

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

Próxima publicación: 7 de abril de 2025

### Producción

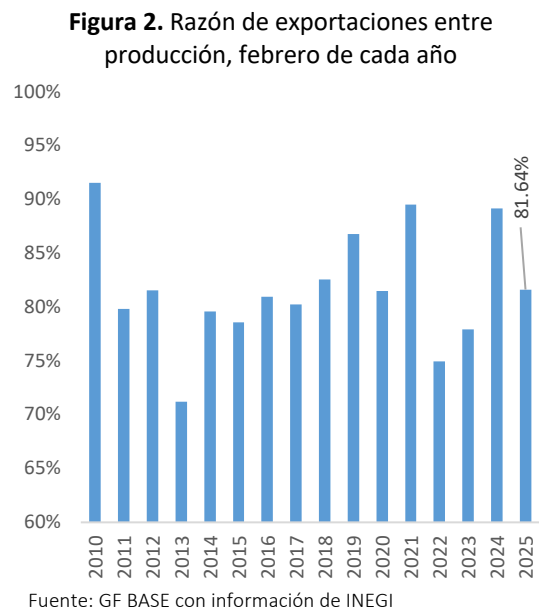
El Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros de febrero, mostró que la producción fue de 317,178 unidades, mostrando una caída anual de 0.83% y una caída de 4.73% respecto al máximo histórico registrado para un mismo mes en 2020.

En el acumulado del año la producción de vehículos ligeros fue de 629,435, mostrando un crecimiento anual de 0.40%. En el mismo periodo, la producción de vehículos ligeros fue mayormente representada por camiones ligeros<sup>1</sup> con el 75.0% de la producción.

Durante febrero del 2025 se exportó 81.64% de lo producido, disminuyendo 7.57 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2024 (Figura 2). Por su parte, las ventas internas en febrero del 2025 fueron equivalentes al 37.10% de lo producido.<sup>2</sup>

En febrero del 2025, las tres marcas con mayor producción de vehículos ligeros en México fueron:

- General Motors (22.03% de la producción total), con una caída anual de 2.83%.
- Nissan (18.83% de la producción total), con un crecimiento anual de 7.17%.
- Ford Motor (10.81% de la producción total), con un crecimiento anual de 11.04%.



<sup>1</sup> Pick Ups, SUV's y Minivans

<sup>2</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 febrero se exportaron 258,952 unidades, lo que representó una disminución anual del 9.24% en comparación con el mismo mes de 2024, su mayor caída para un mismo mes desde 2021. En el acumulado del año, se exportaron 478,366 vehículos ligeros, mostrando una caída de 11.36% respecto al mismo periodo del 2024. Cabe mencionar que, el máximo histórico para febrero y para el acumulado de enero a febrero, se registró en 2024.

En el mes de febrero, 9 de las 13 empresas registradas como exportadoras de vehículos ligeros sufrieron caídas en sus exportaciones. Las tres marcas con mayores exportaciones de vehículos ligeros en México fueron:

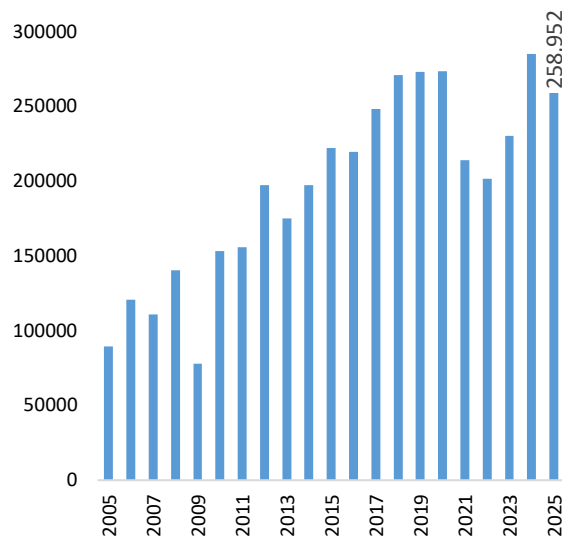
- General Motors (24.53% de las exportaciones totales), con una caída anual de 7.86%.
- Nissan (14.67% de las exportaciones totales), con una caída anual de 8.74%.
- Ford Motor (12.34% de las exportaciones totales), con una caída anual de 1.96%.

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 84.83% del total, con un aumento de 3.33 puntos porcentuales respecto a febrero del 2024.
- Canadá representando el 7.76% del total, aumentando 1.55 puntos porcentuales respecto a febrero del 2024.
- Alemania representando el 1.82% del total, disminuyendo 2.16 puntos porcentuales respecto a febrero del 2024.

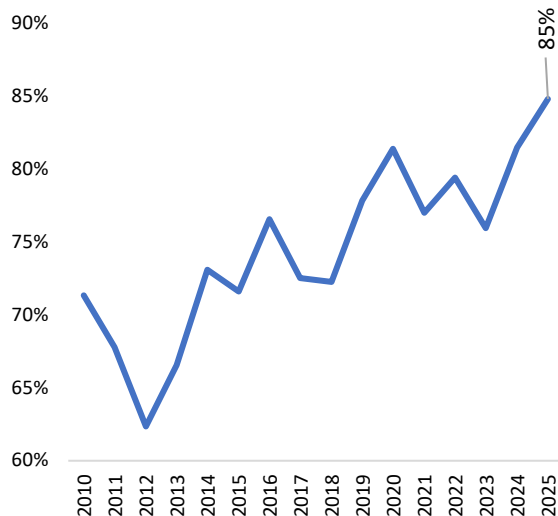
Estados Unidos ha sido el principal destino para las exportaciones de vehículos ligeros de México. En febrero del 2025 se enviaron 219,665 vehículos, cayendo 5.54% anual.

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



Fuente: GF BASE con información de INEGI

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



Fuente: GF BASE con información de INEGI

## Ventas

En febrero del 2025 se vendieron 117,679 unidades, mostrando un crecimiento anual de 2.86%, el menor crecimiento anual para un mes de febrero desde el 2022, cuando se registró una caída de 3.94%.

Cabe mencionar que las ventas se encuentran 0.43% por debajo del máximo histórico registrado en 2017 para el mes de febrero.

En el acumulado del año se vendieron 237,659 unidades, mostrando un crecimiento de 4.46% respecto al mismo periodo del 2024 y una caída de 1.65% respecto al máximo histórico registrado para un mismo periodo en 2017.

Las tres marcas con mayor venta de vehículos ligeros en febrero del 2025, que en conjunto representaron el 40.68%, fueron:

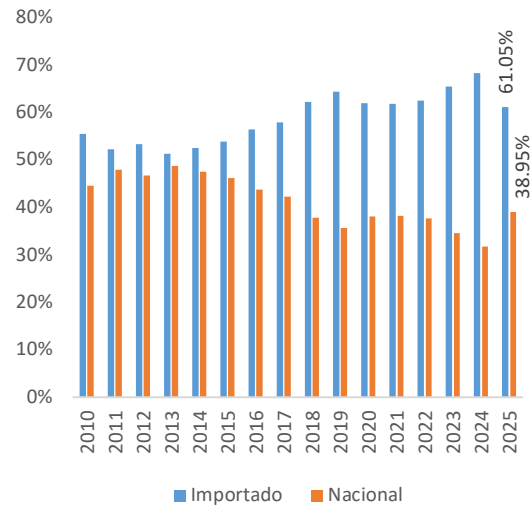
- Nissan (18.22% de las ventas totales). Nissan ha mantenido en esta posición por 27 meses consecutivos.
- General Motors (13.27% de las ventas totales).
- Volkswagen (9.19% de las ventas totales).

### Ventas de automóviles ligeros importados vs. nacionales

En febrero, el 61.05% de las ventas en México fueron de automóviles importados con 71,843 unidades. Por su parte, las ventas de vehículos nacionales explicaron el 38.95% de las ventas totales.

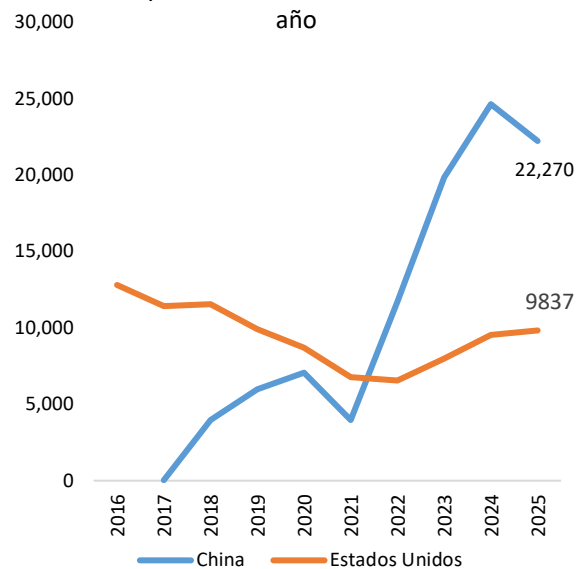
En el mismo mes, se vendieron 22,270 vehículos importados de China, mostrando una disminución de 9.74% respecto al mismo mes de 2024 (Figura 6). Con esto, los autos importados de origen chino se ubican en primer lugar de las ventas internas, seguido de Estados Unidos y Brasil. Cabe mencionar que, desde octubre del 2021, los autos chinos lideran las ventas de vehículos importados en el país. Las ventas de vehículos importados de China para el mes de febrero representaron el 18.92% de las ventas totales de vehículos ligeros en México y 31.00% de las ventas totales de vehículos importados. En el mismo periodo, Estados Unidos tuvo una participación en las ventas totales del 8.36% y Brasil del 7.84%.

**Figura 5.** Proporción de vehículos importados vs nacional sobre las ventas totales, febrero de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

**Figura 6.** Vehículos importados desde China y Estados Unidos, febrero 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 febrero de 2025, la venta de vehículos híbridos se ubicó en 10,248 unidades, alcanzando un máximo histórico para este mes y aumentando 39.17% respecto al mismo mes de 2024. Por su parte, las ventas de vehículos eléctricos se ubicaron en 1,302 unidades, cayendo 13.55% anual.

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

Trump dijo que para evitar los aranceles, las empresas deben reubicar sus plantas de automóviles y otras manufacturas a Estados Unidos. Si las empresas automotrices trasladaran toda su producción a Estados Unidos, los costos de fabricación aumentarían en 24.9%, lo que presionaría al alza los precios de los vehículos. Aunque solo se trasladara la mitad del impacto al consumidor final, se estima que la inflación en Estados Unidos aumentaría en aproximadamente 0.75 puntos porcentuales, lo que podría elevarla por encima del 3.5% anual, desde el 3% observado en enero (último dato disponible). Con esto, la reubicación de la producción automotriz resultaría en pérdidas de empleo, tanto en México como en Estados Unidos, por la reducción de utilidades de las empresas afectadas.

Es muy posible que Trump siga aplazando los aranceles, pero los seguirá utilizando como presión para lograr sus objetivos económicos, entre los que se encuentran: 1) aislar a China, 2) generar condiciones en las que las plantas de producción de Estados Unidos ganen competitividad y 3) incrementar la recaudación tributaria. También están los objetivos de detener el tráfico de sustancias ilícitas y el flujo de personas indocumentadas.

En 2024, el 47% de las autopartes que Estados Unidos importa provienen de México y Canadá, con un valor cercano a 158 mil millones de dólares. Un arancel del 25% sobre estas importaciones, generaría un ingreso estimado de 39.5 mil millones de dólares para el gobierno estadounidense, pero también resultaría en un aumento de precios para los consumidores de ese país. Además, el arancel podría causar interrupciones en las cadenas de suministro.

## **Reubicación de empresas por aranceles**

La salida de estas empresas de México afectaría la producción y el empleo de la industria automotriz mexicana. Además, se daría un efecto dominó sobre los demás sectores de la economía. Los estados donde se ubican las plantas, experimentarían un aumento en el desempleo y una pérdida de competitividad si las plantas salen del país. El mercado mexicano se vería afectado por la menor disponibilidad de vehículos producidos en el país, con lo que aumentarían los precios.

Nissan ha señalado que, si los aranceles se imponen, podría trasladar su producción a otro país. Actualmente, Nissan tiene tres fábricas en México (dos en Aguascalientes y una en Cuernavaca), empleando aproximadamente a 15,000 personas. En 2024, el 38.08% de su producción en México se vendió dentro del país.

General Motors, también ha dicho que podría trasladar su producción si los aranceles se prolongan. Actualmente cuentan con 25,000 empleados directos en sus plantas de México y el 23.06% de su producción en México se vendió dentro del país en 2024.

Honda ha mencionado que podría reubicar parcialmente su producción hacia Estados Unidos. La empresa cuenta con seis plantas en México (dos de vehículos, dos de motores y dos de transmisiones) y más de 8,300 empleados. En 2024, el 21.75% de su producción en México se vendió dentro del país.

Mazda declaró que su inversión en México depende de las decisiones arancelarias. Su planta en Salamanca, Guanajuato, emplea directamente alrededor de 5,200 personas y, en 2024, el 47.68% de su producción en México se vendió dentro del país.

El Grupo Volkswagen, que está considerando trasladar parte de la producción de Audi a Estados Unidos, tiene dos plantas en México (en Puebla y Silao), donde emplea directamente cerca de 21,000 personas (entre Volkswagen y Audi). En 2024, el 36.14% de su producción en México se vendió dentro del país.

BMW, aunque no ha considerado reubicar su producción, está expuesta a los riesgos derivados de los aranceles. Su planta en San Luis Potosí emplea directamente 4,000 personas, y aunque el 40% de su producción está destinada a exportación, cualquier alteración en las condiciones comerciales o arancelarias podría afectar tanto la producción como las exportaciones hacia Estados Unidos. Aunque su impacto en el mercado mexicano es menor (solo el 14.79% de su producción en México se vendió dentro del país en 2024), cualquier cambio en su operación tendría efectos indirectos sobre la economía local.

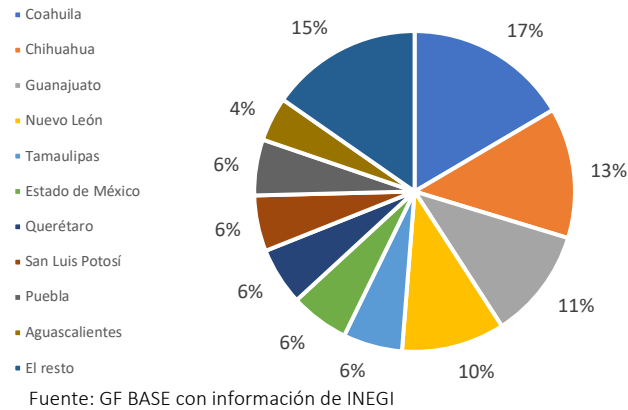
Finalmente, Ford ha mencionado que podría acumular inventarios para mitigar los efectos. En 2024, el 13.54% de su producción en México fue vendida dentro de México, y la empresa tiene una importante presencia en el país, principalmente por el número de trabajadores que actualmente emplea directamente, los cuales son 14,600, y las 4 plantas de ensamble y motores que tiene en México.

Inicialmente, si alguna ensambladora decide salir de México o reducir su producción, el primer impacto directo sería la pérdida de empleos. En diciembre de 2024, el personal ocupado en la fabricación de equipo de transporte concentró el 24.56% del empleo total de la manufactura, o 848,676 empleados. Los estados más afectados serían: Coahuila, Chihuahua, Guanajuato, Nuevo León, Tamaulipas, Estado de México, Querétaro, San Luis Potosí, Puebla y Aguascalientes, que en conjunto concentran el 84.70% del número de empleados en el sector (Ver Figura 7). Cabe mencionar que, durante 2024, estos 10 estados representaron el 88.48% del total producido y 88.34% de lo vendido en el sector de fabricación de equipo de transporte, y 29.82% del total producido y 29.98% de lo vendido en el sector manufacturero.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Datos de la Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera (EMIM).

**Figura 7.** Participación por estado en el empleo del sector de fabricación de equipo de transporte 2024.



El sector automotriz en México es un componente fundamental en la industria manufacturera de México, puesto que contribuye con aproximadamente 3.5% del PIB de México y es responsable del 31.42% de las exportaciones manufactureras. Aunque los aranceles se aplazaron, la incertidumbre se espera genere freno en la inversión (tanto de origen nacional como extranjera) de este sector.

### Inversión extranjera directa

En el cuarto trimestre de 2024, México registró 676.48 millones de dólares de inversión extranjera directa, cayendo 45.26% respecto al mismo periodo del 2023, tomando en cuenta cifras revisadas. Es el menor flujo de inversión extranjera directa para un cuarto trimestre desde 1985, cuando se registraron solo 112.91 millones de dólares. Con esto, la inversión alcanzó 36,872.42 millones de dólares en 2024, creciendo 1.11% respecto al 2023. Durante el 2024, las nuevas inversiones explicaron solo el 8.59% de la inversión total, siendo la menor proporción en registro y cayendo 39.27% respecto al 2023. El 77.86% del total de la inversión extranjera directa fue por reinversión de utilidades y 13.54% fue por cuentas entre compañías. Estos rubros mostraron crecimientos de 7.77% y 8.32%, respectivamente. La caída de la inversión en el cuarto trimestre de 2024 puede explicarse por la incertidumbre generada en torno a los aranceles que Estados Unidos podría imponer a productos mexicanos.

En el cuarto trimestre del 2024, la industria manufacturera registró una desinversión de 15.9 millones de dólares. Aunque la desinversión es importante, fue menor a la del cuarto trimestre de 2023 de 503.9 millones de dólares. Al interior, en el mismo periodo del 2024, la fabricación de equipo de transporte registró una fuerte desinversión de 567.1 millones de dólares, sin embargo, en comparación con el cuarto trimestre en años anteriores, no ha sido la mayor caída (la mayor caída registrada en el cuarto trimestre fue en 2023, cuando cayó 766.8 millones de dólares). Es importante mencionar que este subsector lleva 4 años consecutivos registrando desinversión en el cuarto trimestre.

Con esto, en 2024 la inversión extranjera directa del sector manufacturero registró un aumento de 9.58%, crecimiento bajo en comparación al 2023 (28.67%). Al interior, el sector de fabricación de equipo de transporte registró un aumento de 35.11%, un crecimiento bajo en comparación a 2023 (69.36%).

## Exportaciones automotrices de Estados Unidos

En 2024, las exportaciones de vehículos y autopartes de Estados Unidos al mundo representaron el 6.96% de las exportaciones totales de Estados Unidos. Los 4 países con mayor participación como destino en las exportaciones de Estados Unidos en este sector, que en conjunto representan el 68.29%, fueron: Canadá (37.33%), México (20.12%), Alemania (6.39%) y China (4.45%).

Durante el primer mandato de Donald Trump (2016-2020), las exportaciones de vehículos y autopartes de Estados Unidos cayeron 14.25%, lo cual se puede explicar principalmente por dos factores: la pandemia y el proteccionismo comercial. Al interior, en el mismo periodo, las exportaciones de Estados Unidos en este sector con destino a Canadá, México y China sufrieron caídas. A pesar de la guerra comercial con China, la caída de las exportaciones de vehículos y autopartes con destino a China (26.06%) no fue mucho mayor en comparación a la caída de las exportaciones con destino a México (23.33%) y Canadá (20.11%). Las exportaciones de vehículos y autopartes de Estados Unidos con destino a Alemania registraron un crecimiento de 1.25%.

Por otra parte, durante la administración de Joe Biden (2020-2024), las exportaciones automotrices registraron un aumento de 34.45%, lo cual fue un efecto rebote por la recuperación postpandemia y el fortalecimiento del T-MEC, lo cual facilitó el comercio con México y Canadá. Esto se reflejó en el crecimiento de las exportaciones de vehículos y autopartes de Estados Unidos con destino a Canadá (38.59%), México (76.30%) y Alemania (18.02%). Al mismo tiempo, China sufrió una caída de 21.85%, debido a la guerra comercial.

En 2024, el 57.45% de las exportaciones de vehículos y autopartes de Estados Unidos tuvieron como destino Canadá y México, lo que muestra la fuerte dependencia de Estados Unidos con sus socios comerciales del T-MEC. La decisión de Trump de imponer un arancel del 25% a las importaciones desde estos países podría alterar por completo esta dinámica. Aunque el arancel fue pospuesto para entrar en vigor el 2 de abril, el riesgo permanece latente. Si Trump reimpone el arancel, las empresas tendrían que elegir entre: 1) absorber parte del costo, afectando sus márgenes de ganancia y trasladando una parte al consumidor final, lo que encarecería el precio de los vehículos en Estados Unidos, 2) solicitar disminuciones en precios a sus proveedores en México y absorber la otra parte del arancel, lo cual disminuiría sus márgenes de ganancia y 3) pedir descuentos a sus proveedores de México, absorber parte del arancel y trasladar una parte del arancel al consumidor final. Este último punto es el de mayor probabilidad de ocurrencia, lo que impactaría al precio final de los consumidores en Estados Unidos y los márgenes de ganancia de los productores de México y Estados Unidos, lo que a su vez afectaría el empleo en ambos lados de la frontera.



**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](mailto:mcanales@bancobase)

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.