

Análisis Sectorial: Industria Automotriz

23 de octubre de 2026

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

- En septiembre, la industria automotriz presentó un abrupto deterioro, con caídas en la producción (-15.1%) y exportación (-11.9%) de vehículos ligeros, mientras que las ventas internas crecieron 7.9% anual.
- En el acumulado de enero a septiembre, la producción (-2.4%) y la exportación (-1.5%) de vehículos ligeros profundizaron su contracción, en tanto que las ventas mantuvieron una dinámica favorable (+5.0%).
- Por su parte, la industria de vehículos pesados mantuvo una trayectoria positiva en enero–septiembre, con aumentos en la producción (+10.3%) y las exportaciones (+12.0%) de unidades.

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:

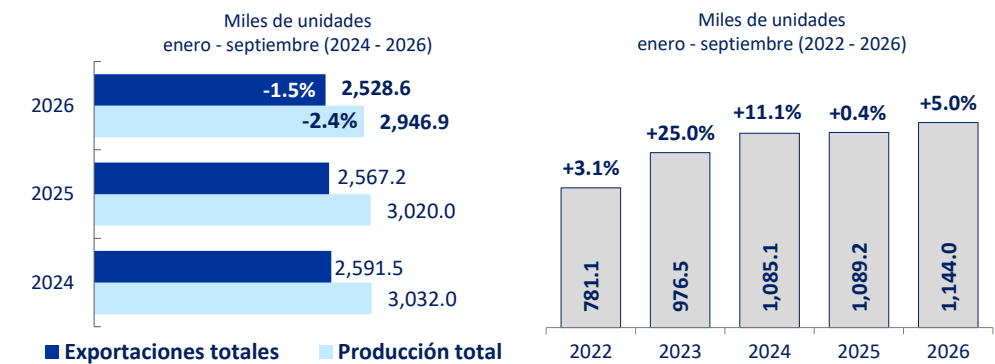
Al cierre del 3T-26, la industria automotriz mexicana mostró un desempeño divergente. En septiembre, la producción y exportaciones de vehículos ligeros registraron caídas pronunciadas, mientras que las ventas internas mantuvieron un rumbo favorable. Con ello, en el acumulado de enero a septiembre, la demanda interna conservó un sólido dinamismo (+5.0% anual), alcanzando un nuevo máximo histórico para un periodo similar; en contraste, la producción (-2.4%) y las exportaciones (-1.5%) acentuaron su contracción. Por su parte, la industria de vehículos pesados extendió su recuperación, con aumentos acumulados en producción (+10.3%), exportaciones (+12.0%) y ventas al mayoreo (+8.2%), aunque las ventas al menudeo siguen en terreno negativo (-17.5%). En el frente externo, la demanda de EUA permaneció limitada, con una caída de 4.6% en los envíos de vehículos ligeros, ante presiones arancelarias y un menor dinamismo de su mercado interno, cuyas ventas automotrices retrocedieron 2.0% anual. De tal modo, persisten retos asociados al proceso de revisión del T-MEC y a las negociaciones comerciales entre los países de la región de América del Norte.

Indicadores de vehículos ligeros		
Septiembre de 2026		
	Miles de unidades	Var. anual
Producción	301.80	-15.13%
Exportaciones	277.37	-11.85%
Ventas	129.29	7.94%
Enero – Septiembre de 2026		
	Millones de unidades	Var. anual
Producción	2.94	-2.42%
Exportaciones	2.53	-1.50%
Ventas	1.14	5.03%

Indicadores de vehículos pesados		
Septiembre de 2026		
	Unidades	Var. anual
Producción	15,181	121.39%
Exportaciones	12,707	144.55%
Ventas mayoreo	2,965	17.94%
Ventas menudeo	2,980	-11.26%
Enero – Septiembre de 2026		
	Unidades	Var. anual
Producción	117,121	10.32%
Exportaciones	98,394	12.05%
Ventas mayoreo	23,556	8.24%
Ventas menudeo	25,289	-17.47%

Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

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.

En los primeros nueve meses del año, la producción del segmento de "uso múltiple" (minivans y SUV's) disminuyó 7.9% a/a, una merma relevante, considerando que representa el 47.5% del volumen producido.

De enero a septiembre, la producción de Nissan cayó 25.2% a/a, con disminuciones en sus principales modelos: Sentra (-9.2%), Kicks (-28.4%) y Versa (-48.4%).

Dentro del top 5 por volumen de producción, todos los modelos registraron incrementos en enero-septiembre, destacando la Silverado doble cabina (+49.5%) y Equinox SUV (+4.3%) de General Motors y la Tiguan (+55.9%) de Volkswagen.

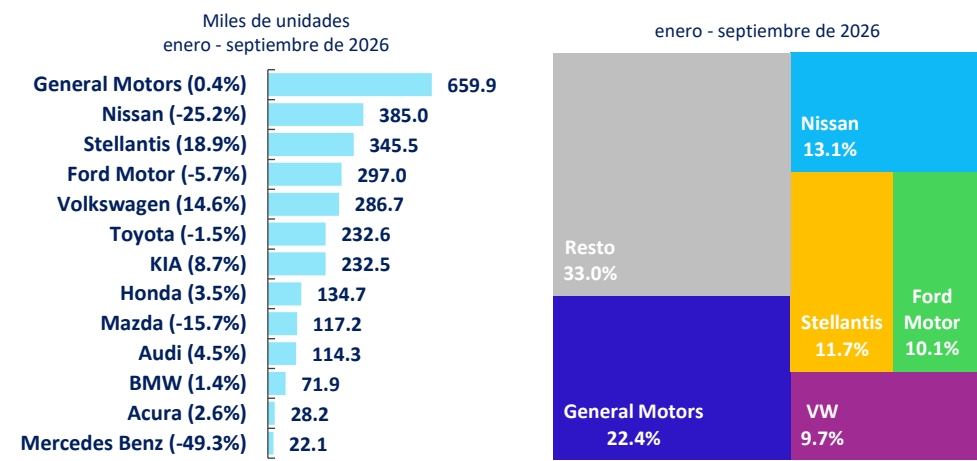
De acuerdo con la balanza comercial de EUA, en agosto, las exportaciones de vehículos, partes y accesorios enfrentaron una tarifa efectiva promedio de 9.61%, y los vehículos ligeros de 15.07% (**Anexo 1**). Con ello, se mantienen presiones sobre el sector automotriz mexicano, dado que EUA concentra el 76.4% de los envíos de vehículos ligeros en su acumulado de enero a septiembre de 2026.

Vehículos Ligeros (VL)

Producción automotriz con fuerte caída en septiembre

En septiembre, la producción de VL fue de 301.8 mil unidades, 15.1% por debajo del volumen manufacturado en septiembre de 2025, su mayor caída anual desde septiembre de 2021. El retroceso fue generalizado, tanto en camiones ligeros (-15.3% a/a) como en automóviles (-14.6%), y se extendió a todos los segmentos: SUV's (-15.4%), pick ups (-15.1%), compactos (-15.6%), subcompactos (-17.0%) y de lujo (-5.6%). Entre las principales armadoras destacaron las caídas mensuales en la producción de General Motors (-27.1% a/a) y Nissan (-26.3%). En paralelo, entre enero y agosto, el volumen físico de fabricación de equipos de transporte se mantuvo con una trayectoria negativa, con una contracción de 2.1% anual (a/a), aunque en agosto mostró un avance de 1.7% a/a. Por lo tanto, será clave observar si este repunte logra consolidarse como un cambio de tendencia hacia el último trimestre del año.

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).

Con este resultado, durante el periodo de enero a septiembre, la manufactura de VL sumó 2.94 millones de unidades (-2.4% a/a). A su interior, el comportamiento entre ensambladoras fue en su mayoría positivo: 8 de las 13 armadoras afiliadas al Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAI AVL) reportaron un incremento en su volumen de producción. Esta dinámica fue liderada por General Motors (+0.4% a/a), Stellantis (+18.9%), Volkswagen (+14.6%), KIA (+8.7%) y Honda (+3.5%), que en conjunto produjeron 1,659.2 mil unidades, equivalentes al 56.3% del volumen del periodo.

Entre enero y septiembre de 2026, los envíos de VL a los socios del T-MEC (EUA y Canadá) se redujeron 2.9% respecto al mismo lapso de 2025, con un total de 2,245.9 mil unidades.

En el acumulado de 2026, México fue el segundo país de origen de los vehículos ligeros vendidos en EUA (16.1% del total), solo detrás de la producción estadounidense, en un mercado que se contrajo 2.0% a/a.

En los primeros nueve meses del año, las exportaciones de VL de Ford Motor cayeron 10.8% a/a, principalmente por la menor canalización del Mustang Mach-E (-51.1%).

En contraste, Nissan (-25.2% a/a), Ford Motor (-5.7%), Toyota (-1.5%), Mazda (-15.7%) y Mercedes Benz (-49.3%) exhibieron retrocesos relevantes. En el desglose por segmentos destacó el incremento en la manufactura de pick ups (+14.8% a/a), que concentró el 31.5% de la producción del periodo. Sin embargo, se registró un deterioro en el ensamblaje de vehículos compactos (-13.8%) y SUV's (-8.1%), mientras que el de vehículos de lujo creció 1.4%.

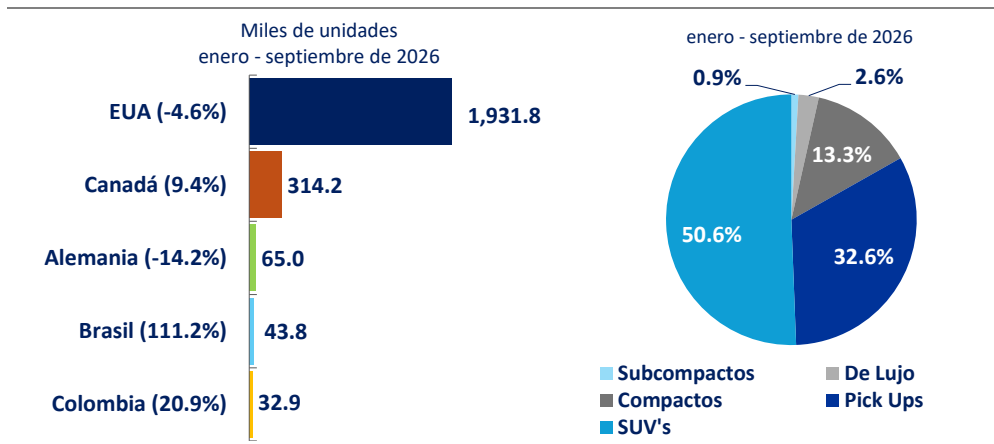
Exportaciones automotrices retroceden en septiembre

En septiembre, la industria automotriz exportó 277.4 mil VL, 11.9% menos que en septiembre de 2025, y representó su mayor caída anual para un mismo mes desde 2021. Este debilitamiento se explicó principalmente por una disminución en las exportaciones de camiones ligeros (-13.5% a/a) y, en menor medida, de automóviles (-3.2%). Por segmento, retrocedieron los envíos de SUV's (-17.4% a/a), que representaron el 50.6% de las exportaciones del mes, así como los de pick ups (-6.5%), compactos (-15.1%) y subcompactos (-7.4%). En contraste, los envíos de vehículos de lujo registraron un sólido repunte del 94.5% a/a.

Por destino, los envíos disminuyeron en 3 de los 5 principales mercados de exportación de VL: EUA (-11.8% a/a), Canadá (-14.9%) y Alemania (-44.3%). En contraste, los dirigidos a Brasil (+88.6%) y Colombia (+9.7%) aumentaron. EUA y Canadá concentraron en conjunto el 89.3% de las exportaciones del mes.

Exportaciones totales de VL por país

Participación (%) por segmentos



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

En el acumulado de enero a septiembre, las exportaciones disminuyeron 1.5% a/a, con 2.53 millones de envíos de VL. Entre las marcas con mayor volumen de ventas externas destacaron Stellantis (+30.2% a/a) y General Motors (+1.9%), que concentran el 37.3% del total. Volkswagen también mostró un fuerte repunte (+16.8%). En contraste, las exportaciones de Nissan (-29.5% a/a), Toyota (-4.6%) y Honda (-9.2%) presentaron un deterioro. Respecto a EUA, los envíos se redujeron 4.6% a/a de enero a septiembre de 2026, reflejo de las presiones derivadas de las políticas arancelarias estadounidenses al sector automotriz mexicano. En contraste, los envíos a Canadá aumentaron 9.4% a/a.

Para el cierre 2026, la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) prevé un crecimiento anual de 3.5% en las ventas de VL, con un total de 1.58 millones de unidades.

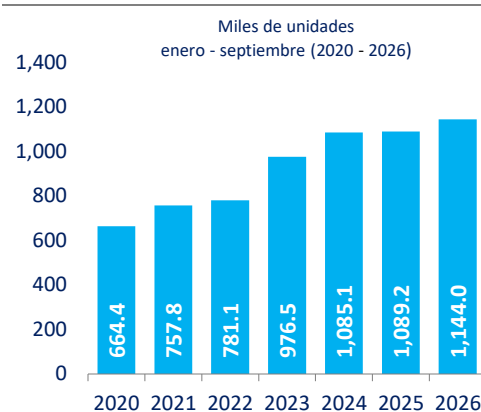
De enero a septiembre, las ventas de VL de marcas de origen chino fueron de 130.5 mil unidades, el 11.4% del total comercializado en el mercado mexicano, es decir 2.6 puntos porcentuales (pp) más que en el mismo periodo de 2025.

Con cifras acumuladas a septiembre, el segmento de "uso múltiple" (minivans y SUV's) registró un máximo histórico, con ventas de 477.7 mil VL, un incremento de 5.9% a/a.

Demanda interna de vehículos ligeros se mantiene en máximos históricos

En septiembre, la demanda interna de VL creció 7.9% a/a, con 129.3 mil unidades, el segundo mes de septiembre con mayor volumen de ventas en la serie histórica. Por segmentos, entre los de mayor demanda destacaron las SUV's (+2.6% a/a), los vehículos subcompactos (+5.8%) y las pick ups (+16.5%), que en conjunto representaron el 78.8% del total. A su vez, aumentó la demanda de vehículos compactos (+24.1%) y de lujo (+1.9%). En contraste, disminuyeron las ventas de minivans (-18.7%) y deportivos (-8.8%). Durante el mes, las marcas chinas cubrieron el 11.4% de las ventas totales, por encima del 10.1% registrado en septiembre del año pasado, reflejando un mayor posicionamiento en territorio nacional.

Ventas internas de VL



Participación (%) por segmentos



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

En el acumulado de enero a septiembre, la demanda de vehículos mostró un sólido dinamismo, con un incremento de 5.0% a/a (1.14 millones unidades). Con ello se estableció un nuevo máximo en el volumen de ventas para un mismo periodo en la serie histórica. Este dinamismo fue liderado por las ventas de SUV's (+6.8% a/a), vehículos subcompactos (+12.4%), unidades de lujo (+6.8%) y pick ups (+1.9%); en contraste, las de compactos (-3.0%) y minivans (-7.2%) disminuyeron.

Dentro del top cinco de marcas en el mercado nacional, todas registraron una expansión en sus ventas: Nissan (+0.3% a/a), General Motors (+2.8%), Volkswagen (+2.4%), Toyota (+4.3%) y KIA (+1.1%). Nissan se mantuvo como la marca con mayor volumen de ventas, con 197.1 mil unidades. Entre los modelos más vendidos del periodo se mantuvieron como líderes Versa de Nissan, Aveo de General Motors, NP300 de Nissan y K3 Sedán de KIA.

Importaciones de VL

De las ventas totales del periodo enero – septiembre (1.14 millones VL), el 67.2% correspondió a vehículos importados, con 768.9 mil unidades, un aumento de 9.5% a/a. La dinámica estuvo impulsada por los vehículos manufacturados en China (+22.2% a/a), que concentraron el 34.2% de las importaciones y el 23.0% del total de ventas internas.

De enero a septiembre, las ventas de vehículos hechos en México representaron 32.8% de las ventas totales, frente a 35.5% en el mismo periodo de 2025.

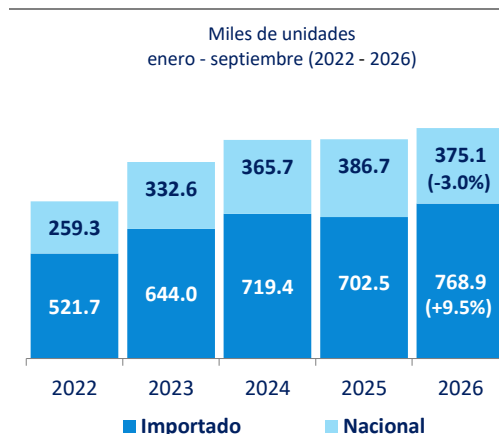
En el acumulado por marca, Nissan lidera las ventas de vehículos producidos en el país (148.8 mil unidades), mientras que General Motors encabeza las ventas de vehículos importados (134.5 mil unidades).

Entre enero y septiembre de 2026, la venta de autos híbridos conectables creció 223.7% a/a, concentrando 2.2% de las ventas totales.

Con una tendencia similar, las importaciones de unidades producidas en Brasil (+18.0% a/a), India (+14.4%), Japón (+11.0%) y Tailandia (+20.8%) se fortalecieron. En contraste, las de EUA (-10.7% a/a) e Indonesia (-14.7%) se contrajeron. Este avance se da pese a la entrada en vigor, el 1 de enero de 2026, de aranceles a mercancías originarias de países con los que México no tiene un acuerdo de libre comercio. En contraparte, las ventas domésticas de enero a septiembre de VL manufacturados en territorio nacional cayeron 3.0% a/a. De tal modo, la participación de los vehículos hechos en México en las ventas bajó de 35.5% a 32.8% en el acumulado. Lo anterior explicado por menores ventas de vehículos hechos en México de Nissan (9.6% por debajo de lo vendido en el mismo periodo de 2025), General Motors (-25.0%) y Volkswagen (-7.1%).

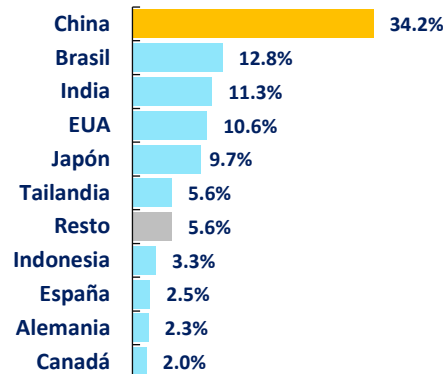
No obstante, durante septiembre, las ventas de vehículos hechos en México crecieron 8.4% a/a (42.8 mil unidades), impulsadas por Nissan (+15.4%) y Stellantis (+259.9%), y representaron el 33.1% de las ventas del mes; al tiempo que las de vehículos importados aumentaron 7.7% a/a.

Ventas totales por tipo de origen



Importaciones de VL: ranking de países

Participación (%) de enero - septiembre 2026



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

Vehículos Eléctricos (VE)

Comercialización de unidades electrificadas mantiene su avance

En septiembre, las ventas de vehículos híbridos, híbridos conectables y eléctricos subieron 37.5% respecto a septiembre de 2025, con 16,824 unidades, el mayor volumen para un mes de septiembre en su serie histórica, y cubrieron el 13.0% de las ventas del mes. En el acumulado de los primeros nueve meses del año sumaron 146,183 unidades (+45.1% a/a). Al cierre del 3T-26, la comercialización de unidades electrificadas continúa ganando terreno en las preferencias de los consumidores nacionales. Destaca la reconfiguración de las ventas por tecnología: las unidades híbridas conectables pasaron a 17.3% de participación, frente a 7.7% en el mismo lapso de 2025, restando cuota a las híbridas (67.8% vs 77.0%). Pese a este ajuste, los vehículos híbridos se mantienen con un robusto desempeño, con el 8.7% de las ventas totales del periodo.

En el noveno mes del año, la demanda de vehículos híbridos creció 20.5% a/a, con 11,063 unidades.

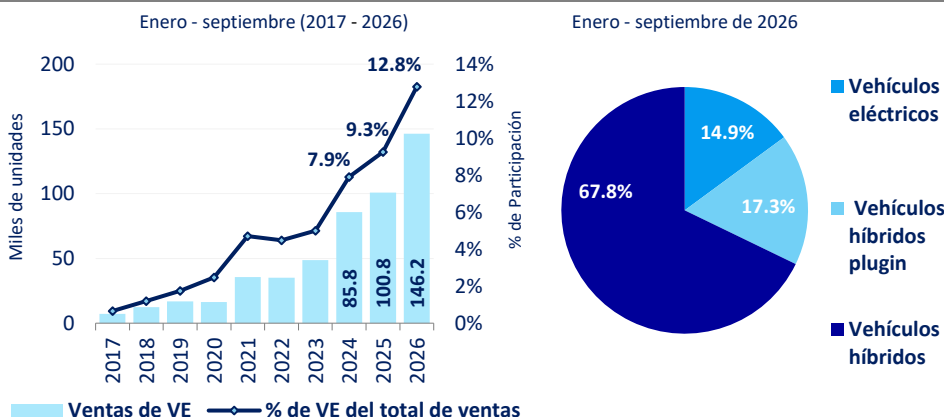
Para 2026, la AMDA estima una contracción de 5.9% a/a en las ventas al menudeo de vehículos pesados, con un total de 36,051 unidades.

De enero a septiembre de 2026, la producción del segmento de carga mostró un avance significativo: la manufactura de tractocamiones creció 11.5% a/a y la del resto de vehículos pesados de carga, 9.0%.

Por entidad, la demanda de vehículos con estas tecnologías se concentró en la Ciudad de México (+27.7% a/a), el Estado de México (+38.9%), Nuevo León (+55.3%), Jalisco (+61.8%) y Guanajuato (+30.3%), que en conjunto concentraron el 59.8% 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 repuntan sobre una base débil

En septiembre se produjeron 15,181 VP, 121.4% más que en el mismo mes del año pasado. Sin embargo, la mejora anual refleja una base de comparación débil (6,857 unidades en septiembre de 2025) más que una recuperación sólida en niveles.

En el acumulado a septiembre de 2026, la producción sumó 117.1 mil unidades, 10.3% por encima del mismo lapso de 2025, aunque todavía por debajo de los niveles de 2023 (168.1 mil) y 2024 (162.1 mil). El avance se observó tanto en la manufactura del segmento de carga (+10.4% a/a) como en la de pasajeros (+5.6%). Por ensambladoras, Freightliner (72,668 unidades; +19.4% a/a), International (+9.6%) e Isuzu (+18.3%) reportaron aumentos, mientras que Kenworth (-28.3%) y Mercedes-Benz Autobuses (-33.8%) registraron caídas a doble dígito.

En el frente externo, las exportaciones de VP aumentaron 144.6% respecto a septiembre del año pasado, con 12,707 unidades. En el acumulado de enero a septiembre sumaron 98,394 unidades (+12.0% a/a), conservando aún en niveles bajos dentro de su serie histórica, en un entorno de presiones sobre el sector derivadas de las políticas arancelarias de EUA.

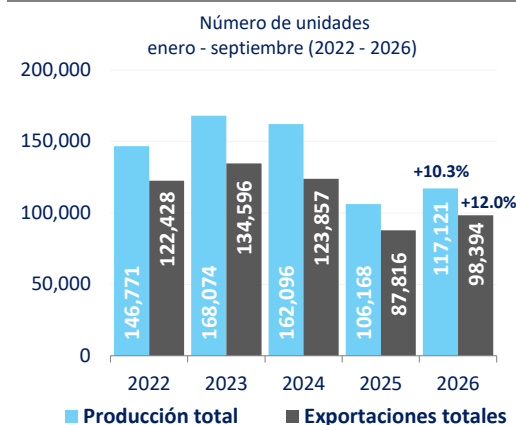
En cuanto a su canalización, los envíos a EUA aumentaron 9.6% respecto al mismo lapso del año anterior, con un total de 90,967 unidades, mientras que los dirigidos a Canadá crecieron 47.6% a/a. De tal modo, el comercio con la región de América del Norte concentró el 97.0% de los envíos de VP de enero a septiembre de 2026.

Frente a los niveles prepandemia de enero–septiembre de 2019, las ventas al mayoreo y menudeo de 2026 se ubican 25.2% y 20.4% por debajo, respectivamente.

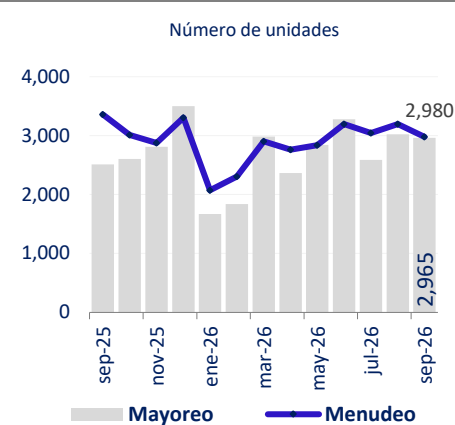
De acuerdo con la balanza comercial de EUA, de enero a agosto de 2026, las importaciones totales de autopartes ascendieron a \$121.6 mmd de las cuales el 44.7% provino de México.

De enero a julio de 2026, la Zona Norte lideró la producción de autopartes con un total de \$33,095 mdd (+9.13% a/a), el 44.3% del total, seguida del Bajío (+8.68%) y Centro (+6.51%).

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 septiembre, las ventas al mayoreo ascendieron a 2,965 unidades, un incremento de 17.9% a/a, con lo cual hilaron siete meses de avances anuales consecutivos. En contraste, las ventas al menudeo se mantuvieron en terreno negativo, con una contracción de 11.3% a/a (2,980 unidades). En el acumulado de enero a septiembre, se observa un desempeño mixto de la demanda: las ventas al por mayor mejoraron 8.2% a/a, aunque sobre una base de comparación baja, mientras que las minoristas permanecieron con una trayectoria descendente (-17.5% a/a). Al menudeo, se registraron caídas tanto en el segmento de carga (-15.8% a/a) como en el de pasajeros (-25.5%); al mayoreo, ambos segmentos crecieron (+8.1% y +8.9%, respectivamente).

Por marca, Kenworth reportó disminuciones al mayoreo (-8.1% a/a) y al menudeo (-18.1%), mientras que International tuvo un desempeño mixto: al mayoreo (+44.2%) y al menudeo (-8.2%). En conjunto, los resultados siguen reflejando una baja renovación de flotas, en un contexto de elevada cautela comercial.

Autopartes

Desempeño de la producción de autopartes (enero – julio)

De acuerdo con lo reportado por la Industria Nacional de Autopartes (INA), en julio de 2026, la producción de autopartes de México ascendió a \$10,850 millones de dólares (mdd), un incremento de 7.15% a/a, ubicándose por encima de su promedio mensual en lo que va del 2026 (\$10,669 mdd). De enero a julio de 2026, la producción de autopartes sumó un total de \$74,683 mdd (+8.80% a/a), situándose 2.03% por encima del máximo previo de enero–julio de 2024 (\$73,196 mdd). Con ello, la actividad mantiene una dinámica favorable en lo que va del año. En la producción por segmentos, los grupos que generaron mayores ganancias fueron los de partes eléctricas con \$14,544 mdd (+10.24% a/a); seguido de las transmisiones y embragues (+4.98%); telas, alfombras y asientos (+8.94%); partes para motor (+8.65%); y motores a gasolina (+35.56%). En conjunto, estos cinco grupos representaron el 52.3% de la producción nacional de autopartes.

De enero a agosto de 2026 (cifras originales), la balanza automotriz presentó un superávit de \$64,949.3 mdd, inferior al de \$67,255.2 mdd del mismo periodo de 2025 (-3.4% a/a).

De acuerdo con la balanza comercial de EUA, de enero a agosto de 2026, las importaciones totales de vehículos de motor y autopartes ascendieron a \$272.5 mmdd, de las cuales el 40.3% provino de México.

De acuerdo con la balanza comercial de EUA, de enero a agosto de 2026, el 21.8% del total de importaciones de vehículos para pasajeros provino de México.

En el ranking por entidades, la producción de autopartes se mantuvo impulsada por Coahuila con \$11,860 mdd (+13.31% a/a), seguido de Guanajuato (+6.43%) y Nuevo León (+9.46%). En conjunto, estas entidades contribuyeron con el 42.6% de la producción nacional del periodo, mientras que las diez principales concentraron el 87.0%; de ellas, solo Tamaulipas registró una caída (-0.47% a/a).

Por su parte, de acuerdo con la balanza comercial de EUA, de enero a agosto de 2026, las importaciones estadounidenses de autopartes provenientes de México sumaron \$54,350 mdd (-0.97% a/a), lo que representó el 44.69% de sus importaciones totales de autopartes. Con ello, México se mantuvo como el principal proveedor de autopartes de EUA, seguido de Canadá (10.65%), Japón (7.51%), China (5.88%), Corea del Sur (5.51%) y Alemania (4.79%).

Balanza comercial

Exportaciones automotrices retroceden

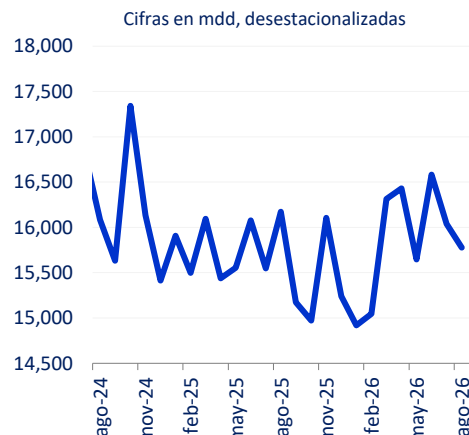
En agosto y con cifras desestacionalizadas, las exportaciones automotrices cayeron 1.6% mensual (m/m), con lo cual hilaron dos meses de retrocesos consecutivos. El debilitamiento del periodo respondió a una disminución en la demanda de EUA (-2.5% m/m), toda vez que los envíos automotrices dirigidos al resto del mundo aumentaron 3.0% m/m. No obstante, EUA mantuvo una robusta participación de mercado de 84.0% del total de envíos automotrices y del 18.1% de los envíos manufactureros de agosto.

Con cifras originales, en el acumulado de enero a agosto, se registró un avance marginal de los envíos automotrices (+0.8% a/a). Este resultado se explicó por un desempeño mixto, donde los envíos a EUA disminuyeron 1.7% a/a, mismos que se mantienen limitados por las presiones arancelarias al sector, sumando retos para la industria automotriz nacional y la relación comercial bilateral. En contraste, las exportaciones automotrices a otras partes del mundo registraron un crecimiento a doble dígito (+14.9% a/a).

Balanza comercial automotriz



Exportaciones automotrices



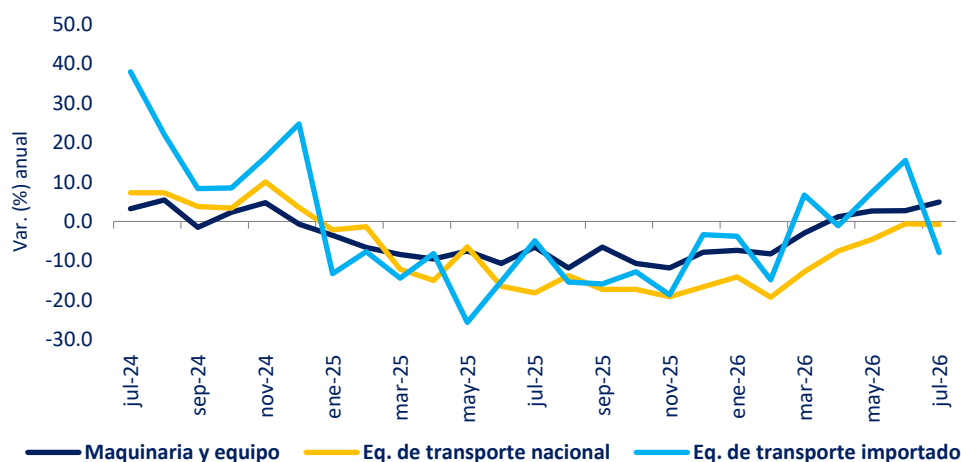
Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI y Banxico. Cifras en mdd.

Con cifras originales, en julio, la inversión en maquinaria y equipo del sector privado incrementó 6.2% a/a; sin embargo en su acumulado de enero a julio de 2026, presenta una disminución de 1.8% a/a.

Inversión fija bruta (maquinaria y equipos)

En julio y con cifras desestacionalizadas, la inversión fija mostró una modesta mejora (+1.4% m/m; +6.0% a/a), aunque todavía con un comportamiento desigual entre sus principales componentes, ante un entorno de elevada incertidumbre asociado a los aranceles vigentes para las exportaciones mexicanas y a la revisión del T-MEC. El gasto en maquinaria y equipo creció 4.9% a/a, impulsado por la inversión de origen importado (+9.9% a/a), mientras que la nacional cayó 3.1%. En particular, el gasto en equipos de transporte permanece débil: el de origen nacional retrocedió 0.8% a/a y el importado 7.9%.

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

Con cifras originales, durante los primeros ocho 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 se redujo en un 2.2% respecto al mismo periodo del año anterior, con retrocesos en la elaboración de automóviles y camiones (-3.3% a/a) y de carrocerías y remolques (-14.4%). No obstante, en agosto, se observó una mejora en la fabricación de equipo de transporte (+5.6% a/a), destacando automóviles y camiones (+9.3%). En términos de producción, el volumen físico de fabricación de equipos de transporte disminuyó 2.1% a/a de enero a agosto de 2026.

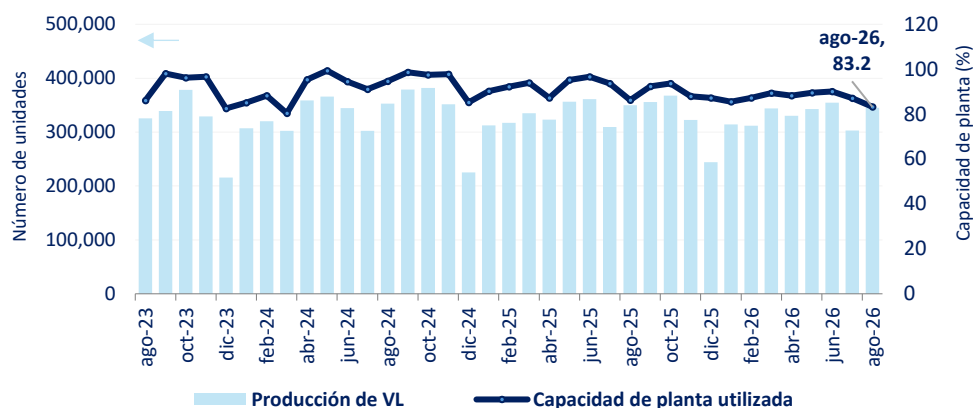
En este contexto, en agosto, la capacidad de planta utilizada de equipos de transporte registró un aumento anual de 0.9 pp, alcanzando un nivel de 85.3%. A su interior, el principal deterioro se localizó en la fabricación de carrocerías y remolques, con un nivel de 80.1% (-3.4 pp), así como en la manufactura de autos y camionetas (83.2%; -3.1 pp). Con ello, se extiende una dinámica frágil en la producción manufacturera del sector, ante una notoria moderación de la demanda externa y un menor nivel de capacidad de utilización, que a su vez se mantiene limitado por el deterioro de la inversión fija bruta, en particular, del sector privado.

Con cifras originales de la producción industrial, en agosto, la fabricación de autopartes creció 2.1% a/a, aunque en el acumulado del año se mantiene 1.0% por debajo del mismo periodo de 2025.

Musashi Auto Parts México invertirá más de 737 millones de pesos (cerca de 50 mdd) en la ampliación de su planta en San Luis Potosí, para fabricar componentes de precisión para vehículos híbridos, y generará 300 empleos directos.

La alemana Mankiewicz inició la construcción de una planta en Corregidora, Querétaro, con una inversión de 449.3 millones de pesos, para producir recubrimientos industriales para los sectores automotriz y aeroespacial, y prevé 214 empleos.

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



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

Al cierre del tercer trimestre, la industria automotriz mexicana mostró una divergencia más marcada. Por un lado, las ventas internas de vehículos ligeros alcanzaron un nuevo máximo histórico para un periodo similar (+5.0% a/a), aunque impulsadas principalmente por las unidades importadas, que representan dos de cada tres vehículos vendidos y entre las que siguen destacando las de origen chino. En contraste, la producción de vehículos ligeros registró en septiembre su mayor caída anual desde septiembre de 2021 (-33.3%, caída atribuible a la escasez de semiconductores), mientras que las exportaciones retrocedieron 11.9%; con lo que en el acumulado del año disminuyeron 2.4% y 1.5%, respectivamente, ante una menor demanda externa de EUA (-4.6% a/a). Por otro lado, la industria de vehículos pesados continuó con una tendencia de ligera mejoría, aunque sobre una base de comparación débil y aún con niveles bajos de producción y exportación respecto a su promedio histórico.

En conjunto, las cifras sugieren que el dinamismo del mercado interno ofrece un soporte limitado a la producción nacional, ya que su crecimiento se ha canalizado sobre todo hacia vehículos importados y no es suficiente para compensar el bajo dinamismo de la demanda externa. Hacia adelante, la atención seguirá centrada en las negociaciones comerciales de América del Norte y en el proceso de revisión del T-MEC. Las discusiones sobre reglas de origen y contenido regional seguirán siendo determinantes, en un entorno en el que las exportaciones mexicanas de vehículos ligeros enfrentaron en agosto una tarifa efectiva promedio de 15.07%. Por lo que, mientras no haya mayor claridad sobre las condiciones de acceso al mercado estadounidense, la recuperación del sector dependerá de acuerdos intermedios y negociaciones bilaterales que reduzcan la incertidumbre en torno a las decisiones de inversión en el corto y largo plazo.

Anexo 1.

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

Código SA	Fracción	2025	ene-ago 2026	jul-26	ago-26
87	Vehículos, partes y accesorios	8.54%	9.73%	8.74%	9.61%
8701	Tractores	2.97%	17.69%	17.71%	16.71%
8702	Autobuses (pasajeros)	0.24%	2.54%	2.39%	2.47%
8703	Vehículos ligeros	11.92%	13.85%	12.59%	15.07%
8704	Vehículos para mercancías	7.66%	9.95%	8.40%	8.99%
8705	Vehículos especiales	1.37%	13.01%	10.00%	25.00%
8707	Carrocerías de vehículos	7.45%	2.91%	1.79%	2.00%
8708	Partes y accesorios	6.78%	4.10%	3.10%	3.16%
8711	Motocicletas	0.96%	1.12%	0.00%	0.00%
8712	Bicicletas	18.07%	12.88%	9.09%	0.00%
8714	Partes y accesorios de motocicletas	2.83%	3.51%	0.03%	0.14%
8716	Remolques y semirremolques	0.92%	8.89%	11.77%	10.03%

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

Cifras a agosto 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.

