

Análisis Sectorial: Industria Automotriz

24 de julio de 2026

Elaborado por: Janneth Quiroz
Rosa Rubio Kantún
analisis@monex.com.mx

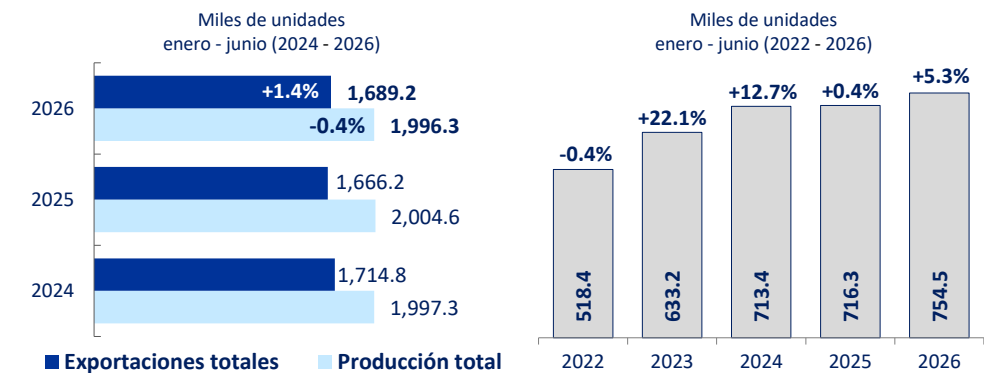
- En junio, la industria automotriz exhibió un relevante retroceso, con caídas anuales en la producción (-1.9%) y exportación (-9.2%) de vehículos ligeros. Por su parte, las ventas internas crecieron hasta un 7.7% anual.
- En el primer semestre de 2026, se observó una sólida fortaleza de las ventas internas (+5.3%) y en menor medida de las exportaciones (+1.4%); mientras que la producción de vehículos ligeros disminuyó 0.4% anual.
- La industria de vehículos pesados extendió su trayectoria negativa durante el primer semestre del año, con caídas a doble dígito tanto en la producción (-13.0%) como en la exportación (-14.5%) de vehículos.

En la edición de este reporte sectorial se concentran indicadores clave de la industria automotriz de México: 1) **producción**; 2) **exportaciones**; y 3) **ventas de vehículos ligeros, pesados, eléctricos y de autopartes**. Además, se incorpora una visión global del sector, destacando las noticias relevantes del entorno y los principales retos y oportunidades para la industria automotriz nacional.

Industria automotriz de México: Primer semestre de 2026

Las cifras de junio reflejaron una desaceleración de la industria automotriz nacional, con caídas anuales en la producción (-1.9%) y las exportaciones (-9.2%) de vehículos ligeros, mientras que las ventas internas crecieron 7.7%. Pese a este débil cierre, durante el 1S-26 la demanda interna mantuvo un desempeño sólido, alcanzando un máximo histórico para un periodo similar. Por su parte, las exportaciones mostraron un desempeño más favorable, aunque con una marcada desaceleración respecto a años previos. No obstante, la demanda externa continúa enfrentando presiones derivadas de las medidas arancelarias de EUA, en un entorno de menor dinamismo del mercado automotriz estadounidense. Asimismo, persisten retos asociados al proceso de revisión del T-MEC. Entre las propuestas planteadas por EUA destaca elevar el contenido regional requerido para la producción de vehículos pasando de 75.0% a 82.0%, además de exigir que al menos el 50.0% del valor de los vehículos producidos en Norteamérica sea manufacturado en territorio estadounidense para acceder a un trato arancelario preferencial.

Vehículos ligeros: producción y exportación Ventas totales en mercado interno



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras en miles de unidades y variación (%) anual.

Indicadores de vehículos ligeros		
Junio de 2026		
	Miles de unidades	Var. anual
Producción	354.2	-1.9%
Exportaciones	301.0	-9.2%
Ventas	126.9	7.7%
Enero – Junio de 2026		
	Miles de unidades	Var. anual
Producción	1,996.3	-0.4%
Exportaciones	1,689.2	1.4%
Ventas	754.5	5.3%

Indicadores de vehículos pesados		
Junio de 2026		
	Unidades	Var. anual
Producción	15,262	7.6%
Exportaciones	12,730	3.2%
Ventas mayoreo	3,278	45.5%
Ventas menudeo	3,194	3.9%
Enero – Junio de 2026		
	Unidades	Var. anual
Producción	70,876	-13.0%
Exportaciones	58,260	-14.5%
Ventas mayoreo	14,979	3.1%
Ventas menudeo	16,072	-21.8%

Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

Durante el 1S-26, las ventas totales de vehículos ligeros en EUA ascendieron a 7.88 millones de unidades (-2.8% a/a), de las cuales México concentró el 16.4% de las importaciones realizadas por país origen.

Durante el 1S-26, la producción de vehículos del segmento de “uso múltiple” (minivans y SUV’s) disminuyó en un 3.5% a/a; una merma considerable, ya que representan el 47.5% del total producido.

En el primer semestre del año, la producción de Nissan cayó 25.8% a/a, con disminuciones en la manufactura de los modelos Sentra (-7.0%), Kicks (-24.1%) y Versa (-50.9%).

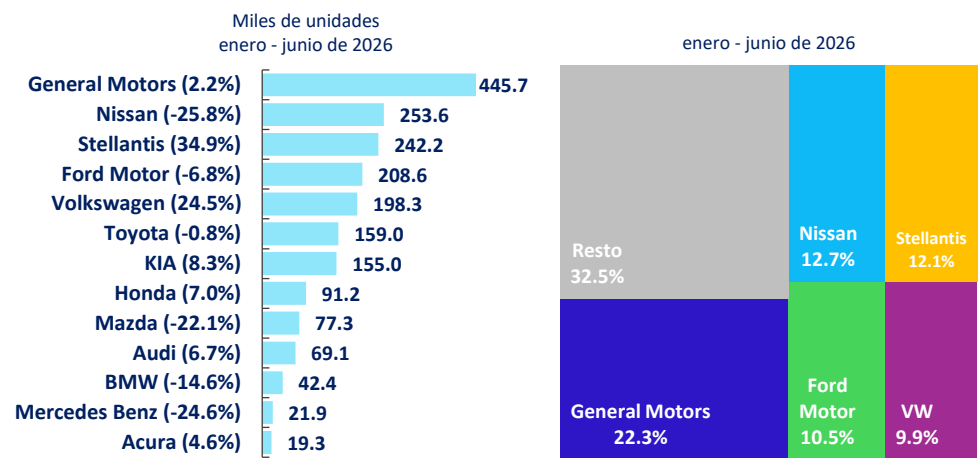
De acuerdo con las cifras de mayo de la balanza comercial de EUA, las exportaciones mexicanas de vehículos, partes y accesorios a territorio estadounidense tienen una tarifa efectiva promedio de 9.7%, y los vehículos ligeros de 13.7% (Anexo 1). Con ello, persisten las presiones para el sector automotriz mexicano, considerando que EUA tiene una cuota de mercado de 76.0% del total de envíos de vehículos ligeros.

Vehículos Ligeros (VL)

Producción automotriz se deteriora durante el 1er. semestre del año

En junio, la producción de VL fue de 354.2 mil unidades, situándose 1.9% por debajo del volumen manufacturado en junio de 2025. Pese a esta desaceleración, el resultado se ubicó como el segundo mes de junio con mayor producción de VL, con lo cual se mantienen señales de un desempeño mixto en las cadenas manufactureras del sector y de la capacidad de planta utilizada. Asimismo, entre enero y mayo, el volumen físico de fabricación de equipos de transporte se mantuvo con una trayectoria negativa, con una contracción de 2.8% anual (a/a).

Producción por marcas afiliadas al RAI AVL Participación (%) del total, por marca



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Gráfico izquierdo: cifras en miles de unidades y variación (%) anual. La producción de Stellantis integra a Chrysler y Fiat. Volkswagen (VW).

Considerando este limitado desempeño, durante el 1S-26, la manufactura de VL sumó un total de 1,996 miles de unidades (-0.4% a/a). A su interior, se presentó un comportamiento heterogéneo entre ensambladoras, donde cerca del 54.0% de las armadoras afiliadas al Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAI AVL) reportó un incremento en su volumen de producción. Esta dinámica fue impulsada por una aceleración en la manufactura de General Motors (+2.2% a/a), Stellantis (+34.9%), Volkswagen (+24.5%), KIA (+8.3%) y Honda (+7.0%). En conjunto, produjeron un total de 1,132 mil unidades, equivalente al 56.7% del volumen del periodo. En contraste, Nissan (-25.8% a/a), Ford Motor (-6.8%), Toyota (-0.8%) y Mazda (-22.1%) exhibieron retrocesos relevantes, lo que refleja un dinamismo heterogéneo y limitado en las cadenas de producción entre ensambladoras.

Dentro del top 5 por volumen de producción, los modelos que registraron mayor incremento anual en el 1S-26 fueron: Equinox SUV (+7.9%) y Silverado doble cabina (+33.2%) de General Motors y Tacoma de Toyota (+1.9%)

Entre enero y junio de 2026, los envíos de VL a los socios del T-MEC (EUA y Canadá) se redujeron en 1.0% respecto al mismo lapso 2025, con un total de 1,494 mil unidades.

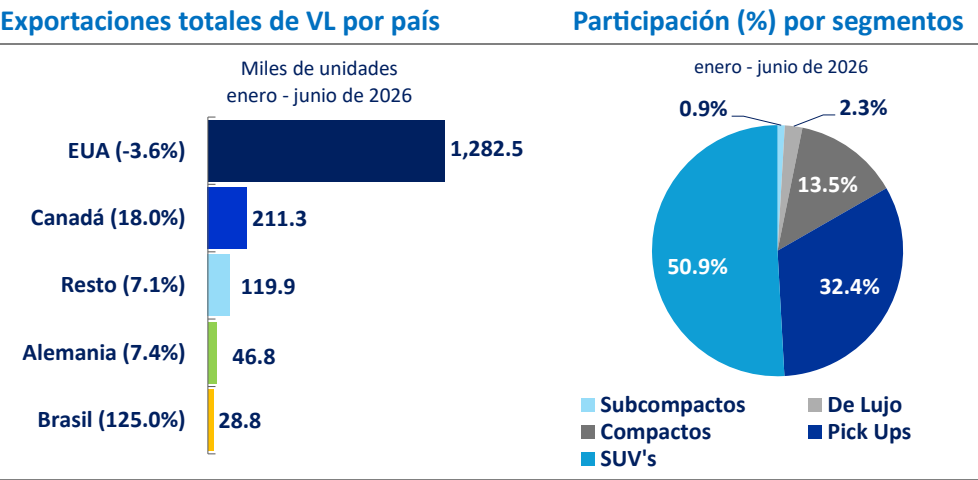
En el primer semestre del año, las exportaciones de VL de Ford Motor cayeron 10.4% a/a, ante una disminución en la canalización de los modelos: Mustang Mach-E, Bronco Sport y Maverick.

En el desglose por segmentos, se observó un desempeño mixto, destacando el incremento en la manufactura de *pick ups* (+15.3% a/a), concentrando cerca del 32.0% de la producción del semestre. Sin embargo, persistió notable atonía en el resto de las categorías, en particular de los vehículos de lujo (-14.6%), compactos (-14.7%), y SUV's (-3.7%).

Exportaciones automotrices se mantienen con un crecimiento limitado

En junio, la industria automotriz exportó 301 mil VL, inferior en un 9.2% respecto al volumen de envíos realizados en junio de 2025. Este debilitamiento fue explicado por una pronunciada disminución en las exportaciones tanto de camiones ligeros (-6.4% a/a) como de automóviles (-20.1%). En particular, los envíos del segmento de SUV's cayeron 18.7% a/a; mientras que los de vehículos compactos se contrajeron hasta en un 25.3%, respectivamente. En contraste, las ventas externas de *pick ups* (+19.2% a/a) y de vehículos de lujo (+9.6%) presentaron un desempeño favorable, que representaron el 36.7% de las exportaciones del mes.

En este lapso, los envíos al exterior disminuyeron en 4 de los 5 principales destinos de exportación de VL. Las mayores caídas se observaron en EUA (-5.2%), Canadá (-14.9%), Alemania (-61.2% a/a) y Colombia (-5.4%), que en conjunto concentraron una participación del 93.6% de las exportaciones del mes. En contraste, los envíos hacia Brasil aumentaron 8.2% a/a.



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

En el acumulado de enero-junio, se registró una contracción de 0.4% a/a en las exportaciones, equivalente a 1,689 mil vehículos. Entre las marcas con mayor volumen de envíos, destacaron las marcas estadounidenses de Stellantis (+51.3%) y General Motors (+0.8% a/a), concentrando una cuota de mercado de 36.6% del total. Por su parte, Volkswagen mostró un fuerte repunte en sus exportaciones, ubicándose hasta en un 37.4% por encima del volumen reportado en el 1S-25. En contraste, las exportaciones de las principales ensambladoras japonesas presentaron un pronunciado deterioro, entre estas: Nissan (29.2% a/a), Toyota (-4.2%) y Honda (-8.1%).

Para el cierre 2026, la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) prevé un crecimiento anual de 2.7% en las ventas de VL, con un total de 1.56 millones de unidades.

En el 1S-26, las ventas de VL de marcas de origen chino fueron de 86.6 mil unidades, lo que representó el 11.5% del total comercializado en el mercado mexicano, un incremento de 2.4 puntos porcentuales (pp) respecto al mismo periodo de 2025.

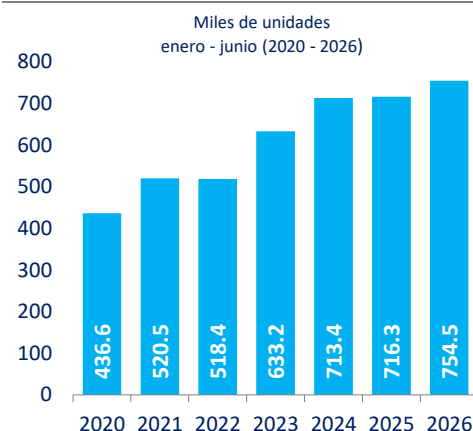
Con cifras acumuladas a junio, el segmento de "uso múltiple" (minivans y SUV's) registró un máximo histórico, con ventas de hasta 311.8 mil VL, lo que representó un incremento de 7.1% a/a.

Respecto a la canalización hacia EUA, los envíos se redujeron 3.6% a/a durante el 1S-26, reflejo de las presiones derivadas de las políticas arancelarias del gobierno estadounidense al sector automotriz mexicano. A pesar de una menor demanda externa, EUA se mantuvo como nuestro mayor comprador de VL, concentrando una cuota de mercado de 76% del total de nuestras exportaciones.

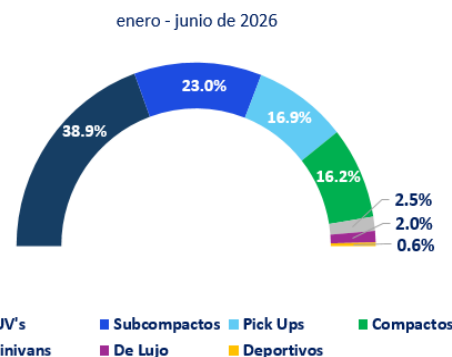
Demanda interna de vehículos ligeros en máximos históricos

En junio, la demanda interna de VL creció 7.7% a/a, con un total de 126.9 mil unidades, posicionándose como el tercer mes de junio con mayor volumen de ventas en su serie histórica. En la comercialización por segmentos, se observó un comportamiento mixto en las preferencias de los consumidores, entre las de mayor demanda destacaron las SUV's (+15.3% a/a), los vehículos subcompactos (+24.4%) y deportivos (+0.9%), equivalente al 64.3% del total. En contraste, se registraron disminuciones en las ventas de *pick ups* (-9.3% a/a), *minivans* (-21.4%), vehículos compactos (-3.9%) y de lujo (-0.8%); segmentos que, dada su baja participación (35.7%), ejercieron una presión acotada sobre el desempeño agregado.

Ventas internas de VL



Participación (%) por segmentos



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

En su desempeño al primer semestre del año, se presentó un dinamismo sólido en la demanda de vehículos, con un incremento de 5.3% a/a (754.5 mil unidades). Con ello, se estableció un nuevo máximo en el volumen de ventas para un mismo periodo dentro de la serie histórica, reflejo de un mayor optimismo en los consumidores. Esta tendencia al alza fue respaldada por un robusto incremento en las ventas de vehículos subcompactos (+14.4% a/a) y SUV's (+8.0% a/a) y por una recuperación en las compras de unidades deportivas (+8.4%) y de lujo (13.0%).

Dentro del top cinco de marcas en el mercado nacional, se registró una expansión en las ventas de General Motors (+2.5%), Volkswagen (+1.5%), Toyota (+3.1%) y KIA (+3.6%), mientras que las de Nissan cayeron ligeramente (-0.9% a/a). En cuanto a los modelos más solicitados del periodo, se mantuvieron como líderes del mercado: Versa de Nissan, Aveo de General Motors, K3 Sedán de KIA y NP30 de Nissan.

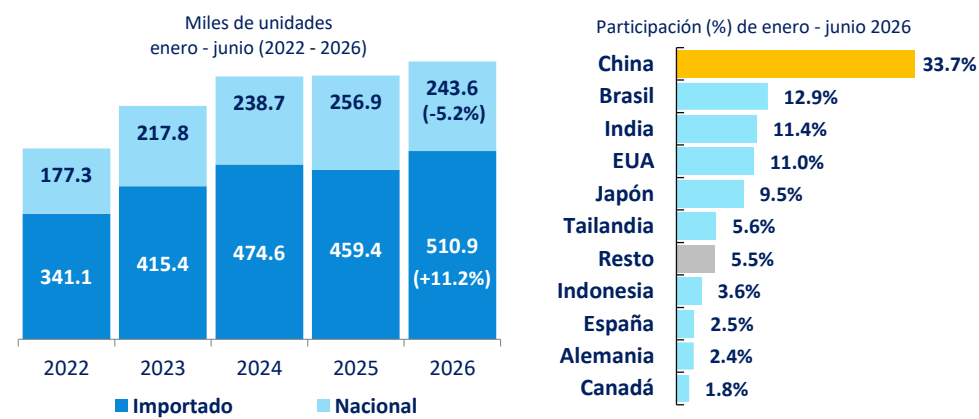
En el sexto mes del año, la demanda de vehículos híbridos creció 34.3% a/a, alcanzando un total de 11,732 unidades.

Importaciones de VL

Respecto a las ventas totales del 1er. semestre (754.5 mil VL), el 67.7% correspondió a vehículos de origen importado (510.9 mil unidades). Este resultado representó un aumento del 11.2% a/a en la adquisición de vehículos provenientes del exterior. La dinámica del semestre estuvo impulsada por la compra de vehículos manufacturados en China (+23.9% a/a), concentrando 33.7% de las importaciones y el 22.8% del total de ventas internas. Con una tendencia similar, las importaciones de unidades producidas en Brasil (+23.3% a/a), India (+22.9%), Japón (+8.7%) y Tailandia (+22.5%) se mantuvieron con un sólido dinamismo. En contraste, las importaciones de VL de EUA (-9.6% a/a) e Indonesia (-7.4%) se contrajeron. Con ello, durante el 1S-26 se observaron cambios marginales en la composición de las importaciones, pese a la entrada en vigor, el 1 de enero de 2026, de nuevos aranceles para mercancías originarias de países con los que México.

Ventas totales por tipo de origen

Importaciones de VL: ranking de países



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras en miles de unidades y variación (%) anual.

Vehículos Eléctricos (VE)

Comercialización de unidades electrificadas al alza

En junio, las ventas de vehículos híbridos, híbridos conectables y eléctricos subieron 53.3% respecto a junio de 2025, con 17,335 unidades. Este resultado significó un nuevo máximo en su serie histórica, cubriendo el 13.7% de las ventas del mes. Esta tendencia se observa en mayor medida al comparar las cifras acumuladas de los primeros seis meses del año, con un total de 95,037 unidades (+44.0% a/a).

En su desempeño al primer semestre del 2026, se observa que la comercialización de unidades electrificadas continúa absorbiendo terreno en las preferencias de los consumidores mexicanos. En específico, sorprende la reconfiguración de las ventas de este tipo de tecnologías, donde las unidades híbridas conectables han ganado participación de mercado, pasando a 16.3%, frente al 7.6% en el 1S-25, restando parte de la cuota a las unidades híbridas (69.2% vs 78.1% previo). Pese a este ajuste interno, los vehículos híbridos se mantienen con un sólido desempeño, concentrando el 8.7% de las ventas totales del semestre.

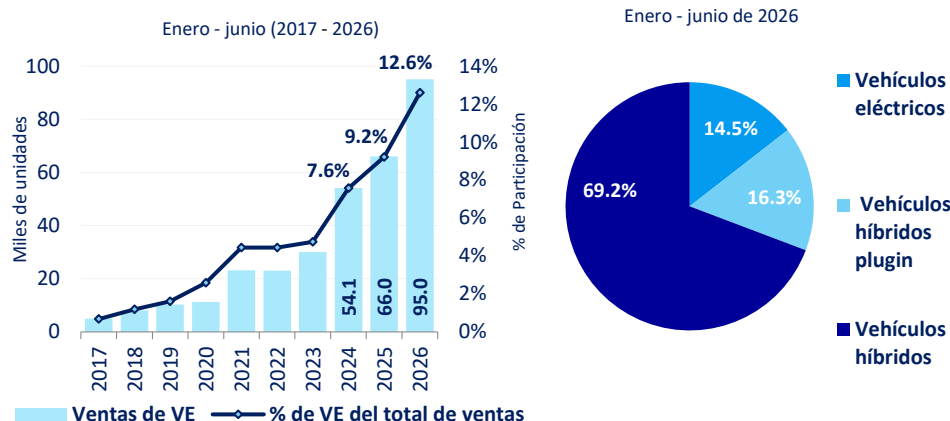
Entre enero y junio de 2026, la venta de autos híbridos conectables creció hasta un 207% a/a, concentrando el 16.3% de las ventas de vehículos con este tipo de tecnologías y del 2.0% de las ventas totales.

Para 2026, la AMDA estima una contracción de 0.3% a/a en las ventas al menudeo de vehículos pesado, con un total de 38,216 unidades.

Con relación a la comercialización por entidades, la demanda de vehículos con este tipo de tecnologías se concentró en principalmente en la Ciudad de México (+28.5% a/a), Estado de México (+36.2%), Nuevo León (+50.6%), Jalisco (+52.2%) y Guanajuato (+24.4%), que en conjunto concentraron 59.7% de las ventas de VE.

VE: ventas y participación (%) del total

Participación por tipo de tecnología



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras en miles de unidades y % de participación.

Vehículos Pesados (VP)

Producción y exportación de vehículos pesados con desempeño mixto

Las cifras de junio mostraron una recuperación acotada de la industria de vehículos pesado, aunque conservando aún bajos niveles de producción y exportación de unidades. En el mes, se produjeron 15,262 unidades, situándose 7.6% por encima del volumen registrado en junio de 2025.

Sin embargo, en su acumulado al 1S-26, se extiende un marcado deterioro de la producción, con apenas 70,876 unidades, ubicándose hasta 13.0% por debajo del volumen manufacturado en el mismo lapso de 2025. Este debilitamiento se observó en los dos segmentos principales, con caídas tanto en la manufactura de vehículos de carga (-13.1% a/a) como en la de pasajeros (-7.5%). Con relación a las ensambladoras afiliadas al INEGI, se registraron retrocesos prácticamente generalizados, con caídas en la producción del top tres de ensambladoras: Freightliner (-5.9% a/a), International (-17.7%) y Kenworth (-38.6%). En contraste, Isuzu y Volkswagen reportaron un aumento en su producción, con 780 (+21.5% a/a) y 434 unidades (+39.1% a/a), respectivamente.

Por su parte, las exportaciones de VP aumentaron 3.2% respecto a junio del año pasado, con un volumen de envíos de 12,730 unidades. Bajo una misma inercia, las exportaciones acumuladas entre enero y junio de 2026 sumaron apenas las 58,260 unidades (-14.5% a/a), manteniéndose en niveles mínimos dentro de su serie histórica. Estos resultados evidencian los desafíos que se han prolongado en la industria de vehículos pesados, aunado a las presiones sectoriales al sector automotriz derivado de las políticas arancelarias de EUA.

De enero a junio de 2026, la producción de tractocamiones y autobuses foráneos disminuyó 12.8% y 17.2% anual, respectivamente.

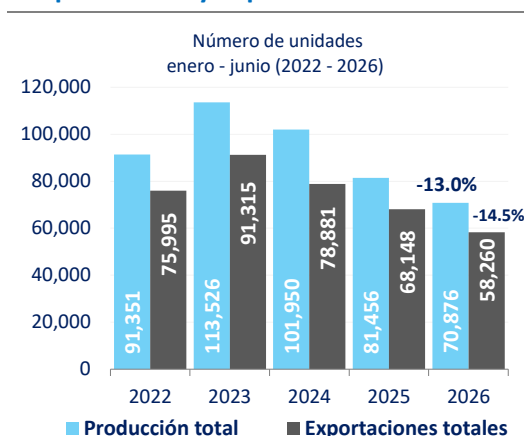
Al compararse con los niveles prepandemia del primer semestre de 2019, las ventas al mayoreo y menudeo del 1S-26 se sitúan entre 41.1% y 21.6% por debajo del volumen registrado, respectivamente.

De acuerdo con la balanza comercial de EUA, de enero a mayo de 2026, las importaciones totales de vehículos de autopartes ascendieron a \$77.1 mdd de las cuales el 44.6% provino de México.

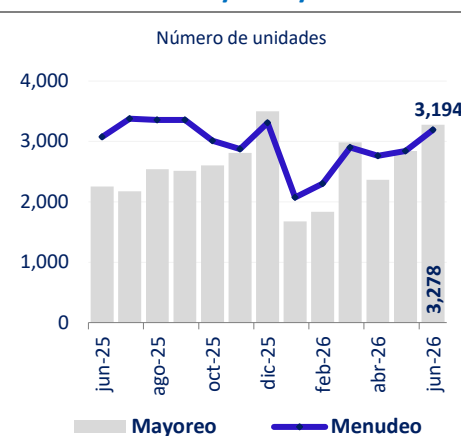
En el primer semestre de 2026, la Zona Norte lideró la producción de autopartes con un total de \$18,463 mdd (+9.2% a/a), seguida del Bajío (+9.9%) y Centro (10.6%).

En este contexto, los flujos destinados hacia EUA han disminuido 16.8% respecto a lo reportado en el mismo periodo del año anterior, con solo 53,797 unidades; mientras que los canalizados a Canadá incrementaron 10.0% a/a. A pesar de este desempeño diferenciado, el comercio conjunto en la región de América del Norte concentró el 97% de los envíos de VP realizados durante el 1S-26.

VP: producción y exportaciones totales



VP: Ventas al mayoreo y menudeo



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras en unidades y variación (%) anual.

Comercialización interna de VP con bajo impulso

En junio, las ventas al mayoreo ascendieron a 3,278 unidades con un incremento de 45.5% a/a, hilando cuatro meses de avances consecutivos; mientras que las ventas al menudeo frenaron su racha descendente con un aumento de 3.9% a/a (3,194 unidades). Pese a este breve impulso mensual, se observa desempeño mixto de la demanda al compararse con las cifras acumuladas al primer semestre del año, donde las ventas al por mayor han presentado una ligera mejora (+3.1% a/a); sin embargo, las minoristas permanecieron con una trayectoria descendente (-21.8%).

En la comercialización al por menor, se presentaron caídas tanto en el segmento de carga (-20.1% a/a) como en el de pasajeros (-30.7% a/a), mientras que las ventas al por mayor exhibieron incremento de 1.8% y 10.5%, respectivamente. Por marcas, Kenworth reportó disminuciones en las ventas al por mayor (-28.4% a/a) y al menudeo (-30.3%); mientras que International registró un desempeño mixto, con un aumento de 34.5% en las ventas al por mayor, aunque con una contracción de 10.5% en las ventas al menudeo. En conjunto, los resultados siguen plasmando una baja renovación de flotas, ante un contexto económico de elevada cautela.

Autopartes

Desempeño de la producción de autopartes (enero – abril)

De acuerdo con lo reportado por la Industria Nacional de Autopartes (INA), en abril de 2026, la producción de autopartes de México ascendió a \$10,789 millones de dólares (mdd). Este resultado reflejó una dinámica positiva de la industria con un incremento anual a doble dígito de 11.2%, ubicándose por encima de su promedio acumulado del 2026 (\$10,494 mdd).

De enero a mayo de 2026
(cifras originales), la balanza
automotriz presentó un
superávit de \$42,979 mdd,
superior al de \$42,423 mdd del
mismo periodo de 2025.

Durante el primer cuatrimestre del año, la producción de autopartes mostró una notable fortaleza, sumando un total de \$41,974 mdd (+10.0% a/a). Con ello, la actividad se mantiene con un arranque de año favorable, extendiendo la tendencia de recuperación observada en la segunda mitad de 2025.

En cuanto a la producción por segmentos, los grupos que generaron mayores ganancias fueron los de partes eléctricas con \$8,177 mdd (+12.0% a/a); seguido de las transmisiones y embragues (+3.8%); telas, alfombras y asientos (+9.9%); partes para motor (+8.7%); y motores a gasolina (+38.9%). En el ranking por entidades, la producción de autopartes se mantuvo impulsada por Coahuila con \$6,572 mdd (+12.2% a/a), seguido de Guanajuato (+8.6%) y Nuevo León (+8.4%). En conjunto, estas entidades contribuyeron con el 42.4% de la producción nacional del periodo.

Por su parte, el comercio con la región de América del Norte se mantuvo resiliente, destacando que el 87.3% de la producción de autopartes mexicanas se canalizó a EUA y el 2.8% a Canadá, reforzando la relación trilateral. Finalmente, respecto a las importaciones, EUA continuó como nuestro principal proveedor de autopartes con una participación de 47.3% del total, seguido de China (15.0%), Japón (6.5%), Corea del Sur (6.0%) y Alemania (5.4%); lo que reafirma el papel clave del continente asiático en el mercado interno.

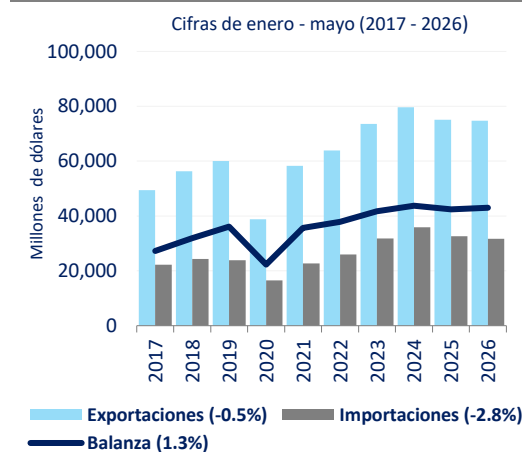
Balanza comercial

Exportaciones automotrices retroceden en mayo

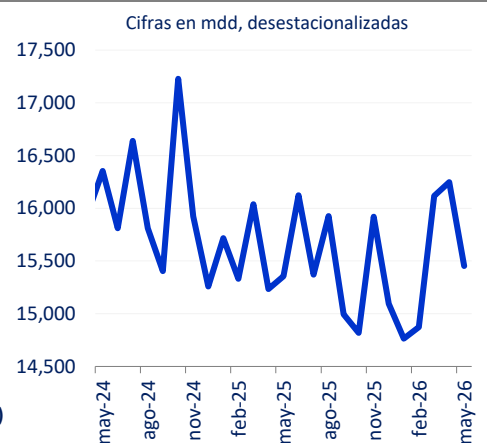
En mayo y con cifras desestacionalizadas, las exportaciones automotrices retrocedieron 4.9% mensual (m/m), luego de registrar tres meses consecutivos de crecimiento. La disminución respondió principalmente a una menor demanda de EUA (-3.9% m/m), el cual concentró el 83.7% de las exportaciones. Asimismo, los envíos dirigidos al resto del mundo registraron una contracción más pronunciada de 9.4% m/m, reflejando una moderación generalizada en el dinamismo de las exportaciones del sector.

De enero a mayo de 2026, los
envíos automotrices
representaron el 25.9%
de las exportaciones
manufactureras totales.

Balanza comercial automotriz



Exportaciones automotrices



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI y Banxico. Cifras en mdd.

De acuerdo con la balanza comercial de EUA, de enero a mayo de 2026, las importaciones totales de vehículos de motor y autopartes ascendieron a \$168 mdd de las cuales el 40.4% provino de México.

De acuerdo con la balanza comercial de EUA, de enero a mayo de 2026, el 22.4% del total de importaciones de vehículos para pasajeros provino de México.

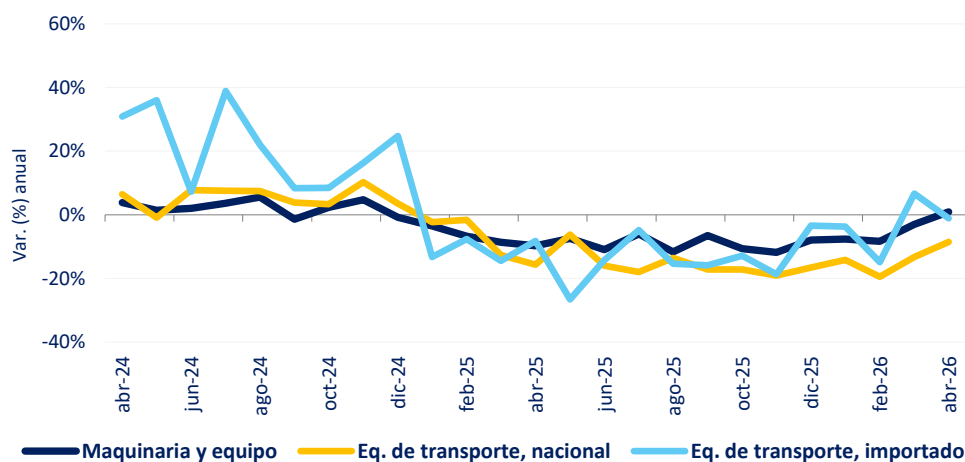
Con cifras originales de la producción industrial, en mayo, se registraron caídas en la manufactura de automóviles y camiones (-5.8% a/a) y en la de carrocerías y remolques (-10.4% a/a).

Con cifras originales, durante los primeros cinco meses del año, se observó un ligero deterioro de los envíos automotrices (-0.5% a/a). Este debilitamiento se concentra, principalmente, en los envíos a territorio estadounidense (-4.8% a/a), los cuales se mantienen limitados por las presiones arancelarias al sector, sumando retos para la industria automotriz nacional y la relación comercial bilateral. En contraste, los envíos automotrices a otras partes del mundo se mantienen con una tendencia positiva, con un crecimiento a doble dígito de 36.2% a/a.

Inversión fija bruta (maquinaria y equipos)

En abril y con cifras desestacionalizadas, la inversión fija mostró una recuperación (+4.0% m/m; +5.1% a/a); pese al entorno de elevada incertidumbre asociado a los aranceles vigentes para las exportaciones mexicanas y al proceso de revisión del T-MEC. En el agregado, el gasto en maquinaria y equipo presentó creció 0.9% a/a, frenando así, su racha de dieciséis meses con disminuciones consecutivas. Este impulso estuvo impulsado por la inversión de origen importado (+8.8% a/a), mientras que el componente nacional continuó mostrando debilidad, con una caída de 10.6% a/a. En particular, el gasto en equipos de transporte de origen nacional extendió su trayectoria negativa que mantiene desde enero de 2025.

Inversión fija: total de maquinaria y equipo y equipo de transporte



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Variación (%) anual, con series desestacionalizadas.

Indicadores manufactureros del sector automotriz

Durante los primeros cinco meses del año, los indicadores manufactureros relacionados al sector automotriz presentaron un desempeño mixto. De acuerdo con las cifras de producción industrial, la fabricación de equipos de transporte bajó 4.3% respecto al mismo periodo del año anterior, con retrocesos en la elaboración de automóviles y camiones (-6.7% a/a) y de carrocerías y remolques (-14.5% a/a). En términos de producción, el volumen físico de fabricación de equipos de transporte disminuyó 2.8% a/a de enero a mayo de 2026. Con ello, se extiende una dinámica frágil en la producción manufacturera del sector, bajo una notoria moderación de la demanda y un menor nivel de capacidad de utilización, que a su vez se mantiene limitado por el deterioro de la inversión fija.

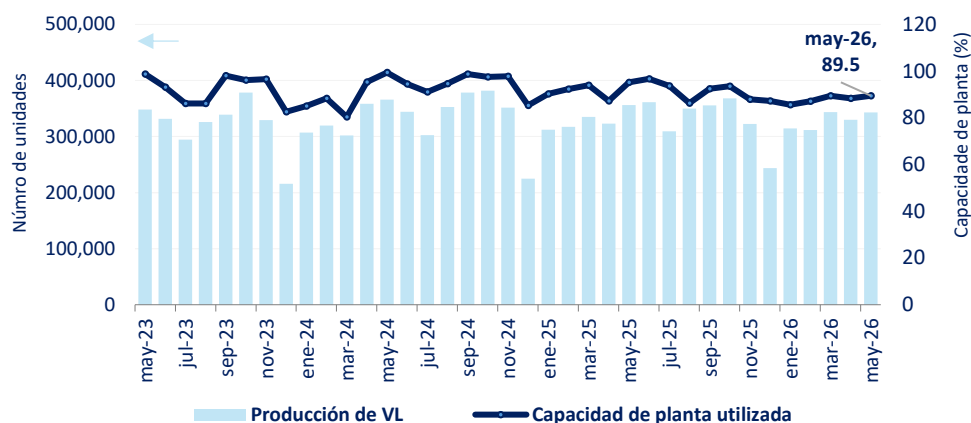
En mayo de 2026, la capacidad de planta utilizada para la producción de automóviles y camionetas fue de 89.5% (-5.7 pp), su menor nivel desde mayo de 2022.

El 7 de julio Toyota anunció el traslado de la producción de la camioneta Tacoma de su planta en Baja California, México hacia San Antonio, Texas; lo que marca el primer cambio de producción automotriz, "atribuible" a la incertidumbre del T-MEC.

BMW confirmó que en 2027 iniciará la producción de vehículos 100% eléctricos en su planta de San Luis Potosí, reforzando el papel de México como un centro estratégico para la manufactura de electromovilidad en la región de Norteamérica.

En este contexto, en mayo, la capacidad de planta utilizada de equipos de transporte registró una disminución anual de 3.0 pp, alcanzando un nivel de 87.1%. A su interior, el principal deterioro se localizó en la capacidad de planta utilizada para la fabricación de carrocerías y remolques con un nivel de 79.2% (-12.2 pp), así como en la de automóviles y camiones (88.6%; -5.2 pp). Este último rubro fue lastrado por la manufactura de autos y camionetas (89.5%; -5.7 pp), su menor nivel desde mayo de 2022, lo que incorpora signos de vulnerabilidad en la producción de la industria de VL, que permanece prácticamente estancada.

Producción de vehículos ligeros y capacidad (%) de planta utilizada



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

Al cierre del 1S-26, la industria automotriz mexicana continúa mostrando un desempeño mixto. Por un lado, las ventas internas continuaron con un desempeño sólido y alcanzaron un máximo histórico para un periodo similar, impulsadas por una mayor oferta de vehículos, así como por una mayor participación de marcas asiáticas. En contraste, la producción de VL registró una ligera disminución en el acumulado del año, mientras que las exportaciones perdieron dinamismo tras la desaceleración observada en junio. Asimismo, la industria de vehículos pesados enfrenta un entorno más complejo, con caídas tanto en la producción como en las exportaciones de unidades. En conjunto, las cifras sugieren que la fortaleza del mercado interno continúa compensando parcialmente el menor impulso proveniente de la demanda externa.

Hacia adelante, la evolución del sector seguirá centrada en el proceso de revisión del T-MEC, el cual entró en una nueva etapa de [revisiones anuales](#), así como en los avances de las [negociaciones bilaterales](#) entre México y EUA. Si bien ambas partes mantienen el diálogo para fortalecer la integración productiva de Norteamérica, continúan sobre la mesa temas relevantes para la industria automotriz, como las reglas de origen, los requisitos de contenido regional y las medidas arancelarias aplicadas al sector. En este contexto, las próximas rondas de negociación serán determinantes para reducir la incertidumbre que enfrenta la industria y para definir el entorno bajo el cual continuarán operando las cadenas de suministro y las nuevas inversiones en los próximos años.

Anexo 1.

Tarifas efectivas promedio (%), capítulo 87: vehículos, partes y accesorios

Código SA	Fracción	2025	Ene-May 2026	abr-26	may-26
87	Vehículos, partes y accesorios	8.08%	10.05%	9.44%	9.72%
8701	Tractores	2.97%	17.84%	17.72%	18.36%
8702	Autobuses (pasajeros)	0.24%	2.58%	2.17%	2.97%
8703	Vehículos ligeros	11.55%	13.74%	12.44%	13.73%
8704	Vehículos para mercancías	5.81%	10.84%	10.78%	9.60%
8705	Vehículos especiales	3.70%	14.51%	24.78%	7.93%
8707	Carrocerías de vehículos	8.09%	3.83%	1.29%	0.49%
8708	Partes y accesorios	7.43%	4.70%	3.73%	3.65%
8711	Motocicletas	0.96%	1.41%	0.00%	0.00%
8712	Bicicletas	18.07%	15.10%	0.00%	6.47%
8714	Partes y accesorios de motocicletas	2.96%	5.40%	2.14%	1.39%
8716	Remolques y semirremolques	0.89%	7.76%	10.66%	13.44%

Fuente: Elaboración propia con datos del U.S. Census Bureau.

Cifras a mayo de 2026. Capítulo 87 y partidas del Sistema Armonizado.

Nota: Las fracciones de las partidas 8702, 8703, 8704 y 8708 enfrentan aranceles en México por parte de EUA, cuando los productos no califican como originarios del T-MEC. Las tasas oscilan entre 5.0% y 25.0%, dependiendo del tipo de vehículo/clase o componente.

Disclaimer

Los reportes compartidos contienen ciertas declaraciones e información actual y a futuro que se basan en información pública, obtenida de fuentes consideradas como fidedignas, sin embargo, no existe garantía, explícita o implícita, de su confiabilidad, por lo que MONEX no ofrece ninguna garantía en cuanto a su precisión o integridad.

La información que se presenta pudiera estar sujeta a eventos futuros e inciertos, los cuales podrían tener un impacto material sobre la misma.

El público que tenga acceso a estos reportes debe ser consciente de que el contenido de este NO constituye una oferta o recomendación de MONEX para comprar o vender valores o divisas, o bien para la realización de operaciones específicas. Asimismo, no implica por ningún motivo la certificación sobre la bondad del valor o la solvencia del emisor.

