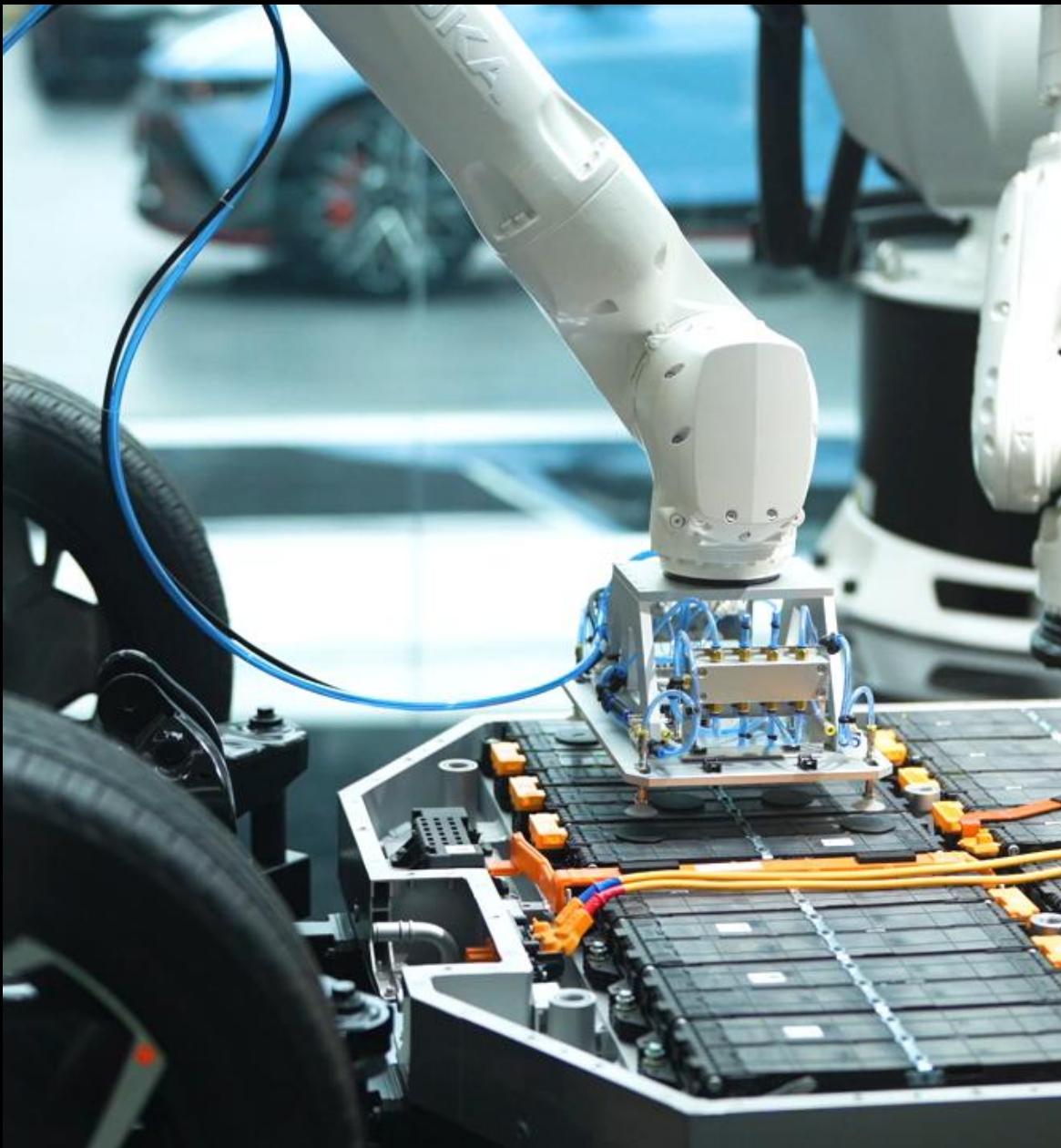


**Perspectiva Industrial:
La industria automotriz en México**

Febrero, 2026



Perspectiva industrial

Este reporte forma parte de la oferta de servicios de Econosignal, diseñado para ofrecer información actualizada y relevante, análisis de la coyuntura económica y proyecciones de crecimiento en una de las actividades más dinámicas de la economía mexicana: la **industria automotriz**.



Comparativa internacional



Indicadores de desempeño



Factores coyunturales



Pronósticos y prospectiva

Tiempo de lectura: 15 minutos | Con información al 21 de enero de 2026

Industria automotriz en México, 2025

Highlights

	Es el 7º productor mundial de vehículos ligeros.		Participó con el 15% de la IED total al 2T, con una variación anual de -32.1%.
	Es el 4º mayor exportador de vehículos, después de Alemania, Japón y China.		Se exportaron 3.39 millones de vehículos, una reducción de 2.7%.
	Las autopartes representaron el 10.9% de exportaciones totales a noviembre.		Las exportaciones de vehículos a EE.UU. bajaron 4.2% .
	Se produjeron 3.95 millones de vehículos ligeros , una caída de 0.9% anual.		Las marcas chinas representaron 9.4% del total de las ventas de vehículos ligeros.
	Representó el 4.4% del PIB nacional y el 21.4% en el manufacturero al 3T.		La producción de vehículos pesados cayó (-34.8%), al igual que ventas (-44.0%).

Fuente: elaboración propia con información de Global Data, Banxico e INEGI.

Contenido



- | | |
|---|-----------|
| ● Resumen | 05 |
| ● Vehículos ligeros | 06 |
| ● Vehículos pesados | 18 |
| ● Autopartes | 22 |
| ● Comercialización de vehículos | 28 |
| ● Tendencias de la industria automotriz | 37 |
| ● Pronósticos y prospectiva | 40 |
| ● Nuestra oferta | 44 |
| ● Contáctanos | 46 |

Resumen



La industria automotriz ha experimentado **transformaciones** recientemente, impulsadas por los cambios comerciales, debido a la creciente presencia de **marcas chinas** y la aplicación de **aranceles en Estados Unidos** con el objetivo de recuperar su capacidad productiva.



A pesar de este entorno complejo, las cifras disponibles a 2025 muestran que los **fabricantes chinos** continúan **ganando participación** (35.8%, desde 33.6% previo), mientras que los productores estadounidenses han registrado cierto deterioro derivado de posibles incrementos en los precios de los vehículos (10.6%, desde 11.3% previo).



En **México**, la situación también ha generado impactos, dado que **Estados Unidos** es su principal socio comercial y absorbe **casi el 80% de las exportaciones** de vehículos ligeros, lo que repercute directamente en la producción. No obstante, las **ventas internas se han mantenido resilientes** (+1.4% anual en 2025) y resulta evidente que las marcas de origen chino desempeñan un papel cada vez más relevante en el mercado nacional, con una participación por arriba del 9%.



En el segmento de **vehículos pesados** al interior del país, también se observa un **entorno desfavorable** desde 2024, tendencia que se acentuó el año pasado, cuando tanto la producción como las ventas registraron caídas de dos dígitos (ventas al menudeo, -31.7% y al mayoreo, -54.7%).



Vehículos ligeros



Principales productores mundiales de vehículos

El Top 10 de países con mayor producción automotriz ha cambiado poco en los últimos años; sin embargo, el auge de las marcas chinas, la guerra comercial, los aranceles y la relocalización de procesos configuran un nuevo panorama mundial.

China

Con una producción de 33.4 millones de vehículos en 2025, China **encabeza la fabricación** de vehículos a nivel mundial desde 2009. Esta producción se ha distribuido en su **mercado interno**, gracias a las políticas de **subsidios** en vehículos con energía alternativa; así como a nivel internacional, con exportaciones crecientes especialmente de vehículos eléctricos.

EE.UU.

Se mantiene como el **segundo productor mundial**. Las marcas estadounidenses han perdido atractivo frente al ingreso de vehículos chinos, lo que llevó al gobierno a imponer aranceles a la importación de autos y autopartes para incentivar la relocalización productiva. Esta medida ha provocado ciertas afectaciones en el mercado interno, mermando producción y ralentizando ventas.

México

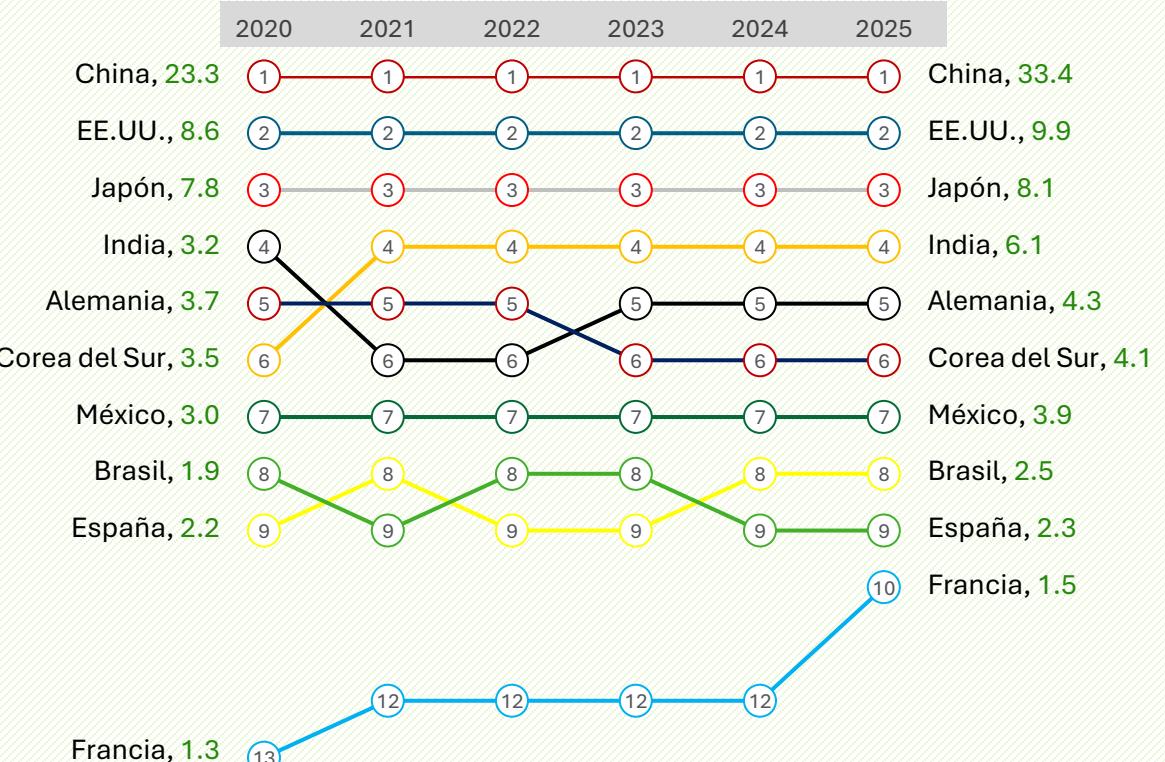
Su ubica el **puesto 7** de los mayores productores, en gran medida gracias a la integración comercial con unos de los **principales mercados** de automóviles. Sin embargo, la implementación de aranceles estadounidenses, ha afectado la producción mexicana. El gobierno aumentó los aranceles a las importaciones de vehículos de países sin tratado comercial para incentivar el mercado interno.

Fuente: elaboración propia con información de Global Data. | Nota: La información para 2025 es estimada, por lo que puede ser diferente a lo que se reportar en las fuentes oficiales. La fecha de actualización varía según el país.



Producción de vehículo ligeros, top 10

(ranking y producción en millones de unidades)





Principales productores mundiales de vehículos

Los cambios en las reglas comerciales, iniciadas por EE.UU. con la aplicación de aranceles a la industria automotriz, no han marcado grandes cambios en la configuración de los grandes productores de vehículos ligeros. Sin embargo, China ha ganado participación en el mercado, mientras que México y EE.UU. la han reducido.



Producción de vehículo ligeros, top 10

(participación mundial y variación porcentual)

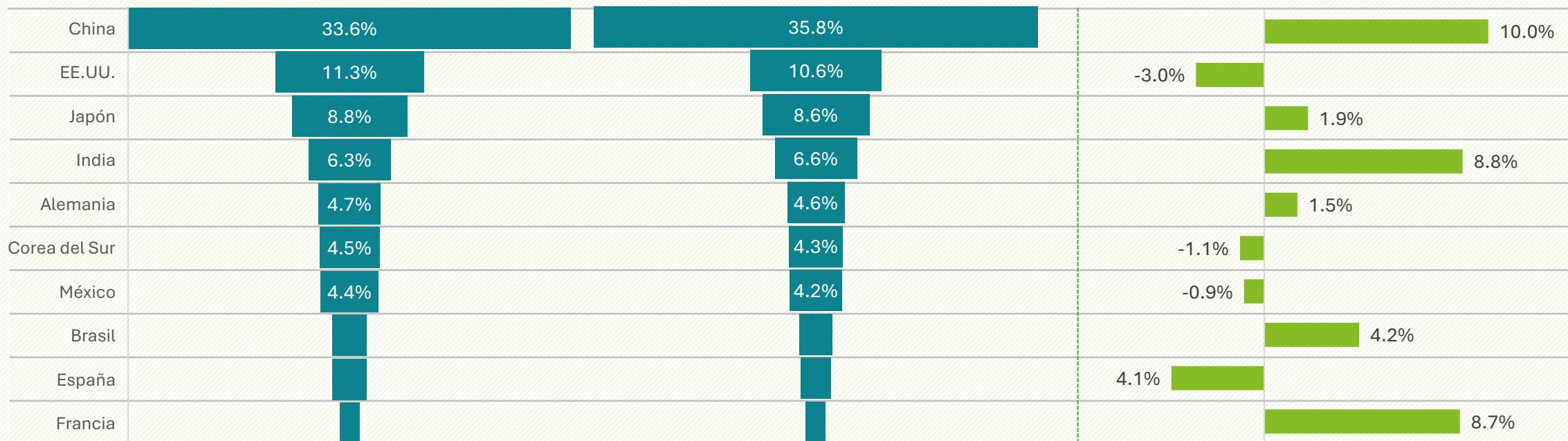
Participación porcentual

2024

2025

Variación porcentual

2024 va 2025

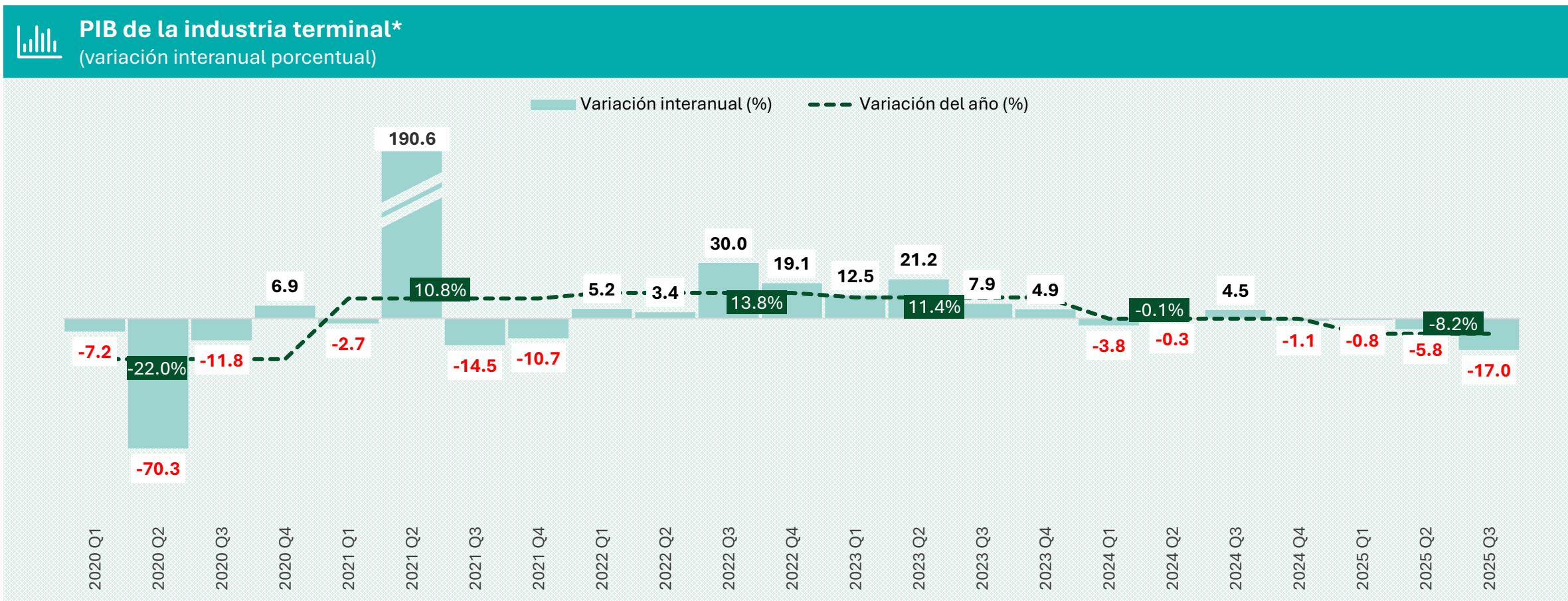


Fuente: elaboración propia con información de Global Data. En el caso de México se utilizó la información de INEGI actualizada a enero de 2026. | Nota: La información para 2025 es estimada, por lo que puede ser diferente a lo que se reporta en las fuentes oficiales. La fecha de actualización varía según el país.



Desempeño de las OEM's (industria terminal) en México

Al tercer trimestre de 2025, la industria automotriz terminal acumula cuatro períodos consecutivos con resultados negativos, tendencia que inició en 2024. La reciente política arancelaria implementada por Estados Unidos está ejerciendo presión adicional sobre el sector.



Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: *Para la industria terminal se considera el PIB de la rama 3361 Fabricación de automóviles y camiones. OEM significa Original Equipment Manufacturer, para este reporte nos referiremos a la empresa responsable el diseño original de la plataforma del vehículo.



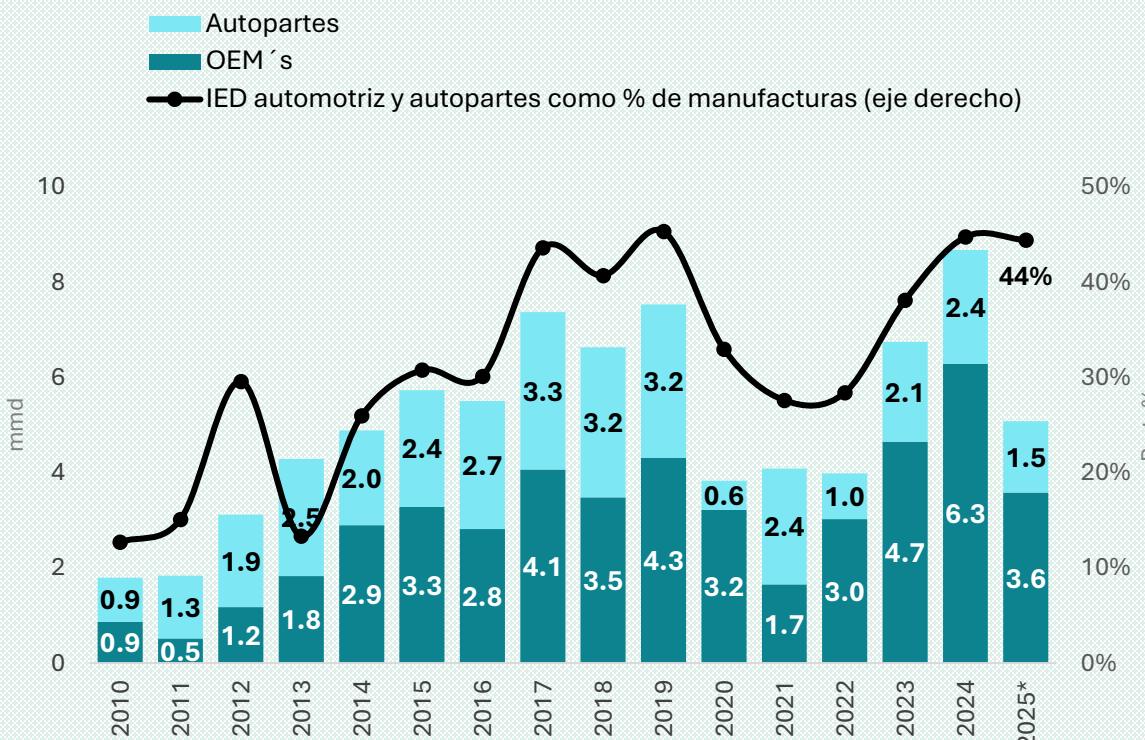
Inversión en la industria automotriz (terminal)

La industria automotriz se mantiene como uno de los sectores más atractivos de inversión extranjera directa en el país, pese que hay una desaceleración. Los proyectos próximos para desarrollarse apuntan a la llegada de fabricantes de vehículos eléctricos y de grandes empresas ya establecidas en México como General Motors.



Inversión extranjera directa en la industria

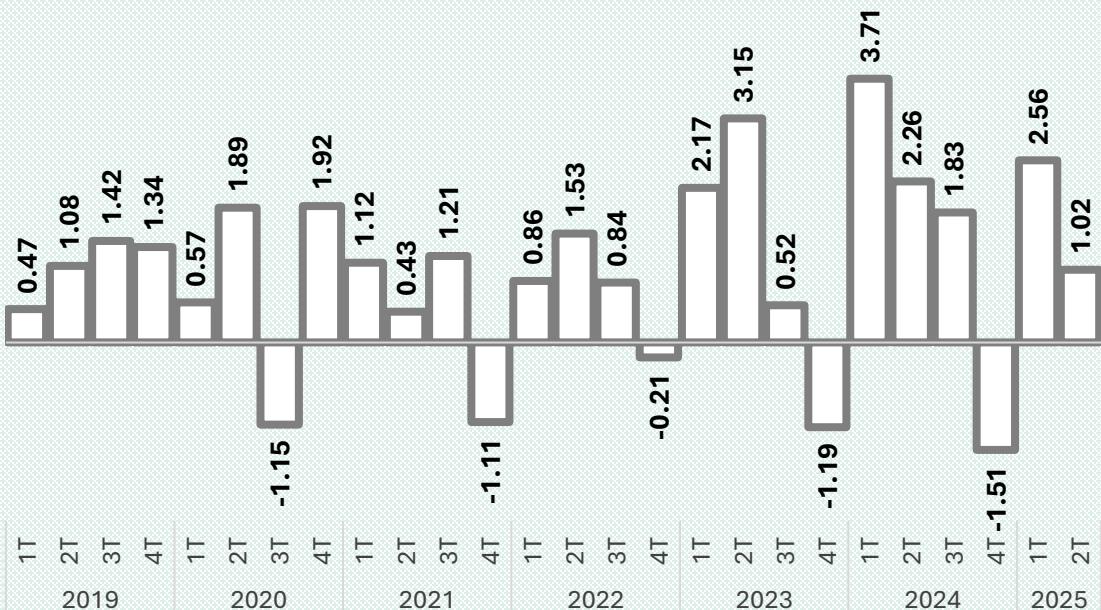
(miles de millones de dólares y participación %)



Inversión extranjera directa de las armadoras

(miles de mdd)

Japón, EE.UU. y Alemania son los países con mayor inversión en México en años recientes (82% del total desde 2019). China tiene presencia desde 2022, y productores han anunciado nuevas inversiones.

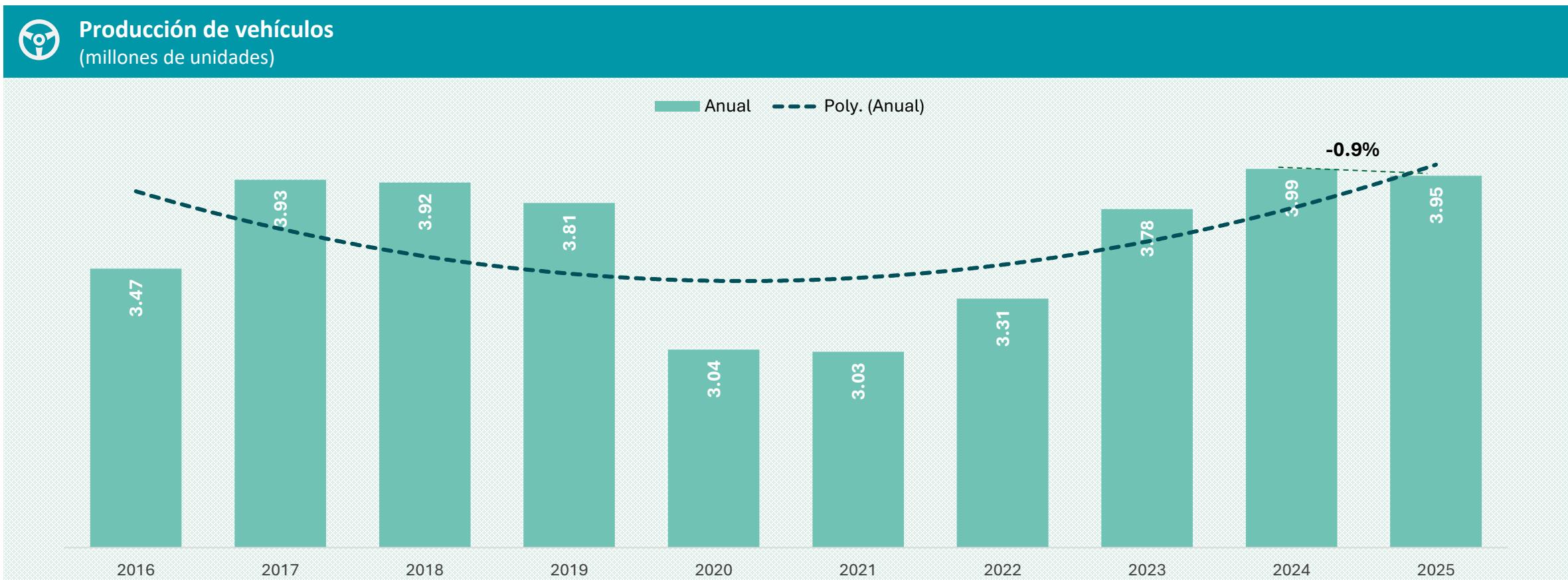


Fuente: elaboración propia con información de la Secretaría de Economía. | Nota: *La información utilizada corresponde a cifras actualizadas de la IED, siendo el segundo trimestre de 2025 el último dato disponible. Para la industria automotriz se considera la IED de las ramas 3361 Fabricación de automóviles y camiones, así como la 3363 Fabricación de autopartes.



Producción de vehículos ligeros en México

Tras mantenerse en terrenos positivos desde 2022, la tendencia de crecimiento en la producción de vehículos ligeros se ha moderado, presentando una caída de 0.9% en 2025 que se debe en gran medida a una baja en las exportaciones, especialmente a EE.UU.



Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: Para la tendencia se empleó tendencia de tipo polinomial, la cual se obtiene a partir de la cantidad de fluctuaciones en los datos o por la cantidad de ajustes de los datos.



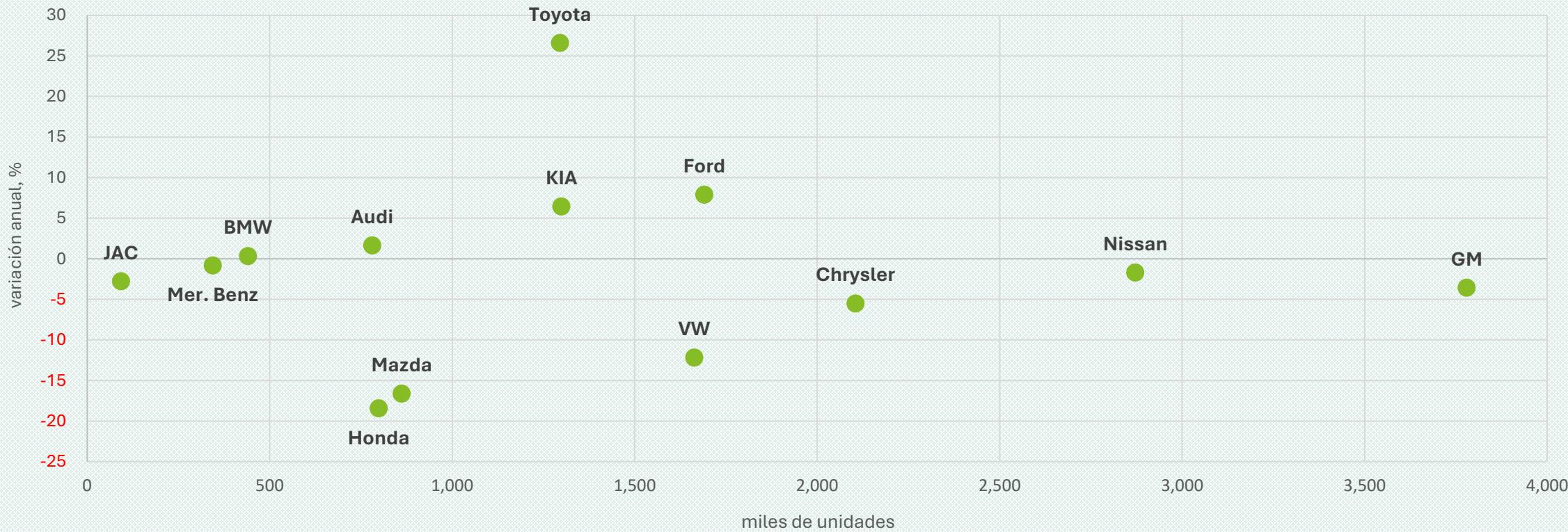
Producción de vehículos ligeros en México

Las tres marcas con mayor producción de vehículos entre 2021 y 2025, cerraron el año con una caída respecto a 2024. Otras marcas continúan con crecimientos favorables destacan Ford, KIA y Toyota.



Producción de vehículos por marca

(miles unidades -acumulado de 2021 a 2025- y variación porcentual 2025 vs 2024)

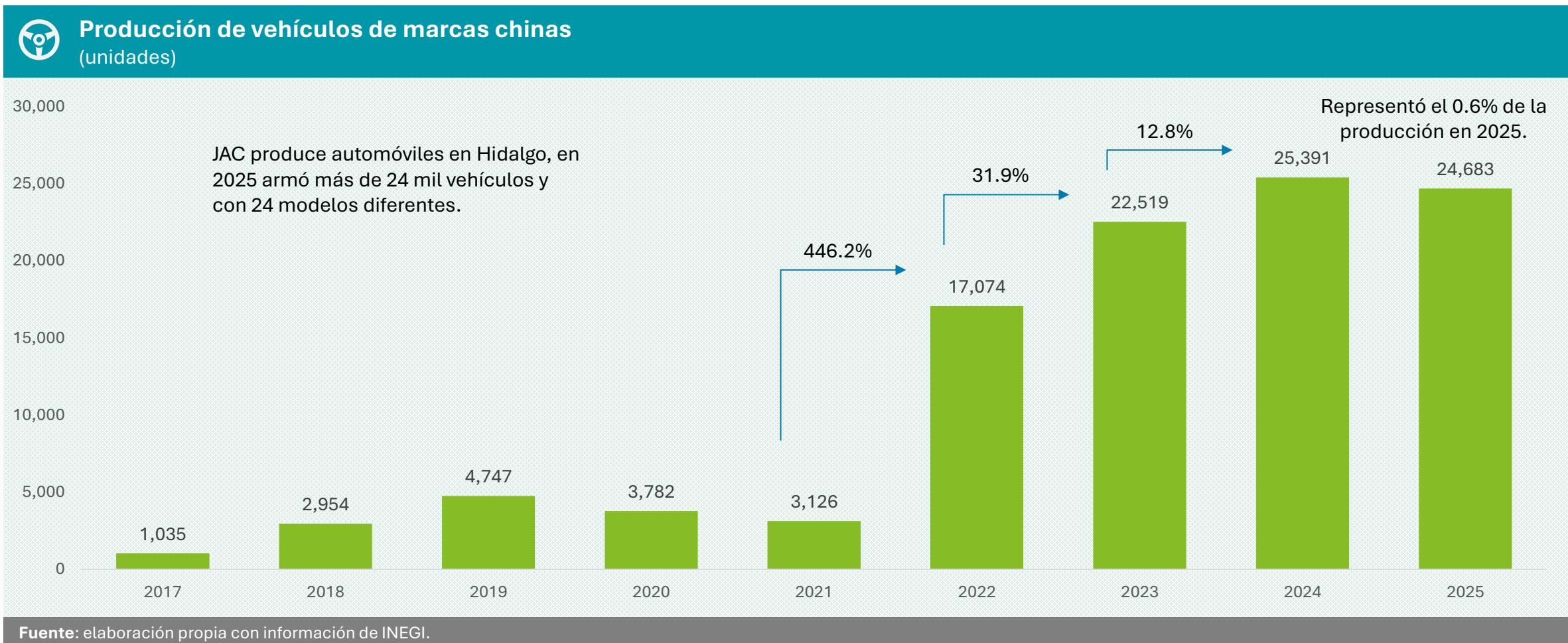


Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: Para que la gráficas tenga una mejor presentación se omitió Acura (33;109,710%).



Producción de vehículos de marcas chinas en México

Las marcas chinas han incrementado su presencia a nivel global. En 2017 se estableció en México la primera armadora de origen chino (JAC), y se prevé que otras compañías como BYD, realicen inversiones en el país en el corto plazo.



Fuente: elaboración propia con información de INEGI.



Configuración del mercado mexicano

En 2025 se produjeron 3.95 millones de vehículos, de los cuales el 85 % se destina a la exportación, principalmente hacia EE.UU. En el mercado interno, 64.9% de las ventas corresponde a unidades importadas, siendo China el principal proveedor con el 31% en los autos importados, cifra que pasó del 8.3% en 2020.

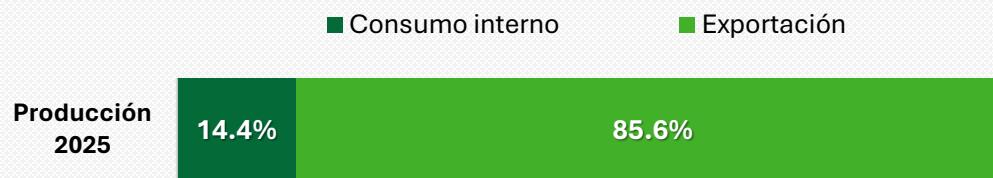


Oferta y demanda de vehículos, 2025

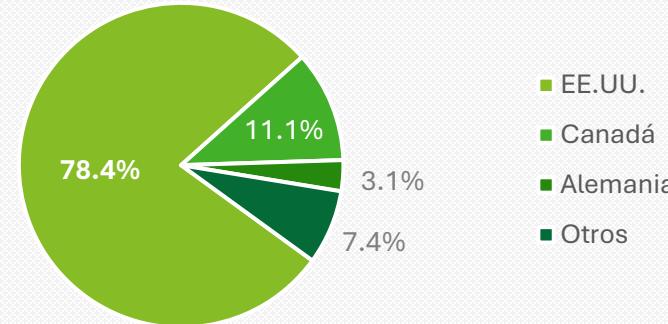
(millones de unidades y participación en el total)

● Oferta: 3.95 millones

Mercado de destino (% de la oferta total)



País de destino (% de las exportaciones)

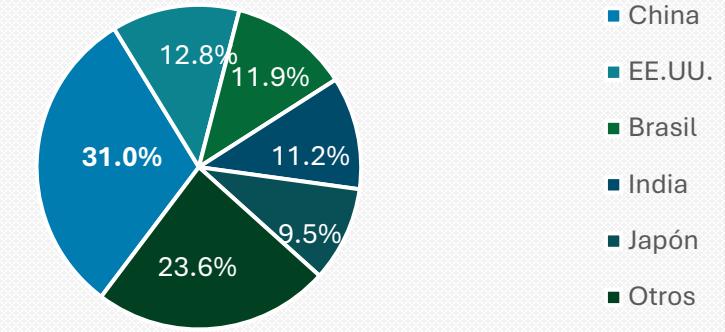


● Demanda: 1.52 millones

Mercado de origen (% de las ventas totales)



País de origen (% de ventas de autos importados)

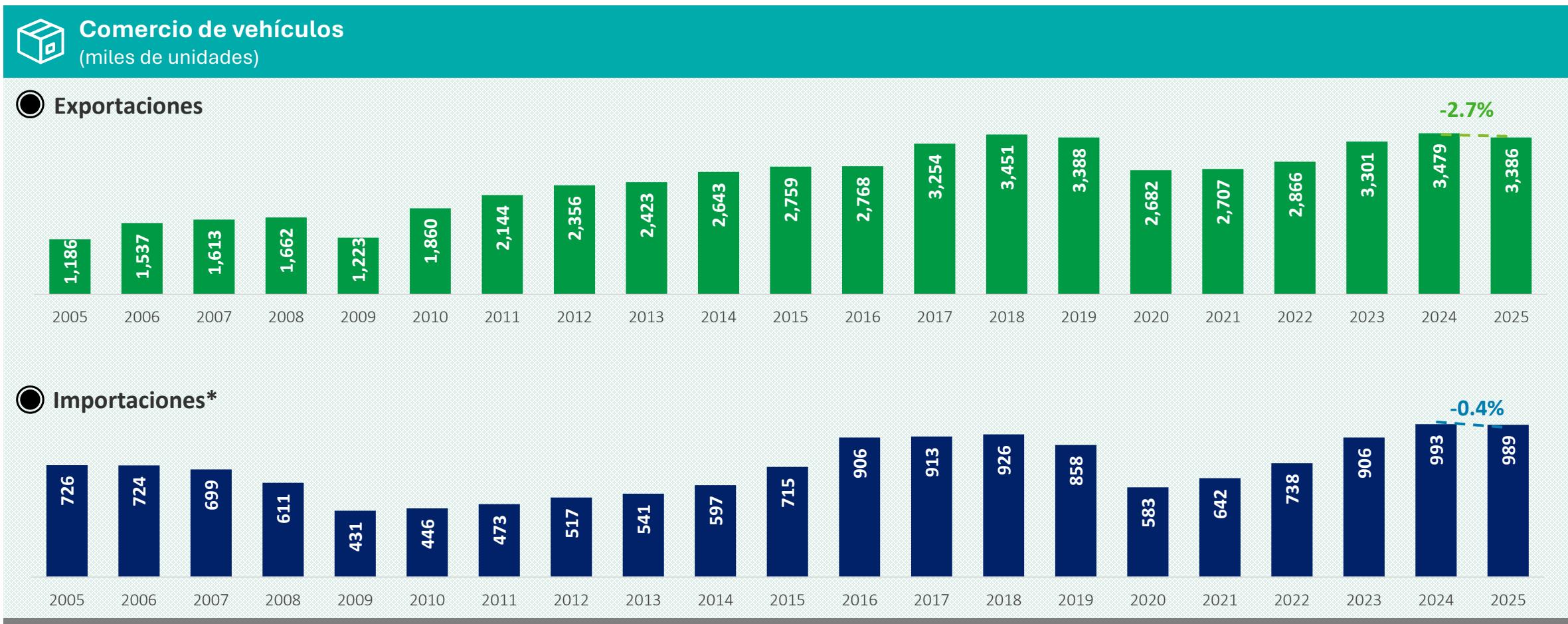


Fuente: elaboración propia con información de INEGI.



Exportaciones e importaciones de vehículos ligeros

Las exportaciones mantienen una fuerte dependencia del mercado estadounidense y han alcanzado niveles récord en años recientes. No obstante, en 2025 se observa una disminución tanto en los envíos al exterior como en la comercialización de unidades importadas.



Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: *Se refiere a las ventas de vehículos importados.



Exportaciones a EE.UU.

Las exportaciones mexicanas a EE.UU. tuvieron una reducción del 4.2% anual en 2025, debido al impacto de los cambios a las reglas arancelarias del país vecino; sin embargo, su participación sigue siendo muy importante, representando 78.4% del total.



Exportaciones mexicanas a EE.UU. en 2025, por marcas
(miles de unidades, participación y variación porcentual)

Armadora	mdu	Participación en producción	Participación en exportaciones	Variación interanual
GM	703	82.0%	85.5%	-1.2%
Ford	369	88.4%	87.2%	3.0%
Chrysler	298	75.3%	88.7%	-5.1%
Nissan	298	45.2%	74.2%	-8.9%
Toyota	297	95.8%	93.2%	30.5%
Volkswagen	196	58.4%	71.7%	-15.1%
Honda	168	105.8%	90.9%	-20.6%
KIA	142	49.4%	65.5%	-14.8%
Mazda	55	31.3%	61.6%	-51.6%
Audi	47	32.0%	33.4%	-16.0%
BMW	39	40.6%	42.3%	0.8%
Acura	28	86.3%	89.0%	-
Mercedes Benz	13	23.3%	24.1%	-16.6%
Grand Total	2,654	67.1%	78.4%	-4.2%

Fuente: elaboración propia con información de INEGI.



Tipo y procedencia de vehículos comercializados

Los socios del T-MEC continúan siendo los principales destinos de las exportaciones de autos mexicanos, con Estados Unidos liderando en casi todos los segmentos. Paralelamente, China se consolida como el mayor proveedor de vehículos para el mercado nacional, tanto de marcas propias como de otras firmas internacionales.

Comercialización de vehículos por tipo y procedencia, 2025 (miles de unidades y participación en el total)											
Exportaciones (miles de unidades)					Importaciones* (miles de unidades)						
Subcomp.	Compactos	De lujo	Pickups	SUV's	Subcomp.	Compactos	De lujo	Deportivos	Minivans	Pickups	SUV's
27	468	91	984	1,815	213	91	28	9	38	154	455
País de destino (% de las exportaciones)						País de origen (% de las importaciones)					
Colombia., 51%	EE.UU., 80%	EE.UU., 42%	EE.UU., 85%	EE.UU., 77%	China, 42%	China, 48%	Alemania, 34%	España, 36%	China, 57%	Brasil, 39%	China, 31%
Argentina, 11%	Canadá, 9%	Alemania, 12%	Canadá, 10%	Canadá, 13%	India, 24%	Indonesia, 19%	EE.UU., 21%	Alemania, 31%	EE.UU., 30%	Tailandia, 22%	EE.UU., 16%
Arabia Saudita, 11%	Brasil, 3%	Reino Unido, 12%	Argentina, 1%	Alemania, 5%	Brasil, 14%	EE.UU., 13%	Japón, 20%	Japón, 22%	Brasil, 8%	EE.UU., 16%	Japón, 14%

Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: *Se refiere a las ventas de vehículos importados.



Vehículos pesados

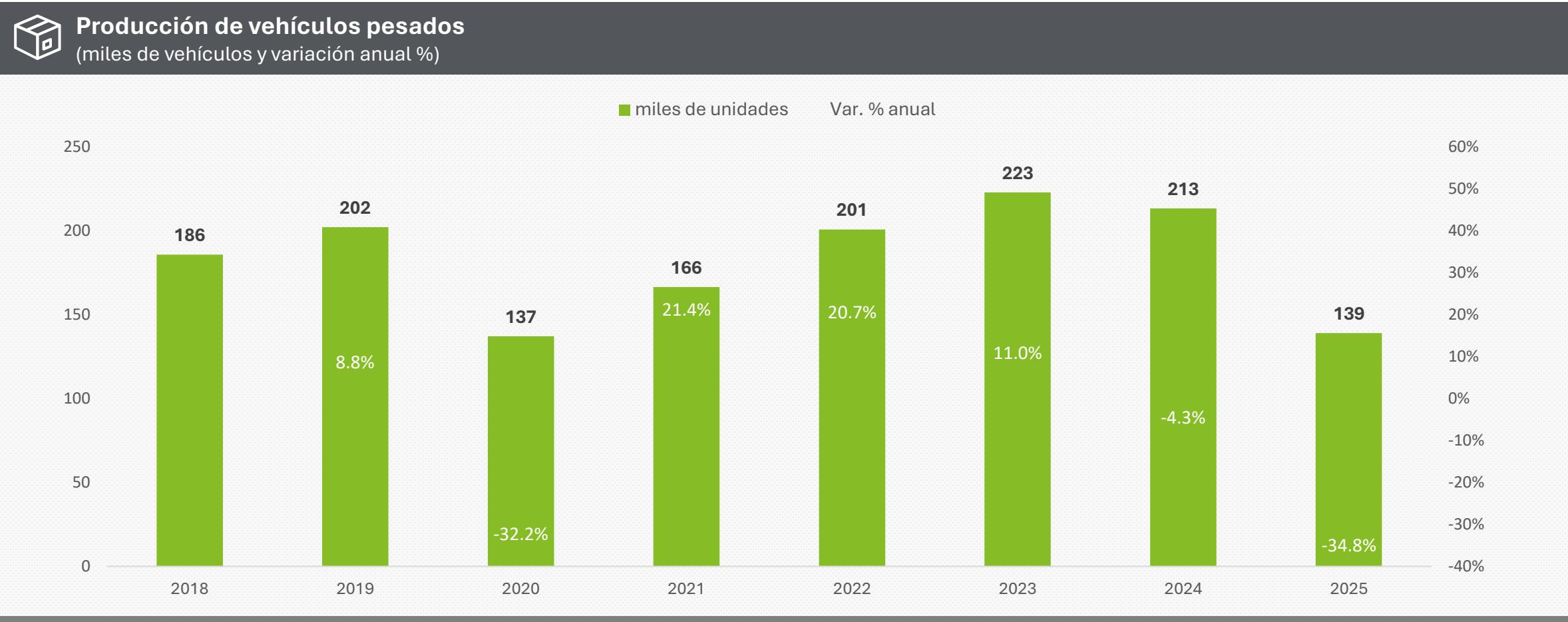


Producción de vehículos de pasajeros y camiones

Desde 2024, la dinámica de la producción de vehículos pesados comenzó a caer; sin embargo, en 2025 presentó su nivel más bajo desde la pandemia con una caída de 34.8%, principalmente por dos factores: la incertidumbre comercial y el incremento en la importación de vehículos usados.



Producción de vehículos pesados (miles de vehículos y variación anual %)



Fuente: elaboración propia con información de INEGI.



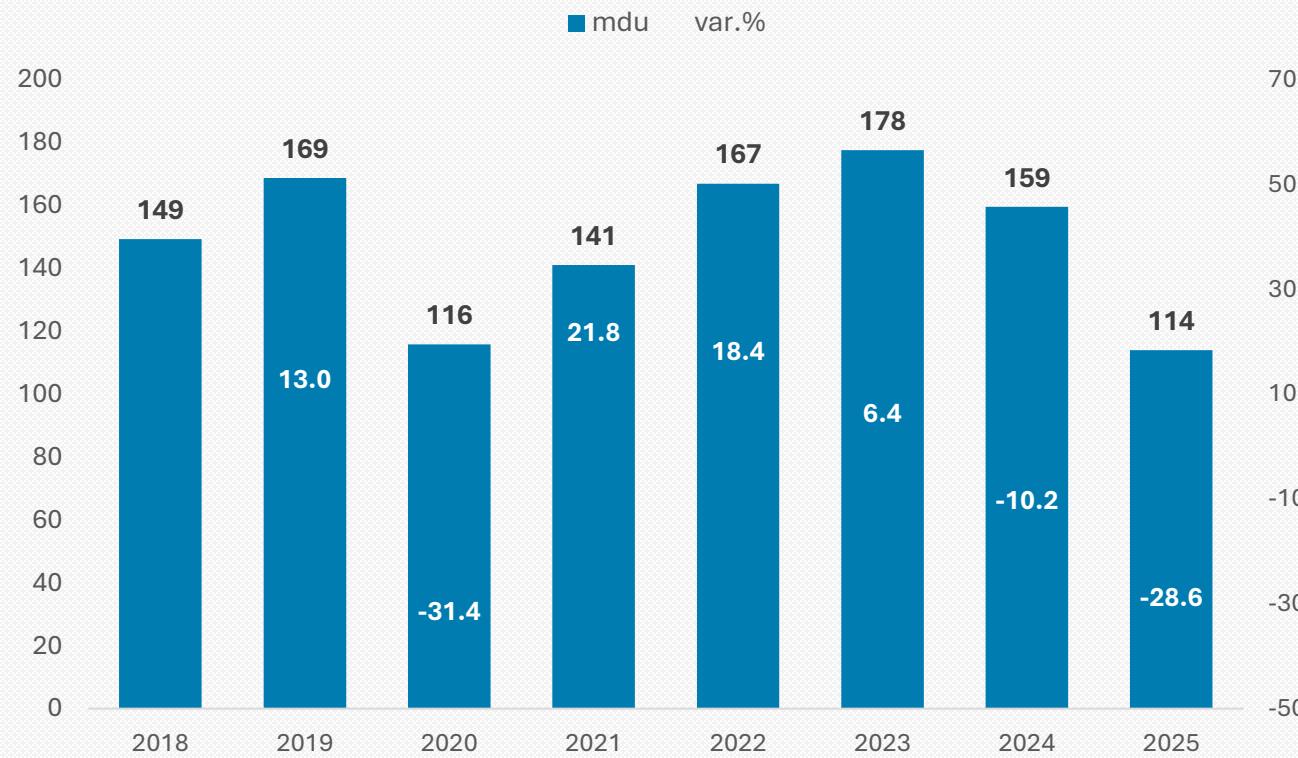
Comercio con el exterior

En línea con la producción, las exportaciones de vehículos pesados han mostrado un detrimiento desde 2024, con una caída de 28.6% en 2025 y con un nivel menor al registrado en 2020. Estados Unidos es el principal receptor de estos vehículos, con poco más del 94% del total.

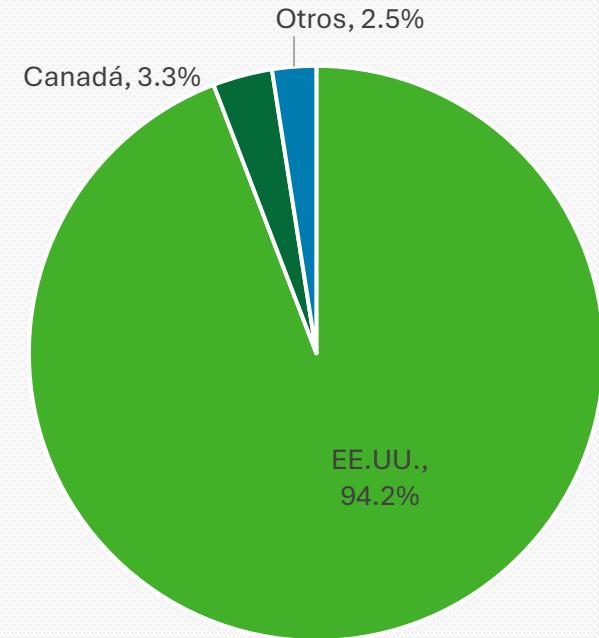


Exportaciones de vehículos pesados

(miles de vehículos, variación anual y participación en el total)



País de destino de las exportaciones, 2025



Fuente: elaboración propia con información de INEGI.



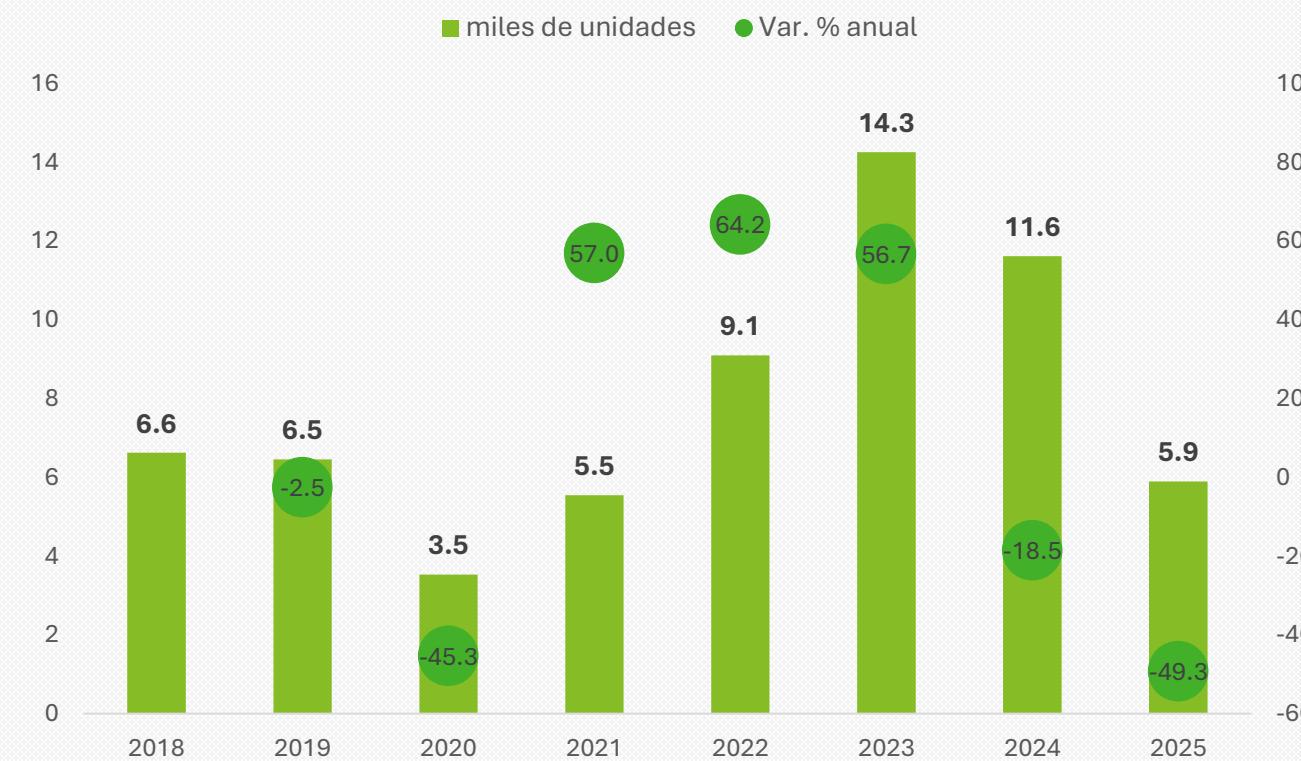
Comercio desde el exterior

Respecto a las importaciones, los vehículos pesados han mostrado un decremento efecto que podría deberse a la importación de unidades usadas. Este año, el gobierno mexicano implementa nuevos aranceles a la entrada de estos vehículos, con la finalidad de fomentar la producción interna.

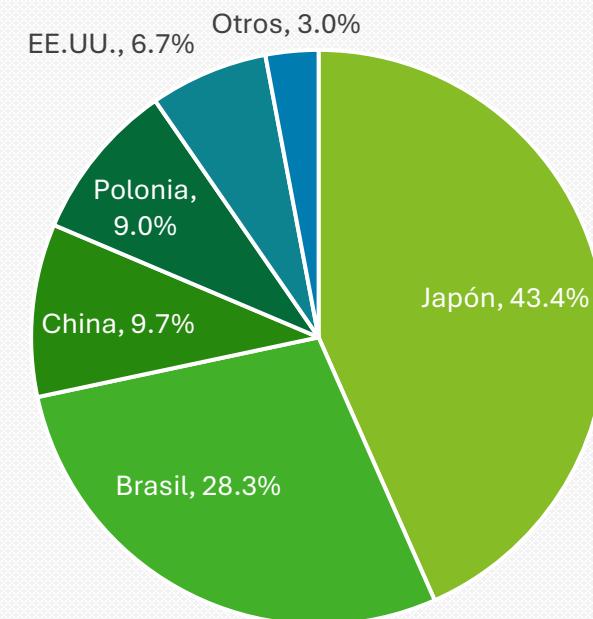


Importaciones de vehículos pesados

(miles de vehículos, variación anual porcentual y participación en el total)



Países de origen de las importaciones, 2025



Fuente: elaboración propia con información de INEGI.



Autopartes

Producción y comercialización



Importaciones de autopartes provenientes de China en Norteamérica

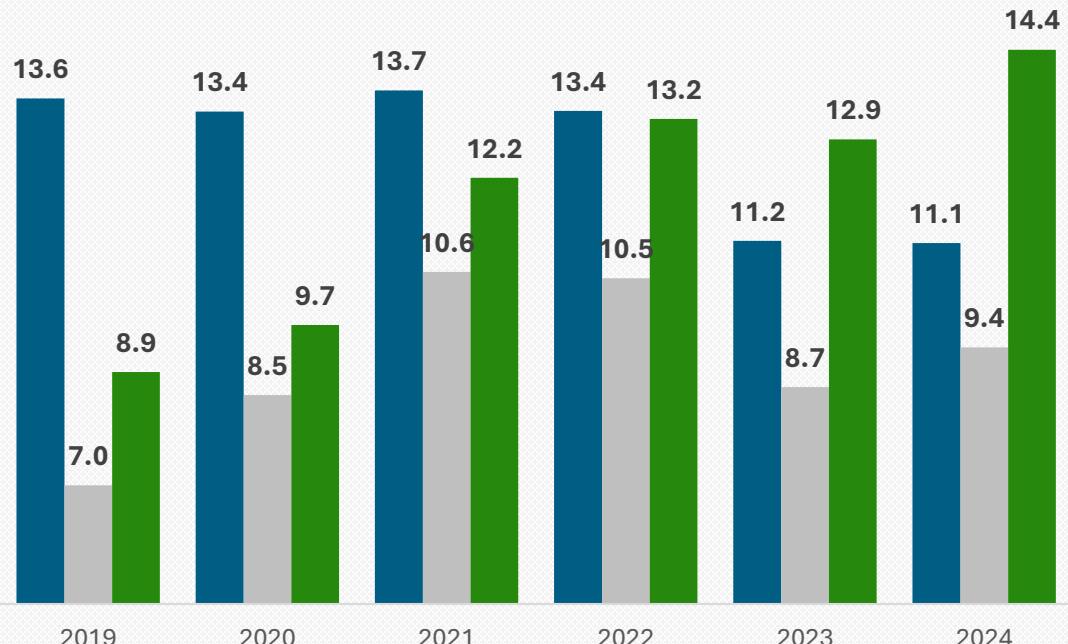
Además de los automóviles, las autopartes provenientes de China tienen una participación relevante en el mercado norteamericano. En 2024, en México representaron el 14.4 % de las importaciones del sector, con una tendencia creciente. En contraste, en EE.UU. su participación se ubica en 11.1%, cifra que ha disminuido debido al conflicto comercial con el país asiático y, más recientemente, por los aranceles aplicados este año.



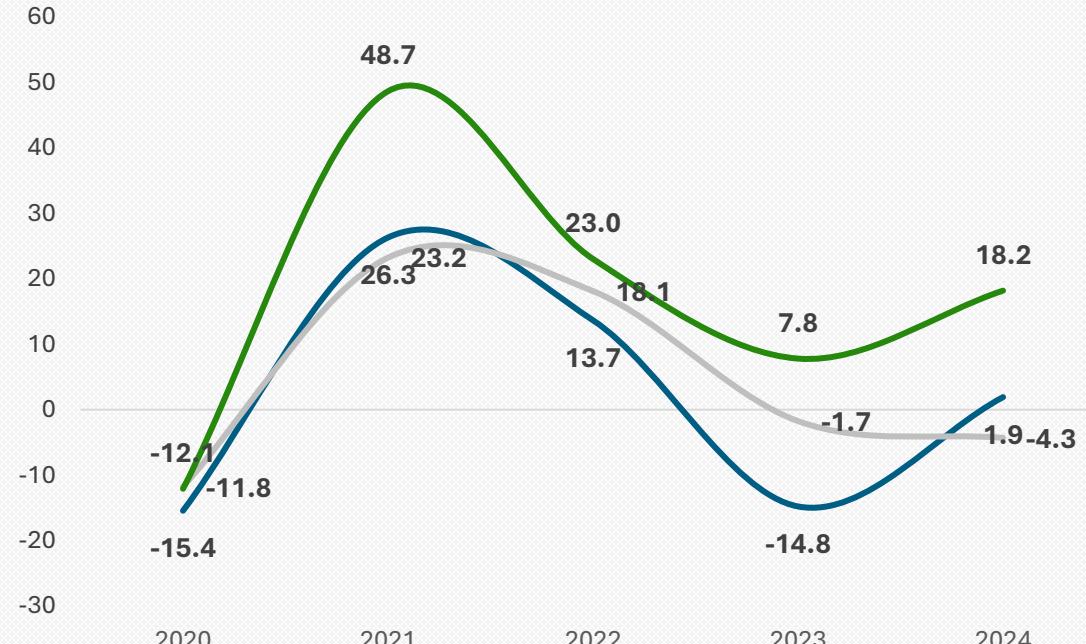
Importaciones de autopartes desde China

(participación porcentual en las importaciones de autopartes totales)

■ EE.UU. ■ Canadá ■ México



■ EE.UU. ■ Canadá ■ México

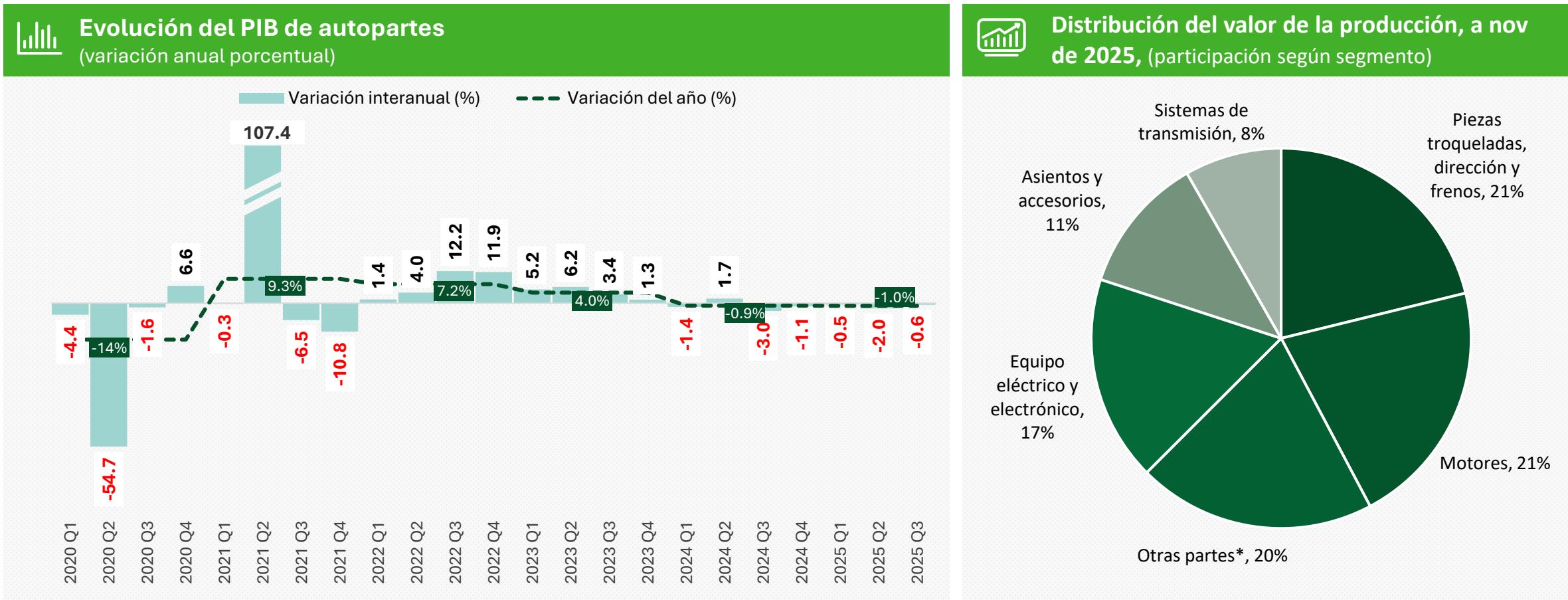


Fuente: elaboración propia con información de UN Comtrade Database. | Nota: se obtiene agregando los productos del código arancelario de la clasificación HS: 870600 - Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor. 8707 - Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas, y 8708 - Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05. Las partidas 81.01 a 87.05 incluyen tractores, vehículos de transporte de diez personas, familiar o de carreras, de transporte de mercancías, etc.



Segmentos de la industria de autopartes en México

El PIB del segmento de autopartes registró un limitado crecimiento al tercer trimestre del 2025 (-1.0% interanual), sumando cinco trimestres en cifras negativas, esto en línea con la reducción de las exportaciones.



Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: *En otras partes se consideran filtros para gasolina, radiadores, espejos, elevadores, escapes, mofles, sistemas de aire acondicionado y de otras partes para vehículos.

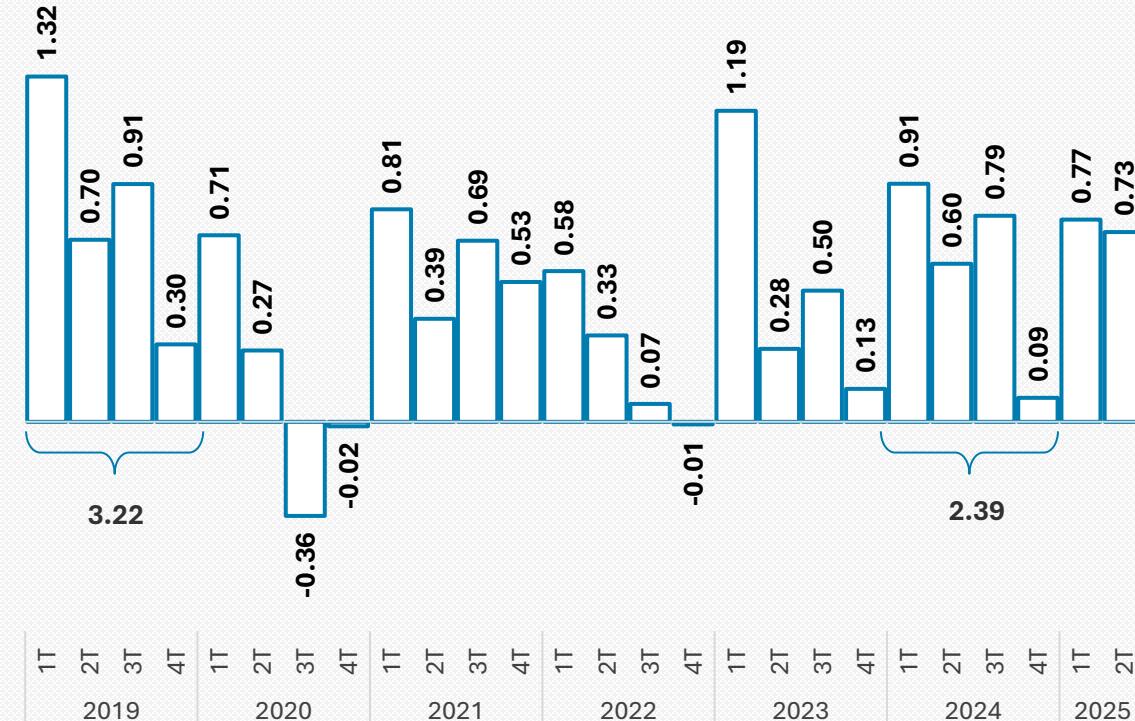


Inversión en la industria de autopartes

El sector de autopartes se ha caracterizado por tener cifras positivas en su inversión extranjera directa (IED) desde 2014. De acuerdo con cifras actualizadas, los niveles de 2024 no han alcanzado niveles prepandemia, y 2025 muestra una tendencia similar.



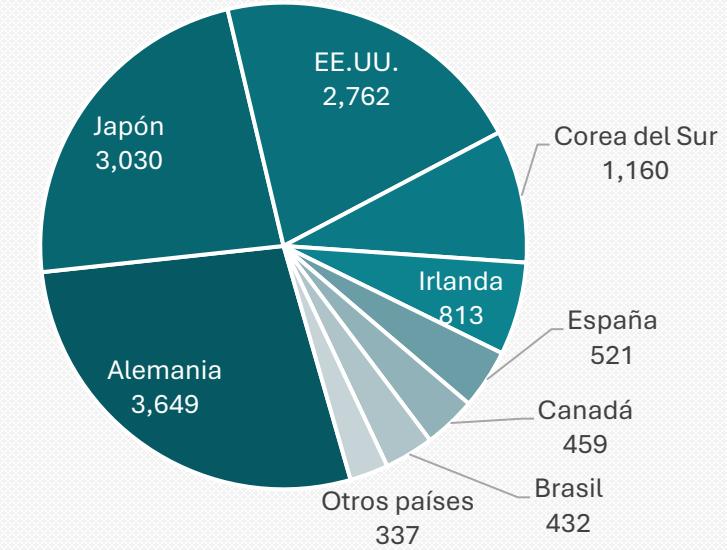
Inversión extranjera directa en la industria de autopartes
(miles de mdd)



Fuente: elaboración propia con información de la Secretaría de Economía. | Nota: La información utilizada corresponde a cifras actualizadas de la IED, siendo el primer trimestre de 2025 el último dato disponible. *Información correspondiente a la rama 3363 Fabricación de partes de vehículos automotores.



Inversión extranjera directa por país de origen, acumulado de 2019 al 2º trimestre de 2025, (mdd)



Al igual que en las OEMs, la IED proviene principalmente de Alemania, Japón y EE.UU. (poco más del 70% del total desde 2019). Las empresas chinas que están invirtiendo en la producción de autopartes desde 2015, representan cerca del 2% del total.



Proyectos de inversión en industria de autopartes

México es un mercado estratégico por su ubicación para la inversión de proyectos, por su cercanía con EE.UU. y ser puerta al comercio latinoamericano. Diversas marcas han anunciado inversiones durante 2025, destacan las asiáticas.

Monitor de inversiones, proyectos más destacados por monto en México, 2025 y 2026 (millones de dólares)				
Empresa	Monto (mdd)	País de origen	Etapa	Estado
Xusheng	\$260.00	China	Anunciado	Coahuila
LG Electronics	\$188.00	Corea del Sur	Anunciado	Querétaro
KIA Motors	\$150.00	Corea del Sur	Anunciado	Nuevo León
NHK Spring	\$55.00	Japón	Anunciado	Guanajuato
Rhenus Automotive	\$50.00	Alemania	Anunciado	Nuevo León
Kyungshin	\$50.00	Corea del Sur	Operación	Durango
SL Mex	\$45.00	Corea del Sur	Anunciado	San Luis Potosí

Fuente: elaboración propia con información del Monitor de Inversión de Deloitte Econosignal.



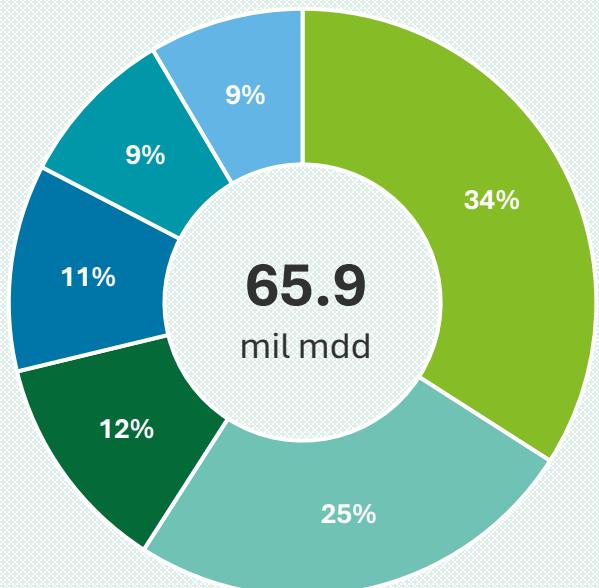
Exportaciones e importaciones de autopartes de México

La balanza comercial de la industria de autopartes se mantiene superavitaria en la mayoría de los segmentos. En 2024, el comercio exterior del sector continuó en expansión, con un incremento del 2% en exportaciones y del 9.2 % en importaciones; sin embargo, a noviembre de este año se observa una caída en ambos indicadores.



Comercio de autopartes de México, a nov 2025 (participación porcentual y variación porcentual anual)

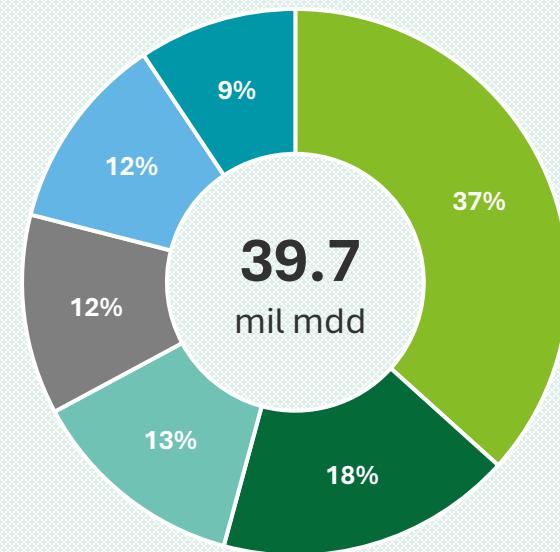
Exportación



(variación porcentual anual)

Año	Exportación	Importación
2023	23.0%	17.8%
2024	2.0%	9.2%
2025 ¹	-2.89%	-5.48%

Importación



- Otras partes*
- Partes de transmisión
- Dirección y suspensión
- Equipo eléctrico y electrónico
- Asientos y accesorios
- Motores
- PROSEC Regla 8^a

Fuente: elaboración propia con información de INEGI y Banco de México. | Nota: Se compara la clasificación de TIGIE y SCIAN para obtener la rama 3363. *En **otras partes** se consideran filtros para gasolina, radiadores, espejos, elevadores, escapes, mofles, sistemas de aire acondicionado y de otras partes para vehículos automotrices no clasificadas en otra parte; además, en el caso de exportaciones se agrega frenos y piezas metálicas troqueladas; y para importaciones frenos, piezas metálicas troqueladas y asientos y accesorios. 1. A noviembre.

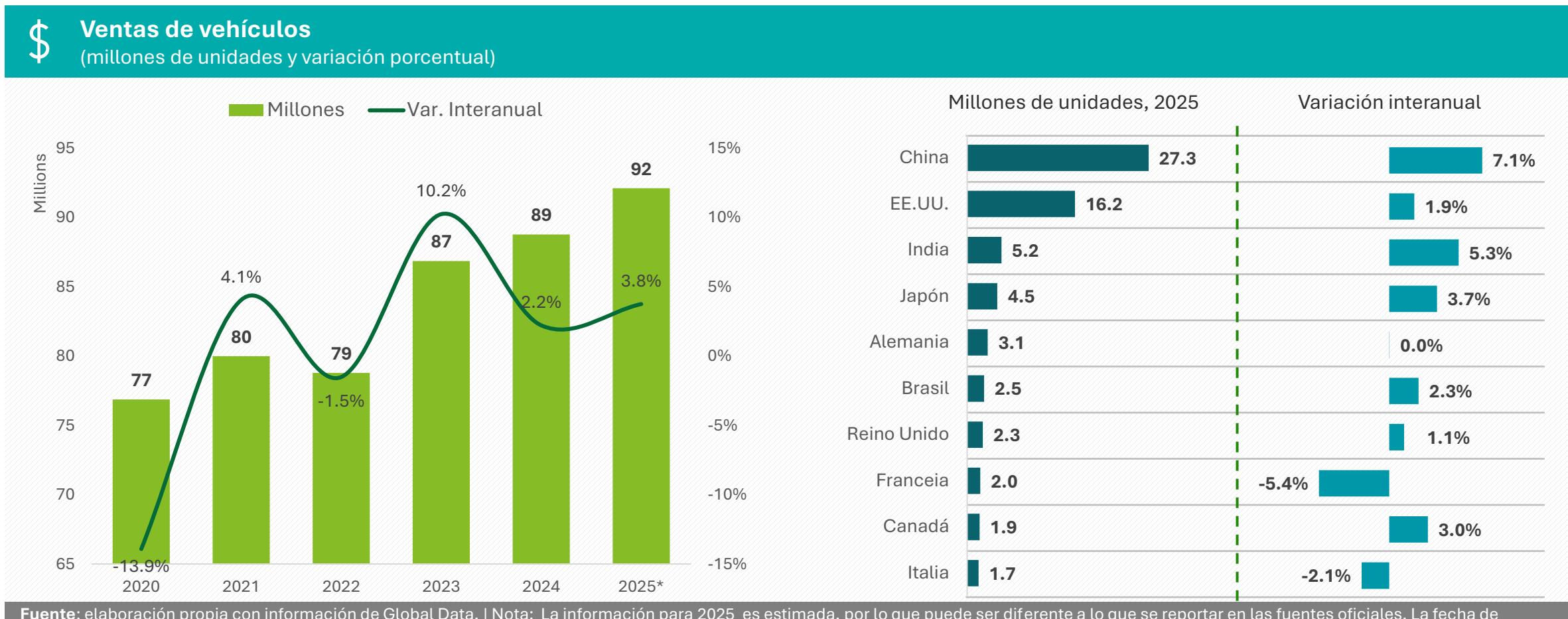


Comercialización de vehículos



Venta de vehículos ligeros en los principales mercados mundiales

Las ventas de vehículos a nivel global tuvieron un avance de 2.2% en 2024, y pese a la guerra comercial y la imposición de aranceles, en 2025 crecieron 3.8%. Entre los países con mayores ventas, China lidera en crecimiento (+7.1%).



Fuente: elaboración propia con información de Global Data. | Nota: La información para 2025 es estimada, por lo que puede ser diferente a lo que se reportar en las fuentes oficiales. La fecha de actualización varía según el país.



Ventas por marca en el mundo

Las marcas asiáticas lideran las ventas globales con el 56.6% del mercado en 2025, destacando las de origen chino, japonés y coreano. En particular, las firmas chinas han incrementado su participación posicionándose en el primer lugar, alcanzando el 24.8% en 2025.

\$ Ventas de vehículos por origen de la marca (millones de unidades)

■ China ■ Japón ■ Otras ■ Alemania ■ EE.UU. ■ Corea del Sur



Top 10 de marcas más vendidas, 2025*

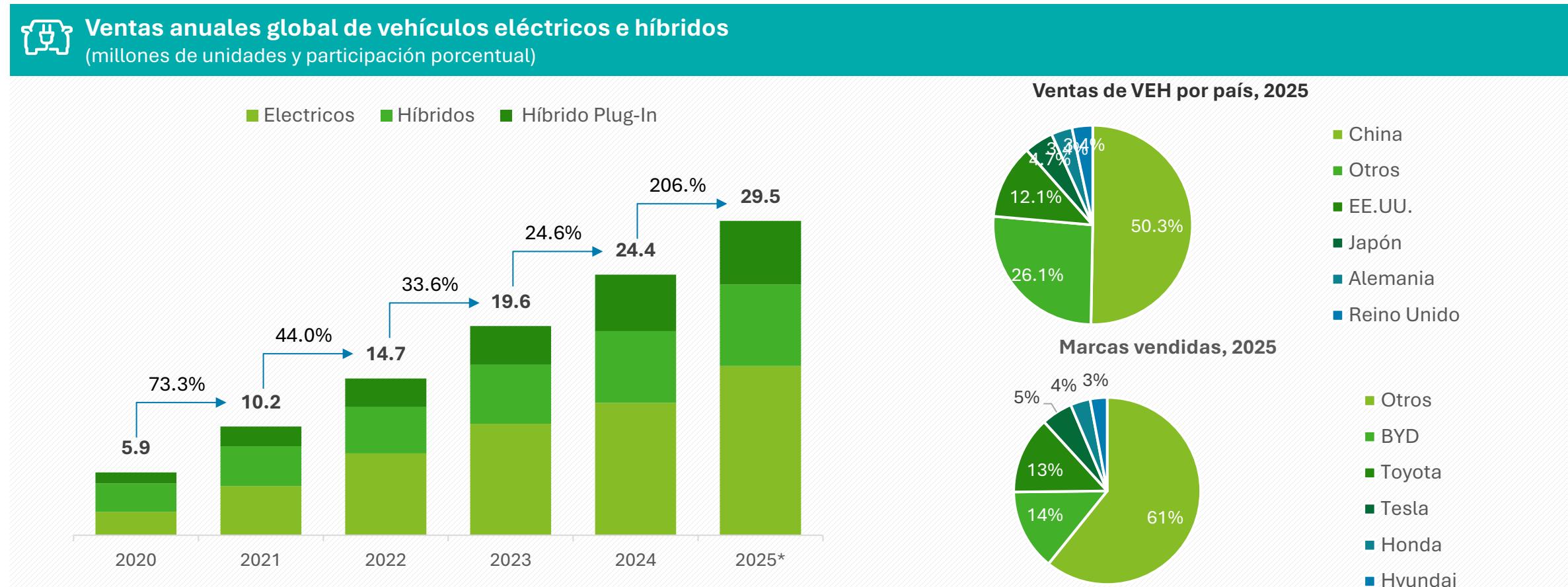
País de la marca	Marca	Ventas (mdu)
Japón	Toyota Group	10.8
Alemania	Volkswagen Group	8.6
Corea del Sur	Hyundai Group	7.0
Fraco-Japones	Renault-Nissan-Mitsubishi	6.2
Países Bajos	Stellantis	5.8
EE.UU.	General Motors Group	4.7
China	BYD Auto	4.5
EE.UU.	Ford Group	4.1
China	Geely Group	3.9
Japón	Honda Group	3.5

Fuente: elaboración propia con información de Global Data. | Nota: La información para 2025 es estimada, por lo que puede ser diferente a lo que se reportar en las fuentes oficiales. La fecha de actualización varía según el país.



Ventas de vehículos eléctricos e híbridos (VEH) en el mundo

Los autos eléctricos e híbridos han tomado cada vez más importancia en el mercado global. Se estima que las ventas mundiales alcanzarán más de 29 millones de unidades en 2025, ante promoción de países como China, que ha creado infraestructura e incentivos para el desarrollo de la industria.

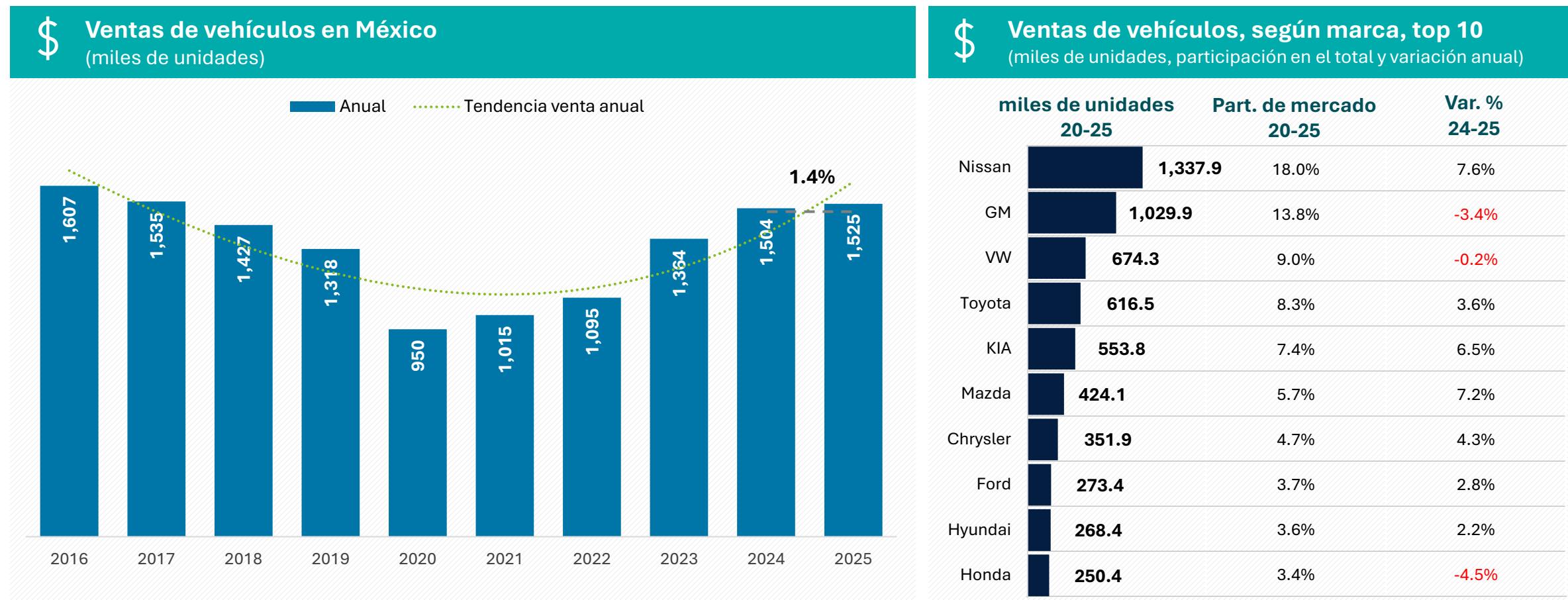


Fuente: elaboración propia con información de Global Data. | Nota: La información para 2025 es estimada, por lo que puede ser diferente a lo que se reporta en las fuentes oficiales. La fecha de actualización varía según el país.



Comercialización de vehículos ligeros en México

En 2025 las ventas muestran una recuperación significativa frente a los niveles previos a la pandemia, superando las cifras del mismo periodo de 2019. Sin embargo, se observa una desaceleración marcada por los cambios en las condiciones comerciales ocurridos durante el año.

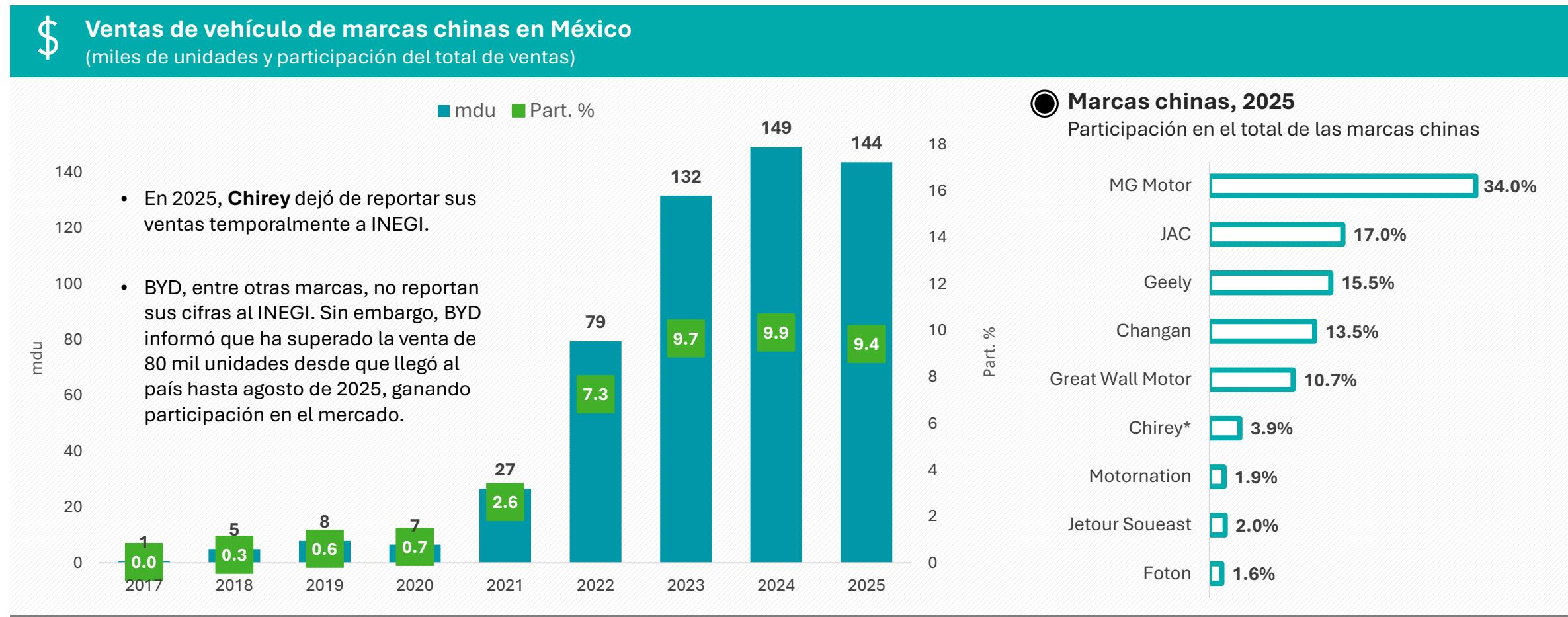


Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: *Para la tendencia se empleó tendencia de tipo polinomial, la cual se obtiene a partir de la cantidad de fluctuaciones en los datos o por la cantidad de ajustes de los datos.



Comercialización de vehículos ligeros chinos en México

Desde su ingreso al mercado mexicano en 2017, las marcas chinas han incrementado su participación, con MG Motor como líder del segmento. Sin embargo, este año sus ventas registraron una caída del 3.7%, reduciendo su participación a 9.4% (algunas compañías no reportan, por lo que este porcentaje podría estar subestimado).





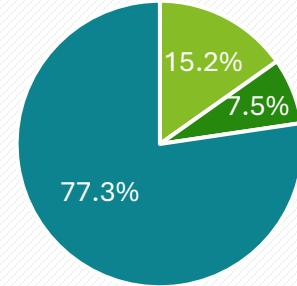
Ventas de VEH en México

La venta de vehículos eléctricos e híbridos (VEH) ha crecido de manera sostenida en los últimos años, impulsada principalmente por la reducción en los precios y la llegada de marcas chinas más accesibles al mercado nacional. Como resultado, en una década su participación pasó del 0.5 % al 9.6 % del total.



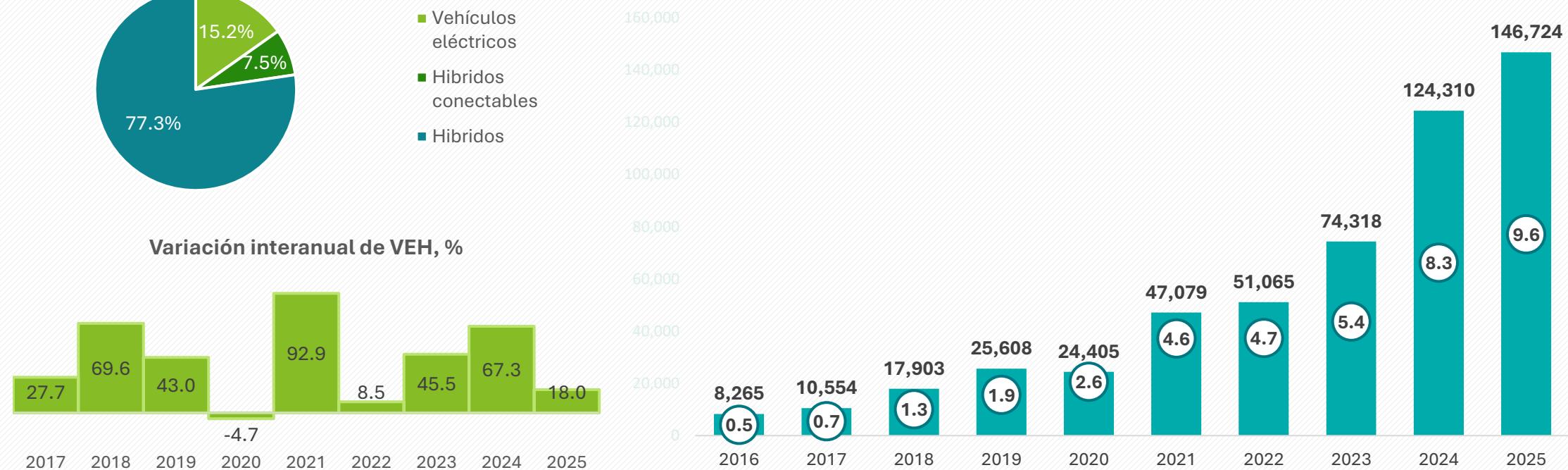
Ventas de vehículos eléctricos e híbridos en México (Variación anual, unidades y participación en el total)

Participación por segmentos en 2025*, %



Vehículos electricos, híbridos e híbridos plugin

Parti. % en el total

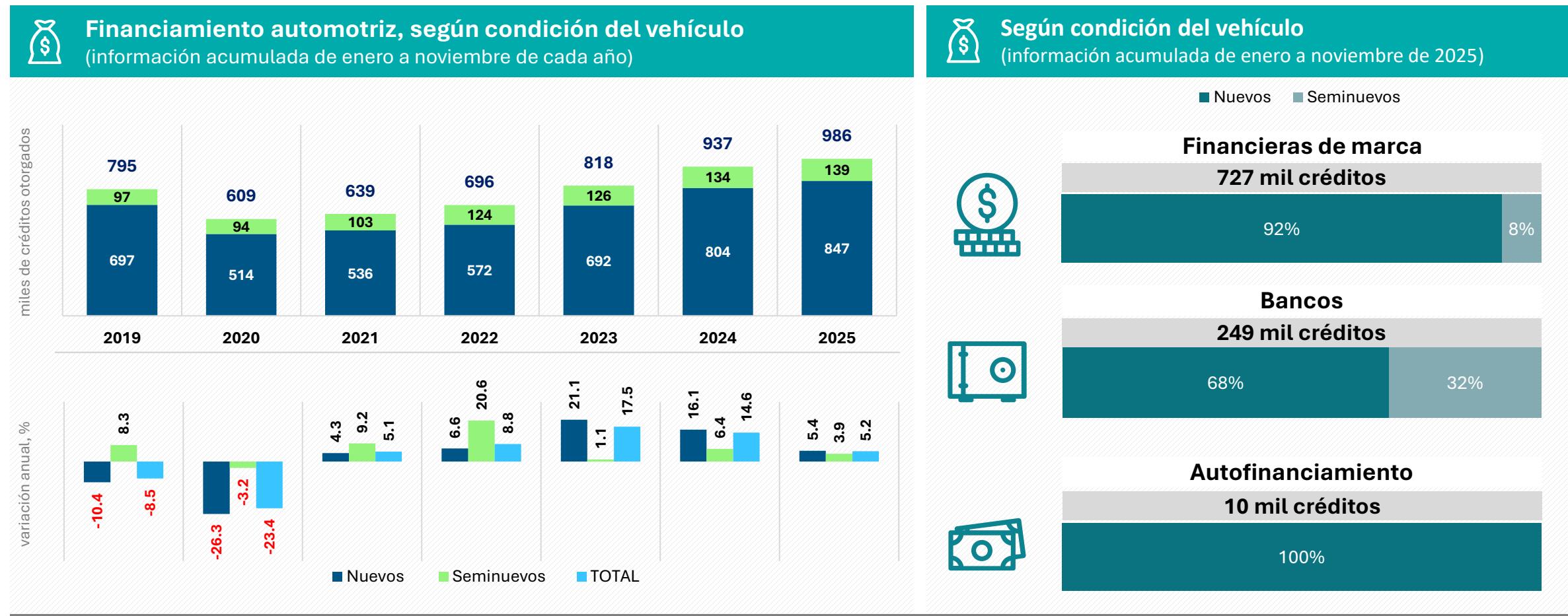


Fuente: elaboración propia con información del INEGI.



Financiamiento automotriz

El crédito automotriz mantiene una tendencia de crecimiento desde 2021. A noviembre de 2025, registró un avance interanual del 5.2%. El financiamiento para autos seminuevos gana cada vez mayor relevancia, mientras que las financieras de marca continúan siendo las principales proveedoras de crédito en el sector.

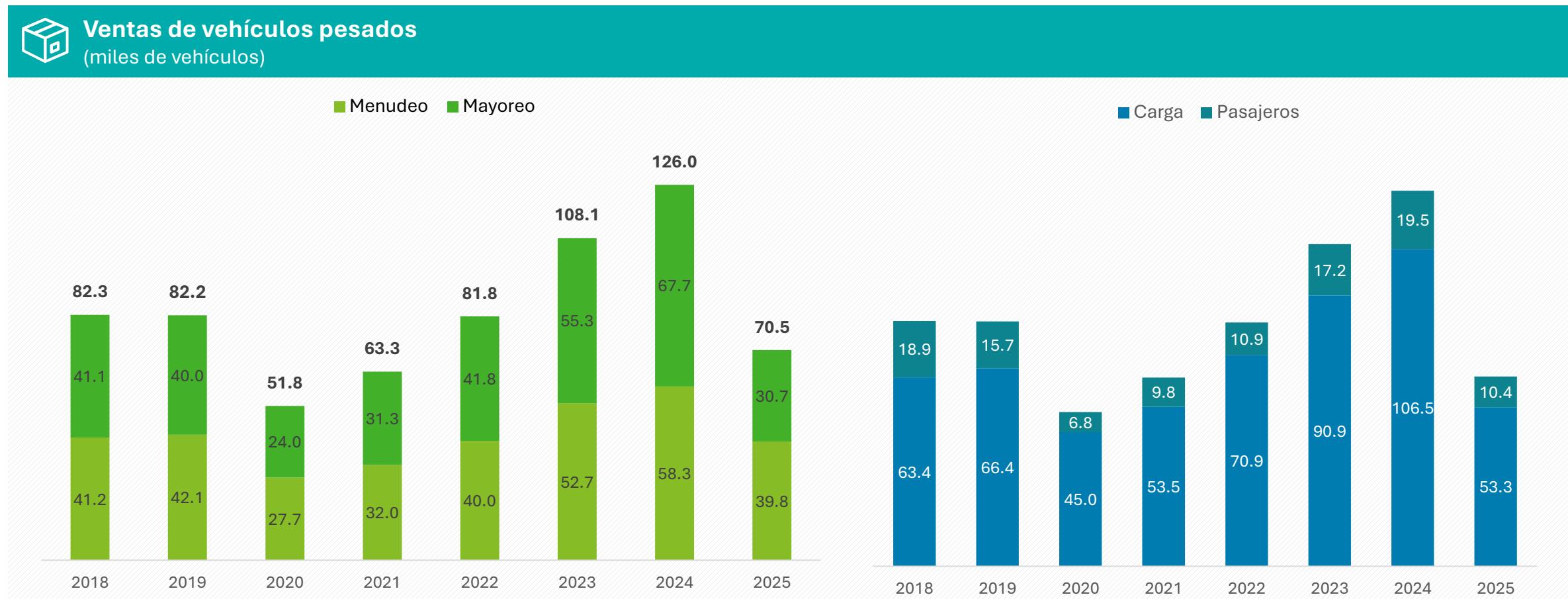


Fuente: elaboración propia con información de Asociación Mexicana de la Distribuidores Automotrices (AMDA).



Comercialización de vehículos pesados

Las ventas de vehículos pesados tuvieron una tendencia de crecimiento después de la pandemia; sin embargo, 2025 ha sido un año de incertidumbre comercial y de aumento de importaciones de unidades usadas, que han empujado a la baja la comercialización tanto de las ventas al menudeo (-31.7%) como al mayoreo (-54.7%).



Fuente: elaboración propia con información de INEGI.



Tendencias de la industria automotriz



Preferencia de consumo

Deloitte elabora el Estudio Global del Consumidor Automotriz desde 2010. En su edición 2025, incluye la opinión de 31 mil consumidores dentro de 30 países y analiza las áreas más importantes que impactarán a la industria automotriz y las principales tendencias.

Electrificación de vehículos



- La preferencia de los consumidores por vehículos eléctricos de batería completa es moderada. El interés por autos de combustión interna e híbridos aumenta.
- En México: el 60% de los encuestados prefieren vehículos de combustión interna, seguido de híbridos.

Conectividad



- La tecnología autónoma puede facilitar el despliegue de flotas de vehículos, especialmente en mercados de Asia Pacífico. Sin embargo, los consumidores siguen preocupados por su seguridad.
- En México: el 43% de los consumidores consideran beneficiosa la integración de vehículos autónomos.

Intenciones futuras de vehículos



- El porcentaje de consumidores que tienen intención de cambiar de marca de vehículo está aumentando. Podría indicar que se necesita construir mejores relaciones con clientes.
- En México: el 72% de los encuestados desea cambiar de marca en su próxima compra.

Movilidad como un servicio



- Los consumidores más jóvenes están interesados en la movilidad como servicio por encima de la propiedad de un vehículo.
- En México: el 46% de los consumidores jóvenes está interesado en la movilidad como servicio.

Fuente: elaboración propia con información de Deloitte.



Tendencias del mercado

En una industria tan cambiante, la tecnología de los vehículos y los patrones de consumo están presionando por una transformación.

01



Vehículos con energía alterna

La adopción de vehículos eléctricos e híbridos sigue creciendo a nivel mundial, impulsada por factores clave. Los **gobiernos juegan un papel esencial**, estableciendo metas más estrictas de reducción de emisiones y ofreciendo incentivos para su compra. A la par, los **fabricantes compiten por desarrollar modelos eléctricos accesibles**, eficientes y atractivos. Sin embargo, persisten **desafíos** como ampliar la **infraestructura de carga**, reducir costos y mejorar la autonomía.

02



Vehículos autónomos

La conectividad y la conducción autónoma están **transformando la movilidad**. Se espera que la mayoría de los nuevos vehículos integren comunicación entre autos e infraestructura vial. Aunque los vehículos totalmente autónomos tardarán en adoptarse, crecerá el uso de sistemas avanzados de asistencia. Estas innovaciones dan **experiencias más personalizadas y eficientes**, pero enfrentan retos en regulación, seguridad y aceptación del consumidor.

03



Ventas digitales

La digitalización transforma la compra de vehículos con **procesos más ágiles y personalizados**. Plataformas en línea permiten comparar modelos, configurar preferencias y cerrar transacciones digitales, **reduciendo visitas físicas**. Esta tendencia, acelerada por la pandemia, seguirá creciendo, con más consumidores eligiendo compras en línea sobre concesionarios.

04



Suscripción

Los modelos de **movilidad compartida** y las suscripciones de vehículos se consolidan como **opciones atractivas en entornos urbanos**. Ofrecen flexibilidad al permitir acceso sin compromisos de propiedad y **favorecen la sostenibilidad** al reducir congestión y emisiones mediante un uso más eficiente de recursos. Su impulso proviene de avances tecnológicos y la creciente preferencia por alternativas sostenibles y adaptables.

05



Sostenibilidad

La industria automotriz avanza hacia **prácticas más sostenibles mediante materiales** reciclados, procesos **de menor impacto** y sistemas para reciclar componentes y baterías de vehículos eléctricos. Estas acciones responden a regulaciones ambientales y a la creciente preferencia por opciones más responsables y ecológicas.



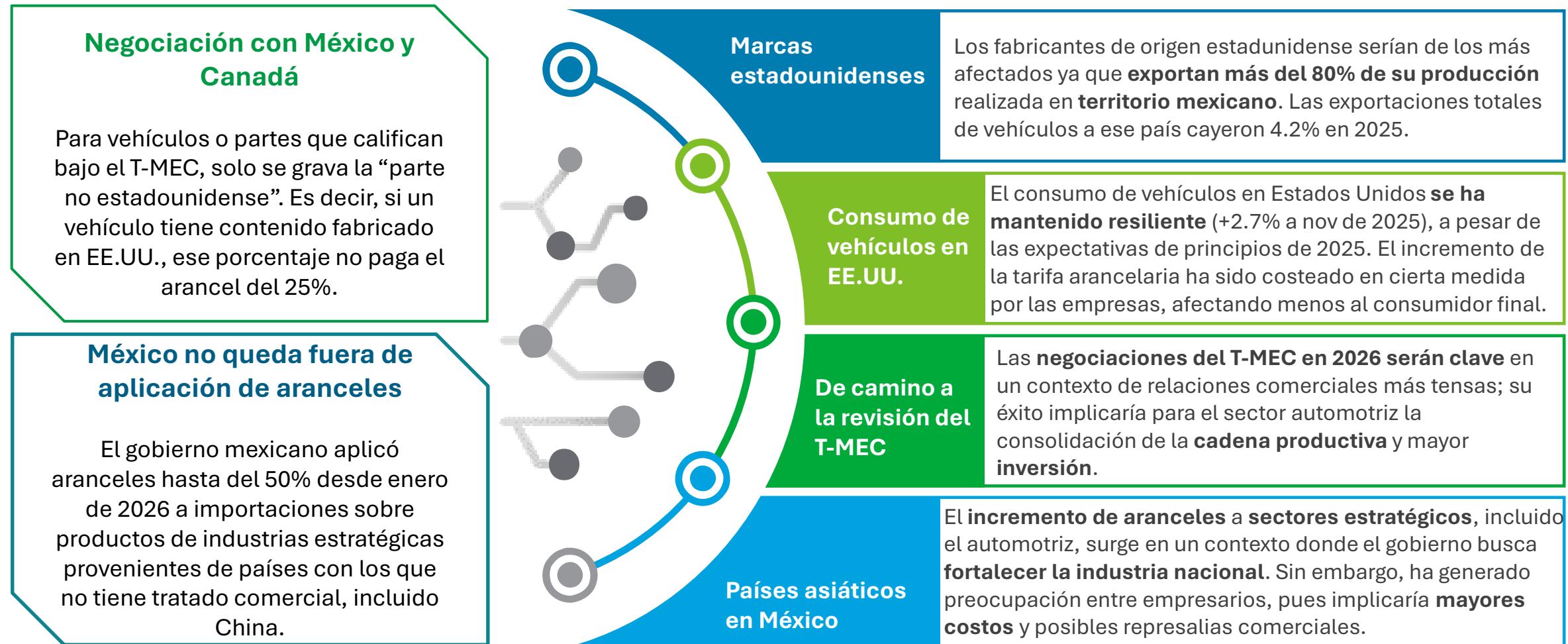
Pronósticos y perspectivas

Vehículos ligeros



Cambio en las reglas comerciales

En abril de 2025, el gobierno de EE.UU. anunció la aplicación de aranceles a importaciones de productos provenientes de diversos países y sectores. En el caso de los automóviles, se estableció un arancel adicional del 25%, y a partir de mayo se extendió también a las autopartes.





Avance del sector en México

Vehículos ligeros y PIB automotriz 2025



Factores coyunturales

En 2024, el **mercado automotriz mexicano** avanzó a un ritmo **más lento** que en años anteriores. Esta desaceleración responde al efecto posterior de las altas tasas de crecimiento tras la crisis sanitaria y, también en gran medida, al **dinamismo productivo de los países asiáticos** que estaría generando nuevos cambios en el sector mundial, especialmente de China.

Las cifras reflejan una desaceleración y caídas en la industria durante 2025, impulsadas por la aplicación de aranceles en EE.UU.:

- Las **ventas internas** de vehículos ligeros crecieron apenas **1.4% anual**, frente al 10.3% de 2024, quedando por debajo de las expectativas del mercado.
- La **producción** también retrocedió, considerando que gran parte se destina al mercado estadounidense: **cayó 0.9 % anual**, frente al avance de 5.6% del año previo.
- En la misma línea, las **exportaciones disminuyeron 2.7%**, afectadas por la debilidad del consumo en EE.UU. tras los aranceles, siendo que cerca del 80% se dirige a este país.
- Todo esto se refleja en la **contracción del PIB del sector** (-5.1% al 3T), siendo la industria terminal la más rezagada (-8.2 % al 3T).

Fuente: elaboración propia con información del INEGI. | *De vehículos ligeros.

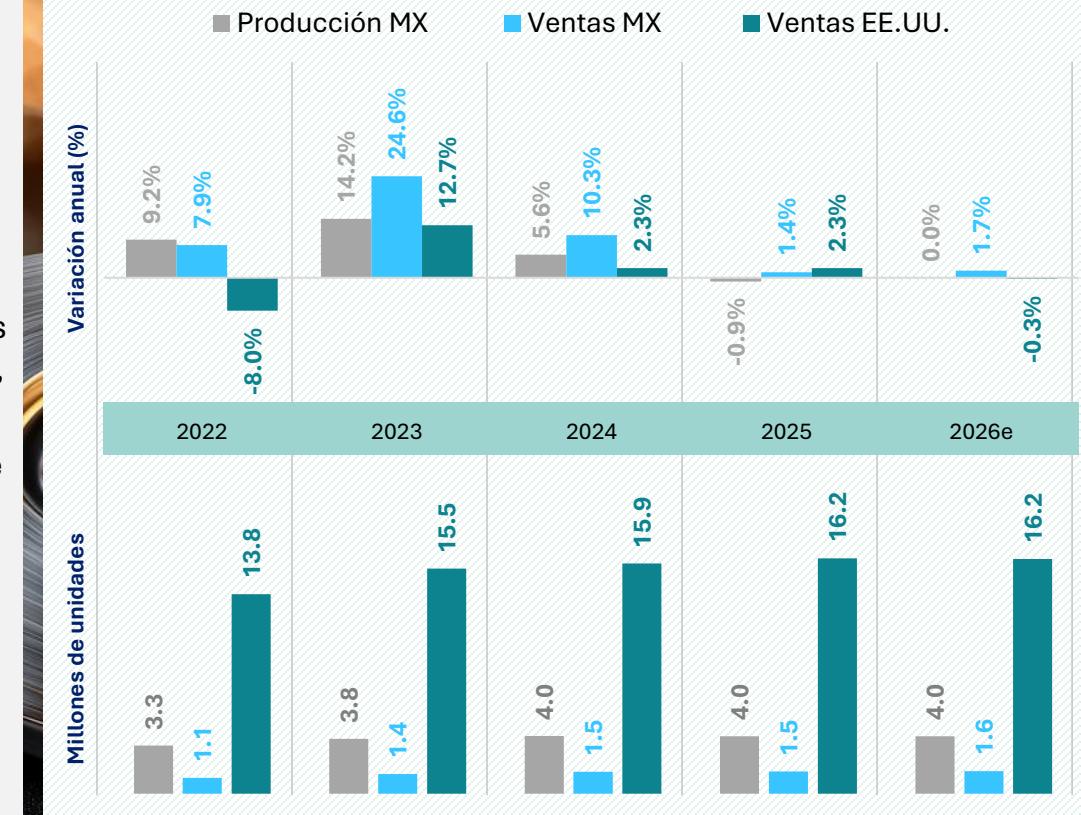


Pronóstico de la industria

O Puntos clave

- En 2025, la producción y venta de vehículos ligeros en México se vio afectada por la **nueva política arancelaria** del principal socio comercial, con una caída de **0.9%** y un pequeño aumento de **1.4%**, respectivamente, además de un menor dinamismo en la economía nacional.
- En los primeros meses de 2025, las **perspectivas sobre el consumo** de automóviles en **Estados Unidos** eran **poco alentadoras** tras el anuncio gubernamental de aplicar aranceles a la importación de autos y autopartes. No obstante, las **negociaciones con México y Canadá** para reducir dichos aranceles bajo el T-MEC, junto con la absorción parcial de costos por parte de las empresas, permitieron mantener la **resiliencia del sector** automotriz en ese país.
- Por su parte, el **gobierno mexicano puso en vigor aranceles a la importación de vehículos** provenientes de países sin tratados comerciales a inicios de 2026, afectando principalmente a unidades de origen chino y de otras naciones asiáticas. Esta medida podría abrir oportunidades para la producción local; sin embargo, los aranceles aplicados a autopartes representan un riesgo para las armadoras que dependen de proveedores chinos.
- La **revisión del T-MEC** será un **desafío relevante** para 2026, ante la creciente presencia de autopartes y vehículos chinos y las tensiones comerciales entre los socios, quienes advierten posibles impactos en la producción regional.

O Pronósticos de vehículos ligeros





Nuestra oferta

Reportes de inteligencia económica



Resumen semanal



Notas de opinión



Análisis estatal y sectorial



Perspectivas económicas de México



Monitor de inversiones



Mexico Economic Outlook

Presentaciones



Sobre temas económicos de su interés,
diseñado para sus apoyar a tus clientes
o áreas internas de tu empresa.

Estudios personalizados



Sobre tu industria, presentando
pronósticos y escenarios a considerar.



Regístrate para acceder a
todos nuestros reportes.



Nuestra oferta

Reportes de inteligencia económica diseñados a tu medida

Realizamos **estudios personalizados y presentaciones** de un tema económico de su elección, que implique un impacto en la operación de su empresa, anticipándonos a posibles afectaciones, presentando pronósticos y escenarios a tomar en cuenta.

Cubrimos las siguientes áreas:



Pronósticos para la toma de decisiones

Tome mejores decisiones estratégicas a partir de nuestros pronósticos



Estudios de impacto económico

Cuantificación del impacto de una iniciativa de negocio sobre la economía y la sociedad, y demostrar su valor económico.



Políticas Públicas

Diseño, planificación y evaluación de políticas públicas, buscando maximizar su impacto económico y social.



Economía de la competencia

Ánalysis exhaustivo de potenciales situaciones de dumping, competencia desleal y fusiones, entre otras, y su impacto sobre los consumidores



Análisis Costo-Beneficio

Una herramienta de toma de decisiones.



Envíe un e-mail para
hacer su solicitud a:
econosignal@deloittemx.com





Contacto

Autores del reporte

Daniel Zaga

Economista en Jefe
Deloitte Spanish Latin America
dzaga@deloittemx.com

Alberto Torrijos

Socio Líder de la Industria Automotriz
Deloitte Spanish Latin America
atorrijos@deloittemx.com

Dulce González

Economista Sr.
Deloitte Spanish Latin America
dgonzalez@deloittemx.com

Manuel Nieblas

Socio Líder de Manufactura
Deloitte Spanish Latin America
mnieblas@deloittemx.com

Socios

Erick Calvillo

Socio Líder de Crecimiento de Mercado
Deloitte Spanish Latin America
ecalvillo@deloittemx.com

Miguel Ángel del Barrio

Socio Líder de Crecimiento de Mercado
Marketplace México Centroamérica
Deloitte Spanish Latin America
midelbarrio@deloittemx.com





Deloitte se refiere a una o más entidades de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”), su red global de firmas miembro y sus sociedades afiliadas a una firma miembro (en adelante “Entidades Relacionadas”) (colectivamente, la “organización Deloitte”). DTTL (también denominada como “Deloitte Global”) así como cada una de sus firmas miembro y sus Entidades Relacionadas son entidades legalmente separadas e independientes, que no pueden obligarse ni vincularse entre sí con respecto a terceros. DTTL y cada firma miembro de DTTL y su Entidad Relacionada es responsable únicamente de sus propios actos y omisiones, y no de los de las demás. DTTL no provee servicios a clientes. Consulte <https://www.deloitte.com/about> para obtener más información.

Deloitte ofrece servicios profesionales líderes a casi el 90% de las empresas de la lista Fortune Global 500® y a miles de empresas privadas. Nuestra gente ofrece resultados medibles y duraderos que ayudan a reforzar la confianza del público en los mercados de capitales y permiten que los clientes se transformen y prosperen. Sobre la base de sus 180 años de historia, Deloitte abarca más de 150 países y territorios. Descubra cómo las aproximadamente 470,000 personas de Deloitte en todo el mundo tienen un impacto importante en www.deloitte.com

Tal y como se usa en este documento, **Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de auditoría y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”. **Deloitte Impuestos y Servicios Legales, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de consultoría fiscal, asesoría legal y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”. **Deloitte Audit Delivery Center, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de auditoría y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”. **Deloitte Asesoría en Riesgos, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de asesoría en riesgos y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”. **Deloitte Asesoría Financiera, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de asesoría financiera y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”. Y **Deloitte Consulting Group, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de consultoría y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”.

Esta comunicación contiene únicamente información general, y ninguna de las empresas miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (DTTL), su red global de firmas miembro o sus entidades relacionadas (colectivamente, la “organización Deloitte”) está, por medio de esta comunicación, prestando asesoramiento o servicios profesionales. Antes de tomar cualquier decisión o realizar cualquier acción que pueda afectar sus finanzas o su negocio, debe consultar a un asesor profesional calificado.

No se dan declaraciones, garantías o compromisos (expresos o implícitos) en cuanto a la exactitud o integridad de la información en esta comunicación, y ni DTTL , ni sus firmas miembro, entidades relacionadas, empleados o agentes será responsable de ninguna pérdida o daño que surja directa o indirectamente en relación con cualquier persona que confíe en esta comunicación. DTTL y cada una de sus empresas miembro, y sus entidades relacionadas, son entidades jurídicamente separadas e independientes.