

Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, junio 2025

Próxima publicación: 7 de agosto de 2025

Desempeño de la industria automotriz durante 2025

Los indicadores económicos relacionados con el sector automotriz muestran hasta abril (último dato disponible) un considerable deterioro. Sin embargo, es muy posible que hayan repuntado en los meses posteriores, ante el incremento en la producción y las exportaciones automotrices de mayo y junio.

Cabe destacar que de acuerdo a los datos de comercio de Estados Unidos, los aranceles no se han aplicado al pie de la letra, lo cual es consistente con el incremento en las exportaciones de vehículos ligeros de México, las cuales tienen como principal destino Estados Unidos, con el 74.87% del total durante junio.

No todo ha sido positivo, pues las ventas internas de vehículos ligeros mostraron una caída durante el mes de junio (5.94% anual y 3.25% mensual). Las ventas internas se han visto afectadas por 1) el deterioro en el mercado laboral en México que a junio muestra 3 meses consecutivos con destrucción de empleo, algo que solo se ha visto en periodos de recesión, 2) el empeoramiento de las expectativas económicas, 3) el incremento en la inflación, que limitó el poder adquisitivo de los hogares y 4) la alta tasa de interés.

En el segundo trimestre del año, las ventas internas de vehículos ligeros mostraron una caída de 3.70%, con un desempeño muy por debajo del crecimiento promedio histórico de 4.11% y cortando una racha de 12 trimestres consecutivos de incrementos. Respecto al trimestre inmediato anterior, las ventas registraron una caída de 5.67%, muy por debajo del promedio histórico de crecimiento de 6.52%. Por su parte, las exportaciones mostraron un crecimiento de 0.06% anual en el segundo trimestre, muy por debajo del promedio histórico de 10.8%, y registraron un repunte de 14.55% respecto al trimestre inmediato anterior, después de haber caído 12.51% en el primer trimestre. El crecimiento trimestral de las exportaciones de 14.55%, estuvo muy por encima del promedio histórico de 8.04%. Finalmente, la producción de vehículos ligeros en el segundo trimestre mostró una caída anual de 2.45%, ubicándose muy por debajo del crecimiento promedio histórico de 9.95% y mostrando un incremento de 8.06% respecto al trimestre anterior, muy por encima del crecimiento promedio histórico de 4.68%. Este comportamiento de las exportaciones y de la producción puede ser resultado del bajo cumplimiento del cobro de aranceles de Trump. Cabe recordar que en Estados Unidos entraron en vigor el 3 de abril aranceles del 25% a los vehículos ligeros, de los cuales solamente queda exento el contenido de origen estadounidense, que de acuerdo a datos del AMIA es alrededor del 40%. Sin embargo, de acuerdo a los datos de comercio de Estados Unidos, los aranceles no se han cobrado al pie de la letra, pues el 83% de las importaciones que Estados Unidos realiza desde México han sido libres de arancel, lo cual contrasta fuertemente con el 47% de importaciones desde México realizadas bajo el T-MEC, las cuales serían en teoría las únicas exentas del arancel.

Entre los indicadores afectados por la caída de ventas internas y por la expectativa que las exportaciones podrían caer por los aranceles de Trump, están los de la manufactura, producción industrial e inversión fija bruta.

De acuerdo con datos de abril (último dato disponible) de la Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera (EMIM), el personal ocupado en las manufacturas cayó 1.55% a tasa anual, lo cual representa una mayor contracción en comparación con la tasa de -0.83% registrada en marzo, y acumula 26 meses consecutivos de

contracciones anuales. Al interior, el subsector con el peor desempeño a tasa anual fue el de fabricación de equipo de transporte, con una caída de 7.32%, su mayor caída desde julio del 2020. En el acumulado de los primeros cuatro meses del año, este mismo subsector presentó una disminución de 6.29%, lo cual está directamente relacionado con la guerra arancelaria y la incertidumbre en materia comercial, que ha puesto mayores obstáculos a la manufactura de productos que involucran mucho intercambio transfronterizo de bienes.

Asimismo, durante el mes de abril, la Capacidad de Planta Utilizada (CPU) en la industria manufacturera disminuyó 3.2 puntos porcentuales (pp) a tasa anual, situándose en un nivel de 80.10%, lo cual se atribuye principalmente a la caída de 6.40 puntos porcentuales en el subsector de fabricación de equipo de transporte. En cuanto a las horas hombre trabajadas, se observó una disminución anual de 0.72%, siendo el subsector de fabricación de equipo de transporte el de peor desempeño, con una caída de 7.30%.

Por otro lado, el Indicador Mensual de la Actividad Industrial (IMAI) del subsector de fabricación de equipo de transporte mostró una caída de 1.82% a tasa anual durante abril. De la misma manera, para el mismo mes, la Encuesta Mensual de Empresas Comerciales (EMEC) reportó que las ventas en el subsector de automóviles y camionetas cayeron 9.13% anual, lo que representó la primera contracción desde diciembre de 2023 y la mayor caída desde enero de 2022.

En materia de inversión, la inversión fija bruta, según datos publicados por el INEGI, registró una caída de 7.72% a tasa anual en abril, acumulando ocho meses consecutivos de retrocesos, algo que no se observaba desde el periodo entre noviembre de 2018 y febrero de 2021, cuando México enfrentó la recesión y la crisis derivada de la pandemia. Al interior, el componente de equipo de transporte de origen nacional reportó una caída anual de 14.25%, su peor registro desde febrero de 2021, mientras que el equipo de transporte importado disminuyó 7.26%.

A pesar del deterioro observado en el subsector de fabricación de equipo de transporte durante abril, se reportó un aumento real de 14.47% en el salario, el incremento más alto desde mayo de 2020. Este crecimiento salarial dentro del subsector se explica por las exigencias del T-MEC, que obligan a las empresas de la industria automotriz a pagar un salario de 16 dólares por hora en ciertas operaciones, con el objetivo de fortalecer las condiciones laborales y mejorar la calidad de la industria. Ante la posibilidad de enfrentar aranceles elevados al exportar vehículos hacia Estados Unidos, las empresas se ven obligadas a cumplir con estas exigencias con el fin de mantener un trato arancelario preferencial y conservar la competitividad en el mercado.

Tabla 1. Variaciones porcentuales de ventas, producción y exportaciones de vehículos ligeros.

	Junio		Segundo trimestre		Acumulado del año (ene-jun)
	Crec. (%) mensual	Crec. (%) anual	Crec. (%) trimestral	Crec. (%) anual	Crec. (%) anual
Producción	0.79%	4.89%	8.06%	-2.45%	0.47%
Ventas	-3.25%	-5.94%	-5.67%	-3.70%	0.25%
Exportaciones	10.10%	14.04%	14.55%	0.06%	-2.83%

Fuente: GF BASE con información de INEGI

Producción

El Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros de junio, mostró que la producción fue de 361,047 unidades, registrando un crecimiento anual de 4.89%, quinto año consecutivo de crecimiento anual durante junio, pero manteniéndose por debajo del promedio histórico de 10.48%. Cabe mencionar que la producción durante este mes alcanzó un nuevo máximo histórico para un mismo mes y se ubicó 2.23% por encima del anterior registrado en 2018. Durante junio del 2025 se exportó 91.82% de lo producido, aumentando 7.36 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2024, su mayor nivel para un mismo mes desde 2019 y para cualquier mes desde diciembre del 2024 (Figura 2). Por su parte, las ventas internas en mayo del 2025 fueron equivalentes al 32.15% de lo producido, cayendo 0.04 puntos porcentuales anual.¹

Durante junio de 2025 se registró un inventario de -10,356 vehículos ligeros², nivel tan bajo para un mes de junio no visto desde 2019 y 21,375 unidades por debajo de junio del 2024. La caída en inventarios durante junio puede explicarse por la alta acumulación registrada durante los primeros cinco meses del año de 94,012 vehículos ligeros, equivalente a 2.86 veces el nivel observado en el mismo periodo de 2024. Este incremento en inventarios durante los primeros 5 meses del año se asocia con la caída acumulada de 6.28% en las exportaciones durante los primeros cinco meses del año y la fuerte caída de inventarios en junio se explica por el repunte de 14.04% en las exportaciones durante junio.

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

- General Motors (20.39% de la producción total), con un crecimiento anual de 4.32%.
- Nissan (16.37% de la producción total), con una caída anual de 2.25%.
- Ford Motor (11.21% de la producción total), con un crecimiento anual de 5.42%.

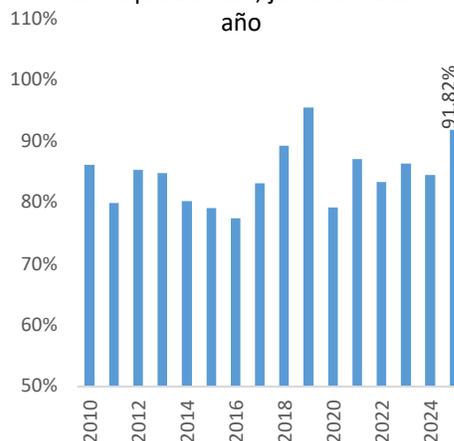
Cabe mencionar que, 7 de 15 marcas registraron crecimientos anuales en junio (JAC, Toyota, KIA, Volkswagen, Ford Motor, General Motors y Chrysler). En conjunto, la producción de estas marcas registró una caída anual del 9.74% en el mes.

Figura 1. Producción de vehículos ligeros, junio de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

Figura 2. Razón de exportaciones entre producción, junio de cada año



Fuente: GF BASE con información de INEGI

¹La 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.

²Cálculo para la estimación de inventarios: Inventarios = Producción – exportaciones – ventas internas de origen nacional. El dato puede dar negativo, debido a que no se contemplan inventarios de otros meses.

Exportaciones

En junio se exportaron 331,517 unidades, lo que representó un crecimiento anual de 14.04% en comparación con el mismo mes de 2023, quinto año consecutivo de crecimientos anuales durante junio, por encima del promedio histórico de crecimientos durante el mismo mes de 13.10% (sin tomar en cuenta 2020), y su mayor crecimiento para cualquier mes desde febrero del 2024 y para un mismo mes desde el 2023. Cabe mencionar que, las exportaciones durante junio marcaron un nuevo máximo histórico para un mismo mes y se ubicaron 1.24% por encima del anterior máximo histórico registrado en 2019.

El fuerte crecimiento durante junio se explica como: 1) un repunte frente la caída mensual registrada en junio del 2023 de 6.24% y 2) un buen crecimiento mensual de 10.10% por encima del promedio histórico para junio de 6.28%, sin tomar en cuenta 2020. En el acumulado del año hasta junio, se exportaron 1,666,184 vehículos ligeros, mostrando una caída de 2.83% respecto al mismo periodo del 2024.

En junio, 8 de las 15 marcas registraron crecimientos en sus exportaciones, las cuales en conjunto representaron el 78.76% de las exportaciones, acumulando en conjunto un crecimiento anual de 25.18%. Cabe mencionar que, no se registraba una caída en 8 o más marcas en un mismo mes desde el 2023.

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

- General Motors (21.82% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 56.39%.
- Nissan (16.07% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 27.06%.
- Ford Motor (12.28% de las exportaciones totales), con un crecimiento anual de 9.16%.

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 74.87% del total, disminuyendo 1.45 puntos porcentuales anual.
- Canadá representando el 13.58% del total, aumentando 3.07 puntos porcentuales anual.
- Alemania representando el 3.55% del total, cayendo 0.32 puntos porcentuales anual.

Estados Unidos ha sido el principal destino para las exportaciones de vehículos ligeros de México, con el 79.70% de las exportaciones totales en el acumulado del año, mostrando una caída de 0.02 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del 2024. Por su parte, las exportaciones hacia Canadá representaron en el mismo periodo el 10.87% del total, proporción que ha crecido 2.57 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del 2024.

Figura 3. Exportaciones de vehículos ligeros, junio de cada año

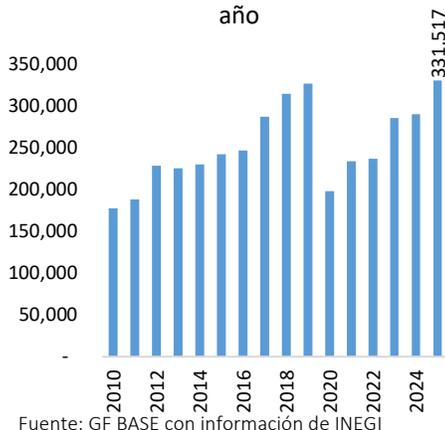
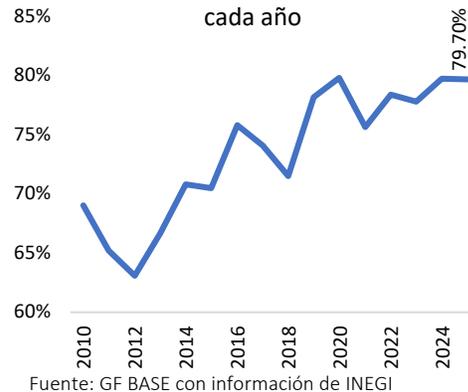


Figura 4. Participación de Estados Unidos como país destino de exportación, enero a junio de cada año



Ventas

En junio del 2025 se vendieron 116,062 unidades, mostrando una caída anual de 5.94%. Respecto a su máximo histórico registrado para un mismo mes en 2016, las ventas acumulan una caída de 13.97%. En el acumulado del año se vendieron 709,344 unidades, mostrando una caída de 0.25% respecto al mismo periodo del 2024.

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

- Nissan (18.23% de las ventas totales, manteniendo esta posición por 31 meses consecutivos), con un crecimiento de 0.00% anual.
- General Motors (12.70% de las ventas totales), con una caída de 11.98% anual.
- Volkswagen (9.02% de las ventas totales), con una caída de 1.88% anual.

Ventas de automóviles ligeros importados vs. nacionales

En junio, el 65.63% de las ventas en México fueron de automóviles importados con 76,176 unidades. Por su parte, las ventas de vehículos nacionales explicaron el 34.37% de las ventas totales.

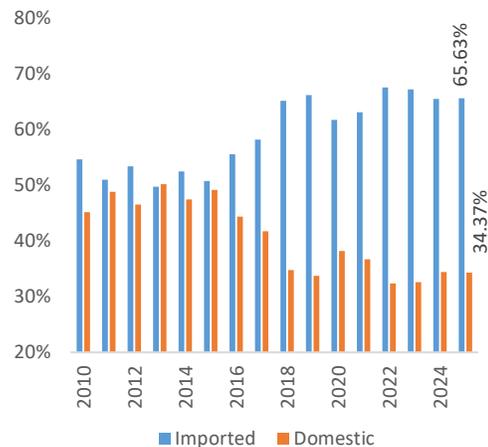
En el mismo mes, se vendieron 20,080 vehículos importados de China, mostrando una caída de 17.65% respecto al mismo mes de 2024 (Figura 6). Con esto, los autos importados de origen chino se ubican en primer lugar de las ventas internas por 34 meses consecutivos, seguido de Estados Unidos y Brasil. Las ventas de vehículos importados de China para el mes de junio representaron el 17.30% de las ventas totales de vehículos ligeros en México y 26.36% de las ventas totales de vehículos importados. En el mismo mes, Estados Unidos tuvo una participación en las ventas totales del 9.22% y Brasil del 8.88%.

Ventas internas de vehículos híbridos y/o eléctricos³

En junio de 2025, la venta de vehículos híbridos se ubicó en 9,604 unidades, aumentando 24.18% respecto al mismo mes de 2024. Por su parte, las ventas de vehículos eléctricos se ubicaron en 1,662 unidades, cayendo 37.45% anual. Esto muestra una mayor preferencia por vehículos híbridos en lugar de vehículos completamente eléctricos, lo cual se espera continúe acentuándose en los siguientes meses ante la especulación de probabilidad de incendio súbito en los vehículos eléctricos.

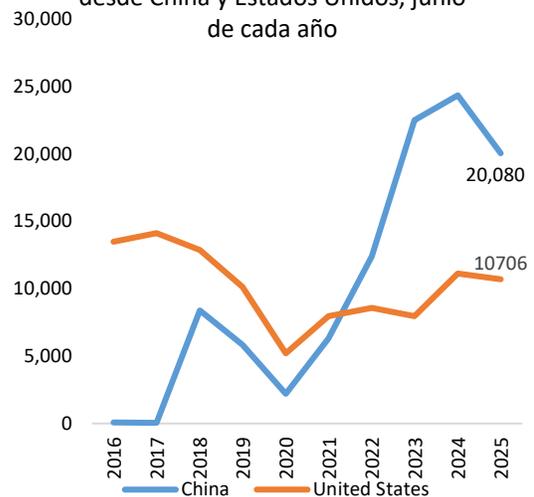
³ Las ventas internas de vehículos híbridos y/o eléctricos no se consideran en las estadísticas de ventas de autos ligeros, es decir, se contabilizan de forma independiente.

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



Fuente: GF BASE con información de INEGI

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



Fuente: GF BASE con información de INEGI



Gabriela Siller Pagaza, PhD

Directora de Análisis Económico-Financiero

gsiller@bancobase.com

Tel. 81512200 ext. 223

Jesús Anacarsis López Flores

Subdirector de Análisis Económico-Financiero

jlopezf@bancobase.com

Paulina María Canales Siller

Practicante de Análisis Económico-Financiero

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.