

## Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, enero 2025

Próxima publicación: 7 de marzo de 2025

### Producción

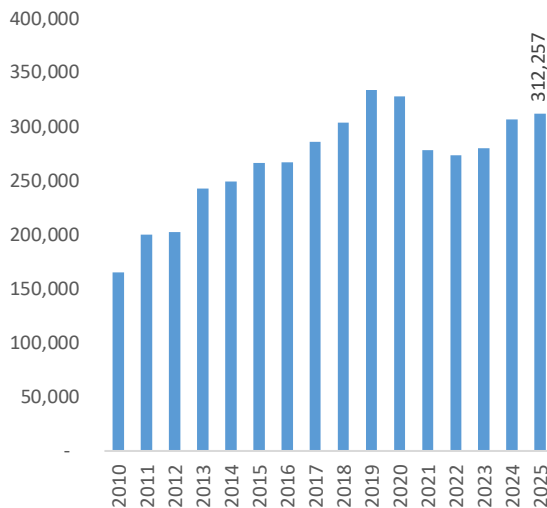
El Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros de México, mostró que la producción fue de 312,257 unidades en enero, mostrando un crecimiento anual de 1.68%.

Durante enero del 2025, se exportó 70.27% de lo producido, disminuyendo 12.56 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2024 (Figura 2). Por su parte, las ventas internas fueron equivalentes al 38.37% de lo producido.<sup>1</sup>

Las tres marcas con mayor producción de vehículos ligeros en México fueron:

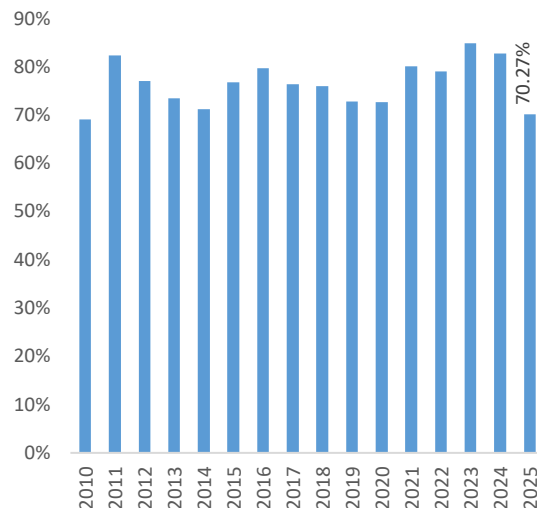
- Nissan (19.56% de la producción total), con un aumento de 7.99% anual.
- General Motors (19.25% de la producción total), con una contracción de 10.73% anual.
- Ford Motor (10.44% de la producción total), con una contracción de 5.15% anual.

**Figura 1.** Producción de vehículos ligeros, enero de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

**Figura 2.** Razón de exportaciones entre producción, enero de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

<sup>1</sup>La suma del porcentaje de lo exportado y lo vendido de manera interna es mayor a 100%, debido a que se incluyen las ventas y exportaciones de inventarios.

## Exportaciones

En enero se exportaron 219,414 unidades, lo que representó una disminución anual del 13.74%, la mayo caída ósea un mes de enero desde 2009. En comparación con el máximo histórico para un mes de enero, registrado en 2024, la disminución fue del 13.74%.

En enero, las tres marcas con mayores exportaciones de vehículos ligeros en México fueron:

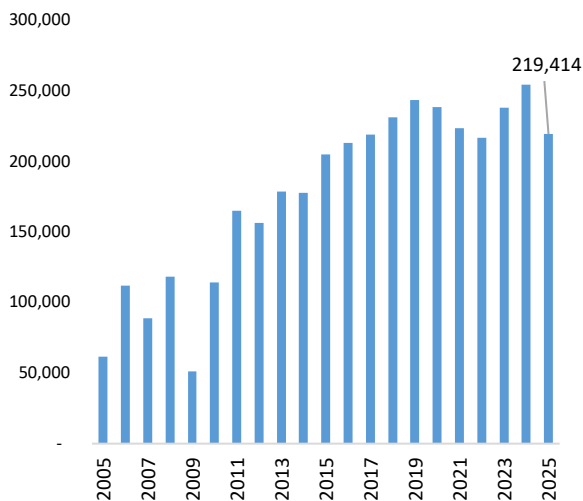
- General Motors (22.23% de las exportaciones totales), con una caída anual de 23.80%.
- Nissan (13.13% de las exportaciones totales), con una caída anual de 22.85%.
- Chrysler (10.92% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 4.72%.

En el mismo mes, los tres países con mayor participación como receptores de las exportaciones de vehículos ligeros de México fueron:

- Estados Unidos representando el 83.55% del total, con un aumento de 2.75 puntos porcentuales respecto a enero del 2024.
- Canadá representando el 9.89% del total, aumentando 1.90 puntos porcentuales respecto a enero del 2024.
- Alemania representando el 1.84% del total, disminuyendo 0.78 puntos porcentuales respecto a enero del 2024.

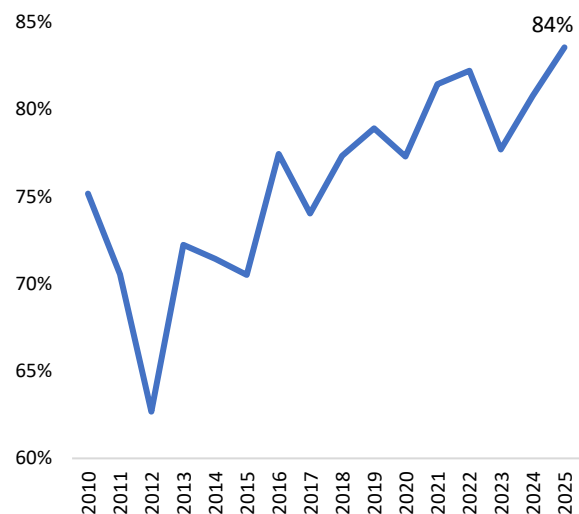
Estados Unidos ha sido el principal destino para las exportaciones de vehículos ligeros de México. En enero del 2025 se enviaron 183,321 vehículos, cayendo 10.80% respecto al año anterior.

**Figura 3.** Exportaciones de vehículos ligeros, enero de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

**Figura 4.** Participación de Estados Unidos como país destino de exportación, enero de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

## Ventas

En enero del 2025, se vendieron 119,811 unidades, mostrando un crecimiento anual de 5.94%, el menor para un mes de enero desde el 2022, cuando se registró una caída de 3.76%.

Cabe mencionar que las ventas se encuentran 2.95% por debajo del máximo histórico registrado en 2017 para el mes de enero.

Las tres marcas con mayor venta de vehículos ligeros en México en enero del 2025 fueron:

- Nissan (16.93% de las ventas totales), acumulando 26 meses consecutivos como la marca de mayor venta.
- General Motors (13.12% de las ventas totales).
- Volkswagen (10.14% de las ventas totales).

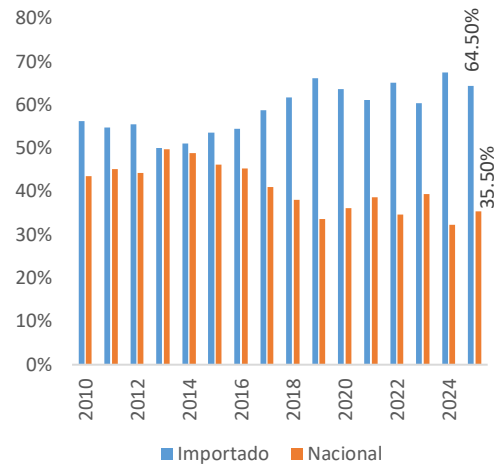
Estas tres marcas concentraron el 40.19% de las ventas totales de vehículos ligeros en México en enero del 2025.

### Ventas de automóviles ligeros importados vs. nacionales

En enero, el 64.50% de las ventas en México fueron de automóviles importados con 77,282 unidades. Por su parte, las ventas de vehículos nacionales explicaron el 35.50% de las ventas totales.

En el mismo periodo, se vendieron 21,982 vehículos importados de China, mostrando una disminución de 5.21% con respecto al mismo mes de 2024 (Figura 6). A pesar de esto, los autos importados de origen chino se ubican en primer lugar de las ventas internas, seguido de Estados Unidos y Brasil. Cabe mencionar que, desde octubre del 2021, los autos chinos lideran las ventas de vehículos importados en el país con una proporción de 18.35% del total de las ventas totales de vehículos ligeros en México y 28.44% de las ventas totales de vehículos importados. Por su parte, Estados Unidos tuvo una participación en las ventas totales del 9.03% y Brasil del 7.98%.

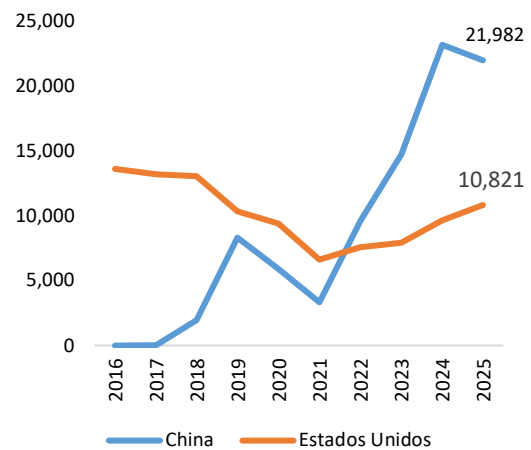
**Figura 5.** Venta de vehículos importados vs nacional (%), enero de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

Fuente: GF BASE con información de INEGI

**Figura 6.** Vehículos importados desde China y Estados Unidos, enero de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

### **Ventas internas de vehículos híbridos y/o eléctricos**

Las ventas internas de vehículos híbridos y/o eléctricos no se consideran en las estadísticas de ventas de autos ligeros, es decir, se contabilizan de forma independiente. En enero de 2025 la venta de vehículos híbridos se ubicó en 10,881 unidades, alcanzando un máximo histórico para este mes y aumentando 35.62% respecto al mismo mes de 2024. Por su parte, las ventas de vehículos eléctricos se ubicaron en 1,316 unidades, aumentando 2.72% anual.

### **Aranceles a productos mexicanos en Estados Unidos.**

El 1 de febrero de 2025, se anunció en Estados Unidos la implementación de un arancel del 25% a todos los productos importados de México y Canadá, así como un arancel de 10% adicional a China, empezando el 4 de febrero. Esta decisión se tomó desde el argumento de que Estados Unidos quiere detener el tráfico de drogas y la inmigración de personas indocumentadas. Esta medida generó preocupación en diversos sectores económicos, especialmente en la industria automotriz, donde ambos países tienen cadenas de suministro estrechamente vinculadas. Cabe recordar que el 47% de las autopartes que Estados Unidos importa provienen de México y Canadá.

De acuerdo con datos del Banco de México, cerca del 28% de las exportaciones totales mexicanas a Estados Unidos corresponden a material de transporte (Sección 17), con un valor aproximado de 143 mil millones de dólares, cercano a 7.8% del PIB de México el mismo año. Un arancel del 25% sobre estas exportaciones de origen mexicano, representarían un ingreso estimado para el gobierno estadounidense de 35.7 mil millones de dólares, pero tendrían como consecuencia un incremento en los precios de los consumidores estadounidenses.

Tan solo las exportaciones de automóviles tipo turismo (para pasajeros, excluyendo transporte pesado y otro tipo de material de transporte), representaron en 2024 el 9.1% de las exportaciones totales de México a Estados Unidos y cerca del 2.5% del PIB de México en el mismo año. De todas las exportaciones de automóviles tipo turismo desde México, el 75% tiene como destino Estados Unidos.

De imponerse aranceles al sector automotriz, los estados más afectados en México serían principalmente los que concentran estas exportaciones: Coahuila, Guanajuato, Nuevo León, Chihuahua, Puebla, San Luis Potosí, Estado de México, Baja California, Aguascalientes y Tamaulipas. En conjunto, estos estados explican el 86.7% de las exportaciones del sector automotriz de México.

En caso de que las empresas automotrices intenten trasladar toda su producción a Estados Unidos, los costos aumentarían en 24.9%, lo que presionaría los precios al alza y afectaría la competitividad del sector. De implementarse el arancel y trasladarse solo la mitad del impacto al consumidor final, la inflación estadounidense aumentaría aproximadamente en 0.75 puntos porcentuales, lo que podría llevarla nuevamente por encima del 3.5% anual. La reducción de utilidades en las empresas afectadas podría limitar la contratación de personal o incluso provocar pérdidas de empleo en ambos lados de la frontera. Asimismo, la implementación de este arancel causaría disrupciones en cadenas de suministro y posible escasez de autos y autopartes en Estados Unidos (algo similar a lo que ocurrió en la pandemia).

Ante esto, la imposición de aranceles hacia México solo toma sentido si:

- El gobierno de Estados Unidos busca obligar a México a una mayor integración económica regional y al aislamiento de China
- Estados Unidos ve a México como un riesgo por la posibilidad de que con el aumento de las importaciones, México incremente su poder de negociación
- Trump quiere limitar la cantidad importada desde cualquier parte del mundo
- El gobierno de Estados Unidos desea incrementar su recaudación tributaria ante el elevado endeudamiento

Por lo anterior, es poco probable que Trump decida imponer el arancel a todas las importaciones de México. En su lugar, se espera que imponga aranceles cebs solamente en productos específicos.

La entrada en vigor del arancel universal del 25% se pospuso un mes y es muy probable que se siga aplazando, pues a ninguno de los países le conviene. Sin embargo, es probable que Trump quiera adelantar la revisión del T-MEC, programada para julio del 2026, para presionar a México y Canadá en materia de migración y seguridad. En esta revisión del T-MEC, la industria automotriz será clave por el aumento de la participación de importaciones desde China.

**Gabriela Siller Pagaza, PhD**

Directora de Análisis Económico-Financiero

[gsiller@bancobase.com](mailto:gsiller@bancobase.com)

Tel. 81512200 ext. 223

**Jesús Anacarsis López Flores**

Subdirector de Análisis Económico-Financiero

[jlopezf@bancobase.com](mailto:jlopezf@bancobase.com)

**Paulina María Canales Siller**

Practicante de Análisis Económico-Financiero

[mcanales@bancobase.com](mailto:mcanales@bancobase.com)

El presente documento ha sido elaborado por Banco Base para fines EXCLUSIVAMENTE INFORMATIVOS y basado en información y datos de fuentes consideradas como fidedignas. Sin embargo; Banco Base NO asume responsabilidad alguna por cualquier interpretación; decisión y/o uso que cualquier tercero realice con base en la información aquí presentada. La presente información pretende ser exclusivamente una herramienta de apoyo y en ningún momento deberá ser utilizada por ningún tercero para fines políticos; partidistas y/o cualquier otro fin análogo.