

УДК 330.33.01

JEL: F2, N6, O51

DOI: 10.31857/S2686673024030083

EDN: UPXHKR

## **Автомобильная промышленность Мексики и её интеграция в Северной Америке**

**А.А. Фейст**

*Институт США и Канады имени академика Г.А. Арбатова  
Российской академии наук (ИСКРАН).*

*Российская Федерация, 121069, Москва, Хлебный пер., д. 2/3.*

*РИНЦ ID: 1196864*

*ORCID: 0000-0002-6363-3951    e-mail: alexlesnikh@yandex.ru*

---

**Резюме.** В статье проводится анализ экономического состояния автомобильной промышленности Мексики в начале третьей декады XXI века, связанный, в частности, с препятствиями, которые мешают успешному развитию отрасли. Поскольку в структуре мирового автомобильного рынка в последнем десятилетии произошли существенные сдвиги, мексиканская автомобильная промышленность, одна из ключевых производственных отраслей в структуре ВВП страны, также нуждается в технологических изменениях, которые дадут выход на новые перспективные рынки развивающихся стран. По результатам экономических показателей и факторов, влияющих на ситуацию в автомобильной промышленности страны, рассматриваются различные возможности для решения проблем, которые в перспективе позволят раскрыть потенциал отрасли и привести существующие бизнес-процессы в соответствие с достижением нулевого баланса выбросов CO<sub>2</sub> и устойчивого развития мировой экономики.

**Ключевые слова:** Мексика, автомобильная промышленность, электромобили, обрабатывающая промышленность, инвестиции

**Для цитирования:** Фейст А.А. Автомобильная промышленность Мексики и её интеграция в Северной Америке. *США & Канада: экономика, политика, культура.* 2024; 54(3): 104–113. DOI: 10.31857/S2686673024030083    EDN: UPXHKR

---

## **Distinctive Features of the Mexican Automobile Industry and its Industrial Integration in North America**

**A.A. Feist**

*Georgy Arbatov Institute for U.S. and Canada Studies,  
2/3 Khlebnyy per., Moscow, 121069, Russian Federation.*

*РИНЦ ID: 1196864*

*ORCID: 0000-0002-6363-3951    e-mail: alexlesnikh@yandex.ru*

---

**Abstract.** The article analyzes the economic state of the Mexican automotive industry at the beginning of the third decade of the 21st century, with a special emphasis on the obstacles preventing the further successful development of the industry. Due to the significant changes in the structure of the global automotive market that have occurred in the last decade, the Mexican automotive industry, which is one of the key manufacturing sectors in the country's GDP, requires deep technological transformation, as well as access to new promising markets in developing countries. Based on the results of an analysis of modern economic indicators and factors that significantly influence the situation in the country's automotive industry, the article proposes various opportunities for solving existing problems, which in the future will reveal the potential of the industry and bring the existing business processes within it into line with the goals of achieving a zero-emission balance CO<sub>2</sub> and sustainable development of the world economy.

**Keywords:** Mexico, automotive industry, electric vehicles, manufacturing, investments

**For citation:** Feist A.A. Distinctive features of the Mexican Automobile Industry and its Industrial Integration in North America *USA & Canada: Economics, Politics, Culture*. 2024; 54 (3): 104–113. DOI: 10.31857/S2686673024030083 EDN: UPXHKR

---

## ВВЕДЕНИЕ

Автомобильная промышленность – одна из ключевых составляющих экономики Мексики: её вклад в ВВП страны составляет 3,5% [1], доля достигает показателя 20% всей обрабатывающей промышленности в структуре ВВП. Стремительное развитие этого сектора началось в первой половине 1990-х гг., тогда на него приходилось 1,9% ВВП [2]. Тот период отмечен значительным ростом инвестиций от крупных иностранных автоконцернов: только за 1993 г. в Мексике появилось десять заводов пяти разных международных компаний, в 2015 г. были запущены 18 предприятий ещё восьми автобрендов, а к началу третьей декады XXI столетия – шесть заводов.

Наряду с инвестициями драйверами развития автомобильной промышленности в Мексике стали действующие международные торговые соглашения, ориентированность продукции на экспорт, а также участие страны в договоре ЮСМКА (ранее – НАФТА). Условия договора предполагают, что степень локализации произведённого для продажи на территории США, Мексики или Канады автомобиля должна составлять не менее 75%. Если показатель ниже, то с конца 2023 г. такая продукция облагается дополнительными пошлинами. Для производителей грузового автотранспорта условия мягче: локализация минимум – 70%, введение пошлин – только в 2027 г.

Помимо этого, ускоренному развитию автомобильной промышленности в Мексике способствовала значительно более дешёвая рабочая сила, чем в США и Канаде. Все эти факторы в комплексе привели к тому, что в начале третьего десятилетия XXI века Мексика заняла седьмое место в мире по объёму автопроизвод-

ства, причём на территории страны действовали заводы таких крупных автомобильных концернов, как «Ауди» (*Audi*), «Баик групп» (*Baic Group*), БМВ (*BMW*), «Стилантис» (*Stellantis*), «Форд моторс» (*Ford Motors*), «Дженерал моторс» (*General Motors*), «Киа» (*Kia Motors*), «Мазда» (*Mazda motors*), «Мерседес-Бенц» (*Mercedes-Benz*), «Ниссан» (*Nissan Motor*), «Тойота» (*Toyota Motor*) и «Фольксваген» (*Volkswagen AG*). Однако Мексика не концентрировалась исключительно на производстве легковых автомобилей — в стране также разместились мощности 14 автопроизводителей, выпускающих тяжёлые грузовики, автобусы и тягачи, причём 95,1% этой продукции поставляется на территорию США. В числе этих компаний: «Камминс» (*Cummins*), «Вольво групп» (*Volvo Group*), «Хино моторс» (*Hino Motors*), «Мэк тракс де Мексико» (*Mack Trucks de México*), «Детройт Дизель-Эллисон» (*Detroit Diesel-Allison*) и другие.

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

Автомобильная промышленность Мексики состоит из шести главных направлений: запчасти для оригинального оборудования, запчасти для вторичного рынка, электрические и гибридные автомобили, специальное оборудование, а также восстановленные продукты. При этом самыми перспективными являются направления, которые заняты выпуском оригинальных запчастей, послепродажным обслуживанием, производством специфических запчастей для электромобилей, компонентов электропроводки, электроники и аудиокomпонентов, а также навигационного оборудования, листового металла, тормозных систем, сидений и элементов внутреннего оформления [3].

Важно отметить, что Мексика — это главный поставщик автомобильных запчастей на рынке США и четвёртый по величине производитель в той же товарной категории в мире. Таких показателей удалось достичь благодаря стечению нескольких обстоятельств, в том числе — большому объёму внутреннего рынка автомобилей в Мексике, а также технологической близости и ориентированности на производства автомобилей и запчастей для рынка США.

В совокупности со значительной протяжённостью общей государственной границы более чем в 3 тыс. км между этими странами, перечисленные факторы обеспечивают достаточный объём возможностей для поддержки устойчивого взаимного баланса спроса и предложения на продукцию отрасли. По данным Министерства торговли США, Мексика импортирует 49,4% выпущенных в стране автозапчастей из США, экспортируя при этом 86,9% произведённых её предприятиями автозапчастей в США. При этом из 2,5 тыс. местных компаний около 600 входят в первый круг поставщиков-контрагентов для американских автопредприятий [4]. Учитывая укрепление торговых связей между США и Мексикой (в середине 2023 г., согласно подсчётам аналитиков Федерального резервного банка

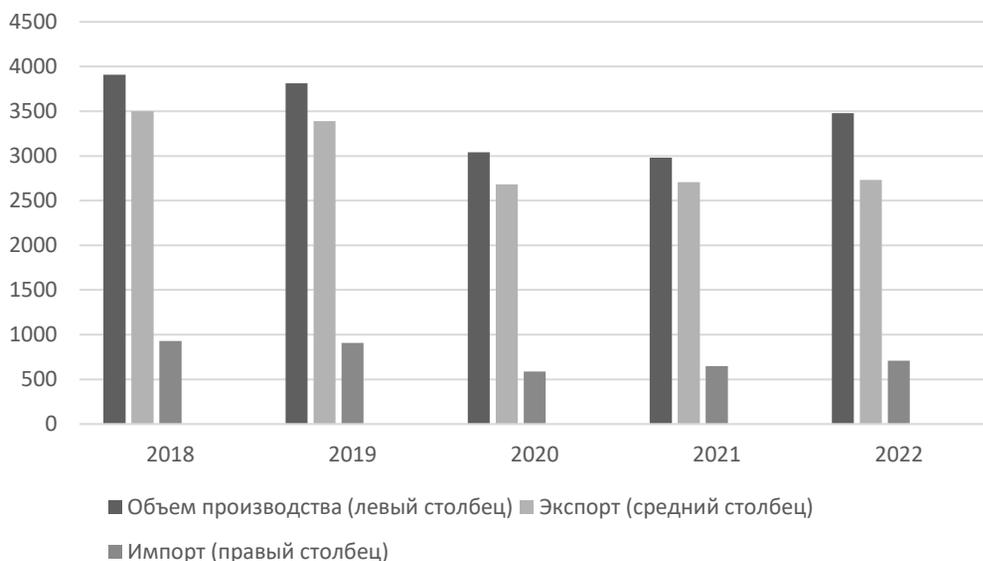
Далласа, Мексика вышла на первое место среди торговых партнёров США – 15,4% в общем трансграничном товарном обороте. При этом, она обогнала Канаду и Китай с показателями 15,2% и 12% соответственно [5]). В ближайшие годы по договору ЮСМКА торгово-техническое и инвестиционное взаимодействие между автопредприятиями США и Мексики будет активно развиваться.

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ

Вместе с тем стоит отметить определённые препятствия и проблемы, которые не позволяет автопроизводителям Мексики реализовать весь потенциал развития местной автомобильной промышленности. Графики ниже показывают, что в последние годы объём выпуска новых автомобилей в Мексике значительно снизился, причём даже некое восстановление этого показателя, наметившееся в 2022 г., пока не вернулось даже на допандемийный уровень 2019 г., хотя тенденции к спаду наметились уже в 2018 г. И в то же время показатели экспорта готовых автомобилей в течение двух предшествующих пандемии годов тоже имели нисходящий тренд, после чего также не смогли восстановиться.

*График 1*

**Основные экономические показатели производителей готовых автомобилей в Мексике в 2018-2022 гг. (в тыс. ед.)**

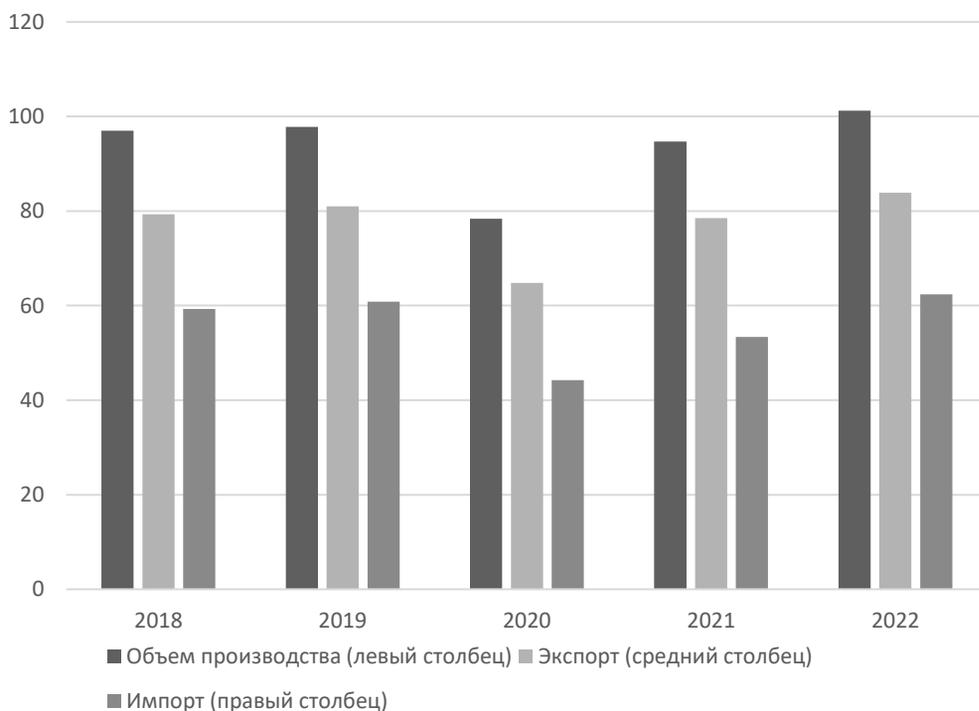


[6].

После окончания пандемии коронавируса в автопроме Мексики можно наблюдать положительную динамику только в области производства запчастей, причём растёт общий объём выпуска и объём зарубежных поставок. Вместе с тем увеличивается также импорт в этой категории товаров.

График 2

**Основные экономические показатели производителей автомобильных запчастей и компонентов в Мексике в 2018–2022 гг., млрд долл. США**



[6].

Мексиканские автопроизводители встали перед необходимостью сокращать производство готовых авто в последние годы в силу таких проблем, как общемировой разрыв цепочек поставок, дефицит полупроводниковых элементов [7] и общее снижение темпов роста развитых и развивающихся экономик. Значительное влияние имели и весьма специфические локальные препятствия. В частности, в феврале 2022 г. на территории страны вступило в силу постановление, подписанное ранее президентом Андресом Мануэлем Лопес Обрадором, о предоставлении льгот и других административных послаблений местным жителям, которые приобрели поддержанные автомобили в США. Идея состояла в том, чтобы расширить число граждан, способных купить в личное пользование легковой автомобиль и

таким образом повысить автомобилизацию населения. На практике многие мексиканцы, работавшие ранее в США, покупали автомобили там и возвращались в родную страну вместе с ними. По данным экспертов журнала «ВардсАвто» (*WardsAuto*) [8], внедорожники, сопоставимые по состоянию, в Мексике и США стоят 10 тыс. и 7 тыс. долл. соответственно.

## **РЕШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРОБЛЕМ**

По мнению авторитетных отраслевых специалистов, восстановлению и дальнейшему расширению производства и экспорта продукции мексиканского автопрома, в ближайшие годы будет способствовать ниаршоринг (*nearshoring*, практика использования аутсорсинга бизнес-процессов через компании, расположенные в соседних странах). С его помощью местные власти и производители планируют [9] привлечь дополнительные инвестиции в модернизацию предприятий и закупку оборудования, которое бы соответствовало наиболее перспективным потребностям рынка. Президент компании «Стилантис Мексико» Карлос Зарленга уверен, что в этом плане ни одна другая страна мира не сравнится по потенциалу в рамках форшоринга (переезд предприятий в страны с более низким средним уровнем зарплат, чем в стране происхождения) с Мексикой. По его словам, это поможет стране и локальным производствам получить значительные выгоды от общемирового тренда на более экологичный транспорт. Это, в свою очередь, означает дополнительную выгоду для иностранных производителей, которые планируют запускать в Мексике новые проекты, поскольку для местных производителей уже существует сформированный крупный рынок с тесными экономическими связями — США.

В интервью «Блумберг линэа» (*Bloomberg Linea*) Карлос Зарленга сказал: «В центре внимания Мексики находятся не электрификация внутреннего рынка, что важно и должно быть сделано <...> Скорее, самое важное для Мексики в настоящее время — это инвестиции в производство и экспорт электромобилей. [Мексика уникальна], потому что у нас уже есть развитый рынок, включившийся в процесс электрификации, и это — Соединённые Штаты.

Аналогичного мнения придерживаются и эксперты объединения мексиканских экспертов в области промышленности АЙВЕМСА (*IVEMSA*). По их словам, существующая мощная инфраструктура автопроизводителей Мексики вкупе со стремлением местных компаний к технологическому прогрессу дают возможность располагать на территории страны инновационные производства [10]. А уже за их счёт в дальнейшем можно обеспечивать плавный переход от массового выпуска автомобилей с ДВС к гибриднему и полностью электрическому транспорту.

Чтобы дальнейшее наращивание объёмов производства и экспортных поставок готовых автомобилей и автомобильных запчастей происходило требуемыми

темпами, мексиканским автопроизводителям, в первую очередь, нужно совершенствовать технологии сборки продукции и доведения качественного результата до современных требований мирового рынка. Достижению этих целей будут способствовать инвестиции в новые механизмы контроля качества, переоборудование промышленных предприятий в соответствии с самыми передовыми технологиями, а также в повышение производительности труда персонала.

Правительству Мексики совместно с автопроизводителями предстоит выработать новую программу развития исследований и разработок в области технологий автомобильной промышленности, а также определить наиболее эффективные источники для её финансирования. В числе наиболее перспективных способов поиска доступного фондирования под такие проекты можно назвать эмиссию государственных или корпоративных облигаций с госгарантиями с подтвержденным соответствием современным целям устойчивого развития и ESG-практикам (*ESG - Environmental, Social, Corporate Governance* - Экологическое, социальное и корпоративное управление). Работу в этом направлении следует совмещать с дополнительными усилиями по международному маркетинговому продвижению при поддержке сильных пиар-кампаний, в том числе экологически- и социально-ориентированных (например, в программное обеспечение автомобилей можно внедрить экологические калькуляторы, оповещающие владельца авто на перманентной основе о том, какой вклад в сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> он внёс). Достижение же сильного синергетического эффекта между производством и маркетинговыми/пиар-кампаниями станет возможно только в том случае, если с технологической точки зрения мексиканские автопроизводители будут проводить опережающие инвестиции в расширение производства экологически нейтральных автомобилей на электрической тяге, а также гибридных автомобилей с улучшенными экохарактеристиками.

Что касается развития передовых технологических промышленных практик и трансформации качества трудовых ресурсов, мексиканским автопроизводителям необходимо активнее внедрять перспективные практики индустрии 4.0, а именно: интеграцию современных моделей искусственного интеллекта, инструментов анализа больших данных, робототехники и концепции интернета вещей. По данным исследования «МакКинзи», внедрение подобных технологий способно увеличить производительность труда на 15–30%, а общий объём выпуска – на 30% [11].

Параллельно центрам исследований и разработок, созданным на базе мексиканских технологических университетов, необходимо открывать специальные передовые программы образования и повышения квалификации, которые бы соответствовали современным мировым отраслевым стандартам. Это станет новой фундаментальной основой повышения производительности труда сотрудников автопредприятий.

Говоря о расширении экспансии мексиканских автопроизводителей на внешние рынки, стоит отметить, что направлениями с наибольшими перспективами сотрудничества по-прежнему остаются растущие экономики, чьи опережающие темпы образуют средний класс — поскольку переход населения именно в эту социально-экономическую категорию обычно характеризуется ростом спроса на персональные автомобили [12]. По данным недавнего исследования «Голдман Сакс» [13], в список таких стран могут войти Индия (продажи автомобилей вырастут с 2,8 млн до 4 млн в 2020–2025 гг. соответственно), Китай, а также несколько стран Юго-Восточной Азии (Индонезия, Вьетнам, Филиппины и Малайзия), Африки (Нигерия, ЮАР, Кения) и Латинской Америки (Бразилия, Аргентина и Колумбия). Полноценная реализация экспортных перспектив автомобильной промышленности Мексики на данных рынках станет возможной после проведения полноценных маркетинговых исследований по этим регионам, а также адаптации своей продукции под локальные потребности населения.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Анализ современных проблем в автомобильной промышленности Мексики показывает, что, несмотря на произошедший в последние годы разрыв цепочек поставок, в особенности повлиявший на доступность критически важной для отрасли полупроводниковой продукции, автомобильная отрасль страны по-прежнему остаётся инвестиционно-привлекательной для автопроизводителей со стороны США и европейских и азиатских автоконцернов. Это вызвано не только развитой промышленностью и сравнительно дешёвой и при этом достаточно квалифицированной рабочей силой, но и наличием устоявшихся торгово-экономических отношений Мексики с другими странами, где продукция автомобильной промышленности остается весьма востребованной. Тем не менее автопрому необходимы новые существенные инвестиции в перевод значительного объёма производств на выпуск принципиально новых с технологической точки зрения автомобилей с повышенными экологическими характеристиками. Один из главных путей решения этой задачи состоит в более тесном взаимодействии с американскими автомобильными предприятиями, создании новых программ повышения квалификации сотрудников автопредприятий Мексики и обмена опытом, повышении производительности труда за счёт интеграции новых программных решений по автоматизации предприятий. Автопроизводителям Мексики необходимо снизить зависимость внутреннего автомобильного рынка от зарубежных поставок и повысить долю продукции автопрома на территории страны — достижению этой цели способствуют описанные выше шаги по технологической трансформации, которые позволят сделать произведённые на территории страны ав-

томобили доступнее для местных покупателей. Вместе с тем важной задачей остается поиск новых внешних рынков в развивающихся странах, где в последние годы начал существенно расти спрос на новые автомобили — в их число входят страны Африки и АТР.

## ИСТОЧНИКИ

1. Mexico - Country Commercial Guide [Электронный ресурс] Available at: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/mexico-automotive-industry> (accessed 12.03.2023).
2. LATAM Business Network. The automotive industry in Mexico. Available at: <https://latambusinessnetwork.ch/the-automotive-industry-in-mexico/> (accessed 12.03.2023).
3. CPI International. Available at: <https://www.co-production.net/manufacturing-in-mexico/manufacturing-industries/mexico-automotive-auto-parts-industry.html> (accessed 12.03.2023).
4. USMCA Auto Report. Available at: <https://www.trade.gov/usmca-auto-report> (accessed 08.11.2023).
5. Cork Gaines. Mexico replaced China as America's top trade buddy. *Business Insider*. Aug 20, 2023. Available at: <https://www.businessinsider.com/us-mexico-china-trade-world-economy-changing-2023> (accessed 08.11.2023).
6. Mexican Automotive Industry Association (AMIA) и Office of Transportation and Machinery (ITA)
7. Noi Mahoney. Semiconductor shortage dents Mexican auto assembly lines. *FreightWaves*. May 12, 2021. Available at: <https://www.freightwaves.com/news/production-of-auto-parts-falls-20-in-mexico> (accessed 12.03.2023).
8. Elizabeth Machuca. Mexican Auto Industry Optimistic Despite Supply-Chain Challenges. *WadrsAuto*. Jun 08, 2022. Available at: <https://www.wardsauto.com/industry-news/mexican-auto-industry-optimistic-despite-supply-chain-challenges> (accessed 12.03.2022).
9. Zenyazen Flores. Nearshoring Will Make Mexico 'the Motor' of U.S. Electric Vehicle Industry. *Bloomberg Linea*. Nov 22, 2022. Available at: <https://www.bloomberglinea.com/english/nearshoring-will-make-mexico-the-motor-of-us-electric-vehicle-industry/> (accessed 12.03.2023).
10. Mexico's Automotive Industry Is the Fastest Growing in the World. Available at: <https://www.ivemsa.com/industries/automotive-manufacturing-in-mexico/> (accessed 12.03.2023).
11. Ewelina Gregolinska, Rehana Khanam, Frédéric Lefort, and Prashanth Parthasarathy. McKinsey & Company. April 13, 2022. Capturing the true value of Industry 4.0. Available at: <https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/capturing-the-true-value-of-industry-four-point-zero> (accessed 11.04.2023).

12. Michelle Shen. Are you middle class? The answer may depend on more than just your income. *US Today*. May 10, 2021. Available at: <https://www.usatoday.com/story/money/2021/10/05/what-middle-class-household-income-savings-and-assets-play-role/5940236001/> (accessed 11.04.2023).

13. Goldman Sachs / Cars 2025. Available at: <https://www.businessinsider.com/cars-mobile> (accessed 11.04.2023).

## **ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR**

**ФЕЙСТ Александр Александрович, Alexander A. FEIST,**  
лаборант-исследователь Отдела экономических исследований Института США и Канады имени академика Г.А. Арбатова Российской академии наук (ИСКРАН). Российская Федерация, 121069, Москва, Хлебный пер., д. 2/3.  
Georgy Arbatov Institute for U.S. and Canada Studies, Russian Academy of Sciences (ISKRAN).  
2/3, Khlebny pereulok, Moscow, 121069, Russian Federation.

*Статья поступила в редакцию 10.11.2023 / Received 10.11.2023.*

*Поступила после рецензирования 25.11.2023 / Revised 25.11.2023.*

*Статья принята к публикации 27.11.2023 / Accepted 27.11.2023.*