

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

Próxima publicación: 7 de julio de 2025

### Producción

El Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros de mayo, mostró que la producción fue de 358,209 unidades, mostrando una caída anual de 2.03%, segundo mes consecutivo de caída. Cabe mencionar que en 2024 se alcanzó el máximo histórico para un mes de mayo. Durante mayo del 2025 se exportó 84.06% de lo producido, disminuyendo 0.74 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2024 (Figura 2). Por su parte, las ventas internas en mayo del 2025 fueron equivalentes al 33.49% de lo producido.<sup>1</sup>

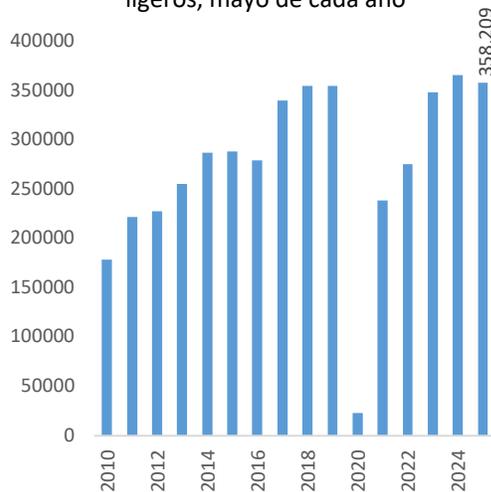
En mayo del 2025, las tres marcas con mayor producción de vehículos ligeros en México fueron:

- General Motors (22.26% de la producción total), con un crecimiento anual de 12.77%.
- Nissan (17.01% de la producción total), con un crecimiento anual de 0.09%.
- Ford Motor (11.74% de la producción total), con un crecimiento anual de 2.10%.

Cabe mencionar que, 7 de 15 marcas registraron caídas anuales en mayo (Audi, BMW, Chrysler, Honda, Mazda, Mercedes Benz y Volkswagen). En conjunto, la producción de estas marcas registraron una caída anual del 19.92% en el mes.

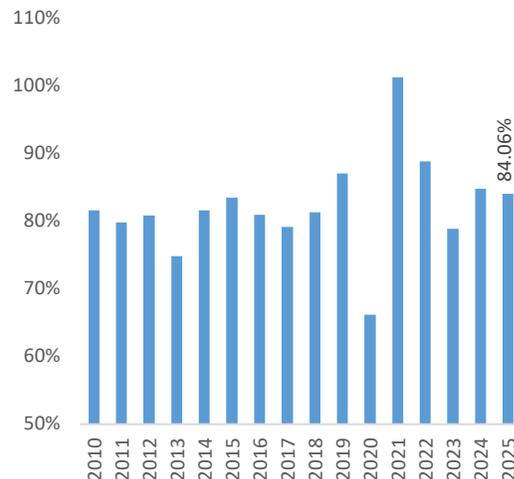
En el acumulado del año, la producción de vehículos ligeros fue de 1,645,673 unidades, mostrando una caída anual de 0.45% y una caída de 0.77% respecto al máximo histórico registrado para el mismo periodo desde 2019. En el mismo periodo, el 76.6% de la producción fue de vehículos ligeros.

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



Fuente: GF BASF con información de INEGI

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



Fuente: GF BASF 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 mayo se exportaron 301,112 unidades, lo que representó una caída anual de 2.88% en comparación con el mismo mes de 2024. Cabe mencionar que el máximo histórico registrado para un mismo mes fue en 2024. En el acumulado del año hasta mayo, se exportaron 1,334,667 vehículos ligeros, mostrando una caída de 6.28% respecto al mismo periodo del 2024.

En mayo, 6 de las 14 marcas registraron caídas en sus exportaciones durante mayo, las cuales en conjunto representaron el 48.27% de las exportaciones, acumulando en conjunto una caída anual de 19.21%. Cabe mencionar que, no se registraba una caída en 6 o más marcas en un mismo mes desde el 2022.

Las tres marcas con mayores exportaciones de vehículos ligeros en México durante mayo fueron:

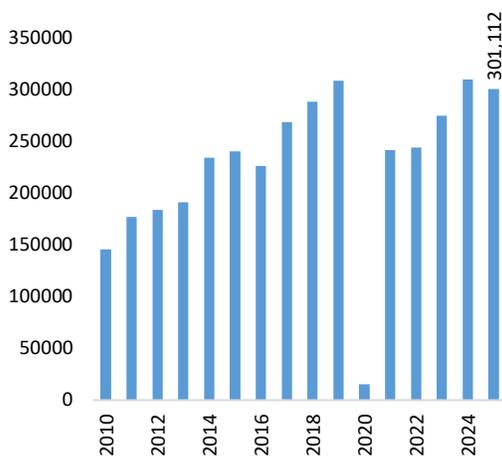
- General Motors (23.24% de las exportaciones totales), con una caída anual de 18.39%.
- Ford Motor (14.46% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 7.08%.
- Nissan (12.47% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 14.12%.

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

- Estados Unidos representando el 79.21% del total, aumentando 0.31 puntos porcentuales anual.
- Canadá representando el 12.73% del total, aumentando 3.11 puntos porcentuales anual.
- Alemania representando el 2.60% del total, cayendo 1.08 puntos porcentuales anual.

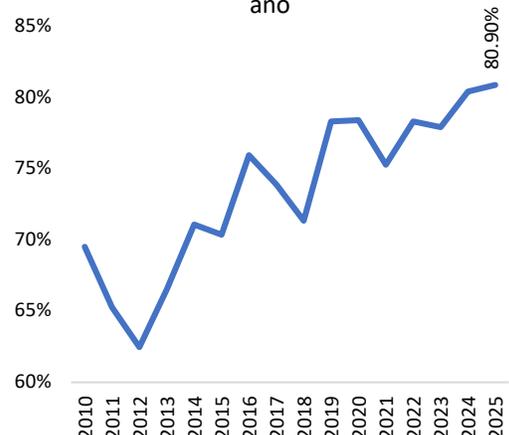
Estados Unidos ha sido el principal destino para las exportaciones de vehículos ligeros de México, con el 80.90% de las exportaciones totales, mostrando un crecimiento de 0.48 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del 2024. Por su parte, las exportaciones hacia Canadá representaron en el acumulado del año el 10.19% del total, proporción que ha crecido 2.34 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del 2024. Lo anterior puede indicar que, en parte, se está dando un efecto sustitución en el destino de las exportaciones automotrices de México. Asimismo, el crecimiento en la participación por parte de Canadá puede estar explicado por una caída en la participación de Alemania, Brasil y Reino Unido que en conjunto tuvieron una participación del 3.44%, 1.44 puntos porcentuales por debajo mismo mes del año anterior .

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



Fuente: GF BASE con información de INEGI

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



Fuente: GF BASE con información de INEGI

## Ventas

En mayo del 2025 se vendieron 119,959 unidades, mostrando una caída anual de 0.41%. Respecto a su máximo histórico registrado para un mismo mes en 2017, las ventas acumulan una caída de 2.81%. En el acumulado del año se vendieron 593,282 unidades, mostrando un crecimiento de 0.95% respecto al mismo periodo del 2024.

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

- Nissan (18.06% de las ventas totales, manteniendo esta posición por 30 meses consecutivos), con un crecimiento de 6.35% anual.
- General Motors (13.46% de las ventas totales), con una caída de 3.80% anual.
- Volkswagen (9.12% de las ventas totales), con un crecimiento de 2.38% anual.

### Ventas de automóviles ligeros importados vs. nacionales

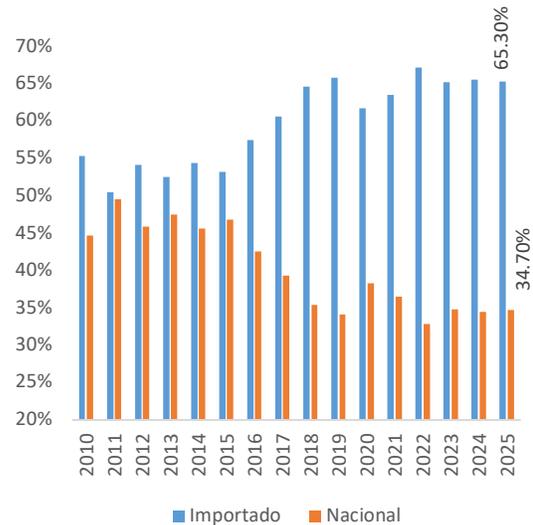
En mayo, el 65.30% de las ventas en México fueron de automóviles importados con 78,330 unidades. Por su parte, las ventas de vehículos nacionales explicaron el 34.70% de las ventas totales.

En el mismo mes, se vendieron 21,880 vehículos importados de China, mostrando una caída de 10.19% 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 por 33 meses consecutivos, seguido de Estados Unidos y Brasil. Las ventas de vehículos importados de China para el mes de mayo representaron el 18.24% de las ventas totales de vehículos ligeros en México y 27.93% de las ventas totales de vehículos importados. En el mismo periodo, Estados Unidos tuvo una participación en las ventas totales del 9.21% y Brasil del 7.62%.

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

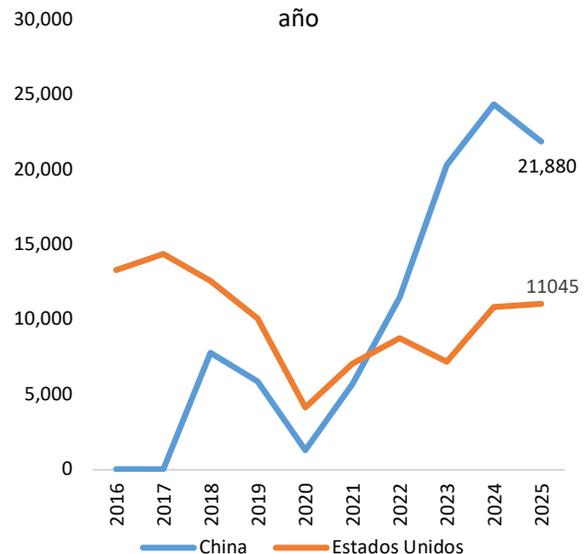
Las ventas internas de vehículos híbridos y/o eléctricos no se consideran en las estadísticas de ventas de autos ligeros, es decir, se contabilizan de forma independiente. En mayo de 2025, la venta de vehículos híbridos se ubicó en 9,385 unidades, aumentando 45.70% respecto al mismo mes de 2024. Por su parte, las ventas de vehículos eléctricos se ubicaron en 1,768 unidades, cayendo 31.26% anual. Esto muestra una mayor preferencia por vehículos híbridos en lugar de vehículos completamente eléctricos.

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



Fuente: GF BASE con información de INEGI

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



Fuente: GF BASE con información de INEGI

### Tendencia por Semana Santa

Históricamente, Semana Santa ha tenido un efecto negativo en las ventas, la producción y las exportaciones de vehículos ligeros. Estas caídas reflejan la pausa en la actividad industrial y comercial provocada por los días festivos. Sin embargo, históricamente, al mes siguiente se observa una recuperación importante, lo cual sugiere que gran parte de la actividad detenida tiende a retomarse después del periodo vacacional. Esta recuperación es particularmente evidente en la producción, lo que indica que las empresas intentan compensar la disminución en el volumen producido del mes anterior para cumplir con objetivos de entrega y exportación.

Aunque las ventas también muestran un crecimiento, el efecto de recuperación suele ser menor, posiblemente debido a que el mes de Semana Santa es un mes de consumo alto en bienes de ocio o entretenimiento, lo cual disminuye el ingreso disponible de los hogares. Además, el financiamiento y las decisiones de compra de bienes duraderos como los automóviles suelen requerir mayor planeación, por lo que la recuperación en ventas no necesariamente es inmediata ni compensa por completo la caída observada durante el periodo vacacional.

**Figura 8. Impacto de Semana Santa en ventas, producción y exportaciones de vehículos ligeros (2005–2024)**

Histórico (2005 – 2024) *sin tomar en cuenta 2020	Variación promedio (%) en el mes de Semana Santa respecto al mes previo	Variación promedio (%) en el mes posterior a Semana Santa respecto al mes de Semana Santa
<b>Ventas</b>	-4.08%	1.29%
<b>Producción</b>	-6.63%	10.19%
<b>Exportaciones</b>	-3.10%	2.71%

Fuente: GF BASE con información de INEGI

**Figura 9. Impacto de Semana Santa en ventas, producción y exportaciones de vehículos ligeros (2025)**

2025	Variación promedio (%) en el mes de Semana Santa respecto al mes previo	Variación promedio (%) en el mes posterior a Semana Santa respecto al mes de Semana Santa
<b>Ventas</b>	-15.0%	10.8%
<b>Producción</b>	-3.7%	9.9%
<b>Exportaciones</b>	-13.5%	17.2%

Fuente: GF BASE con información de INEGI

Al comparar el comportamiento histórico del impacto de Semana Santa con lo observado en 2025, se evidencia que, si bien el patrón de caída seguido de recuperación se mantiene, la magnitud de las variaciones fue significativamente más pronunciada este año. En particular, las ventas y las exportaciones registraron retrocesos considerablemente mayores al promedio observado entre 2005 y 2024, lo cual puede atribuirse a una combinación de factores que intensificaron el efecto estacional. Entre ellos, destaca la imposición de aranceles a la industria automotriz durante abril por parte de Trump, medida que generó incertidumbre comercial y afectó los flujos de exportación.

Asimismo, la recuperación posterior fue más marcada en 2025 en comparación con el promedio histórico, especialmente en las exportaciones. Este repunte podría estar relacionado con el anuncio de una orden ejecutiva que modificó el esquema arancelario, al establecer que los aranceles ya no podrían acumularse, quedando fijados en una sola tasa del 25% en lugar del 50%. Este cambio redujo significativamente el costo de exportación, explicando así el fuerte rebote observado tras la caída inicial.

### **Aranceles a la industria automotriz por parte de Estados Unidos.**

El 21 de mayo, el Registro Federal de Estados Unidos publicó un documento en que se encuentran una serie de requisitos para que los vehículos producidos bajo el T-MEC, que cumplan con las reglas de origen, tengan un trato preferencial sobre el arancel del 25% que Estados Unidos impuso a sus importaciones de autos. Aunque el documento no especifica cuál sería el beneficio, el mismo día el Secretario de Economía de México, afirmó que Estados Unidos reducirá el arancel del 25% en un 40% o 50% a los automóviles producidos en México y Canadá que cumplan con las reglas de origen del T-MEC. Esto sería positivo para la industria de vehículos mexicana, pues se posicionaría con una ventaja sobre el resto del mundo. Además, que el gobierno de Trump siga otorgando exenciones de aranceles a las importaciones que cumplan con el T-MEC envía la señal de que el tratado es importante para su gobierno, por lo que habrá continuidad. Ebrard también señaló que, para la segunda mitad del año, el gobierno de Estados Unidos y de México se centrarán en hacer la revisión al T-MEC.

Ante esto, de acuerdo a noticias recientes, Volkswagen, BMW y Mercedes-Benz están considerando negociar directamente con la administración de Donald Trump para suavizar el impacto económico de posibles aranceles que Estados Unidos podría imponer a las importaciones de la Unión Europea. Esto podría incluir compromisos de inversión de las automotrices alemanas en territorio estadounidense para equilibrar el comercio y fortalecer la producción local. Esto tendría implicaciones importantes para México, ya que si las negociaciones otorgan condiciones preferenciales a las automotrices alemanas posicionadas en Estados Unidos, las exportaciones de automóviles de estas mismas marcas posicionadas en México podrían disminuir significativamente y afectar a la economía mexicana. Sin embargo, el fortalecimiento de la producción en Estados Unidos podría aumentar la demanda de autopartes mexicanas y fortalecer la cadena de producción en América del Norte.

### **Cumplimiento con T-MEC**

De acuerdo a datos del USA Trade, en abril de 2025, Estados Unidos importó 9,420.55 millones de dólares desde México en vehículos (capítulo 87), explicando el 22.50% de las importaciones totales desde México. El 85.23% de estas importaciones de vehículos desde México se importó bajo el T-MEC, representando un crecimiento de 3.34 puntos porcentuales respecto al dato de marzo. En contraste, el 89.73% de las importaciones de vehículos desde Canadá se importó bajo el T-MEC.



**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.