

LA PRESENCIA TECNOLÓGICA CHINA EN MÉXICO COMO UN FACTOR DE RIESGO PARA LAS RELACIONES MEXICANO-ESTADOUNIDENSES

Pavel A. Kuchínov

Investigador (kupalex-mgu@mail.ru)

Instituto de Latinoamérica de la Academia de Ciencia de Rusia (ILA ACR)
B. Ordynka, 21/16, Moscú, 115035, Federación de Rusia

ORCID: 0000-0002-8293-2519

Recibido el 30 de enero de 2025

Aceptado el 15 de mayo de 2025

DOI: 10.37656/s20768400-2025-03-05

Resumen. *En los últimos años, la presencia de infraestructura china en México se ha tornado en un fenómeno imposible de pasar inadvertido que genera con toda razón y fundamento la preocupación por parte de Washington. En lo tecnológico, China va a la par con EE.UU., dejándole poco espacio para maniobrar. Si China logra en México un éxito similar al que tuvo en Brasil en 2022-2023 (en un año se apoderó de todo el mercado automotriz), de hecho podría dictar sus reglas de juego en cercanía inmediata al territorio estadounidense.*

El autor del presente artículo se enfoca en la presencia económica china en el país azteca. Presenta y examina los casos más destacados de la colaboración tecnológica chino-mexicana evaluando sus efectos políticos y económicos para México y su gobierno. Además, busca hallar interconexiones lógicas ofreciendo hipótesis con respecto a las consecuencias eventuales de las relaciones de México con China y EE.UU.

Palabras clave: *China, México, cooperación tecnológica, expansión china, América Latina y el Caribe, relaciones mexicano-estadounidenses, infraestructura*

CHINESE TECHNOLOGICAL PRESENCE IN MEXICO AS A RISK FACTOR FOR MEXICAN-AMERICAN RELATIONS

Pavel A. Kuchinov

Researcher (kupalex-mgu@mail.ru)

Institute of Latin American Studies, Russian Academy of Sciences (ILA RAS)
21/16, B. Ordynka, Moscow, 115035, Russian Federation

ORCID: 0000-0002-8293-2519

Received on January 30, 2025

Accepted on May 15, 2025

DOI: 10.37656/s20768400-2025-03-05

Abstract. *China's infrastructure activities in Mexico have been growing. Nowadays they are a very important phenomenon that should be taken into account. The approach between China and Mexico raises misgivings and concerns within the U.S. administration. China's drive in the technological field is leaving the United States with little room for acting. If Peking gets to repeat in Mexico its success of 2022–2023 (when Chinese companies took full sway over the Brazilian car market within a single year), it will mean for Washington to let China impose its rules of engagement straight at U.S. threshold.*

The author tackles the subject of China's presence in Mexico through the chief cases of Sino-Mexican technological cooperation. He intends to foresee the political and economic outcomes, which such a partnership could imply for Mexico and its government. Furthermore, the author seeks to find out some logical links affording his points of view as for the future of Mexican-American and Mexican-Chinese relations.

Keywords: *China, Mexico, technological partnership, Chinese expansion, Latin America and the Caribbean, Mexican-American relations, infrastructure*

КИТАЙСКОЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ПРИСУТСТВИЕ В МЕКСИКЕ – ФАКТОР РИСКА МЕКСИКАНСКО-АМЕРИКАНСКИХ ОТНОШЕНИЙ

Павел Александрович Кучинов
Научный сотрудник (kupalex-mgu@mail.ru)

Институт Латинской Америки РАН
115035, Москва, ул. Б. Ордынка, 21/16

ORCID: 0000-0002-8293-2519

Статья получена 30 января 2025 г.

Статья принята 15 мая 2025 г.

DOI: 10.37656/s20768400-2025-03-05

***Аннотация.** Китайское инфраструктурное присутствие в Мексике в последние годы стало явлением, которое уже невозможно игнорировать, и оно справедливо вызывает обеспокоенность администрации Белого дома. КНР в технологическом плане фактически не оставил США поля для маневров. Если произойдет повторение Пекином бразильского успеха 2022-2023 гг., когда весь авторынок был целиком захвачен китайскими брендами всего за один год, теперь и в Мексике, Вашингтон официально позволит Китаю диктовать правила игры уже не на «заднем дворе», а непосредственно у своего порога.*

В статье комплексно изучается китайское присутствие в Мексике. Проводится анализ наиболее резонансных примеров технологических взаимодействий Мексики и Китая, оценивается политическое и экономическое влияние подобных интеграций на Мексику. Кроме того, автором выстраиваются логические взаимосвязи и выводится ряд гипотез, относительно вероятных последствий в мексиканско-американских и мексиканско-китайских отношениях.

***Ключевые слова:** Китай, Мексика, США, технологическое взаимодействие, китайская экспансия, Латинская Америка и Карибский бассейн, мексиканско-американские отношения, инфраструктура*

Desde 2013, China ha mostrado la intención de ampliar su influencia geoestratégica en el mundo, incluida la región latinoamericana. El país asiático es percibido por la opinión

pública como “constructor mundial” de megainfraestructura, suministrador de tecnologías avanzadas y decisiones innovadoras. Avanzando gradualmente hacia las fronteras de EE.UU., la presencia china en México podría provocar acciones radicales por parte de la administración de Donald Trump, cuyas secuelas serían difíciles de prever. El secretario de Economía de México Marcelo Ebrard dijo en una entrevista que en los años 2016-2023 la parte mexicana en las inversiones chinas en América del Norte fue no más del 0,4%, lo cual equivalía a US\$1,68 mil millones. A primera vista, parece poco probable que tal volumen cause inquietud en la Casa Blanca y que demuestre la existencia de importantes flujos inversionistas entre China y México.

A modo de comparación, cabe señalar que en EE.UU. este indicador es del 68,1% (US\$269 mil millones), en Canadá – el 31,5% (US\$124,6 mil millones) [1]. Sin embargo, si uno da seguimiento a la dinámica general de las inversiones directas chinas en la economía mexicana, se dará cuenta de que en 2000-2022 su volumen ha crecido casi 60 veces: de US\$10 millones en 2000 a US\$587 millones en 2022. En este sentido ya queda claro, por qué el gobierno norteamericano reacciona con tanto recelo a cualquier indicio de acercamiento entre Pekín y México, pese a las enormes diferencias dentro de las inversiones chinas en América del Norte.

Las relaciones entre EE.UU. y México siempre han sido complicadas. Este tema ha sido objeto de numerosos estudios que abarcan distintos aspectos de los lazos diplomáticos y económicos mexicano-estadounidenses, así como la colaboración bilateral en los asuntos de seguridad, ante todo, en la lucha contra el narcotráfico [2]. Otras investigaciones se enfocan en aspectos culturales e históricos de las relaciones entre ambos países resaltando la influencia de la evolución política y social en su cooperación bilateral [3]. Entre los últimos trabajos de esta índole, cabe mencionar el artículo de

Nadezhda Y. Kudeyárova[4] dedicado al problema migratorio (uno de los más agudos en la relación EE.UU.- México). Su autora llega a la conclusión de que la situación ha dejado de ser un fenómeno regional y se ha convertido en algo de mayor envergadura, mientras que la medida de deportación se emplea como una especie de moneda de cambio. Desde mediados de los 2010, la política de Washington hacia América Latina, en particular, hacia México, ha presentado serias trabas sufriendo en algunos casos un rotundo fracaso diplomático. La primera administración de Donald Trump, y luego el gobierno de Joe Biden, perdieron por largo tiempo la iniciativa de imponer un nuevo orden mundial en su “patio trasero” [5].

Paralelamente, en los círculos académicos se pone en tela de juicio la capacidad de EE.UU. de ampliar su influencia en la región latinoamericana. Los expertos estiman que el gobierno estadounidense ha agotado sus recursos debido, en gran medida, a la bien planificada política exterior china [6].

En los últimos años, la política de Pekín hacia América Latina, incluida la creciente influencia en México, se ha tornado foco de atención académica. Se investigan los vínculos diplomáticos, económicos y comerciales de China con México, las inversiones chinas en la infraestructura de este país latinoamericano, y además, se evalúa el papel potencial de México en la iniciativa china *La Franja y la Ruta* [7]. Se estudian las inversiones chinas en los proyectos infraestructurales, energéticos y de tecnologías, la influencia política y económica de las empresas chinas en México en el contexto de la guerra comercial entre Pekín y Washington [8], se analiza la externalización de operaciones empresariales conocida como *nearshoring*, que, según los autores, atraerá inversiones a gran escala y proporcionará el fortalecimiento necesario del sector industrial del país [9].

Últimamente, el acelerado ritmo de los cambios globales ha superado con creces la capacidad de los expertos para

reaccionar. Por ahora, se carece de investigaciones que aborden de modo integral el tema de cooperación tecnológica y que contengan un análisis de cómo la actual colaboración infraestructural estratégica entre Pekín y México puede perturbar las relaciones mexicano-estadounidenses.

El presente artículo tiene como propósito examinar y ahondar en los proyectos chino-mexicanos existentes y pronosticar los efectos de su ejecución para las relaciones entre EE.UU. y México. El autor estudia los últimos proyectos económicos chino-mexicanos más conocidos tratando de establecer la conexión lógica entre los efectos económicos y políticos que pueden implicar su realización. En el artículo se emplean varios métodos de investigación. El análisis de espacio hace posible diferenciar en lo territorial el ambiente infraestructural y perfilar las áreas para futuros proyectos chino-mexicanos. El análisis sectorial permite discernir la geografía de las ramas que constituyen importancia estratégica para Pekín (industria pesada, transporte, energía, sector *IT*, servicios tecnológicos) en el territorio mexicano, especialmente, en el norte del país. Se pudo establecer interconexiones lógicas y ofrecer varias hipótesis con respecto a la futura evolución de las relaciones EE.UU. – México y China – México. Del mismo modo, el autor se vale del análisis de contenido aplicado a las publicaciones chinas sopesando la capacidad de Pekín para efectuar campañas propagandísticas orientadas a promover la imagen de China como un socio importante.

La idea estadounidense de transformar el anterior Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (considerado por Washington como desfavorable para los intereses de EE.UU.) en algo más moderno y “justo” (desde el punto de vista norteamericano) generó otro documento denominado Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). La administración de D. Trump creía que el nuevo acuerdo reforzaría las posiciones económicas de EE.UU. y dificultaría el

acceso de “intervencionistas” extranjeros al mercado de América del Norte, sobre todo, al mexicano. Se suponía que EE.UU. tendría por fin las palancas de control indispensables para impedir la más ínfima posibilidad de que los países miembros del T-MEC (en primer término, México) fomentaran contactos comerciales y económicos bilaterales con terceros países. En respuesta, México diseñó su propia estrategia encaminada a balancear sus relaciones externas. Entre otras cosas, apostó por diversificar su comercio exterior y atraer fuentes de inversiones externas, lo que permite no solo aminorar su dependencia del mercado estadounidense sino también garantizar la seguridad económica en el contexto actual de incertidumbre global. Desde este punto de vista, los proyectos chinos se ven por el gobierno de México como un elemento transcendental para la soberanía económica mexicana.

Pekín desarrolla una activa y abierta colaboración con México en toda una serie de áreas estratégicas. Sus nexos económicos son más estrechos y profundos de lo que permite el T-MEC. Según las palabras de la presidenta mexicana Claudia Sheinbaum, el T-MEC es la única vía para afrontar con éxito la competencia económica y comercial por parte de China [10]. Cabe notar que aparte de las prohibiciones legales y sanciones, EE.UU. ya no dispone de herramientas útiles (y compatibles con el derecho internacional) para oponerse con holgura al persistente avance inversionista, infraestructural y tecnológico de China. El gobierno mexicano, por un lado, se pronuncia por consolidar América del Norte como una región económica que ha de fortalecer la independencia de las importaciones procedentes de otras regiones del mundo. Por el otro, la cooperación con Pekín le permite a México sentirse más independiente y poner límites más definidos a la influencia estadounidense en la economía mexicana.

Ya desde hace mucho tiempo, EE.UU. y China compiten en distintas ramas y su rivalidad está en plena intensificación. En

los últimos años, la contienda más dura se da en el ámbito de altas tecnologías (la producción de *microchips*, automóviles eléctricos, equipos de “energía verde”, así como la creación de la infraestructura de nueva generación). Antes, el dominio tecnológico de EE.UU. era cosa indiscutible. Pero la situación ha cambiado: ahora EE.UU. se ve obligado a defender sus posiciones en medio del creciente poderío chino. Los métodos que emplea EE.UU. no pueden calificarse como los de mercado. En varias ocasiones Washington ha recurrido a tarifas y aranceles discriminatorios. Por ejemplo, en marzo de 2018 el gobierno de D. Trump gravó las importaciones de acero y aluminio dando inicio a una guerra comercial no declarada con China [11]. La administración de D. Trump otorga privilegios a las corporaciones estadounidenses y promociona abiertamente la repatriación industrial como parte del proyecto *America First*. Las autoridades norteamericanas intervienen sin mirar las actividades de las empresas de alta tecnología, negándoles a las compañías chinas (incluyendo a *Huawei* y *ZTE*) el acceso a las tecnologías y los componentes estadounidenses. Además, bloquean el trabajo de los recursos mediáticos: durante la gestión de Joe Biden se firmó la ley que prohibía *TikTok* en el territorio de EE.UU. [12].

Por su parte, China también ha emprendido acciones dignas de atención. Cabe mencionar la cuestionada estrategia *Made in China 2025* puesta en marcha en 2015. Era un amplio programa interno que tenía por misión reducir la dependencia de las tecnologías extranjeras y fomentar innovaciones propias en las ramas tecnológicas por medio de subsidios, tanto gubernamentales como a nivel municipal [13]. Dicha estrategia surtió efecto al cabo de tres años, es decir, en 2018, dando un impulso bien palpable al desarrollo de las tecnologías clave: la producción de *chips*, inteligencia artificial, equipos robóticos y materiales nuevos. Aparte del fomento industrial, el plan proponía medidas de protección para la propiedad intelectual: en

particular, disponía aumentar varias veces la cantidad de patentes y publicaciones científicas entre las ramas de altas tecnologías [14]. En su esfuerzo por mantener el ímpetu, el gobierno de China contravino los acuerdos internacionales al subsidiar “en demasía” las compañías nacionales clave poniéndolas en situación ventajosa con respecto a las empresas extranjeras. A criterio de EE.UU. y de la mayoría de los miembros de la Unión Europea, tal proceder de Pekín vulneraba las reglas del comercio internacional generando condiciones de competencia injustas.

Las compañías más beneficiadas por esta estrategia han sido *Huawei*, *ZTE*, *Xiaomi* y *Lenovo* (en el sector de telecomunicaciones), *Semiconductor Manufacturing International Corporation (SMIC)* (semiconductores), *Alibaba* (comercio electrónico), *Tencent Holdings Limited* (inversiones), *BYD* y *NIO* (proyección y construcción de automóviles eléctricos), y *CATL* (producción de materiales nuevos y baterías/acumuladores para los automóviles eléctricos). Claro que lo mencionado no es la lista completa, pero resulta suficiente para que uno pueda formarse un juicio sobre los alcances del proyecto *Made in China 2025*. La estrategia contemplaba incrementar hasta el 40% la parte de los componentes y materiales de fabricación doméstica para el año 2020, y hasta el 70% para el año de 2025. Paralelamente, los chinos recurrieron a la práctica de “enganche” atrayendo a ingenieros y diseñadores calificados de famosas empresas automovilísticas de Occidente. Hay razones para creer que las compañías chinas, en primer término, las de automóviles, “apropiaron” un diseño industrial y usaron ilegalmente las tecnologías patentadas occidentales. Este tipo de acciones por parte de China y EE.UU. alteran el normal funcionamiento de las cadenas comerciales globales y desaceleran las actividades económicas a ambos lados del Pacífico. Además, propician el

crecimiento de la inflación a nivel mundial generando el descontento de numerosos países.

Tradicionalmente, China ha obrado con cautela tratando de eludir una confrontación directa y manteniendo un discurso moderado con respecto a temas controversiales. Sin embargo, en los últimos años, ante evidente declive de la hegemonía de EE.UU. en el mundo (incluida la región latinoamericana), Pekín ha publicado una serie de informes científicos que contienen críticas antiestadounidenses. Los expertos chinos abiertamente ponen en discusión el tema de diferencias y desproporciones en el desarrollo económico de las Américas del Sur y del Norte [15]. En su opinión, los postulados neoliberales impuestos por Washington afirman la exclusiva influencia económica de EE.UU. en América Latina y el Caribe. Tales procesos como la privatización y la liberalización financiera y comercial perjudican el desarrollo de la región y dejan intacta su dependencia del núcleo capitalista [16]. En los documentos oficiales chinos cada vez son más frecuentes las frases como “el rotundo fracaso de la diplomacia norteamericana” y “el mundo ha entrado en la época post estadounidense” [17].

En su conversación con el líder chino Xi Jinping durante la Cumbre del G20 (celebrada en Río de Janeiro el 18 de noviembre de 2024) la presidenta mexicana C. Sheinbaum expresó su solidaridad con la idea de que la globalización económica fuera inclusiva y favoreciera a todos los países. México y Pekín están dispuestos a seguir cooperando en beneficio del multilateralismo [18].

Pese a las largas distancias que separan las dos naciones, China y México tradicionalmente han mantenido lazos estrechos. México fue uno de los primeros países latinoamericanos en reconocer a China en febrero de 1972. A partir de 2003, las relaciones entre ambas naciones se han elevado al nivel de alianza estratégica. Con el triunfo electoral de Andrés Manuel López Obrador y su Movimiento de

Regeneración Nacional (MORENA) se dio un fuerte impulso a los vínculos económicos y comerciales con China, así como al crecimiento de los flujos inversionistas bilaterales.

En 2022 los dos países festejaron el 50 aniversario de sus relaciones diplomáticas, mientras que en 2023 cumplió 10 años la sociedad estratégica integral chino-mexicana. Dicha alianza en gran medida determina la agenda bilateral propiciando las inversiones, comercio, turismo y contactos garantizando un constante diálogo político y manteniendo intercambios académicos y cooperación técnica y científica. En México operan cinco Institutos *Confucio* y un centro de investigaciones chino-mexicanas adjunto a la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

China siempre ha expresado solidaridad con México en tiempos difíciles. Durante la pandemia de COVID-19 fue el primer país en prestar ayuda suministrando una gran cantidad de medicamentos necesarios para afrontar la situación. También acudió en su ayuda en octubre de 2023, cuando el huracán *Otis* azotó la ciudad de Acapulco causando una inundación desastrosa. En aquel entonces, Pekín envió 111 unidades de equipo médico (cardiógrafos eléctricos y aparatos de ultrasonido) a los hospitales mexicanos para atender a los heridos y enfermos, así como suministró tiendas de campaña, cobijas y artículos de primera necesidad.

Sería acertado decir que para los mexicanos China es mucho más que un simple país que mantiene con México estrechas relaciones diplomáticas. “La cooperación chino-mexicana posee un gran potencial y amplias posibilidades para el desarrollo” [19]. Volviendo al tema del artículo, sería oportuno resaltar que en los últimos años los nexos económicos chino-mexicanos se han fortalecido como nunca antes. La mayor ventaja de México es su cercanía geográfica a EE.UU. Dicho factor facilita el control de los gastos de logística y reduce considerablemente el riesgo de que haya fallas e interrupciones en la cadena de

suministros por tales circunstancias como la pandemia o conflictos comerciales entre China y EE.UU. Pekín percibe a México como prioridad para sus inversiones *off-shore*, así como para exportaciones de sus autos al territorio norteamericano, dado que justamente de México procede la mayor cantidad de los vehículos que importa EE.UU.

La presencia tecnológica china en México

Redes sociales y plataformas mediáticas. La red social china *TikTok* funciona a sus anchas en el territorio mexicano. Por ahora, es de menor envergadura que *Facebook* (el 79,1% de los usuarios) e *Instagram* (el 70,4%) ocupando la tercera posición con 62,77 millones de usuarios (cerca del 70%). Sin embargo, es cuestión de tiempo [20].

En cuanto al aspecto generacional, la red *TikTok* muestra los mejores índices precisamente entre los jóvenes siendo la más preferida por los adolescentes y adultos en edad de 13 a 24 años (el 27,6%). Le sigue *Instagram* (el 20,7%), mientras que *Facebook* experimenta una caída de popularidad entre la población joven. El éxito de *TikTok* reside en su utilidad para buscar productos y servicios, lo que atrae a los usuarios de las generaciones Z y Y (milénica). Brinda nuevas oportunidades para los negocios y propaganda comercial a través de videos de 10 segundos de duración, lo que hace aumentar el número de los suscriptores y usuarios. La última novedad, que de hecho podría cambiar de modo crucial el estado de las cosas, fue la apertura de la oficina de ventas de *TikTok* el 13 de enero de 2025 [21]. Ha sido el primer caso entre las plataformas sociales en plantear el ambicioso objetivo de ponerse a operar en el comercio electrónico en México. La iniciativa de *TikTok* en el campo de *e-commerce* ya es accesible en EE.UU., seis países de Asia Suroriental y algunos países europeos. Los mercados más grandes son EE.UU. y Asia Suroriental. La expansión a México es un paso importante en la estrategia china de aumentar las ventas por medio de *TikTok* en América Latina. Se propone

atraer a los vendedores que se habían mostrado eficientes en los sitios *web Amazon* y *Mercado*, y, al mismo tiempo, ofrecer facilidades para las promociones comerciales dentro de la plataforma misma.

Telecomunicaciones. México no ve impedimentos para valerse de los servicios chinos en el campo de las telecomunicaciones. La compañía *ZTE* tiene firmado un exclusivo contrato con *izzi Telecom* para crear una red de telefonía móvil virtual basada en *Red Hat OpenShift* y *Red Hat OpenStack*, al objeto de lograr una mayor flexibilidad y mejorar la capacidad de competencia de la empresa *izzi Telecom*, una de las mayores en el mercado de telecomunicaciones mexicano (6,3 millones de abonados) [22].

El gigante tecnológico *Huawei* desempeña un destacado papel en el sector de telecomunicaciones de México, especialmente, en las actividades de las redes 4G y 5G. Cabe recordar que México está entre los líderes latinoamericanos en la implementación de la red 5G. Conforme a los últimos informes, muchos operadores se han valido de esta red con fines comerciales, cuentan con la asistencia de *Huawei* que se encarga de proveer la infraestructura y tecnologías necesarias. El gobierno mexicano ha suscrito varios acuerdos con *Huawei* para poner en marcha iniciativas digitales, entre ellas, la del Internet de las Cosas (*IoT*) y la computación en la nube [23].

Taxi y carsharing. Otro actor chino importante es la compañía de transporte *DiDi*. Ocupó la segunda posición en el mercado de taxi mexicano prácticamente desde el momento de su irrupción en 2018. México ha sido el primer país fuera de los límites de China donde *DiDi* lanzó sus servicios. A su vez, la capital mexicana fue la primera ciudad donde se puso en servicio la tarjeta de crédito *DiDi Card* [24] diseñada para las personas de escasos recursos [25]. El principal rival de *DiDi* es la compañía norteamericana *Uber* que en 2023 cubría el 70% del transporte de pasajeros privado en México [26]. No obstante,

según las estimaciones de expertos de *Latinvex*, la parte de *Uber* en el mercado mexicano, en caso negativo, puede bajar al 65-60%. Y Pekín parece estar preparando las condiciones para que esto ocurra. En otoño de 2024, los dirigentes de *DiDi* hicieron pública su intención de poner en el mercado mexicano 100 mil automóviles eléctricos hasta el año 2030. La decisión se sustentaba en la positiva experiencia de la compañía dentro de China donde una gran parte de los traslados se hacen por medio de este tipo de vehículos. Además, no habrá que traer autos a México, como se ha hecho hasta ahora, pues su producción está por arrancar en el territorio mexicano.

Es de suponer que la cooperación de vieja data entre *DiDi* y el consorcio de autos chino *BYD*, quienes se han dedicado al diseño exclusivo de los automóviles eléctricos para los servicios de taxi y *carsharing* en China (Modelo D1), será una opción viable y ventajosa también en el suelo mexicano. Según los cálculos preliminares, *DiDi* invertirá cerca de US\$50,3 millones en la compra de automóviles y creación de la infraestructura adicional. Hasta el año 2030 desembolsará también fondos para los fines de investigación y el empleo práctico de la inteligencia artificial, buscando perfeccionar los servicios de *dispatcher*, mejorar la seguridad de los pasajeros y disminuir la mano de obra humana (conductores) en el sistema de transporte. Además, habrá desembolsos para comprar e instalar las estaciones de carga en ubicaciones clave (centros comerciales, estacionamientos y otros lugares públicos) [27].

El parque industrial y la industria pesada. La expansión económica y tecnológica de China no se limita a los casos arriba expuestos. En 2017, el gobierno chino y una compañía mexicana adquirieron un terreno de 850 hectáreas a 20 km de la ciudad de Monterrey (la capital del estado de Nuevo León) para desarrollar un *hub* industrial denominado *Parque Industrial de Hofusan* [28]. Se trataba de una empresa mixta con participación de la constructora mexicana *Mexican Santos* y dos compañías chinas

– *Holley Group* y *Futong Group*. El parque fue creado para reducir los gastos logísticos, así como las sanciones comerciales estadounidenses: sus productos llevaban la marca de *Made in Mexico*”, por lo cual podían ingresar al territorio de EE.UU. sin pagar los derechos de aduanas.

Las empresas que operan en el parque *Hofusan* desarrollan sus actividades en las áreas siguientes:

- energía renovable y materiales innovadores;
- productos de industria ligera;
- equipos y aparatos eléctricos;
- tecnologías de información y comunicaciones;
- piezas de repuesto para vehículos.

Una de las primeras empresas radicadas en el parque fue la compañía *Man Wah* (una de las mayores productoras de muebles en China). Obviando las disposiciones del T-MEC logró ingresar sus productos al territorio de EE.UU. sin pagar aranceles. Su fábrica en México produce muebles suaves (sofás y sillones), así como muebles seccionales para oficinas, en gran demanda en los estados sureños de EE.UU.

La empresa china *Hisense*, que produce equipos electrónicos y electrodomésticos, también se había radicado en el parque industrial *Hofusan* en la fase inicial de su desarrollo invirtiendo US\$260 millones. Opera en el mercado mexicano, así como exporta sus productos (frigoríficos y equipos de refrigeración) a EE.UU. y otros países [29].

En cuanto a la industria pesada en la zona *Hofusan*, valdría mencionar la empresa china *Lingong Machinery Group (LGMG)*, una de las principales productoras de equipo de construcción a nivel mundial. Su planta en el parque arrancó oficialmente en diciembre de 2023. A la ceremonia de apertura asistieron el gobernador del estado de Nuevo León Samuel García y su secretario de Economía Iván Rivas, además de los representantes de China y numerosos periodistas [30]. Los dirigentes de *LGMG* proyectan invertir en total US\$5 mil millones. Consideran muy viable que el mercado de

construcción mexicana se vuelva oligopolio, ya que las empresas mexicanas carecen de aptitud técnica para fabricar aparatos y equipo de construcción especializados [31]. Sin embargo, las actividades de *LGMG* pueden toparse con una tenaz competencia por parte de la compañía norteamericana *Caterpillar Inc.* que controla el 30% del mercado mexicano ofreciendo una gran diversidad de máquinas y equipo especializados [32]. Otros rivales serán los productores japoneses *Komatsu Ltd.* y *Hitachi Construction Machinery*, también la empresa sueca *Volvo Construction Equipment*.

Debido a su ventajosa ubicación estratégica, el *Parque Industrial de Hofusan* ha sido objeto de interés de otras compañías grandes de China en los últimos años. Se halla cerca de las principales autopistas (está situado sobre la carretera 1 y a 10 km de la autopista federal 85D) y de la principal vía férrea, así como no muy lejos de la frontera con EE.UU. (a 200 km de la ciudad de Laredo, estado de Texas), por lo cual es un lugar apropiado para actividades empresariales en diferentes ramas y sectores.

Trina Solar, compañía fotoeléctrica china que ocupa la tercera posición a nivel mundial, planea aportar al parque *Hofusan* un monto de US\$700 millones a 1000 millones [33]. Dentro de su esfuerzo por incrementar las capacidades de producción *Trina Solar* aspira a ser líder en su área de actividades aprovechando no tanto la cercanía al mercado estadounidense sino el propósito de México de acrecentar la parte que tiene la energía renovable en el balance energético nacional [34]. Se supone que la compañía china contribuya a la explotación de la energía renovable en México ayudando a reducir la emisión de los gases de efecto invernadero y contrarrestar las secuelas del cambio climático [35].

Actualmente, la zona *Hofusan* alberga 40 empresas. Para el año 2030 el número crecería a 100 empresas. Contarán con un total de 15 mil trabajadores, para los cuales se construirá un área residencial.

Lo específico de la expansión económica china consiste en su carácter “aplazado” – los chinos aguardan y acumulan la “carga”. Luego, en tiempo relativamente breve, se produce crecimiento exponencial en distintos ámbitos y sectores.

Es bien probable que en el futuro cercano México (en concreto, el estado de Nuevo León) cuente con más zonas industriales similares a *Hofusan*, dado que muchas grandes compañías extranjeras no disimulan su interés en actuar en el mercado mexicano. Mientras tanto, en el parque *Hofusan* los lotes han sido vendidos ya hace mucho tiempo.

El aludido consorcio *BYD*, que produce automóviles eléctricos y equipos de energía renovable, es uno de los actores económicos más importantes en México. Cerró el año 2024 con 40 mil automóviles vendidos y está entre las empresas de mayor crecimiento en la región. La compañía se propone redoblar sus ventas en 2025 (80 mil autos) y abrir 30 sucursales adicionales [36].

BYD también se dispone a montar su propia fábrica en el suelo mexicano, lo cual encaja en sus planes de cooperación con *DiDi* y concuerda con su anhelo de liderazgo. Por ahora, la empresa no ha esclarecido si su nueva planta se ubicará en la zona *Hofusan*. No se descarta que proceda a comprar un terreno aparte [37]. *BYD* quiere vender sus productos tanto en México como en el sur de EE.UU. Durante el gobierno de J. Biden los compradores de los automóviles eléctricos fabricados en México tenían derecho al reembolso de impuesto por un monto de US\$7500. Sin embargo, esto se convirtió en un inconveniente para los chinos, puesto que el destinatario de este privilegio, en parte, resultó ser otro importante productor de automóviles eléctricos [38].

La edificación y puesta en marcha de la planta de *BYD* al lado de la frontera con EE.UU. incidirá fuertemente en las actividades de *Tesla* (para la que estaba prevista dicha preferencia). Puesto que el dueño de *Tesla* Elon Musk tiene su

oficina cerca del despacho de D. Trump, sería prudente afirmar que las consecuencias para México y Pekín serían graves en caso de que el multimillonario llegara a sentirse en peligro por la competencia china [39]. En todo caso, dados la psicología y el comportamiento exaltado de las élites gobernantes norteamericanas, cualquier actividad económica y comercial china, aunque se desarrolle estrictamente dentro de las reglas del comercio internacional, será motivo de provocaciones y acusaciones sin fundamento que, a su vez, llevarán al crecimiento de la tensión entre todas las partes de la controversia: China-EE.UU., México-EE.UU., México-China. Las eventuales trabas para *BYD* en México podrían agravarse aún más debido a que uno de sus principales inversionistas es la compañía *Berkshire Hathaway* que pertenece al multimillonario norteamericano Warren Buffett. Pese a que en 2022-2024 la parte de las acciones de *Berkshire Hathaway* cayó del 20 al 4,94% (a criterio del autor, esto se produjo justamente por la decisión de *BYD* de ingresar en el mercado latinoamericano, en particular, mexicano), y que el mismo hecho de su permanencia entre los accionistas puede causar fuertes perturbaciones, si uno toma en consideración la hostilidad personal entre Buffett y Musk [40, 41].

Las posibilidades de cooperación chino-mexicana son muy amplias y no encajarían en el marco de un solo artículo. Podríamos mencionar los vuelos directos entre la metrópolis china de Shenzhen y la Ciudad de México efectuados desde mayo de 2024 por la compañía aérea *China Southern Airlines* al objeto de promover los negocios y turismo entre ambas naciones [42]; la ruta marítima de contenedores entre China (puerto de Tsingtao) y México puesta en operación también en mayo de 2024 (es atendida por ocho barcos con capacidad de 4 mil TEU cada uno) con el fin de cubrir la creciente demanda mexicana de los productos de exportación chinos [43]; la ruta marítima comercial entre el puerto chino Dalian y los puertos del Pacífico

mexicano (Ensenada, Manzanillo y Lázaro Cárdenas), inaugurada en julio de 2024 y operada por la compañía *COSCO Shipping Corporation Limited*, reduciendo en 10 días el tiempo de transporte de mercancías en comparación con la travesía normal [44]. Según el analista general de la plataforma global *Xeneta* (la entidad ofrece análisis de las tarifas de flete) Peter Sand, probablemente se trata de “un comercio que crece al ritmo más acelerado del mundo en estos momentos” [45].

Entre los proyectos bilaterales de alcance estratégico está la construcción de un canal seco a través del istmo de Tehuantepec. China participa activamente en la creación de la infraestructura clave de esta futura ruta comercial. En caso de ser terminada la obra, las empresas chinas tendrán acceso directo a América del Norte y a los mercados suramericanos evitando largas y penosas travesías por el Canal de Panamá. El corredor de Tehuantepec estaría cerca de algunas instalaciones energéticas clave. En primer término, es de mencionar la refinería *Olmeca* en Dos Bocas (estado de Tabasco), en la cual el Banco Industrial y Comercial de China junto con el Banco de China invirtieron más de US\$600 millones. Tal factor convertirá el corredor en una vía de importancia vital para el transporte de recursos energéticos [46].

Es de notar que la presencia china en México es de carácter integral. Evaluando la dinámica del crecimiento inversionista chino en cada sector concreto uno llega a la conclusión de que el año 2025 será clave en muchos aspectos. Los expertos occidentales estiman que los subsidios de Estado han cargado excesivamente la economía nacional china, que está por afrontar recesión en muchas ramas [47]. No obstante, los hechos dejan al descubierto que Pekín está a un paso para cambiar las reglas del juego en una serie de sectores críticos de México, así como para hacerse sentir con vigor en las inmediaciones de la frontera sur de EE.UU.

El autor del presente artículo se ha enfocado en los casos más significativos de la presencia china en México. Aduce los proyectos en marcha o en fase de preparación capaces de generar un brusco deterioro de las relaciones entre EE.UU. y México. Después del buen arranque logrado durante el gobierno de A.M. López Obrador, el esfuerzo de México por posicionarse como un país independiente puede tropezar con obstáculos considerables. Uno de ellos es D. Trump con sus caprichos impredecibles y sus dudosas ideas “napoleónicas” hechas públicas al inicio del mandato (la intención de cambiar el nombre del Golfo de México, de anexar el Canal de Panamá, etc.). La situación se agrava por el hecho de que la presidenta de México C. Sheinbaum tiene menor experiencia y peso político en comparación con su antecesor. Por eso, las insinuaciones políticas por parte de EE.UU. serán más sensibles para la mandataria mexicana, tanto en lo personal como en lo político, mientras que las secuelas de estas confrontaciones se reflejarán en las relaciones entre México y China.

Por el otro lado, si la dirigencia mexicana siente que hay un fuerte apoyo por parte de China, la situación podrá experimentar turbulencias impredecibles. En este sentido, es pertinente mencionar las palabras de la agencia de información *Prosperous America* que reflejan el aumento de la tensión dentro de EE.UU. por la creciente influencia de Pekín: si México se torna una nueva China, esto no quedará desatendido por Washington [48].

Bibliografía References Библиография

1. Mexico News Daily. Chinese Investment in Mexico. *Mexico News Daily*, 20.11.2024.

2. Domínguez J.I., Fernández de Castro R. The United States and Mexico: Between Partnership and Conflict. New York, Routledge. 2009, 352 p.

3. O'Neil Sh. Two Nations Indivisible: Mexico, the United States, and the Road Ahead. Oxford, Oxford University Press, 2015, 368 p.

4. Кудеярова Н.Ю. Кризис на мексикано-американской границе и практики экстернализации миграционной политики. *Латинская Америка*. М., № 12, 2024, с. 7-23 [Kudeyarova N.Y. Crisis on the Mexican-American Border and Practices of Externalization of Migration Policy. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2024, no. 12, pp. 7-23]. (In Russ). DOI: 10.31857/S0044748X24120015.

5. Хлопов О.А. Современная политика США в странах Латинской Америки и Карибского бассейна. *Латинская Америка*. М., 2022, № 12, с. 47-63 [Khlopov O.A. Modern US Policy in Latin America and the Caribbean. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2022, no. 12, pp. 47-63]. (In Russ). DOI: 10.31857/S0044748X0023420-1.

6. Сударев В.П. Возможности и пределы гегемонии США в Латинской Америке. *Латинская Америка*. М., 2019, № 11, с. 6-14 [Sudarev V.P. Possibilities and Limits of US Hegemony in Latin America. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2019, no. 11, pp. 6-14]. (In Russ). DOI: 10.31857/S0044748X0006894-2.

7. Seade J. Mexico–China Bilateral Relationship in the Context of Changing Globalization. In: Wang H.H., Miao M.L. The Future of China's Development and Globalization. Singapore, Springer, 2024, pp. 123-145.

8. Gachúz Maya J.C. Mexico's Trade Relationship with China in the Context of the United States–China Trade War. *Journal of Current Chinese Affairs*, 2022, no. 51(1), pp. 83-107. DOI: 10.1177/18681026211038339.

9. Serrano Herrera C. Los retos de México ante el nearshoring. *Boletín Económico de ICE (Serie histórica)*, 2024, no. (3173). DOI: 10.32796/bice.2024.3173.7826.

10. El T-MEC es la única forma de enfrentar con éxito la competencia económica y comercial con china: presidenta Claudia Sheinbaum. URL: <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/el-t-mec-es-la-unica-forma-de-enfrentar-con-exito-la-competencia-economica-y-comercial-con-china-presidenta-claudia-sheinbaum?idiom=es> (accessed 17.04.2025).

11. Trump to Impose Steep Tariffs on Steel, Aluminum; Stokes Trade War Fears. *Reuters*. London, 02.03.2018.

12. TikTok прекращает работу в США из-за запрета Байдена. *TASS*. М., 19.01.2025 [TikTok Stops Working in the US due to Biden's Ban. *TASS*. Moscow, 19.01.2025]. (In Russ.).

13. Made in China 2025. URL: <https://www.csis.org/analysis/made-china-2025> (accessed 07.05.2025).

14. State Council of the People's Republic of China. Xi Calls for All-round Development of China-Mexico Relations in New Era. URL: https://english.www.gov.cn/state_council/ministries/2017/10/12/content_281475904600274.htm (accessed 14.04.2025).

15. 梁泳梅. 拉美是怎样掉进“陷阱”的?从拉美与美国发展历程的比较看不平等的长期影响. *政治经济学评论*·2022年04期. Liang Yongmei. How did Latin America Fall into the «Trap»? — Looking at the Long-term Impact of Inequality from a Comparison of the Development Processes of Latin America and the United States. *Political Economy Review*, 2022, Issue 04.

16. 这就是中国 (2022). 第150期: 美国“后院”的造反. 复旦大学中国研究院. «This Is China» Issue 150: Rebellion in America's «Backyard». Fudan University China Research Institute. URL: <http://www.cifu.fudan.edu.cn/ea/f3/c412a453363/page.htm> (accessed 12.04.2025).

17. 林红. 困于民粹主义与新自由主义之间: 拉丁美洲的发展选择问题. 中国人民大学. Lin Hong. Trapped between Populism and Neoliberalism: Problems of Development Choices in Latin America. Renmin University of China. URL: <http://sis.ruc.edu.cn/gzpl/860bd9abc5714b2683202793edce581c.htm> (accessed 12.04.2025).

18. Claudia Sheinbaum en la cumbre del G20: ¿Con qué presidentes se ha reunido en Río de Janeiro? *El Financiero*. México, 18.11.2024.

19. China, Mexico officials vow to strengthen cooperation. *Reuters*. London, 05.12.2023.

20. Статистика пользователей TikTok - Кто пользуется TikTok в 2024 году? [TikTok User Statistics - Who uses TikTok in 2024?]. URL: <https://tridentstechnology.com/ru/статистика-пользователей-tiktok/#> (accessed 14.04.2025).

21. La influencia de TikTok en la cultura del consumismo en México. *Difusor Ibero*, 22.07.2024.

22. ZTE Exclusively Wins the Izzi MVNO Project in Mexico. URL: <https://www.zte.com.cn/global/about/news/zte-exclusively-wins-the-izzi-mvno-project-in-mexico-facilitating-technological-innovation-of-the-mobile-core-network.html> (accessed 04.04.2025).

23. Lighting up Digital LATAM. URL: <https://www.huawei.com/en/news/2022/6/lighting-up-digital-latam> (accessed 08.04.2025).

24. Indicadores Básicos de Créditos Personales y Microcréditos, 2024, Artículo 4. URL: <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/rib-creditos-personales/%7B01469D83-2BB3-A5CB-95E4-6B11ABEE2DED%7D.pdf> (accessed 02.05.2025).

25. How Didi Adapts to Latin America's Era of Digital Platforms. *Latinvex*, 23.10.2024.

26. Uber in Mexico: A Decade of Transformation and Impact on Everyday Life. *LatinAmerican Post*, 25.10.2023.

27. Mexico Now. Didi Plans to Bring 100,000 Electric Cars to Mexico. *MEXICONOW*. Chihuahua, 03.09.2024.

28. Hofusan. About Us. URL: <http://hofusan.net/en/?mod=about> (accessed 20.02.2025).

29. Hisense Officially Announces to Invest in Building Home Appliance Industrial Park in Mexico. URL: <https://global.hisense.com/about-hisense/newsroom/hisense-officially-announced-to-invest-building-home-appliance-industrial-park-in-mexico> (accessed 05.03.2025).

30. Globalization is a blockbuster! The Mexico factory of Lingong Heavy Machinery is officially launched! *Global CE*, 08.12.2023.

31. China's LGMG Inaugurates \$140 Million Equipment Plant in Mexico. URL: <https://www.steelorbis.com/steel-news/latest-news/chinas-lgmg-inaugurates-140-million-equipment-plant-in-mexico-1318611.htm> (accessed 21.04.2025).

32. Mexico Construction Equipment Market Assessment & Forecast 2024-2029. *Business Wire*, 30.07.2024.

33. Mexico's Nuevo Leon State Says China's Trina Solar Invests Up to \$1 Billion. *Reuters*. London, 16.10.2023.

34. Witnessing the Evolution of Solar in Mexico: Trina Solar. *Mexico Business News*. Mexico, 03.04.2024.

35. Los objetivos renovables de Sheinbaum para México. *Climática*, 02.10.2024.

36. BYD Aims to Double Sales in Mexico to 80,000 by 2025. *Mexico Business News*. Mexico, 14.01.2025.

37. BYD Looking for Mexican Plant Site. *CnEVPost*, 29.02.2024.

38. Here's How the \$7,500 EV Tax Credit Factors into Tesla's Mexico Plan. *The Dallas Morning News*, 01.03.2023.

39. Илон Маск разместил штаб-квартиру ведомства Doge в Белом доме. *Финам.ру*. М., 21.01.2025 [Elon Musk Has Placed the Headquarters of the Doge Agency in the White House. *Finam.ru*. Moscow, 21.01.2025]. (In Russ.).

40. Berkshire Hathaway Cuts Stake in China's BYD to Below 5%. *Reuters*. London, 22.07.2024.

41. Elon Musk Says He's Not Like Warren Buffett as He Actually Makes Things - and Rules Out Copying Berkshire Hathaway's Model. *Business Insider*, 20.10.2022.

42. China Southern Launches Shenzhen-Mexico City Route, Setting the Record as China's Longest Nonstop Flight. URL: https://www.csairgroup.cn/en/mediacenter/news_releases/2024070219192247085/3816ce513b474bdaa7e1c80c128961ad/index.html (accessed 10.03.2025).

43. Qingdao Port Launches Its First Mexico-bound Container Line of 2024. URL: <https://english.iqilu.com/news/news/2024/0523/5657311.shtml> (accessed 07.04.2025).

44. The Far East-Mexico Express (WSA5) Launched in Dalian. URL: https://en.coscoshipping.com/col/col6923/art/2024/art_1350302078c5476abeccbd46239f82d.html (accessed 20.03.2025).

45. Weekly Container Rate Update | Week 11 '24 - Intriguing Evolution of China Trades into Mexico and US West Coasts. URL: <https://www.xeneta.com/blog/weekly-container-rate-update-l-week-11-24-intriguing-evolution-of-china-trades-into-mexico-and-us-west-coasts> (accessed 19.04.2025).

46. Chinese Companies Interested in Mexico's Southeast. *Mexico Business News*. Mexico, 09.01.2023.

47. After the Fall: China's Economy in 2025. URL: <https://rhg.com/research/after-the-fall-chinas-economy-in-2025/> (accessed 07.03.2025).

48. Mexico Is Growing as New China Hub; 2024 Exports Already Breaking Records. *Coalition for a Prosperous America*. Washington, DC, 19.03.2024.