

ARTÍCULOS DE INVESTIGACIÓN

NEARSHORING Y DIGITALIZACIÓN COMO FACTORES ESTRATÉGICOS
EN LA COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA POST-PANDEMIA DE MÉXICO

NEARSHORING AND DIGITALIZATION AS STRATEGIC FACTORS IN
MEXICO'S POST-PANDEMIC LOGISTICS COMPETITIVENESS

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

Hernández Ibarraran, Karla Lucero

UVP Universidad del Valle de Puebla

ni16388@uvp.edu.mx

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-9780-8692>

Recibido el 5 de junio de 2026. Aceptado el 13 de julio de 2026.

Publicado el 31 de agosto de 2026.

Reseña de Autor

Karla Hernández es estudiante de último semestre de la licenciatura en Negocios Internacionales por la Universidad del Valle de Puebla. Su línea de interés se concentra en la logística internacional, la transformación digital y el análisis de las cadenas globales de suministro como motores de competitividad económica. Ha participado en foros y congresos especializados, incluyendo eventos de Merca 2.0 y COMCE, fortaleciendo su perspectiva sobre los desafíos y oportunidades del comercio internacional contemporáneo. A través de la investigación académica, busca contribuir al desarrollo de estrategias que impulsen la eficiencia, resiliencia e integración de México en los mercados globales, con especial atención al fenómeno del *nearshoring* y la digitalización logística.

Resumen

El presente trabajo analiza el papel del *nearshoring* y la digitalización como factores estratégicos que inciden en la competitividad logística de México durante el período post-pandemia 2020–2024. La pandemia de COVID-19 evidenció la fragilidad de las cadenas de suministro globales hiperespecializadas y aceleró procesos de relocalización productiva hacia destinos más cercanos a los mercados de consumo. México, dada su posición geográfica y estratégica, su integración en el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) y su base manufacturera consolidada, se posicionó como uno de los principales destinos de este proceso en América Latina.

El objetivo es determinar en qué medida la confluencia de estas dos tendencias — *nearshoring* y digitalización logística— configura un nuevo paradigma competitivo para el país. La metodología empleada es de tipo documental-analítica con enfoque mixto, triangulando datos de organismos nacionales e internacionales para el

periodo estudiado. Los resultados muestran que México captó más del 70% de las inversiones de nearshoring en América Latina y redujo su costo logístico al 8.5% sobre ventas en 2023; sin embargo, persisten brechas estructurales críticas en infraestructura, talento especializado y adopción tecnológica.

Se concluye que ambos factores son sinérgicos e interdependientes: sin una agenda digital robusta, México no podrá consolidar su ventaja competitiva logística de largo plazo. Por tal motivo se recomienda articular una política pública integral que vincule infraestructura física, formación de capital humano y adopción tecnológica.

Palabras clave: nearshoring, digitalización logística, competitividad, cadenas de suministro, T-MEC.

Abstract

This paper analyzes the role of nearshoring and digitalization as strategic factors influencing Mexico's logistics competitiveness during the post-pandemic period 2020–2024. The COVID-19 pandemic exposed the fragility of hyper-specialized global supply chains and accelerated productive relocation processes toward destinations closer to consumption markets. Mexico, given its strategic geographic position, its integration into the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA), and its consolidated manufacturing base, emerged as one of the main destinations for this process in Latin America.

The objective is to determine the extent to which the confluence of these two trends—nearshoring and logistics digitalization—shapes a new competitive paradigm for the country. The methodology employed is documentary-analytical with a mixed approach, triangulating data from national and international organizations for the studied period. Results show that Mexico captured more than

70% of nearshoring investments in Latin America and reduced its logistics cost to 8.5% of sales in 2023; however, critical structural gaps persist in infrastructure, specialized talent, and technological adoption. It is concluded that both factors are synergistic and interdependent: without a robust digital agenda, Mexico will not be able to consolidate its long-term logistics competitive advantage. An integrated public policy articulating physical infrastructure, human capital formation, and technological adoption is recommended.

Keywords: nearshoring, logistics digitalization, competitiveness, supply chains, USMCA.

Introducción

La pandemia de COVID-19, declarada emergencia sanitaria global por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en marzo de 2020, desencadenó una de las crisis económicas y logísticas más profundas del siglo XXI. El cierre de fronteras, la suspensión de actividades productivas y la disrupción en el transporte internacional expusieron la vulnerabilidad estructural de las cadenas de suministro globales, en particular aquellas con alta dependencia de proveedores asiáticos: China concentra aproximadamente el 29% de la producción manufacturera mundial (División de Estadística de las Naciones Unidas, 2023). La interrupción simultánea de la oferta y la demanda en múltiples geografías reveló que el paradigma de eficiencia máxima —inventarios mínimos, proveedores únicos y rutas oceánicas extendidas— era profundamente frágil ante perturbaciones de escala global.

Ante esta realidad, numerosas empresas multinacionales comenzaron a replantear sus estrategias de abastecimiento y producción, priorizando la resiliencia sobre la eficiencia de costo. Este proceso dio origen a una ola de relocalización productiva conocida como *nearshoring* —deslocalización cercana—, entendida como el traslado de operaciones hacia países geográfica, cultural y

comercialmente próximos al mercado de destino. México, con 3,152 kilómetros de frontera terrestre con Estados Unidos, acceso preferencial bajo el T-MEC, costos laborales competitivos y una base manufacturera madura, emergió como uno de los destinos más atractivos de este proceso en América del Norte (Morales-Alquicira *et al.*, 2024). A ello se suma que el T-MEC, vigente desde julio de 2020, amplió las reglas de origen en sectores estratégicos como el automotriz —elevando el contenido regional mínimo al 75%—, lo que actúa como incentivo adicional para instalar capacidad productiva en territorio mexicano.

Asimismo, la pandemia aceleró la transformación digital en todos los sectores económicos. En la logística, la adopción de tecnologías 4.0 —Internet de las Cosas (IoT), inteligencia artificial (IA), análisis de big data, sistemas de gestión empresarial (ERP) y de transporte (TMS), y gemelos digitales— se convirtió en un imperativo estratégico para mantener la continuidad operativa ante escenarios de alta volatilidad. La confluencia de tales tendencias configura un nuevo paradigma de competitividad logística que México aún no ha capitalizado en su totalidad.

No obstante, los datos revelan una realidad matizada: en 2023, el Banco Mundial ubicó a México en el lugar 66 del Índice de Desempeño Logístico (IDL), retrocediendo desde el lugar 50 que ocupaba en 2010 (Expansión, 2023). El costo logístico del país equivale al 12% del valor de las mercancías, frente a un promedio mundial del 10.8% y un 8% en Estados Unidos (Expansión, 2023). Esta brecha, junto con los déficits en infraestructura energética e hídrica, la escasez de talento especializado y los rezagos en adopción tecnológica, representa obstáculos que podrían limitar el aprovechamiento sostenido del fenómeno *nearshoring*.

Con base en lo anterior, el presente estudio plantea como objetivo analizar de qué manera el *nearshoring* y la digitalización interactúan como factores estratégicos determinantes de la competitividad logística de México en el período 2020–2024, identificando los avances alcanzados, las brechas estructurales persistentes y las condiciones necesarias para consolidar al país como hub logístico regional de

clase mundial. La hipótesis central sostiene que existe una relación sinérgica entre ambas variables: la relocalización productiva genera presión e incentivos para modernizar la infraestructura logística digital, mientras que la transformación digital es condición necesaria para maximizar el posicionamiento competitivo de México como destino de *nearshoring* de alto valor en el mediano y largo plazo.

La pertinencia del estudio reside en que las investigaciones disponibles analizan el *nearshoring* y la digitalización logística de manera separada. En consecuencia, la contribución de este trabajo radica en examinar su interacción como un sistema sinérgico, lo que ofrece un marco analítico más completo y aplicable a la toma de decisiones empresariales y de política pública.

Revisión bibliográfica

El *nearshoring* como fenómeno de relocalización productiva ha sido analizado desde distintas perspectivas en la literatura reciente. Morales-Alquicira *et al.* (2024) identifican las limitaciones estructurales que enfrenta México para el desarrollo del *nearshoring* entre 2019 y 2023, así señalan cuellos de botella institucionales e incertidumbre regulatoria como factores amplificadores de las brechas existentes. Su análisis subraya, además, que la proximidad geográfica y los acuerdos comerciales son condiciones necesarias pero no suficientes para capitalizar los flujos de inversión de manera sostenida.

Desde una perspectiva macroeconómica regional, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2022) examina el estado y las perspectivas de la cadena de suministro 4.0 en América Latina y el Caribe, a su vez, concluye que la adopción de tecnologías digitales en logística constituye un diferenciador competitivo crítico. En ese tenor, el BID advierte que los países que no aceleren su transformación

digital logística quedarán rezagados en la captación de inversiones de alto valor tecnológico, independientemente de sus ventajas comparativas tradicionales.

En el ámbito de la medición del desempeño logístico, el Banco Mundial (2023), a través del Índice de Desempeño Logístico (IDL), ofrece una referencia comparativa internacional que permite dimensionar el posicionamiento de México frente a economías competidoras. Los datos del período 2014–2023 evidencian un deterioro relativo de México —de la posición 50 a la 66— en contraste con el avance de economías como Vietnam y China, lo que plantea interrogantes sobre la efectividad de las políticas logísticas implementadas.

Por su parte, el Federal Reserve Bank of Dallas (2024) introduce una perspectiva cautelosa sobre el *nearshoring* mexicano, pues señala que, a pesar del interés creciente, el valor de los activos extranjeros como proporción del PIB mexicano disminuyó desde 2022, y que las utilidades reinvertidas representan la mayor parte de los flujos de IED recientes. Este hallazgo matiza el optimismo prevaleciente en estudios sectoriales y sugiere que el fenómeno *nearshoring* está aún en una fase de consolidación más que de expansión masiva.

Por otro lado, EGADE Business School (2024) analiza el impacto potencial del *nearshoring* en la economía mexicana, así destaca la concentración geográfica de la inversión en estados del norte y centro del país, así como la necesidad de políticas de desarrollo regional que distribuyan los beneficios de manera más equitativa.

Finalmente, el 2º Estudio Nacional de Indicadores Logísticos (#SoyLogístico *et al.*, 2023) proporciona evidencia empírica sobre el estado de la digitalización logística en México, documentando avances en indicadores operativos como el fill rate y el costo logístico, pero también brechas críticas en sostenibilidad y adopción tecnológica en las pymes.

Método y Metodología

La investigación adopta un diseño documental-analítico con enfoque mixto. El componente cualitativo consiste en el análisis de contenido sistemático de artículos académicos, reportes de organismos internacionales, estudios sectoriales y publicaciones especializadas en logística, *nearshoring* y transformación digital publicados entre el periodo 2020 y 2024. El componente cuantitativo integra el análisis descriptivo y comparativo de indicadores logísticos, datos de inversión extranjera directa (IED), estadísticas del IDL y métricas de adopción tecnológica para el mismo período.

La investigación es de alcance exploratorio-descriptivo (Hernández-Sampieri *et al.*, 2014); exploratorio por analizar una confluencia de fenómenos con escasa sistematización académica integrada en el contexto mexicano; y descriptivo, en la medida en que caracteriza el estado actual de ambas variables mediante evidencia empírica documentada. La triangulación metodológica — que combina fuentes institucionales, académicas y sectoriales— permite compensar las limitaciones inherentes a cada tipo de fuente.

Las fuentes de información se seleccionaron bajo tres criterios: a) rigor metodológico y validación institucional; b) actualidad, con preferencia por publicaciones del período 2020–2024; y c) relevancia directa con el objeto de estudio. Las instituciones consultadas incluyen al Banco de México (2024), el Banco Mundial (2023), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2022), el Federal Reserve Bank of Dallas (2024), EGADE Business School del Tecnológico de Monterrey (2024), la Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados (AMPIP, 2023), Deloitte México (2022), el Repositorio de la Red Internacional de Investigadores en Competitividad (RIICO, 2024), el 2º Estudio Nacional de Indicadores Logísticos elaborado por #SoyLogístico LDM (2023) y EGADE Business School (2023).

El proceso analítico se desarrolló en cuatro fases: 1) la recopilación y organización de fuentes mediante matrices documentales clasificadas por tema, año y nivel de análisis; 2) la extracción y sistematización de datos cuantitativos clave; 3) el análisis comparativo longitudinal de indicadores logísticos y de inversión para el período 2020–2024; y 4) la triangulación de hallazgos entre fuentes para identificar consistencias, contradicciones y vacíos analíticos. El análisis se estructura en torno a tres ejes temáticos: a) la evolución del *nearshoring* en México, b) el estado de la digitalización logística, y c) las brechas estructurales y condiciones para la competitividad sostenida.

La principal limitación metodológica radica en la disponibilidad de datos desagregados a nivel regional dentro de México, ya que la mayor parte de las estadísticas disponibles son de carácter nacional. Esta limitación se mitiga mediante la triangulación múltiple de fuentes, así como el énfasis en tendencias y patrones estructurales.

Resultados

Los datos del período 2020–2024 revelan un impulso significativo pero heterogéneo del *nearshoring* en México. En el ámbito de la IED, el sector inmobiliario industrial experimentó un crecimiento sin precedentes ya que durante los primeros nueve meses de 2023 la inversión superó los 15,000 millones de dólares —un incremento del 47% respecto al año anterior—, con niveles de ocupación en parques industriales cercanos al 97% (ADDEM Capital, 2025). Entre enero de 2023 y diciembre de 2025 se entregaron más de 1,730 nuevas naves industriales, sumando más de 25 millones de metros cuadrados de espacios industriales y logísticos (Líder Empresarial, 2025). La AMPIP reportó una demanda acumulada de 3.1 millones de metros cuadrados en parques industriales entre 2022 y 2023, con proyecciones de alcanzar 6 millones para 2027.

La distribución geográfica de la IED derivada del *nearshoring* muestra una alta concentración regional. Según datos de Deloitte, citados en EGADE Business School (2024), de enero de 2021 a septiembre de 2023, Nuevo León concentró el 39% de dicha inversión. La Tabla 1 resume, a continuación, la distribución por estado y sectores predominantes.

Tabla 1.

Distribución de IED por nearshoring en estados seleccionados de México (2021–2023)

Estado	IED nearshoring (%)	Sectores predominantes
Nuevo León	39%	<u>Manufactura avanzada, automotriz, electrónica</u>
Coahuila	12%	<u>Autopartes, manufactura</u>
Ciudad de México	11%	<u>Servicios financieros, TI</u>
Guanajuato	10%	<u>Automotriz, manufactura</u>
Jalisco	9%	<u>Electrónica, TI, manufactura</u>
Durango	4%	<u>Manufactura en general</u>
Resto del país	15%	<u>Diversificado</u>

Nota. Elaboración propia con base en datos de Deloitte México, citado en EGADE Business School (2024).

No obstante, el Federal Reserve Bank of Dallas (2024) introduce una perspectiva cautelosa, a pesar del interés creciente en el *nearshoring*, el valor de los activos extranjeros como proporción del PIB mexicano disminuyó desde 2022. Las utilidades reinvertidas representan actualmente la mayor parte de los flujos de IED, lo que sugiere una consolidación de inversiones ya establecidas más que la llegada masiva de nuevas empresas. Por su parte, el Banco de México (2024) reportó que solo el 12.9% de las empresas mexicanas manifestaron beneficios directos derivados del *nearshoring* entre 2023 y 2024, aunque más del 40% espera que el impacto sustantivo se materialice entre 2026 y 2030.

En cuanto al posicionamiento logístico internacional, la Tabla 2 ilustra la trayectoria comparativa de México en el IDL del Banco Mundial frente a economías de referencia, lo que evidencia un retroceso consistente, mientras que países como Vietnam y China avanzaron.

Tabla 2.

Evolución del Índice de Desempeño Logístico en economías seleccionadas (2014–2023)

País / Economía	IDL 2014	IDL 2018	IDL 2023	Variación 2014–2023
Alemania	<u>4.12</u>	<u>4.20</u>	<u>4.07</u>	<u>–0.05</u>
Singapur	<u>4.00</u>	<u>4.00</u>	<u>4.03</u>	<u>+0.03</u>
China	<u>3.53</u>	<u>3.61</u>	<u>3.68</u>	<u>+0.15</u>
Vietnam	<u>3.15</u>	<u>3.27</u>	<u>3.30</u>	<u>+0.15</u>
México	<u>3.13</u>	<u>3.04</u>	<u>2.97</u>	<u>–0.16</u>
Brasil	<u>2.94</u>	<u>2.99</u>	<u>3.00</u>	<u>+0.06</u>

Nota. Elaboración propia con datos del Banco Mundial (2023).

Respecto a la digitalización logística, el 2° Estudio Nacional de Indicadores Logísticos (#SoyLogístico et al., 2023), con participación de 51 empresas, reporta avances significativos pero asimétricos. La Tabla 3 sintetiza los indicadores clave de desempeño del período analizado.

Tabla 3.

Indicadores clave de desempeño logístico en México (2022–2023)

Indicador	2022	2023	Tendencia
Costo logístico (% ventas)	~9.2%	<u>8.5%</u>	<u>Reducción</u>
Fill rate (automotriz / manufactura)	~90%	<u>>95%</u>	<u>Mejora</u>
Tercerización transporte (construcción)	Base	<u>+59 p.p.</u>	<u>Aumento significativo</u>
Empresas que miden huella de carbono	N.D.	<u>16%</u>	<u>Brecha crítica</u>
Posición IDL Banco Mundial	60	<u>66</u>	<u>Deterioro relativo</u>
Rotación personal logístico (manufactura)	8%	<u>48%</u>	<u>Aumento crítico</u>

Nota. Elaboración propia con datos de #SoyLogístico et al. (2023) y Banco Mundial (2023).

La adopción tecnológica es marcadamente asimétrica entre sectores y tamaños de empresa: las grandes empresas del sector automotriz y electrónico operan con sistemas TMS y ERP de última generación, mientras que el ecosistema de pequeñas y medianas empresas (pymes) —que representa más del 95% del tejido empresarial logístico— opera en gran medida con procesos manuales o herramientas de baja integración (México Industry, 2025). Esta brecha se expresa dramáticamente en la rotación de personal logístico en manufactura que escaló del 8% al 48% entre 2022 y 2023, esto es una señal de tensión severa sobre el capital humano especializado.

Adicionalmente, el análisis identificó cuatro brechas estructurales: a) la infraestructura física deficiente, con un costo logístico del 12% sobre el valor de las mercancías y 3,947 robos al autotransporte entre enero y mayo de 2023 —87% con violencia— (Expansión, 2023); b) el rezago tecnológico, con aproximadamente el 40% de empresas logísticas en enfoque reactivo y baja digitalización (México Industry, 2025); c) el déficit energético e hídrico, que requeriría añadir entre 8,000 y 12,000 megavatios de capacidad instalada para 2030; y d) la concentración geográfica, con el 85% de la IED por *nearshoring* en solo seis estados.

Conclusiones y discusión

Los resultados permiten confirmar parcialmente la hipótesis central: existe una relación sinérgica e interdependiente entre el *nearshoring* y la digitalización logística en México, aunque dicha relación está mediada por brechas estructurales que limitan su plena materialización. El comportamiento del *nearshoring* durante el período 2020–2024 se alinea con la teoría de las cadenas de valor globales (Gereffi y Korzeniewicz, 1994): la disrupción pandémica operó como catalizador de reconfiguración geográfica y México capturó parte significativa de esta ola de relocalización gracias a sus ventajas comparativas estructurales. Sin embargo, los datos del Federal Reserve Bank of Dallas (2024) introducen un matiz crítico ya que el *nearshoring* ha beneficiado principalmente sectores de intensidad de

capital media-alta —como el automotriz— donde el país ya contaba con ventaja preestablecida, mientras que el escalamiento hacia sectores de mayor valor tecnológico —semiconductores, biotecnología, inteligencia artificial— enfrenta barreras de infraestructura y talento que dificultan la transición.

Esta distinción conecta con el concepto de *nearshoring* 2.0 (Hablandodenegocios.com, 2025): la diferencia entre un *nearshoring* de primera generación —basado en costo y proximidad— y uno de alto valor agregado depende críticamente de la velocidad y profundidad de la transformación digital. El contraste con Vietnam —economía que avanzó 15 posiciones en el IDL entre 2014 y 2023 mientras México retrocedió 16— ilustra que la clave reside en articular políticas públicas que combinen inversión en infraestructura digital, incentivos para formación de talento en tecnologías avanzadas y marcos regulatorios predecibles (OCDE, 2023). Esta evidencia es consistente con los hallazgos del BID (2022) para América Latina, en su conjunto, y con el análisis de Morales-Alquicira *et al.* (2024), quienes identifican cuellos de botella institucionales e incertidumbre regulatoria como amplificadores negativos de las brechas existentes en el caso mexicano.

En el ámbito de la digitalización, los resultados son alentadores en términos de dirección —reducción del costo logístico al 8.5% en 2023, mejora del fill rate por encima del 95% en sectores clave— pero insuficientes en alcance y profundidad. El hecho de que solo el 16% de las empresas mida su huella de carbono logística evidencia que la transformación digital se está adoptando principalmente en su dimensión operativa-eficientista, sin integrar aún las dimensiones de sostenibilidad y resiliencia estratégica que caracterizan a los sistemas logísticos de clase mundial. Esta situación es especialmente relevante en un entorno donde la sostenibilidad ambiental se convierte en requisito de entrada para cadenas de suministro globales de empresas comprometidas con metas de cero emisiones netas.

La perspectiva del Reshoring Index de Kearney (2025) —que ubica a México escalando cinco posiciones entre los destinos prioritarios para relocalización de manufactura— y las proyecciones del Banco de México —según las cuales más del 40% de las empresas espera que el impacto del *nearshoring* se materialice entre 2026 y 2030— sugieren que el país dispone todavía de una ventana de oportunidad para corregir sus brechas estructurales. Sin embargo, esta ventana no es indefinida: las inversiones de *nearshoring* tienen movilidad relativa en sus primeras fases, y si México no ofrece condiciones competitivas en digitalización y energía, otras economías emergentes —India, Indonesia, Marruecos— podrían capturar los flujos de inversión de mayor valor.

El análisis desarrollado permite arribar a cuatro conclusiones directamente vinculadas con el objetivo e hipótesis del estudio. En primer lugar, el *nearshoring* representa para México una oportunidad estructural de primera magnitud: el país captó beneficios tangibles en IED manufacturera, expansión de infraestructura industrial y consolidación como principal proveedor de Estados Unidos en el sector automotriz; no obstante, estos logros son iniciales y sectorialmente concentrados, sin haberse traducido en una transformación sistémica de la competitividad logística nacional.

En segundo lugar, la digitalización logística avanza con señales positivas —reducción de costos operativos, mejora del fill rate, incremento en la adopción de almacenes inteligentes—, pero el 40% de las empresas logísticas mantiene enfoques reactivos con baja adopción tecnológica, y la escasez de talento especializado —evidenciada en tasas de rotación que escalaron hasta el 48% en manufactura— constituye una restricción crítica de corto plazo.

En tercer lugar, se confirma la hipótesis central que plantea que el *nearshoring* y la digitalización son factores sinérgicos e interdependientes. La relocalización productiva genera presión e incentivos para modernizar ecosistemas logísticos

digitales, pero al mismo tiempo requiere que dichos ecosistemas ya estén desarrollados para atraer inversiones de mayor valor tecnológico. Esta circularidad —trampa de subdesarrollo logístico— solo puede romperse mediante política pública deliberada, integrada y de largo aliento.

En cuarto lugar, las brechas estructurales identificadas como infraestructura física, energía, talento y adopción tecnológica, son los factores limitantes que mayor atención requieren para que México transite del *nearshoring* de primera generación al de alto valor agregado. En consecuencia, se formulan cinco recomendaciones: la primera, diseñar una agenda digital logística nacional con metas medibles de adopción tecnológica por sector, con incentivos fiscales para pymes; la segunda, crear programas de certificación acelerada en competencias logísticas digitales en alianza universidad-empresa-gobierno; en tercer lugar, priorizar la modernización de cruces fronterizos, puertos secos e infraestructura ferroviaria en corredores estratégicos de *nearshoring*; en cuarto lugar, asegurar el abasto de energía confiable y de fuentes limpias en zonas industriales clave; y finalmente fortalecer los sistemas de información logística nacional para el monitoreo sistemático de indicadores de digitalización, sostenibilidad y competitividad. La ventana de oportunidad que el *nearshoring* abre para México es real, pero la historia comparada enseña que las oportunidades estructurales no se capitalizan de manera pasiva: requieren visión estratégica, inversión sostenida y capacidad institucional.

Referencias

- ADDEM Capital. (2025, 30 de octubre). *El impacto del nearshoring en México entre 2020 y 2024*. <https://www.addemcapital.mx/historias/el-impacto-del-nearshoring-en-mexico-entre-2020-y-2024>
- Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados [AMPIP]. (2023). *Estadísticas de demanda de espacio industrial en México 2022–2023*. AMPIP.
- Banco de México. (2024). *Reporte sobre el comportamiento de la Inversión Extranjera Directa y el nearshoring en México 2023–2024*. Banco de México.
- Banco Interamericano de Desarrollo [BID]. (2022). *La cadena de suministro 4.0 en América Latina y el Caribe: Estado y perspectivas*. BID.
- Banco Mundial. (2023). *Logistics Performance Index 2023*. <https://lpi.worldbank.org/>
- Deloitte México. (2022, 4 de agosto). *Nearshoring: llegó el momento de instalar la producción en México*. <https://www2.deloitte.com/mx/es/pages/dnoticias/articles/nearshoring-en-mexico.html>
- División de Estadística de las Naciones Unidas. (2023). *Estadísticas de producción manufacturera mundial 2022*. Naciones Unidas. <https://unstats.un.org/>
- EGADE Business School, Tecnológico de Monterrey. (2024). *Nearshoring y su impacto potencial en la economía de México en 2024*. <https://egade.tec.mx/es/egade-ideas/opinion/nearshoring-y-su-impacto-potencial-en-la-economia-de-mexico-en-2024>
- Expansión. (2023, 7 de julio). *México pierde competitividad y pone en riesgo al nearshoring*. <https://expansion.mx/economia/2023/07/07/mexico-pierde-competitividad-y-pone-en-riesgo-al-nearshoring>
- Federal Reserve Bank of Dallas. (2024, 5 de diciembre). *La relocalización de producción hacia México aún no impulsa una gran inversión a pesar de las tensiones comerciales globales*. <https://www.dallasfed.org/research/economics/2024/1205/1205sp>

- Gereffi, G. y Korzeniewicz, M. (Eds.). (1994). *Commodity chains and global capitalism*. Greenwood Press.
- Hablandodenegocios.com. (2025). *Nearshoring 2.0: la nueva fase de relocalización productiva en México*. <https://hablandodenegocios.com>
- Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C. y Baptista-Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.^a ed.). McGraw-Hill.
- Kearney. (2025). *Reshoring Index 2025: Mexico's rising position in North American manufacturing*. Kearney.
- Líder Empresarial. (2025). *México ante el reto del Nearshoring: Construir desde lo local*. <https://www.liderempresarial.com/mexico-ante-el-reto-del-nearshoring-construir-desde-lo-local-2/>
- México Industry. (2025). *Digitalización y tecnología, claves para acelerar la transformación logística de México*. <https://mexicoindustry.com/noticia/digitalizacion-y-tecnologia-claves-para-acelerar-la-transformacion-logistica-de-mexico>
- Morales-Alquicira, A., Guillén-Mondragón, I. J. y Rendón-Trejo, A. (2024). Limitaciones para el desarrollo del nearshoring en México 2019–2023. *Repositorio de la Red Internacional de Investigadores en Competitividad*, 17(17). <https://riico.net/index.php/riico/article/view/2276>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos [OCDE]. (2023). *Review of logistics performance in Mexico*. OCDE Publishing.
- #SoyLogístico, LDM y EGADE Business School. (2023). *2º Estudio Nacional de Indicadores Logísticos México 2022–2023*. El Financiero / EGADE Business School.
- The Logistics World. (2025, 16 de diciembre). *Perspectivas del nearshoring 2026: ¿Qué se espera a nivel global y para México?* <https://thelogisticsworld.com/planeacion-estrategica/perspectivas-del-nearshoring-2026-que-se-espera-a-nivel-global-y-para-mexico/>