en el periodo de enero a agosto de 2024 las importaciones asiáticas de manufacturas de hierro y acero han sufrido una caída considerable (-26.5% anual), muy probablemente ocasionada por el incremento en las tarifas al acero y aluminio chino impuesto por México. En el acumulado, dichas importaciones ascienden a 2.3 mmdd y hasta el año pasado estas fueron de 3.1 mmdd. No obstante, para cualquiera que haya sido el origen, estas importaciones presentaron una baja considerable (-20% anual), con una menor afectación para las importaciones norteamericanas (-10.1% anual). Al mismo tiempo, el total de las exportaciones mexicanas por este mismo concepto se mantuvieron casi al mismo nivel que el

año pasado (caída de  $-1.2\%$  anual) (Banxico, s.f.d). Como resultado de lo anterior, el déficit con el exterior en estas manufacturas decreció en el último año  $-67.5\%$ , pasando de  $-2.6$  mmdd a  $-849.6$  mdd (variación de  $1.8$  mmdd).

Si las importaciones asiáticas mantienen una tendencia a la baja, con una producción industrial que crece moderadamente o se estanca, y las exportaciones conservan un nivel semejante o creciente (como sucede a la fecha), la duda por parte de nuestros socios comerciales no solo descansará en el origen de los insumos o bienes intermedios, situación que complicaría cualquier renegociación del T-MEC. Como se ha dicho, aunque la discusión se ha centrado en los metales y sus manufacturas, vemos que en otras industrias, como la del calzado y la industria textil, los desequilibrios son más pronunciados con la entrada de mercancías asiáticas.

Por ejemplo, entre 2017 y 2023 la producción industrial de calzado y ropa ha caído  $-4.5$  y  $-19.9\%$  (INEGI, 2024a). En cambio, las importaciones en ambos rubros pasaron de  $11.6$  a  $15.6$  mmdd, un crecimiento de  $35.2\%$ . Al mismo tiempo, y sin un mayor esfuerzo por parte de la economía mexicana (crecimiento de la producción en ambas ramas), las exportaciones

mexicanas a todo el mundo pasaron de  $7.1$  a  $10.6$  mmdd (variación de  $48.1\%$ ). A su vez, en 2023, México exportó a Norteamérica  $9.4$  mmdd, es decir, el  $88.6\%$  del total de esas exportaciones. De esta misma región México importó  $3.5$  mmdd (Banxico, s.f.d), dando como resultado un balance superavitario de  $5.9$  mmdd. En el mismo año, México compró de Asia

*Entre 2017 y 2023 la producción industrial de calzado y ropa ha caído  $-4.5$  y  $-19.9\%$  (INEGI, 2024a). En cambio, las importaciones en ambos rubros pasaron de  $11.6$  a  $15.6$  mmdd, un crecimiento de  $35.2\%$ .*



*Imagen: "México inicia investigación contra importación de calzado chino por prácticas desleales" en <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/mexico-inicia-investigacion-contra-importacion-de-calzado-chino-por-practicas-desleales/>*

9.7 mdd y le vendió entre 325 y 400 mdd (Banxico, s.f.d), el déficit con esta región es de entre -9.3 y -9.4 mdd<sup>3</sup>. El balance nos dice que México absorbe alrededor de 3.5 mdd de este déficit.

Un evento que se suma a todo lo anterior, es el crecimiento de las importaciones que no tiene una categoría específica, no están clasificados en ninguna de las secciones y en consecuencia no pueden ser clasificados con alguna fracción arancelaria específica. Este evento coincide con los señalamientos realizados por las Cámaras de Comercio, puesto que diversas empresas han optado por este tipo de estrategia para evitar el pago de tarifas arancelarias e impuestos derivados de las operaciones de comercio exterior.

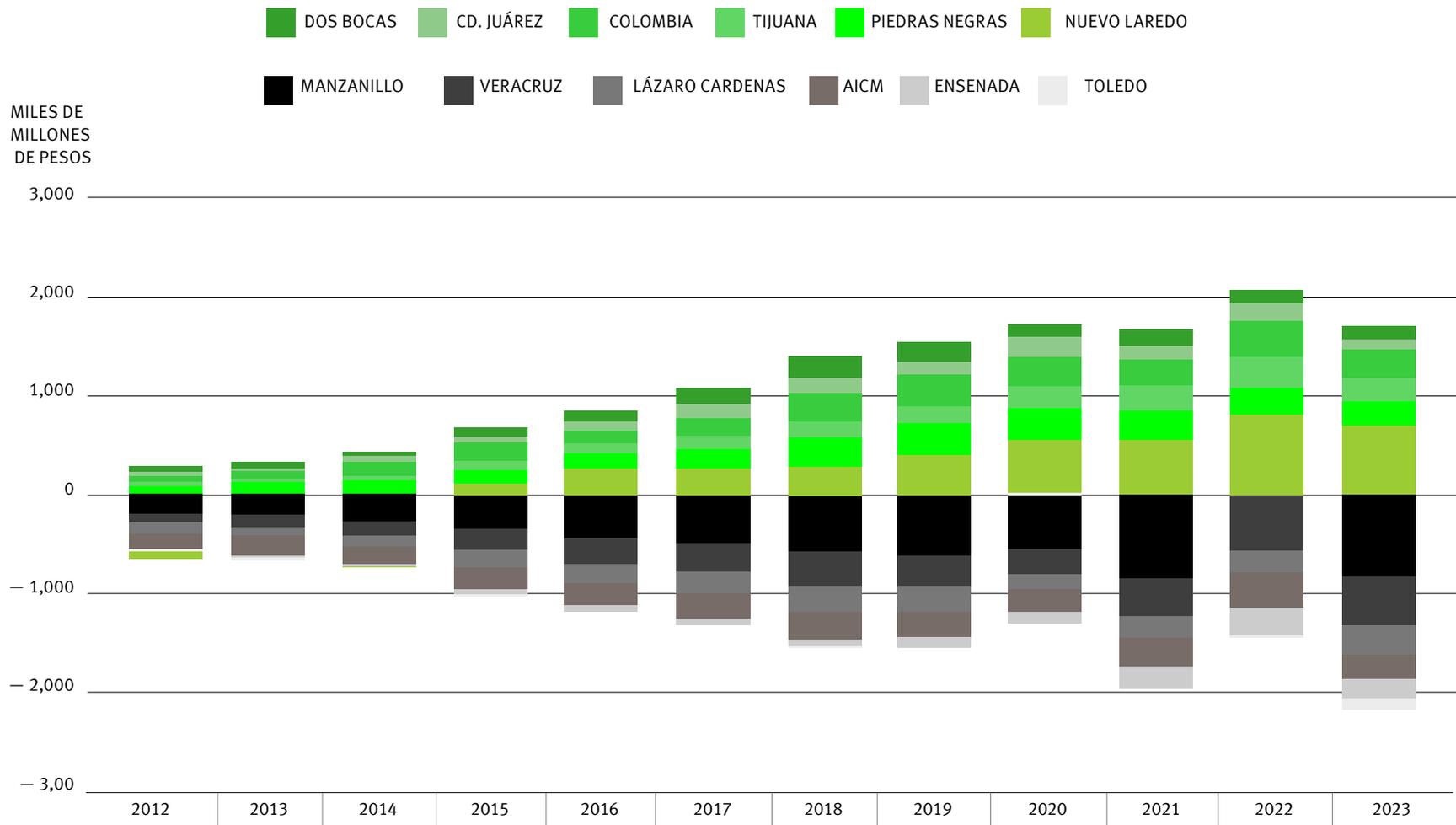
El uso de operaciones menores de mensajería resulta cada vez más frecuente. En 2017 México importó de Asia por este concepto 199.2 mdd; en 2023 México importó 3.3 mdd en mercancías sin clasificar. El crecimiento ha sido de 1,544.3% en tan solo seis años. La evidencia indica que la inercia de crecimiento mantiene su curso; entre enero y agosto de 2024 la variación en las importaciones asiáticas bajo esta clasificación es de 118.2% (o 2.2 mdd) respecto del

<sup>3</sup> El balance es aproximado puesto que las cifras oficiales no presentan datos para los meses de enero a mayo de 2023 en lo que se refiere a exportaciones de calzado.

mismo periodo del año pasado (Banxico, s.f.d). Para los mismos meses el déficit acumulado con todas las regiones del mundo era de -4.7 mdd (Banxico, s.f.d). Hay que hacer énfasis en que todo este intercambio sucede en las aduanas del país, en donde la estadística en materia de comercio exterior tiene lugar a partir de los pedimentos aduanales, mismas aduanas que son administradas y resguardadas por la Secretaría de Marina. Y a pesar de que la mayor parte de dicho comercio se da por la vía terrestre, dada nuestra cercanía y relación con Norteamérica, las importaciones abren otras vías puesto que se encuentran más diversificadas.

Hasta 2017 el 32.7 y 48.5% de las importaciones arribaron al país por las vías marítima y terrestre, respectivamente. Al cierre de 2023 por la primera ingresó el 36.7% y por las carreteras lo hizo un 45.7%. Lo anterior por las razones antes expuestas que bien se resumen en un mayor comercio con otras regiones del mundo, principalmente Asia. Sin embargo, en fechas recientes la estadística muestra un fuerte empuje de las importaciones por la vía aérea, de tal forma que en 2024, y por vez primera, por los aeropuertos pudo ingresar el 10% de las importaciones (esta participación era de 9.1% en 2017) (INEGI, s.f.d) (Gráfica 1).

**GRÁFICA 1 MONTO COMERCiado NETO (EXPORTACIONES MENOS IMPORTACIONES) PARA 12 ADUANAS DEL PAÍS CON MAYORES DÉFICITS Y SUPERÁVITS (2012 – OCTUBRE DE 2023)\***



\*Saldo negativo indica que el valor de las importaciones es superior al de las exportaciones; las cifras de 2023 son con corte a octubre del mismo año.

Fuente: Elaboración propia con información de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCEM).

Entre las aduanas, en donde el valor de los bienes importados supera las salidas de otros bienes (déficit comercial) destacan, por orden de importancia en monto: Manzanillo (Colima) (-848.3 mmdp); Veracruz (Veracruz) (-471.3 mmdp); Lázaro Cárdenas (Michoacán) (-284.3 mmdp); Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) (Cd. Mx.) (-266 mmdp); Ensenada (Baja California) (-183.5 mmdp) y Toluca (-140.1 mmdp) (VUCEM, s.f.). De dichas aduanas, cuatro son marítimas (tres de estas se ubican sobre el Pacífico mexicano) y las otras dos son terminales aéreas en el centro del país. De las seis aduanas mencionadas, la de Toluca no figuraba dentro de las más relevantes en el país sino hasta 2022, cuando las exportaciones netas llegaron a los -17.3 mmdp, y para 2023 el crecimiento no tiene precedente alguno. Esto último fue resultado de que dicha aduana pasó de recibir mercancías (importaciones) por un valor de 46.9 mmdp a 196.5 mmdp en un solo año (VUCEM, s.f.). Considerando que esta cifra es preliminar (acumulado a octubre de 2023)<sup>4</sup>, es decir, al finalizar 2023 el valor de las importaciones que ingresan por la aduana Toluca resultaron mayores a los 200 mmdp.

<sup>4</sup> Al momento de elaborar este reporte la información de la Ventanilla Digital Mexicana de Comercio Exterior (VUCEM) tenía 11 meses de rezago. Además, estas cifras guardaban serias diferencias con las publicadas por la Agencia Nacional de Aduanas (ANAM).



*Imagen:* "La aduana del AIFA tiene capacidad operativa para desahogar al AICM: Horacio Duarte" en <https://cobertura360.mx/2022/09/03/seguridad/explotacion-capacidad-operativa-aduana-aifa-permitira-desahogar-aicm-horacio-duarte/>

Otras aduanas que han tomado mayor relevancia en fechas recientes, y de igual manera resultan terminales aéreas, son Puebla, Querétaro y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). Entre enero y octubre de 2023, el primero ha recibido mercancías por un valor total de 292.7 mmdp, en tanto por Querétaro arribaron 153 mmdp y el AIFA lo ha hecho por 67.7 mmdp (VUCEM, s.f.). En el primer año de operación del AIFA, la aduana se ubica en el lugar 26 de 50 aduanas considerando el monto de las importaciones y presenta un saldo deficitario de -47 mmdp (VUCEM, s.f.).

Vale la pena destacar las particularidades del comercio realizado a través de dichas terminales. Por ejemplo, el caso de Puebla destaca por ser una aduana que entre 2012 y 2021 observó un promedio de importaciones de 78.6 millones de pesos (mdp) por año; hasta 2022 el monto importado ascendió a los 28.2 mmdp y para 2023 es sumamente probable que haya rebasado los 300 mmdp. Incluso, a pesar de que las operaciones en este aeropuerto crecieron en los últimos seis años, éstas apenas lo hicieron en 95.6% (78.1 mil a 152.8 mil operaciones al año) (VUCEM, s.f.). Consecuencia de lo anterior, el promedio por cada operación de importación en esta terminal pasó de 555.8 pesos a 1.9 mdp.

Entre enero y octubre de 2023 las operaciones de comercio exterior llevadas a cabo en la aduana Puebla alcanzan un déficit acumulado de -121.6 mmdp. Por su parte, en Querétaro se observó un comportamiento semejante, con la diferencia de que las operaciones han continuado con su inercia. Entre 2017 y 2023 el valor de las importaciones pasó de 25.8 mmdp a 153 mmdp (VUCEM, s.f.) y el valor promedio por cada operación pasó de 154 mil 349 pesos a 696 mil 127 pesos. Por el contrario, aquellas aduanas con los mayores saldos superavitarios, en donde el valor de las mercancías exportadas es mayor a las importadas a

través de esas mismas aduanas, se ubican en la frontera norte con Estados Unidos, en donde destacan, Nuevo Laredo (Tamaulipas), Piedras Negras (Coahuila), Tijuana (Baja California), Colombia (Nuevo León) y Ciudad Juárez (Chihuahua).

## VALOR AGREGADO DE LAS EXPORTACIONES MANUFACTURERAS

Como lo señalamos desde principios de 2024 en nuestro reporte “Economía mexicana a revisión” y aquí hacemos hincapié, las importaciones han facilitado el crecimiento de las exportaciones hacia Estados Unidos. Sin embargo, el crecimiento de las importaciones ha sido de tal magnitud que, en las últimas dos décadas el valor agregado de las exportaciones manufactureras mexicanas se encuentra al mismo nivel. Es decir, desde 2003 la industria mexicana mantiene la misma cuota en el contenido de las exportaciones, misma que en 2022 fue de 40.8%. Esta aportación vino desde 40.2% en 2003 y alcanzó un máximo de 44.1% en 2015 (INEGI, 2024c), pero desde entonces decreció para estancarse en la mayor parte de la administración de López Obrador.

En 2015 el valor agregado de la manufactura mexicana se distinguió por aportar el 19.2% de los insumos

*Desde 2003 la industria mexicana mantiene el mismo % del contenido de las exportaciones que en 2022 fue de 40.8%. Esta aportación fue desde 40.2% en 2003 y alcanzó un máximo de 44.1% en 2015 (INEGI, 2024c), pero desde entonces decreció para estancarse en la mayor parte de esta administración.*

intermedios. En aquel año, el consumo de bienes intermedios de origen importado llegaron al 58.4% del total de la producción manufacturera. De tal forma que el resto del valor agregado (22.4%) fue resultado del trabajo realizado en México. Siete años después, el consumo de bienes intermedios nacionales se redujo al 14.5% del total de la producción. Si bien el consumo de estos bienes ha crecido, el valor de los bienes importados lo ha hecho en mayor medida. De tal manera que el trabajo es el factor que ha marcado la diferencia (aporta el 25.8% del valor de la producción) o visto de otra forma, el que ha compensado la pérdida en el consumo de bienes nacionales.

Entre 2018 y 2022 la producción manufacturera global (de exportación) creció 14.9% (873.6 mmdp), sin embargo, el consumo de bienes importados lo hizo en 15.6% (543.9 mmdp), mientras el consumo de bienes nacionales solo lo hizo en 4.1% (38.3 mmdp) (INEGI, 2024c). Los primeros crecieron a una tasa casi cuatro veces mayor, pero la diferencia en el crecimiento radica en el valor total, el cual es 14.2 veces mayor que el consumo de bienes nacionales (1318.3%). De tal suerte que, entre 2018 y 2022, el 62.3% de la variación en la producción de manufacturas globales se debe al incremento en el consumo de bienes intermedios importados (INEGI, 2024c); en estos mismos años

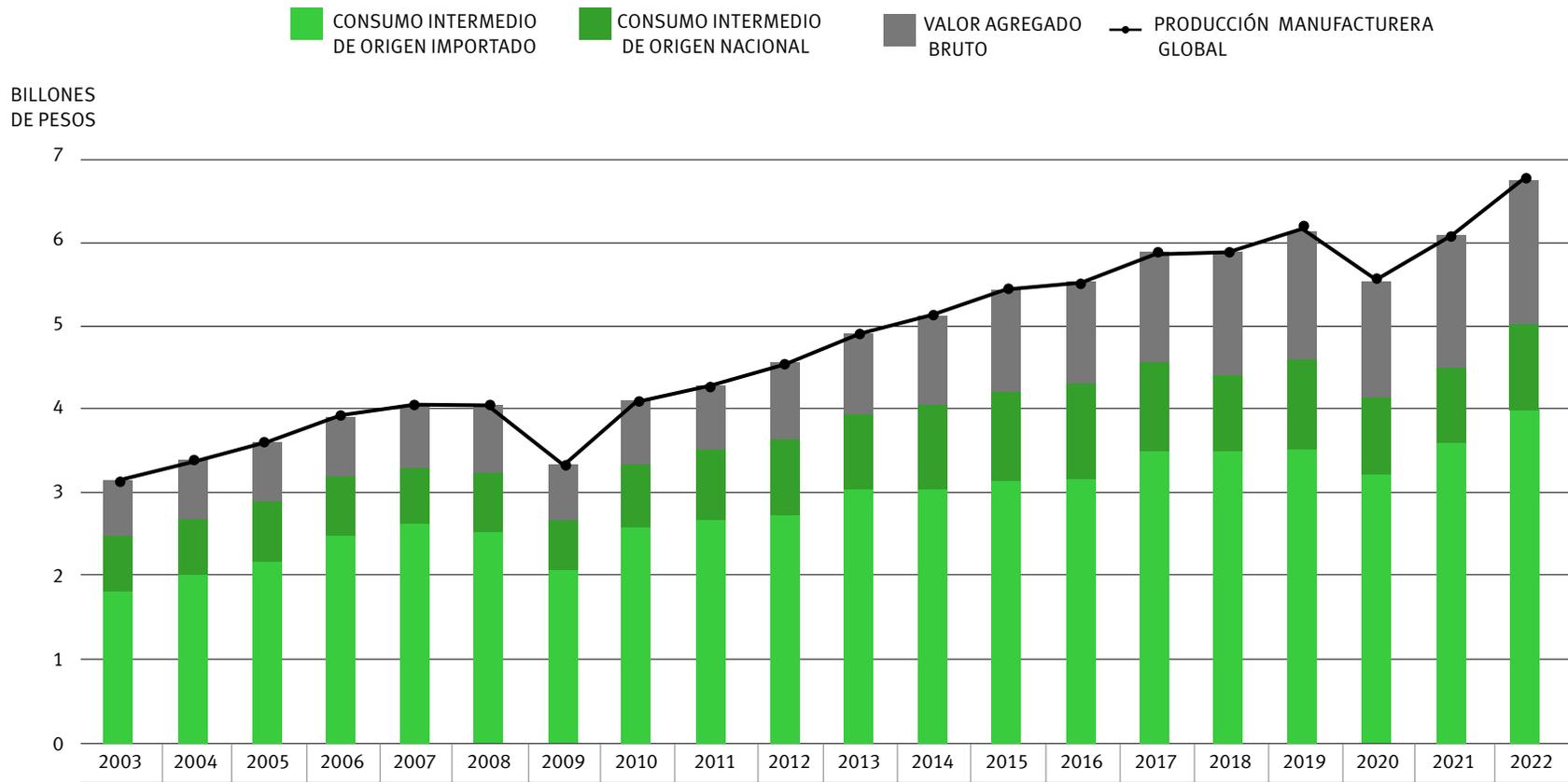
los bienes intermedios nacionales solo aportaron el 4.4% de la variación. La pobreza en los resultados no debe causar extrañeza, este fenómeno ha sido una constante desde la administración de Peña Nieto, cuando el consumo de bienes nacionales tan solo representó el 0.9% de la variación en el valor agregado de las manufacturas globales (INEGI, 2024c)<sup>5</sup>.

Entonces, dado el pobre crecimiento de los bienes intermedios nacionales, el crecimiento en el valor agregado mexicano se debe al crecimiento en la aportación del trabajo, mismo que entre 2018 y 2022 se incrementó en 20% (291.3 mmdp). En total, el crecimiento del trabajo y el consumo nacional fue de 13.8% (329.7 mmdp) (INEGI, 2024c). De tal forma que el crecimiento de la aportación nacional (tanto trabajo como bienes) ha sido menor al de los bienes importados. Por lo anterior, de mantenerse estancada la capacidad instalada en el país, resulta muy probable que la participación al menos se mantenga estancada si no es que corra el riesgo de precipitarse, poniendo en riesgo nuestra relación comercial con Estados Unidos y Canadá (Gráfica 2).

5 En la administración de Felipe Calderón el 38.5% de la variación en el valor agregado de las manufacturas globales estuvo determinada por el crecimiento en el consumo de bienes nacionales, la mayor proporción de la que se tenga registro.

*El consumo de bienes importados creció en 15.6% (543.9 mmdp), mientras el consumo de bienes nacionales solo lo hizo en 4.1% (38.3 mmdp) (INEGI, 2024c). Los bienes importados crecieron a una tasa casi cuatro veces mayor.*

GRÁFICA 2 COMPONENTES DE LA PRODUCCIÓN MANUFACTURERA GLOBAL (BILLONES DE PESOS DE 2018)



Fuente: Elaboración propia con información del INEGI 2024c.

Como se ha visto, la única forma de corregir dichas distorsiones es a través del valor del trabajo realizado en México para transformar los productos de exportación. No obstante, entre 2018 y 2022 el crecimiento en la población ocupada en la producción de manufacturas de exportación fue de 12.3%, al pasar de 2 millones 105.5 mil a 2 millones 363.4 mil trabajadores (variación de 257.9 mil trabajadores) (INEGI, 2024c). En consecuencia, dado que la variación en el número de trabajadores no explica en su totalidad el crecimiento del valor agregado del trabajo, la corrección se completó vía precios (ajuste al alza en el salario de los trabajadores). Dicho de otra forma, ante la escasa capacidad de la economía mexicana para producir bienes intermedios, para mantener constante el valor agregado de las manufacturas globales es estrictamente necesario aumentar la demanda de trabajadores en este sector de la economía e incrementar los salarios de dichos trabajadores.

*Ante la escasa capacidad de la economía mexicana para producir bienes intermedios, para mantener constante el valor agregado de las manufacturas globales es necesario aumentar la demanda de trabajadores e incrementar sus salarios.*

## **EL LEGADO: Propiciar una economía de paso o ensamblaje con bajo valor añadido, al generar nuevas rutas comerciales con Asia**

Ante el débil crecimiento del capital físico –privado– en la economía mexicana y el crecimiento de la demanda externa e interna por bienes manufacturados, en la administración de López Obrador se siguió facilitando en gran medida la entrada de diversos bienes del exterior a México. La dependencia por bienes intermedios de origen extranjero, sobre todo asiáticos, siguió incrementándose. Misma región con la que seguimos manteniendo un abultado déficit comercial, que incluso no puede ser cubierto con el amplio superávit comercial con nuestros socios de Norteamérica. Es oportuno decir que la inercia ya era considerable desde la administración de Peña Nieto. Sin embargo, en la administración de López Obrador se propició la generación de nuevas rutas comerciales por medio de un mayor uso de los aeropuertos del centro del país para tales efectos, incrementando también la cuota de los bienes importados por vía marítima, a la vez que las fuerzas armadas se encargaron de administrar las aduanas del país. Mientras los servicios de transporte de carga y mensajería fueron solo algunas

de las actividades que tuvieron mayor crecimiento en la economía mexicana.

Fue así que la incapacidad de la oferta para atender las necesidades de las economías mexicana y estadounidense se vio reflejada en una mayor importación de bienes de todo tipo, desde alimentos hasta bienes de mayor complejidad, como los automóviles. Los desequilibrios en la producción interna en diversas ramas de la economía han sido compensados de sobremanera (en exceso) con importaciones asiáticas y el ajuste al alza en la demanda por productos “mexicanos” puede estar presionando el mercado laboral de las manufacturas de exportación, lo que afecta la productividad y presiona los salarios en dicho mercado, pero fue el único mecanismo para agregar valor a las exportaciones mexicanas (combinación de salarios y cantidad de trabajadores). Aunado a lo anterior, la falta de inversión privada y la sobrevaluación del peso frente al dólar propiciaron tal desenlace. La economía mexicana terminó siendo una economía de paso o en todo caso de ensamblaje, en vez de una economía que capitaliza la coyuntura internacional. Los efectos están por verse, pero de momento, y como lo señalamos a principios de 2024, es visible el desacoplamiento entre las industrias mexicana y estadounidense.

*La dependencia por bienes intermedios de origen extranjero, sobre todo asiáticos, siguió incrementándose. Misma región con la que seguimos manteniendo un abultado déficit comercial, que incluso no puede ser cubierto con el amplio superávit comercial con nuestros socios de Norteamérica.*

*La economía mexicana terminó siendo una economía de paso o en todo caso de ensamblaje, en vez de una economía que capitaliza la coyuntura internacional.*



## REFERENCIAS

Banco de México (Banxico). s.f.c. Balanza de pagos. Índices de Términos de Intercambio, Valor Unitario y Volumen Implícito. Sistema de Información Económica (SIE). Disponible en: <https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?sector=1&accion=consultarCuadroAnalitico&idCuadro=CA739&locale=es>

Banco de México (Banxico). s.f.d. Cubo de Información de Comercio Exterior – Valor en dólares. Series por Región. Disponible en: <https://www.banxico.org.mx/CuboComercioExterior/ValorDolares/series-region>

Fondo Monetario Internacional (FMI). 7 de mayo, 2024. Geopolitics and its Impact on Global Trade and the Dollar. Disponible en: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2024/05/07/sp-geopolitics-impact-global-trade-and-dollar-gita-gopinath>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). 2024a. Producto Interno Bruto por Actividad Económica. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/pib/#tabulados>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). 2024c. Valor Agregado de Exportación de la Manufactura Global (VAEMG). Año base 2018. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/pib-val/2018/#tabulados>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). s.f.a. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/#Tabulados>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). s.f.d. Balanza comercial. Comercio exterior según modo de transporte. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/balanza/#tabulados>

Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCEM). s.f. Estadísticas de Comercio Exterior. Disponible en: <https://ventanillaunica.gob.mx/vucem/estadisticas.html>

**SIGNOS VITALES**  
EL PULSO DE MÉXICO

**NOVIEMBRE 2024**



