

OBSERVATORIO LEGISLATIVO DE ASUNTOS GLOBALES

LA RELACIÓN COMERCIAL MÉXICO-CHINA: EVOLUCIÓN Y DINÁMICAS EN EL ESCENARIO GEOPOLÍTICO CONTEMPORÁNEO

25 de junio de 2025



Fuente: Elaboración propia con ChatGPT

La coyuntura internacional presenta desafíos y oportunidades para México. Por indicaciones del presidente de la Junta de Coordinación Política y coordinador del Grupo Parlamentario de Morena, el **Dip. Dr. Ricardo Monreal Ávila**, iniciamos un nuevo proyecto en el que, con el apoyo de un pequeño grupo de personas investigadoras, estamos compartiendo con todas las y los diputados de la LXVI Legislatura, documentos de análisis y resúmenes noticiosos en torno al acontecer mundial.

Los documentos llegan a sus correos oficiales y están almacenados en el micrositio intitulado **Observatorio Legislativo de Asuntos Globales**, hospedado en la página web de la Cámara de Diputados.

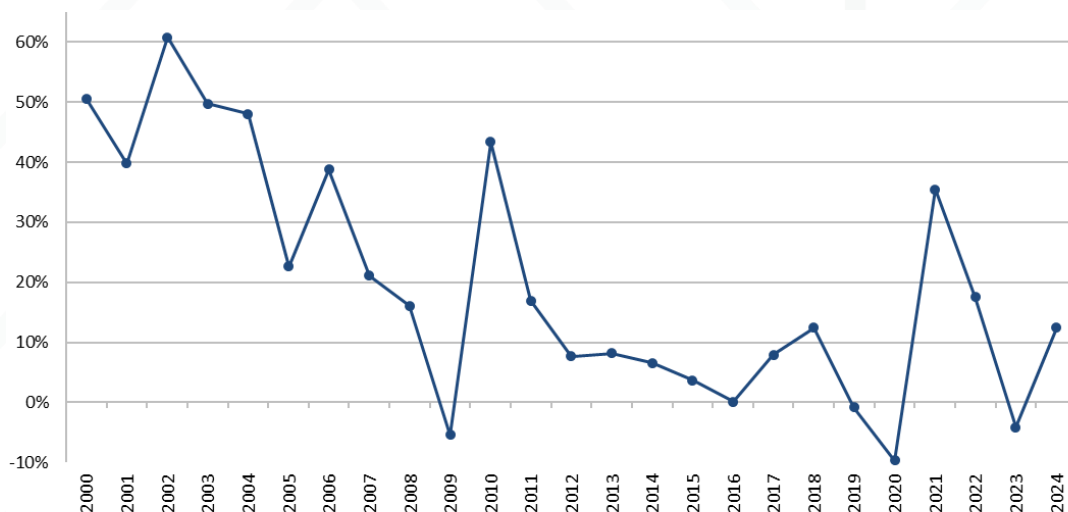
Actualmente, la relación comercial entre México y China se caracteriza por una interdependencia asimétrica —es decir, una relación en la que ambos países dependen mutuamente, pero de forma desigual, al beneficiarse uno más que el otro o al tener mayor capacidad para imponer condiciones— que se enmarca en un contexto de crecientes tensiones geopolíticas. Por un lado, China se ha consolidado como el segundo socio comercial de México y una fuente importante de importaciones industriales, mientras que las exportaciones mexicanas al mercado chino son relativamente limitadas y concentradas en materias primas y unos cuantos productos manufactureros. Y, por otro lado, ante la rivalidad de Estados Unidos (EE. UU.) y China, México enfrenta presiones para alinear su política comercial con Washington, que busca desacoplar sus cadenas de suministro de China, en una amplia estrategia de competencia económica y tecnológica.

A la luz de lo anterior, este artículo analiza cómo el entorno geopolítico contemporáneo — particularmente tras el primer mandato del presidente Donald Trump— está reconfigurando la relación comercial sino-mexicana. Se abordan los factores que han impulsado el acercamiento China-México, la evolución reciente de flujos comerciales y de inversión, y las posibles estrategias que México debe impulsar para aprovechar su relación con Pekín sin comprometer la vital asociación que mantiene con Washington. Asimismo, se identifican sectores industriales aptos para la cooperación y consideraciones para una estrategia en la que los tres países puedan encontrar beneficios.

Panorama comercial reciente

Durante las últimas dos décadas, los lazos económicos entre México y China no han dejado de crecer. Mientras que en el año 2000 el comercio entre ambos países ascendía a US\$ 3,083 millones, para 2024 la cifra ascendió a US\$ 139,731 millones. Esto representó un crecimiento de 4,432% en dicho periodo. Es decir, el comercio se multiplicó 44 veces. Actualmente, China es el segundo socio comercial de México, sólo detrás de Estados Unidos; el segundo origen de las importaciones y el tercer destino de las exportaciones. Y con base en las cifras recientes, es poco probable que esto cambie en el mediano plazo. En promedio, el crecimiento del intercambio comercial ha sido de 18.7% durante lo que va del milenio. Para ilustrar lo anterior, la siguiente gráfica muestra el crecimiento anual entre el año 2000 y el 2024.

Gráfica 1. Crecimiento anual del comercio entre México y China 2000-2024



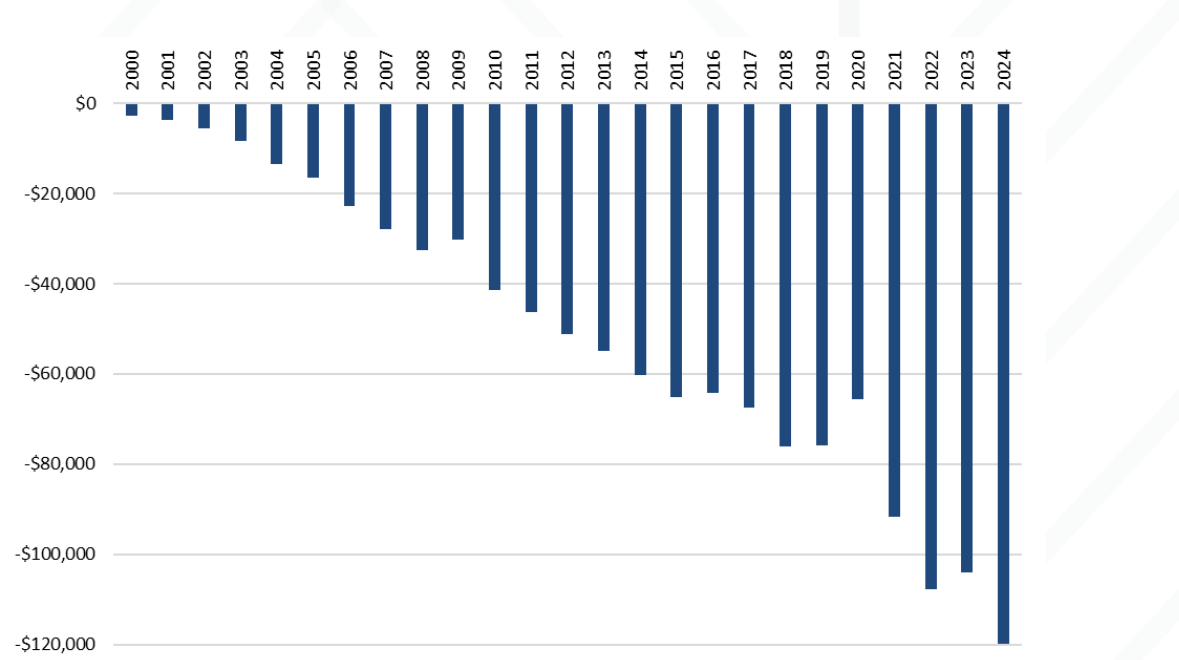
Fuente: Elaboración propia con datos del Banco de México.¹

Nota: Para la elaboración se utilizaron cifras en precios nominales.

El tercer socio comercial de México es Canadá, país con el que en 2024 el intercambio fue de US\$ 31,823 millones. Es decir, existe una diferencia de US\$107,908 millones con China. No obstante, el crecimiento de la relación comercial con el gigante asiático ha sido a costa de un déficit comercial que,

de igual forma, no ha dejado de crecer, y cuyo monto actualmente asciende a US\$ –119,857 millones. La siguiente gráfica ilustra esta evolución.

Gráfica 2. Déficit comercial de México con China 2000-2024



Fuente: Elaboración propia con datos del Banco de México.

Nota: Cifras en millones de dólares nominales.

Para entender la composición de estos flujos comerciales, conviene desagregar por productos. Por el lado de las importaciones mexicanas, predominan los bienes manufacturados, en particular los aparatos eléctricos y electrónicos, que en 2024 representaron más de la mitad del total importado (US\$ 68,840 millones; 53.04 %). A ello le siguieron, en menor medida, las compras de material de transporte (US\$ 14,102 millones; 10.87 %) y de manufacturas metálicas (US\$ 8,248 millones; 6.35 %). Esta estructura evidencia el fuerte peso que tienen los insumos intermedios de origen chino en la industria mexicana, particularmente en sectores como el automotriz, el electrónico y el de maquinaria.

Por su parte, las exportaciones mexicanas hacia China, aunque considerablemente menores en valor, están más concentradas en bienes primarios. En 2024, los productos minerales encabezaron los envíos con US\$ 5,917 millones (59.54 %), seguidos por aparatos eléctricos y electrónicos (US\$ 1,464 millones; 14.73 %) y material de transporte (US\$ 838 millones; 8.43 %). Es decir, mientras México importa de China productos de alto valor agregado, exporta principalmente materias primas e insumos intermedios. Las siguientes tablas detallan los principales rubros que conforman el intercambio bilateral.

Tabla 1. Principales importaciones mexicanas desde China por sector (2024)

Categoría	Importaciones	Porcentaje
Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes	\$ 68,840	53.04%

Material de transporte	\$ 14,102	10.87%
Metales comunes y manufacturas de estos metales	\$ 8,248	6.35%
Plásticos y sus manufacturas; caucho y sus manufacturas	\$ 6,193	4.77%
Materias textiles y sus manufacturas	\$ 5,449	4.20%

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco de México.

Nota: Cifras en millones de dólares.

Tabla 2. Principales exportaciones mexicanas a China por sector (2024)

Categoría	Exportaciones	Porcentaje
Productos minerales	\$ 5,917	59.54%
Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes	\$ 1,464	14.73%
Material de transporte	\$ 838	8.43%
Metales comunes y manufacturas de estos metales	\$ 693	6.98%
Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía y otros	\$ 321	3.24%

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco de México.

Nota: Cifras en millones de dólares.

Por lo tanto, no sorprende que las exportaciones mexicanas a China provienen sobre todo de estados mineros e industriales. En 2024, Sonora (rico en cobre) aportó el mayor valor exportado a China (alrededor de US\$2.4 mil millones), seguido por Puebla (donde la industria automotriz contribuye exportando autos y autopartes) y Ciudad de México. Por el lado de las importaciones desde China, los destinos principales fueron Ciudad de México (US\$32.7 mil millones en 2023), así como estados fronterizos e industriales como Chihuahua (US\$17.6 mil millones), Baja California y Jalisco (US\$13 mil millones, aproximadamente, cada uno). Esto sugiere que muchos insumos chinos alimentan las maquiladoras y fábricas mexicanas en el norte y occidente (electrónicos, componentes automotrices, textiles, etc.), mientras que la Ciudad de México funge como gran centro de consumo y distribución.

Tabla 3. Distribución de las exportaciones mexicanas a China por entidad federativa (2024)

Entidad	Exportaciones	Porcentaje
Sonora	\$ 2,375.6	41.2%
Puebla	\$ 751.9	13.0%
Ciudad de México	\$ 490.1	8.5%
Nuevo León	\$ 454.9	7.9%
Chihuahua	\$ 335.5	5.8%
Jalisco	\$ 296.2	5.1%
Coahuila de Zaragoza	\$ 203.1	3.5%
San Luis Potosí	\$ 203.1	3.5%
Baja California	\$ 190.3	3.3%
Guanajuato	\$ 108.0	1.9%

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía.²

Nota: Cifras en millones de dólares.

Tabla 4. Distribución de las importaciones mexicanas desde China por entidad federativa (2024)

Entidad	Importaciones	Porcentaje
Ciudad de México	\$ 32,704.3	25.6%
Chihuahua	\$ 17,617.4	13.8%
Baja California	\$ 13,143.7	10.3%
Jalisco	\$ 13,027.2	10.2%
Nuevo León	\$ 12,497.5	9.8%
Estado de México	\$ 12,128.1	9.5%
Tamaulipas	\$ 6,105.4	4.8%
Coahuila de Zaragoza	\$ 3,447.3	2.7%
Guanajuato	\$ 3,138.6	2.5%
Querétaro	\$ 2,982.1	2.3%

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía.

Nota: Cifras en millones de dólares.

Ahora bien, al examinar con mayor detalle la composición interna de las importaciones mexicanas desde China, destaca el peso de los capítulos arancelarios 84 y 85, que en conjunto conforman la Sección XVI del Sistema Armonizado. Esta sección, que engloba maquinaria, aparatos y material eléctrico, representó más de US\$ 68,840 millones en 2024, equivalentes al 53 % del total importado. Dentro de ella, el capítulo 85 —relativo a aparatos y material eléctrico y sus partes— aportó el 63 % del total de la sección y el 34 % del total importado desde China. Le sigue el capítulo 84 —que incluye reactores, calderas y maquinaria industrial— con el 37 % de la sección y el 20 % del total. Es importante resaltar que solo el rubro de teléfonos celulares y similares (clave 8517) representó el 14 % de la Sección y el 7 % del total de las importaciones.

Tabla 5. Composición de las importaciones mexicanas desde China, Sección XVI

Sector	Importaciones	Porcentaje de la sección	Porcentaje del total
84 Reactores, calderas, máquinas y aparatos.	\$ 25,357.6	37%	20%
85 Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes	\$ 43,482.8	63%	34%
8517 Teléfonos, incluidos los teléfonos celulares.	\$ 9,444.1	14%	7%

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco de México.

Nota: Cifras en millones de dólares. Los porcentajes suman más de 100 porque el rubro de teléfonos (8517) está contenido dentro de la sección 85.

En lo que respecta al rubro de material de transporte, Sección XVII, se observa una configuración más fragmentada, pero igualmente relevante. La importación de automóviles de turismo y demás vehículos (clave 8703) ascendió a más de US\$ 5,332 millones, lo que equivale al 38% del total de la sección correspondiente y al 4.1 %del total importado desde China. Le siguen las partes y accesorios para vehículos (clave 8708) con el 34 % de la sección y

el 3.7% del total. Aunque los montos son menores comparados con los del sector electrónico, su relevancia radica en su papel dentro de las cadenas de suministro automotrices del norte y bajío mexicano. Estos flujos permiten a las plantas ensambladoras mantener su competitividad, pero también subrayan la vulnerabilidad de estos sectores frente a disrupciones en el comercio con Asia.

Tabla 6. Composición de las importaciones mexicanas desde China, Sección XVII

Sector	Importaciones	Porcentaje de la sección	Porcentaje del total
8703. Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles	\$ 5,332.5	38%	4.1%
8708 - Partes y accesorios de vehículos automóviles	\$ 4,770.3	34%	3.7%
8704 - Vehículos automóviles para el transporte de mercancías	\$ 1,168.4	8%	0.9%

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco de México.

Nota: Cifras en millones de dólares.

Más aún, el crecimiento sostenido de estas importaciones sugiere dos escenarios que no necesariamente son excluyentes. Primero, es posible que la creciente incorporación de autopartes y componentes responda a una racionalidad económica en función del costo, calidad y confiabilidad. En un contexto de alta competencia, los productos de origen chino podrían ser percibidos como opciones eficientes y funcionales frente a otras alternativas. Segundo, no puede descartarse que estas dinámicas también reflejen una estrategia deliberada por parte de China para insertarse en la industria automotriz de América del Norte a través de México. En el marco del T-MEC, el país ofrece acceso preferencial al mercado estadounidense y canadiense, por lo que representa una plataforma atractiva para empresas chinas interesadas en sortear las restricciones comerciales directas impuestas por Washington. Este fenómeno merece una atención particular desde el ámbito regulatorio y de política industrial, pues plantea dilemas sobre el origen de los insumos, las reglas de contenido regional del T-MEC y la exposición de México a las tensiones geoeconómicas entre Estados Unidos y China.

Impulsores actuales del comercio China-México

A partir de la política de Reforma y Apertura iniciada en 1978 —un hito histórico que marcó el fin del aislamiento maoísta—, China emprendió una estrategia de crecimiento económico basada en la liberalización del comercio e inversión extranjera directa, la acumulación de mano de obra barata y abundante, y la implementación de políticas industriales y subsidios estratégicos acompañados de infraestructura.³ El éxito de esta estrategia se tradujo, entre otras cosas, en que se posicionara como uno de los principales socios comerciales de más de 120 países, integrándose profundamente en cadenas globales de valor.⁴ Es decir, la relación comercial con México no es atípica, sino un elemento de un fenómeno más amplio. No obstante, en términos del valor de mercancías,

México es el 20° socio comercial de China en el mundo, el cuarto en el continente americano y el segundo en Latinoamérica.⁵

Particularmente, y como se mencionó, el crecimiento del intercambio se ha multiplicado más de 40 veces durante los últimos 25 años. Varios factores estructurales y coyunturales pueden explicar esta “nueva ola” de acercamiento económico entre China y México. Uno de estos es la reconfiguración de las cadenas globales de valor a raíz de la guerra comercial iniciada por EE. UU. en 2018.⁶ Los altos aranceles impuestos por Washington durante la primera administración del presidente Donald Trump motivaron a muchas empresas multinacionales a invertir en países como México para ensamblar componentes chinos y eludir aranceles, aprovechando las reglas de origen del T-MEC.⁷

La relocalización de cadenas de suministro o *nearshoring* ha traído a territorio mexicano nuevas plantas vinculadas a capital chino.⁸ Por ejemplo, zonas industriales como el parque Hofusan en Nuevo León —desarrollado conjuntamente por socios chinos y mexicanos— alojan más de 20 manufactureras chinas y continúan en expansión.⁹ Esto sugiere que el atractivo de México como plataforma exportadora se ha intensificado para China bajo la presión del desacoplamiento sino-estadounidense.

Sin embargo, el caso de BYD, el gigante chino de vehículos eléctricos, ilustra las oportunidades y fricciones de esta etapa de la relación. En 2023, BYD anunció su intención de construir una planta automotriz en México —una inversión de US\$1,000 millones para producir 150,000 autos eléctricos anuales, generando más de 10,000 empleos.¹⁰ No obstante, entre 2024 y 2025 estos planes entraron en incertidumbre y, posteriormente, en pausa. Según reportó *Financial Times*, el Gobierno de Pekín retrasó la aprobación para que BYD invierta en México, argumentando que su tecnología podría filtrarse a EE. UU. dada la proximidad geográfica.¹¹

En China, las automotrices deben obtener un visto bueno oficial para invertir en el extranjero y BYD no lo había asegurado hasta comienzos de 2025. La razón de fondo radica en la escalada de la guerra tecnológica: China teme que, si BYD instala una fábrica en México, sus innovaciones en vehículos eléctricos puedan ser accedidas o copiadas desde EE. UU. Mas no sería ilógico descartar que esta decisión pudo ser en respuesta a otros factores. Por ejemplo, ante la creciente tensión económica, China pudo haber suspendido la instalación de la planta previendo que Estados Unidos buscara presionar a México para establecer más controles a las importaciones chinas.

Por su parte, la respuesta del Gobierno mexicano al caso BYD fue ambivalente. La presidenta Claudia Sheinbaum declaró que la propuesta de la automotriz “*nunca fue algo formal*” y que no había una oferta firme sobre la mesa.¹² Su énfasis, además, fue que México prioriza cumplir con el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) y profundizar la integración norteamericana.¹³ Dicha postura sucedió en el delicado momento en que el

presidente Trump amenazaba con un arancel general del 25% a exportaciones mexicanas.¹⁴

El caso de BYD evolucionó recientemente con la decisión de la cadena de tiendas departamentales, Liverpool, de suspender la venta de los vehículos. De esta forma, BYD se quedó sin distribuidor en México, a pesar de haber consolidado una red relevante de puntos de venta y mantenimiento. Aunque Liverpool argumentó que la decisión respondía a un reordenamiento de su portafolio de negocios, el contexto geopolítico y comercial parece haber influido indirectamente en el desenlace. Sencillamente, la amenaza de aranceles, el escrutinio político y las presiones diplomáticas desde Washington generan un clima poco propicio para asociaciones visibles con actores chinos en sectores sensibles como el automotriz. Este movimiento es un síntoma más de los límites que impone la creciente rivalidad geoeconómica entre China y Estados Unidos en terceros países. Y para México, el caso plantea preguntas sobre la sostenibilidad del *nearshoring*, dadas las consideraciones externas y tensiones geopolíticas.

Inversión extranjera china

Aunque oficialmente China aún representa una fracción pequeña de la inversión extranjera directa (IED) acumulada en México (apenas 2% según cifras gubernamentales), diversos estudios indican que estas inversiones están subreportadas y en realidad son mayores.¹⁵ Por ejemplo, el monitor de inversión del Centro de Estudios China-México (CECHIMEX) estima que el flujo y stock de IED de origen chino podrían ser hasta veinte veces más altos que lo registrado oficialmente, debido a inversiones vía intermediarios (Hong Kong, paraísos fiscales) no capturadas en las estadísticas tradicionales.¹⁶ El Monitor Transfronterizo de Rhodium Group, un *think tank* estadounidense, estima que la IED china puede ser seis veces más alta que la oficial.¹⁷ De forma similar, el Baker Institute, de la Universidad de Rice, estima que la inversión puede ser entre 7 y 10 veces superior a los registros oficiales.¹⁸ En México, además del CECHIMEX, el Consejo Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología (COMCE) ha señalado que la IED está subregistrada.¹⁹

Esta discrepancia refleja limitaciones metodológicas en el registro de la IED y supone un desafío para México: es difícil formular políticas adecuadas sin conocer con precisión el origen y magnitud del capital chino que entra al país. Como recomendación, expertos apuntan que México debería actualizar sus leyes y mecanismos de monitoreo de inversiones para “saber de dónde viene la inversión china y quién la está generando”, lo cual permitiría evaluar riesgos (competencia desleal, seguridad nacional) y oportunidades de manera informada.²⁰

Cabe señalar que estas inversiones se han concentrado en sectores industriales que son competitivos en México, particularmente el automotriz y electrónicos. Aunque el número de compañías chinas aún es reducido, en comparación con

las de EE. UU. u otros países (solo 36 empresas chinas de autopartes de casi 1000 en el sector), su participación va en aumento: entre 2021 y 2023 las exportaciones de autopartes hechas en México por firmas chinas crecieron 50%.²¹ Esto sugiere que China está integrándose en la cadena automotriz norteamericana vía México, aunque por ahora solo representa el ~1.2% del valor exportado de autopartes.

Análisis y recomendaciones

La creciente profundidad del vínculo económico entre México y China plantea una disyuntiva para la política exterior y comercial mexicana. Por un lado, se abren oportunidades para diversificar las relaciones económicas, atraer inversión en sectores de alta tecnología y posicionarse como plataforma exportadora hacia América del Norte. Por otro, esta aproximación conlleva riesgos estructurales: desde una dependencia tecnológica creciente hasta la debilidad de los mecanismos institucionales para evaluar la IED proveniente de China. A ello se suman las presiones de Estados Unidos, que busca contener la expansión global de Pekín y reconfigurar sus cadenas de suministro fuera de territorio chino.

En este contexto, la IED china en México ha evolucionado de manera rápida, aunque desigual. Si bien su volumen total sigue siendo modesto, en comparación con otros socios, ha comenzado a adquirir un peso estratégico en industrias clave. Por lo tanto, resulta fundamental discernir entre los proyectos que contribuyen a objetivos nacionales de desarrollo —como generación de empleo, fortalecimiento industrial y transición tecnológica— y aquellos que podrían comprometer su autonomía estratégica o violar compromisos adquiridos en el marco del T-MEC.

Es claro que la inversión china está empezando a configurar un entramado industrial de mediano y largo plazo. Esta consolidación contribuye a fortalecer la relación bilateral, pero también implica una exposición a tensiones externas. Por ello, México debe diseñar una estrategia dual. En primer lugar, es preciso fortalecer su capacidad de absorción de inversión extranjera mediante el desarrollo de plataformas regionales que operen bajo criterios compatibles con las reglas de origen del T-MEC. Estas zonas podrían orientarse a captar inversiones que aporten contenido regional verificable, impulsen alianzas con empresas mexicanas y contribuyan al desarrollo de capacidades tecnológicas y laborales.

En segundo término, según algunos analistas, ante la creciente presencia de actores chinos, resulta insuficiente mantener una postura reactiva frente a Estados Unidos. México debe transitar hacia una interlocución estructurada y transparente con Washington, que reconozca la realidad de la inversión china, pero que también reafirme el compromiso con los marcos normativos de América del Norte. Se requiere un esfuerzo de corresponsabilidad que brinde certidumbre a los inversionistas, minimice percepciones de riesgo y permita

articular espacios de cooperación regulada. Finalmente, hacia China, México debe asumir una postura más proactiva, basada en sus prioridades. No se trata sólo de atraer capital, sino de establecer una agenda orientada al desarrollo nacional que atienda sectores estratégicos —como infraestructura ferroviaria, movilidad eléctrica o educación técnica-especializada— y exija contrapartidas claras: transferencia de conocimiento, integración de proveedores locales y generación de empleos de calidad.

Conclusiones

La relación comercial y de inversión entre México y China ha experimentado una expansión sin precedentes en las últimas décadas, que recientemente se ha enmarcado en un contexto geopolítico hostil. Si bien esta dinámica ha permitido una mayor integración industrial y la atracción de capital productivo hacia sectores competitivos como el automotriz, el electrónico y el energético, también ha revelado asimetrías y vulnerabilidades. El caso de BYD ilustra cómo la geopolítica condiciona cada vez más las decisiones de inversión, tanto desde Pekín como desde Washington, y cómo México queda atrapado en el juego de intereses de dos potencias en disputa.

Ante este escenario, resulta indispensable que México fortalezca su capacidad de regulación, evaluación y conducción de las inversiones extranjeras, particularmente aquellas vinculadas a actores chinos. Asimismo, debe posicionarse como un nodo confiable y competitivo dentro del T-MEC, sin renunciar a una agenda bilateral con China que responda a sus prioridades de desarrollo. El reto, en última instancia, no es elegir entre China o Estados Unidos, sino diseñar una política comercial e industrial que permita aprovechar los beneficios de ambos vínculos sin comprometer la soberanía económica ni la estabilidad nacional y regional. Esto exige una diplomacia económica más sofisticada, con reglas claras, visión de largo plazo y capacidad de negociación frente a las dos potencias.

OBSERVATORIO LEGISLATIVO DE ASUNTOS GLOBALES

ELABORACIÓN: DANIEL ALFONSO DAZA VÁZQUEZ

REVISIÓN: ROSA EUGENIA SANDOVAL BUSTOS

COORDINACIÓN: ALIZA KLIP MOSHINSKY

REFERENCIAS

¹ Banco de México, “Cubo de Información de Comercio Exterior - Valor en dólares”, Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://www.banxico.org.mx/CuboComercioExterior/ValorDolares/matrizprodregion>

² Secretaría de Economía – DataMéxico, “Comercio internacional anual: destino de las compras internacionales desde China – 2024”, Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/country/china-chn?foreignTradeOption1=purchasesOption&timeSelector=Year&tradeBalanceSource=banxicoOption>

-
- ³ Y. Yang, "China's Economic Growth in Retrospect", Brookings Institution Press. [En línea]. Disponible en: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2019/08/9780815738053_ch1.pdf. Consultado: el 25 de junio de 2025.
- ⁴ M. A. Green, "China Is the Top Trading Partner to More Than 120 Countries", Wilson Center, el 17 de enero de 2023. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://www.wilsoncenter.org/blog-post/china-top-trading-partner-more-120-countries>
- ⁵ World Bank, "China trade balance, exports and imports by country, 2022", World Integrated Trade Solution (WITS). Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2022/TradeFlow/EXPIMP/Partner/by-country#>
- ⁶ A. Donnellan, "Mexican wave of nearshoring firms is all at sea", *Reuters*, el 20 de marzo de 2024. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://www.reuters.com/breakingviews/mexican-wave-nearshoring-firms-is-all-sea-2024-03-19/>
- ⁷ K. Bradsher, "Why China Is Worried About Trump's Tariffs on Mexico", *The New York Times*, el 14 de marzo de 2025. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://www.nytimes.com/2025/03/14/business/china-mexico-tariffs-trump.html>
- ⁸ R. Feng y S. Pérez, "China's Tariff-Dodging Move to Mexico Looks Doomed", *The Wall Street Journal*, el 1 de abril de 2025. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://www.wsj.com/economy/trade/china-mexico-factory-moves-trump-tariffs-f136250e>
- ⁹ Ibid
- ¹⁰ K. Suárez, "Los planes de BYD en México se tambalean en plena incertidumbre por los aranceles de Trump", *El País*, México, el 19 de marzo de 2025, 14:38 CST. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://elpais.com/mexico/economia/2025-03-19/los-planes-de-byd-en-mexico-se-tambalean-en-plena-incertidumbre-por-los-aranceles-de-trump.html>
- ¹¹ C. Murray, N. Stylianou, I. de la Torre Arenas y D. Clark, "How China is setting up shop in Mexico", *Financial Times*, 15 de diciembre de 2024. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://ig.ft.com/china-mexico-tariffs/>
- ¹² K. Suárez, "Los planes de BYD en México se tambalean en plena incertidumbre por los aranceles de Trump", *El País*, México, el 19 de marzo de 2025, 14:38 CST. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://elpais.com/mexico/economia/2025-03-19/los-planes-de-byd-en-mexico-se-tambalean-en-plena-incertidumbre-por-los-aranceles-de-trump.html>
- ¹³ Ibid
- ¹⁴ Ibid
- ¹⁵ C. Murray, N. Stylianou, I. de la Torre Arenas y D. Clark, "How China is setting up shop in Mexico", *Financial Times*, 15 de diciembre de 2024. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://ig.ft.com/china-mexico-tariffs/>
- ¹⁶ E. Dussel Peters, "Monitor de la OFDI china en América Latina y el Caribe 2024", Red ALC-China, el 13 de mayo de 2024. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: https://docs.redalc-china.org/monitor/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters_MonitorOFDI_2024_Esp.pdf
- ¹⁷ A. Meyer, D. Goh y T. Hanemann, "A Closing Back Door? China's Evolving FDI Presence in Mexico", *Rhodium Group – China Business and Market*, el 10 de octubre de 2024. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://cbm.rhg.com/research-note/closing-back-door-chinas-evolving-fdi-presence-mexico>
- ¹⁸ G. Collins, T. Payan y D. A. Gantz, "Quantifying Investments in Mexico by China-Linked Entities", *Rice University's Baker Institute for Public Policy*, working paper, enero de 2025. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://www.bakerinstitute.org/sites/default/files/2025-01/20250130-Quantifying%20PRC%20Investments-WP.pdf>
- ¹⁹ R. Morales, "Inversión china en México está subregistrada: Comce", *El Economista*, el 11 de septiembre de 2024. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Inversion-china-en-Mexico-esta-subregistrada-Comce-20240911-0158.html>
- ²⁰ C. Murray, N. Stylianou, I. de la Torre Arenas y D. Clark, "How China is setting up shop in Mexico", *Financial Times*, 15 de diciembre de 2024. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://ig.ft.com/china-mexico-tariffs/>
- ²¹ C. Murray, N. Stylianou, I. de la Torre Arenas y D. Clark, "How China is setting up shop in Mexico", *Financial Times*, 15 de diciembre de 2024. Consultado: el 25 de junio de 2025. [En línea]. Disponible en: <https://ig.ft.com/china-mexico-tariffs/>