

# Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, septiembre 2024

Próxima publicación: 6 de noviembre de 2024

## Producción

El Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros de septiembre, mostró que la producción de vehículos ligeros fue de 378,583 unidades, mostrando un crecimiento anual de 11.71%, marcando un nuevo máximo histórico para un mes de septiembre, por segundo año consecutivo.

En el acumulado del 2024 se han producido 3,030,855 vehículos ligeros (Figura 1), mostrando un crecimiento de 6.13% respecto al mismo periodo del 2023. La producción acumulada en los primeros 9 meses del año tocan un nuevo máximo histórico, por segundo año consecutivo.

En los primeros nueve meses del 2024, se exportó 85.5% de lo producido, aumentando 0.73 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del 2023 (Figura 2). Por otra parte, las ventas en los primeros nueve meses del 2024 fueron equivalentes al 35.61% de lo producido.

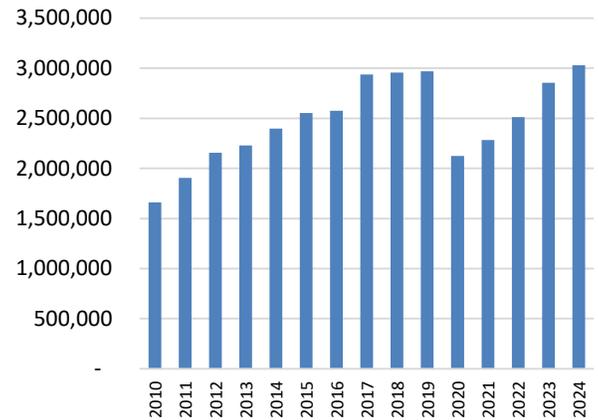
Al interior, las tres marcas con mayor producción de vehículos ligeros en México, en septiembre, fueron:

General Motors (97,269 unidades), aumentando 44.87% respecto al mismo mes de 2023.

Nissan (57,683 unidades), aumentando 15.95% respecto al mismo periodo de 2023.

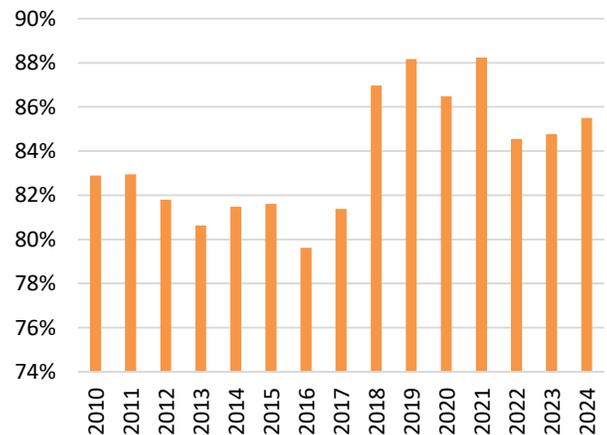
Chrysler (38,120 unidades), aumentando 2.36% respecto al mismo mes de 2023.

Figura 1. Producción de vehículos ligeros, acumulado enero-septiembre del 2024



Fuente: GF Base con información de INEGI.

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



Fuente: GF Base con información de INEGI.

## Exportaciones

En septiembre se exportaron 315,706 unidades, mostrando un crecimiento anual de 4.77% respecto al mismo mes del 2023. Las exportaciones para septiembre del 2024 marcan un nuevo máximo histórico, ubicándose 3.17% por encima del anterior máximo histórico registrado en 2018.

Con lo anterior, en el acumulado de los primeros nueve meses del año, las exportaciones suman 2,591,467 unidades, acumulando un crecimiento anual de 7.05% respecto al mismo periodo del 2023. Las exportaciones para los primeros nueve meses del año se ubican 0.81% por encima del máximo histórico en los primeros nueve meses del 2018, marcando un nuevo máximo histórico.

Las tres principales marcas exportadoras de vehículos ligeros en septiembre fueron:

General Motors (76,339 unidades), creciendo un 23.72% a tasa anual.

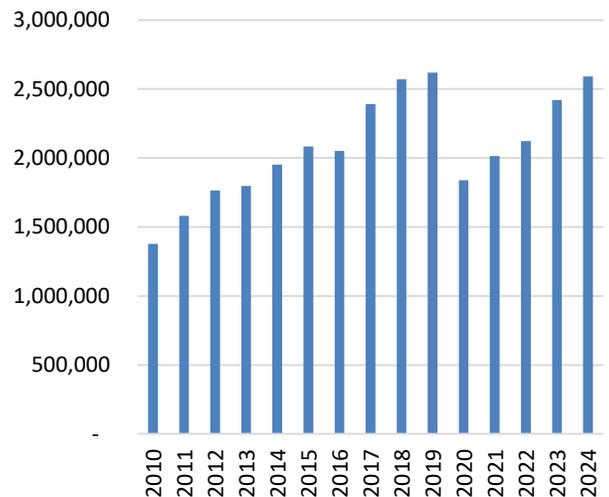
Nissan (44,637 unidades), creciendo 96.72% a tasa anual.

Ford Motor (36,452 unidades), cayendo 5.53% a tasa anual.

Estados Unidos ha sido el principal destino para las exportaciones de vehículos ligeros de México. En septiembre se enviaron 257,429 vehículos, aumentando 9.88% respecto al mismo mes del año anterior. Con esto, los vehículos exportados hacia este país representaron el 81.54% del total.

## Ventas

Figura 3. Exportaciones de vehículos ligeros, acumulado enero-septiembre del 2024



Fuente: GF Base con información de INEGI.

En septiembre las ventas de vehículos ligeros en el mercado interno fueron de 116,543 unidades, mostrando una caída anual de 1.45%, cortando una racha de 28 meses consecutivos de crecimiento.

Cabe mencionar que las ventas se encuentran 11.63% debajo del máximo histórico registrado en 2016 para el mes de septiembre.

En el acumulado de los primeros nueve meses del año, las ventas ascienden a 1,079,413 unidades, mostrando un crecimiento de 10.53% con respecto al mismo periodo de 2023.

Las tres marcas con mayor venta de vehículos ligeros en septiembre fueron: Nissan (18,727 unidades). Cabe mencionar que Nissan se ha mantenido en esta posición por 22 meses consecutivos. General Motors (16,197 unidades). Volkswagen (11,490 unidades).

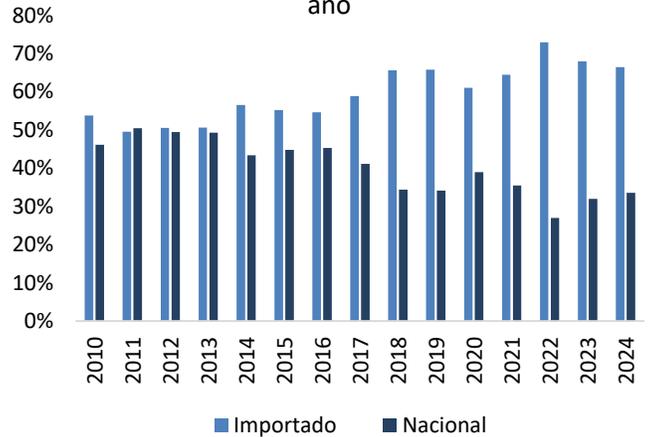
### Ventas de automóviles ligeros importados vs. nacionales

En septiembre, el 66.45% de las ventas en México fueron de automóviles importados con 77,445 unidades. Por su parte, las ventas de vehículos nacionales explicaron el 33.55% de las ventas totales.

En septiembre, se vendieron 39,098 vehículos importados de China, mostrando una caída de 5.82% con respecto al mismo mes de 2023 (Figura 5), quedando en 1er lugar del país con mayores autos ligeros importados vendidos dentro de México, seguido por Estados Unidos y Brasil. Cabe mencionar que, las ventas de vehículos importados de China para el mes de septiembre representaron el 20.98% de las ventas totales de vehículos ligeros y 31.57% de las ventas totales de vehículos importados. En el mismo periodo, Estados Unidos tuvo una participación del 8.09% y Brasil del 7.92% sobre las ventas totales.

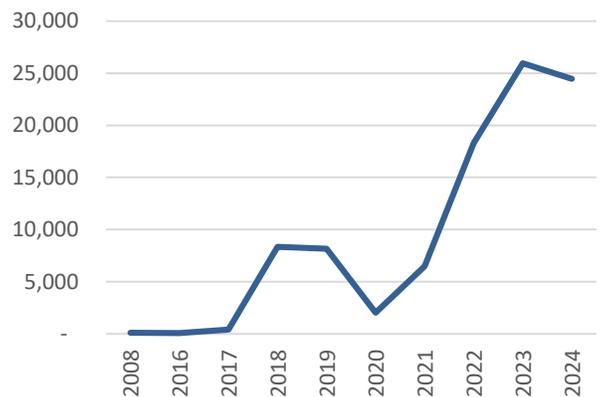
Finalmente, la venta de vehículos híbridos y eléctricos de septiembre de 2024 se ubicó en 10,601 unidades, alcanzando un máximo histórico para este mes y aumentando 70.02% respecto al mismo mes de 2023. Al interior, para el mes de septiembre, se vendieron 1765 vehículos eléctricos, aumentando 42.33% respecto al mismo mes del año previo y tocando máximo histórico para el mes de septiembre.

Figura 4. Venta de vehículos importados vs. nacionales (%), septiembre de cada año



Fuente: GF Base con información de INEGI.

Figura 5. Vehículos importados de China para la venta nacional, datos de septiembre de cada año



Fuente: GF Base con información de INEGI.

## **Integración de la cadena de suministro y desaceleración en 2024**

Desde 2006, la inversión extranjera directa (IED) recibida en México por el sector automotriz proviene principalmente de tres países: Estados Unidos (36.32%), Japón (28.09%) y Alemania (27.93%). En conjunto, han explicado el 92.34% de la IED destinada a la fabricación de automóviles y camiones, es decir, 79,507.8 millones de dólares. En lo que va del 2024, estos tres países han invertido 5,624.2 millones de dólares, representando el 93.4% de la IED en este sector en el 2024. La inversión de estos países ha consolidado a México como un centro manufacturero clave para la industria automotriz y ha llevado a la integración de las cadenas productivas con su principal socio comercial, Estados Unidos. Esto es posible por el tratado comercial, además de bajos costos de producción de México, la proximidad geográfica con Estados Unidos, costos logísticos estables, desarrollo de proveedores y tiempos de traslado de la mercancía estables.

En los primeros 8 meses del 2024, la producción de vehículos ligeros en México se ha desacelerado, acumulando un crecimiento de 5.3%, puesto que en el 2023 el crecimiento en el mismo periodo fue de 12.5%. Esto es consistente con la desaceleración en la producción de Estados Unidos que en los primeros 8 meses ha crecido 1.7%, después de haber crecido 13% en el mismo periodo del 2023. La desaceleración en Estados Unidos se debe principalmente a las altas tasas de interés, que han incrementado los costos de financiamiento para las empresas y la cautela debido a la posibilidad de recesión.

Esta cautela se refleja directamente en las ventas. En México en los primeros 8 meses del 2024, las ventas acumulan un crecimiento anual de 12.18%, tasa que sigue siendo elevada, pero desacelerándose desde 23.67% en el mismo periodo del 2023. En Estados Unidos la desaceleración es más evidente, acumulando un crecimiento de 2.25% en el mismo periodo de 2024, comparado con un crecimiento anual de 13.54% en el mismo periodo del 2023.

Estados Unidos ha sido el destino del 79.45% de las exportaciones totales de vehículos ligeros de México en los primeros 8 meses del 2024, periodo en el que las exportaciones del sector automotriz han crecido 10%. Otros mercados importantes para las exportaciones de vehículos mexicanos son Canadá y Alemania, que juntos representaron el 11.98% de las exportaciones hasta agosto de 2024. En línea con la desaceleración de la producción y las ventas, en los primeros 8 meses del 2024 las exportaciones de vehículos desde México acumulan un crecimiento de 7.37% anual, desacelerándose de un crecimiento de 13.74% en el mismo periodo del 2023.

## **Sensibilidad de movimientos de expectativas de la tasa de interés y la industria automotriz.**

Utilizando los datos de la encuesta de sentimiento de los consumidores de la Universidad de Michigan y los datos de producción, exportaciones y ventas de la industria automotriz de México publicados por INEGI se encontró lo siguiente:

El aumento del 1% en el porcentaje de personas que esperan que la tasa de interés de Estados Unidos suba, la producción de la industria automotriz de México sube 0.69%. Esto sugiere que, ante la expectativa de tasas más altas en Estados Unidos, las empresas de México adelantan su producción. Esto se debe a la interconexión entre las cadenas de suministro de México y Estados Unidos.

Cabe mencionar que no existe simetría en el comportamiento de la producción ante las expectativas de alza o baja en la tasa de interés. Al repetir el análisis, utilizando ahora la expectativa de recorte en la tasa de interés se encontró que, si el porcentaje de personas que esperan una disminución en las tasas de interés aumenta 1%, la producción se reduce 0.22%. Esto implica que la expectativa de alza en la tasa de interés tiene un efecto mucho mayor sobre la producción, en relación al efecto sobre la expectativa de baja.

La diferencia entre el impacto de una subida o una bajada en las tasas de interés se debe a que las tasas de interés tienden a moverse con el ciclo económico. Cuando se espera que las tasas bajen, es porque se espera una desaceleración. En cambio, cuando se espera que las tasas suban, suele ser un reflejo de que la economía está en crecimiento.

En una economía en crecimiento, la demanda de productos aumenta y eso empuja a las empresas a producir más. Por otro lado, cuando la economía se desacelera, la demanda baja, lo que hace que las empresas acumulen inventarios. Aunque esos productos acumulados se puedan vender más adelante, las empresas prefieren no seguir produciendo si creen que la demanda va a seguir disminuyendo.

Los datos confirman esto: cuando aumenta el número de personas que creen que las tasas de interés van a bajar, las ventas y las exportaciones también disminuyen. Esto sucede porque las empresas prefieren retrasar la producción y las ventas, esperando que las condiciones sean mejores más adelante, con tasas de interés más bajas, esperando condiciones financieras más favorables.

Históricamente, estos efectos se han manifestado en la industria automotriz de manera significativa. En el 2019, el porcentaje de personas que esperan un recorte en las tasas de interés es 1.8 veces más que en 2018. Esto se reflejó en una caída del 3% en la producción de vehículos ligeros, del 8% en las ventas y del 2% en las exportaciones. En contraste, durante 2022, con el inicio de la guerra entre Ucrania y Rusia, el aumento de los costos de producción y las presiones al alza sobre la inflación en Estados Unidos elevó 30%, respecto al año anterior, el porcentaje de personas que esperan un alza en las tasas de interés, lo que impulsó aumentos anuales en la producción, ventas y exportaciones del 9%, 8% y 6%, respectivamente.

### **Preferencias de consumo y entrada de la industria automotriz China**

En el mercado interno, las preferencias de los consumidores han mostrado una inclinación significativa hacia los vehículos importados. En septiembre de 2024, el 66.45% de las ventas de vehículos en México correspondió a unidades importadas, con un total de 77,445 unidades. Este dato muestra la fuerte presencia de vehículos provenientes del extranjero en el mercado mexicano, especialmente los importados de China. En septiembre, las ventas de vehículos importados de China ascendieron a 39,098 unidades, marcando una caída de 5.82% respecto al mismo mes del año anterior y representando el 20.98% de las ventas totales de vehículos ligeros y el 31.57% de las ventas de vehículos importados. Otros países relevantes en las importaciones incluyen a Estados Unidos y Brasil, con una participación del 8.09% y 7.92% en las ventas totales de julio.

El crecimiento de las ventas de vehículos de origen chino tiene dos explicaciones: 1) marcas tradicionales que comercializan automóviles de origen chino, reduciendo costos de desarrollo y producción y 2) la entrada de marcas chinas al mercado nacional, lo que inicialmente tiene el objetivo de posicionar la marca para posteriormente realizar inversión fija para producción. Las participaciones de China en las importaciones de México en junio (último dato disponible) formaron parte del 20% del total. El 4.6% de las compras de México a China fueron automóviles y el 4.26% fueron partes y accesorios de vehículos automotores, para el mismo mes.

En el acumulado del año hasta septiembre, los anuncios de inversión sumaron 64,703 millones de dólares, donde el 56% está dirigido hacia el sector manufacturero. Los principales países con anuncios de inversión fueron:

1. Estados Unidos con 30,750 millones de dólares (47.53%)
2. Alemania con 6,994 millones de dólares (10.81%)

3. España con 5,198 millones de dólares (8.03%)
4. Argentina con 5,197 millones de dólares (8.03%)
5. China con 3,747 millones de dólares (5.79%)

Para el mismo periodo, los principales anuncios de inversión para la industria automotriz por parte de China fueron:

- IKD con una inversión de 178 millones de dólares.
- Minth Group con una inversión de 173 millones de dólares.
- Unison Shanghai con una inversión de 400 millones de dólares.
- Solarever con una inversión de 601 millones de dólares.
- ELAM-FAW con una inversión de 407 millones de dólares.

Las altas expectativas de inversión subrayan la creciente influencia de China en el sector manufacturero mexicano, reflejando una tendencia hacia una mayor diversificación de las fuentes de inversión extranjera directa. La presencia de capital chino en industrias estratégicas podría tener implicaciones significativas para la cadena de suministro global y para el fortalecimiento de la relación económica entre México y China.

No obstante, la creciente presencia de China en la industria automotriz de México ha generado preocupaciones en Estados Unidos. Según un informe bianual, publicado el primero de julio, de la Representación Comercial de la Casa Blanca (USTR) en el marco del T-MEC, se expresaron inquietudes sobre las inversiones automotrices chinas en México. Debido a que la industria automotriz de China es ampliamente subsidiada por el gobierno chino y a que Estados Unidos mantiene una guerra comercial con ese país, existe el riesgo de que desde Estados Unidos se impongan mayores aranceles en contra de las importaciones de automóviles de origen chino. Recientemente, el 27 de septiembre entró en vigor la lista de nuevos aranceles sobre productos chinos, el cual incluía un arancel del 100% sobre los autos eléctricos y un arancel del 25% sobre las baterías de autos eléctricos.

De igual manera, desde el 1 de octubre del 2024, Canadá impuso un arancel del 100% sobre todos los vehículos eléctricos fabricados en China. Esta medida se suma al arancel del 6.1% que ya se aplica a los vehículos eléctricos chinos bajo la cláusula de nación más favorecida. El gobierno canadiense argumenta que este arancel adicional es necesario para proteger a los trabajadores canadienses de las prácticas comerciales desleales de China, que incluyen estándares débiles en las cadenas de suministro de vehículos eléctricos, así como deficientes normas laborales y ambientales. Además, se busca evitar la desviación comercial provocada por las políticas de los socios comerciales de Canadá.

Por otro lado, el candidato a la presidencia Donald Trump, el 24 de septiembre dijo que impondrá un arancel del 100% a todos los vehículos que pasen por la frontera de México si gana la presidencia. Además, recalcó que, para evitar el arancel, se podrá construir una planta en Estados Unidos operada por mexicanos ofreciendo rebajas fiscales y pocas regulaciones. Esto añadiendo a que anteriormente prometió imponer un arancel del 100% sobre todos los automóviles importados durante un discurso de campaña del 17 de marzo, advirtiendo: "Vamos a poner un arancel del 100% en cada coche que cruce la frontera, y no podrás vender esos vehículos si soy elegido". En ese discurso, sugirió que este arancel del 100% se aplicará específicamente a los vehículos de marca China fabricados en México. Cabe mencionar que, en otras ocasiones, Trump ha propuesto aranceles significativamente diferentes. Ha prometido un arancel del 10% sobre todos los bienes importados, un arancel del 50% sobre los automóviles chinos importados y un arancel del 60% sobre todos los bienes chinos. Estas propuestas reflejan una postura muy agresiva hacia las importaciones, especialmente las provenientes de China, y podrían poner en riesgo los empleos de aproximadamente 1 millón de trabajadores estadounidenses en la fabricación de vehículos y partes, así como 1.2 millones empleados en concesionarios de automóviles.

Cabe mencionar que recientemente han salido noticias declarando que la productora China de automóviles con más ventas de vehículos eléctricos en 2023, BYD, anunció que va a parar la inversión de 894 millones de dólares para la nueva fábrica en México de componentes básicos para vehículos eléctricos, hasta que las elecciones de Estados Unidos concluyan. Sin embargo, la jefa regional de automotriz china para las Américas, Stella Li, ha salido a decir en un comunicado que esas afirmaciones no son ciertas y que se seguirá trabajando para construir una fábrica dirigida específicamente para el mercado mexicano y no para exportaciones a Estados Unidos y el resto del mundo.

### **Importancia de la industria automotriz en la economía mexicana y la reforma judicial.**

La industria automotriz desempeña un papel fundamental en la economía mexicana, evidenciado por varios indicadores clave:

1. Inversión extranjera directa (IED): Desde 2006 hasta 2024, el sector de fabricación de automóviles y camiones ha representado el 7.74% de las inversiones totales. En el acumulado del primer semestre del 2024, este sector recibió 6,090.8 millones de dólares, (19.59%) de la inversión extranjera directa total, en comparación con el 9.63% de 2023. Esto resalta la confianza que los inversionistas extranjeros tienen en el potencial de crecimiento del sector.
2. Contribución al PIB: En el primer semestre de 2024, los sectores de fabricación de automóviles y camiones, fabricación de carrocerías y remolques, y fabricación de partes para vehículos automotores, representaron el 4.70% del PIB nacional.

Sin embargo, la reciente reforma del Poder Judicial, aprobada en la madrugada del 11 de septiembre del 2024, ha generado preocupaciones entre empresarios, ya que incide en la forma de hacer negocios en el país. De acuerdo con medios financieros, se estima que aproximadamente 35 mil millones de dólares en proyectos de inversión en el sector automotriz han sido detenidos por empresas extranjeras. A pesar de esto, el Instituto Nacional de Autopartes no ha reportado consecuencias inmediatas, y la IED dirigida al sector automotriz en el primer semestre de 2024 alcanzó 1,634 millones de dólares, un 15% más que en el mismo periodo del año anterior.

En el contexto de relaciones exteriores, especialmente con Estados Unidos y Canadá, la reforma ha generado incertidumbre respecto al T-MEC. Graeme C. Clark, embajador de Canadá en México, ha expresado que la relación entre inversionistas y el gobierno mexicano podría verse afectada, lo que ha generado inquietud entre los inversionistas canadienses. Esta preocupación podría resultar en una disminución significativa de la inversión y afectar la competitividad de México, además de obstaculizar el nearshoring.

Adicionalmente, en una reciente publicación en X, la candidata a la presidencia, Kamala Harris, recordó que fue una de las 10 senadoras que votaron en contra del T-MEC. Harris afirmó que, de ser elegida presidenta, revisará el acuerdo debido a que afirma que se han perdido casi 200 mil empleos en Estados Unidos, especialmente en el sector automotriz. Esta postura refleja las tensiones existentes en la relación comercial entre México y Estados Unidos, sugiriendo que la industria automotriz podría enfrentar desafíos adicionales en el futuro cercano. La campaña de Trump contra los vehículos producidos en México, la oposición de Harris al T-MEC, y la reciente reforma judicial podrían generar tensiones que desincentiven aún más la inversión en el sector.

La interacción entre la reforma judicial y el estado actual de la industria automotriz en México es compleja. A pesar de que la industria ha demostrado capacidad de crecimiento, las nuevas políticas generan incertidumbre que podrían desincentivar la inversión y el crecimiento a largo plazo. La reacción de los

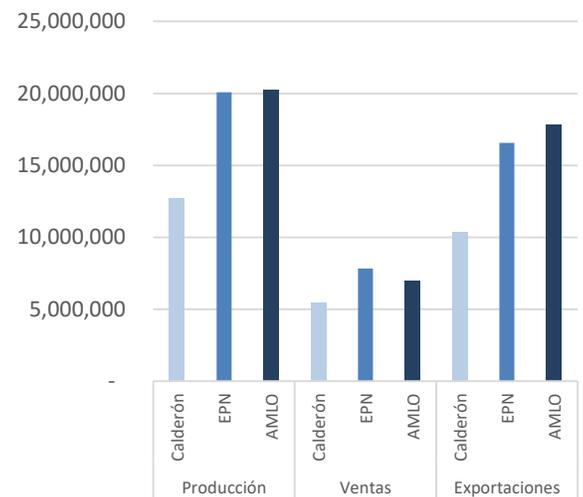
inversionistas extranjeros es importante, ya que su confianza es fundamental para el desarrollo del sector. Además, el contexto de relaciones exteriores es vital, ya que la revisión del T-MEC podría introducir modificaciones que afecten las condiciones de operación para las empresas automotrices, aumentando la presión sobre la industria en un momento en que ya enfrenta desafíos debido a cambios en el entorno legal y económico.

### Fin de sexenio

Durante el sexenio de López Obrador, entre diciembre del 2018 y de septiembre de 2024, se registró una producción acumulada de 19,858,960 vehículos ligeros, lo que representa un incremento de 228,452 unidades (1.14%) en comparación con el sexenio de Peña Nieto. Es importante destacar que en el sexenio pasado se experimentó un crecimiento del 56.64% en producción respecto al sexenio de Felipe Calderón. Para la comparación entre el sexenio de López Obrador y Peña Nieto se consideraron datos hasta el último mes de septiembre de cada uno, mientras que para la comparación de Peña Nieto y Felipe Calderón se consideraron todos los meses.

En cuanto a las ventas acumuladas, se registraron 6,962,889 vehículos ligeros vendidos, mostrando una disminución de 879,765 unidades (11.22%) en comparación con el sexenio de Peña Nieto. En contraste, durante el sexenio de Peña Nieto se observó un crecimiento de 43.92% frente al sexenio de Felipe Calderón en las ventas. Finalmente, se exportaron 17,811,037 vehículos ligeros, registrando un aumento de 1,238,614 unidades (7.47%) respecto al sexenio anterior. En contraste, durante el sexenio de Peña Nieto se observó un crecimiento de 58.81% frente al sexenio de Felipe Calderón en las exportaciones.

Producción, ventas y exportaciones por sexenio. Datos hasta el último septiembre de cada sexenio.



Fuente: GF Base con información de INEGI.

**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 M. 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.