BBVA Research

Situación Sectorial Regional México

26S2

Mauricio Escalera, Diego López, Carlos Serrano, Samuel Vázquez

Ciudad de México, noviembre 2026

BBVA Research

Índice

1. Resumen 3

2. Análisis Sectorial y Regional 4

2.a Coyuntura sectorial 4

2.b Pronósticos sectoriales 12

2.c Coyuntura Regional 14

2.d Pronósticos estatales 29

3. Temas de análisis 30

3.a Coyuntura Automotriz 30

3.b De automóviles a servidores, ¿nuevo motor de la manufactura mexicana? 39

3.c México ante la crisis mundial del diésel y su dependencia de EUA 55

4. Anexo estadístico 68

4.a Indicadores de desempeño económico estatal 68

4.b Indicadores por entidad federativa 69

5. Temas en números anteriores 78

Fecha de cierre: 24 de agosto de 2026

1. Resumen

En esta edición de ***Situación Sectorial Regional México 26S2*** analizamos la recuperación de la economía mexicana tras un 2025 turbulento, marcado por una profunda divergencia: mientras las exportaciones tecnológicas crecen extraordinariamente, la industria automotriz continúa contrayéndose y la generación de empleo permanece limitada. Ante este contraste, examinamos si el auge exportador puede impulsar un crecimiento generalizado y los riesgos que enfrenta México ante los cambios en la demanda estadounidense y los mercados internacionales.

La **Coyuntura Sectorial** destaca que, durante el primer semestre de 2026, el PIB nacional creció 1.1% anual, impulsado por los servicios (1.6%), mientras las actividades secundarias permanecieron estancadas. Destaca la recuperación del Comercio Mayorista (6.7%) y la Minería (3.8%), tras diez trimestres de contracción. En contraste, la Manufactura cayó 1.1% y el Turismo acumuló nueve trimestres consecutivos de retrocesos.

Desde una **perspectiva regional**, estimamos que el PIB nacional crecerá 1.4% para 2026 a pesar de la persistencia de brechas regionales relevantes. Las exportaciones estatales crecieron 25.1% durante el primer semestre, con Chihuahua y Jalisco concentrando 84.4% del incremento nacional. Sin embargo, el empleo formal cayó 0.9% en Chihuahua y apenas creció 0.8% en Jalisco, evidenciando que el auge exportador aún no se traduce en mayor empleo.

Asimismo, evaluamos los efectos económicos del **Mundial de fútbol de 2026**, cuyos beneficios fueron heterogéneos y se concentraron en actividades específicas. Entre las entidades sede, Nuevo León mostró el mayor dinamismo en turismo y entretenimiento, mientras Ciudad de México y Jalisco registraron resultados más débiles en consumo y hotelería, sin cambios significativos en las tendencias económicas regionales.

En la **Coyuntura Automotriz**, analizamos la contracción de 4.0% del PIB de Equipo de Transporte, que acumula siete trimestres de retrocesos y una pérdida cercana a 100 mil empleos en dos años. El sector enfrenta una marcada divergencia entre la resiliencia del mercado interno y la debilidad de las exportaciones hacia Estados Unidos, afectadas por los aranceles. En contraste, la **industria de Computación** ya representa 23.9% de las exportaciones nacionales, superando a la automotriz. Bajo nuestro escenario, las exportaciones de cómputo hacia Estados Unidos alcanzarían 267 mil millones de dólares en 2030; sin embargo, sus efectos sobre el PIB y el empleo siguen limitados por la dependencia de insumos importados.

Finalmente, examinamos la **crisis internacional del diésel**. Aunque la participación estadounidense en el abastecimiento nacional disminuyó de 71% a 45% entre 2018 y 2026, México mantiene una elevada exposición a interrupciones comerciales y aumentos de precios. El principal riesgo radica en el encarecimiento del combustible y su transmisión a los costos productivos, particularmente en el transporte y el sector agropecuario.

2. Análisis Sectorial y Regional

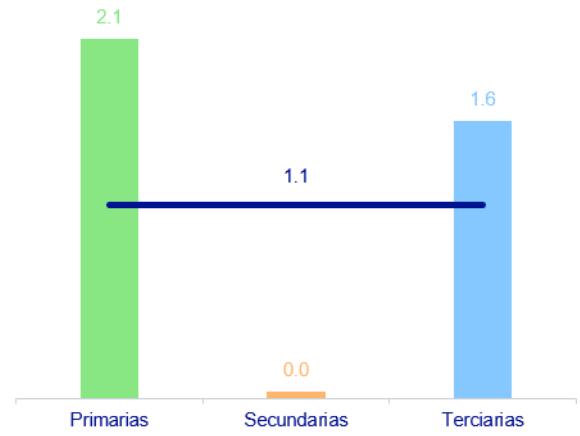
2.a Coyuntura sectorial

La dinámica económica comienza en el 2026 impulsada por los servicios. Destaca el caso de Comercio Mayorista con señales de recuperación; en contraste, Turismo no reflejó a la mitad del año un efecto positivo dado por la Copa Mundial de Futbol 2026. En este año las actividades secundarias siguen sin sumar el PIB, pese a la recuperación de la Construcción y la Minería que no pueden compensar la contracción manufacturera. En el siguiente año esperamos que los servicios continúen como el pilar del crecimiento; pero esta vez podrían sumarse la Construcción y la Manufactura.

Actividades secundarias dejan de caer

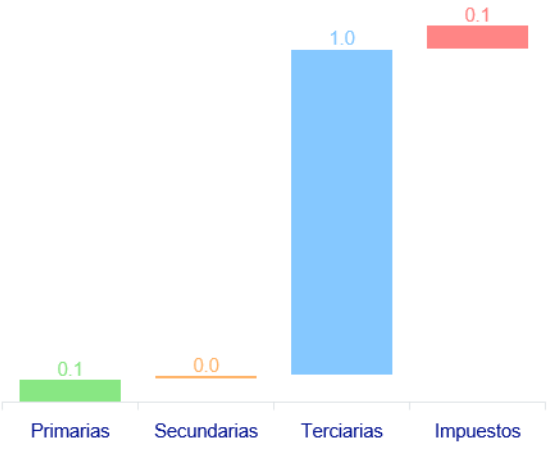
El desempeño sectorial durante la primera mitad del año 2026 confirma que la economía mexicana se sostiene en las actividades terciarias. El PIB Total acumulado al segundo trimestre del 2026 (2T26) creció en tasa anual 1.1% como resultado de un aumento del PIB Primario de 2.1% y 1.6% de las actividades terciarias; mientras que el PIB secundario prácticamente se mantuvo sin cambio. Dado el mayor peso de los servicios, estos fueron los que más han contribuido al PIB Total con casi un punto porcentual del total de 1.1%. Los servicios han mantenido un paso positivo en este rubro desde el final de la pandemia; aunque desde el 2025 han desacelerado marcadamente, promediando tasas de variación anual menores al 1.5% desde entonces. Aun así, se mantienen como el principal contribuyente al discreto crecimiento de la economía mexicana.

PIB SECTORIAL ACUMULADO 2T26
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos del SCNM, Inegi

PIB SECTORIAL ACUMULADO 2T26
(BILLONES DE PESOS)

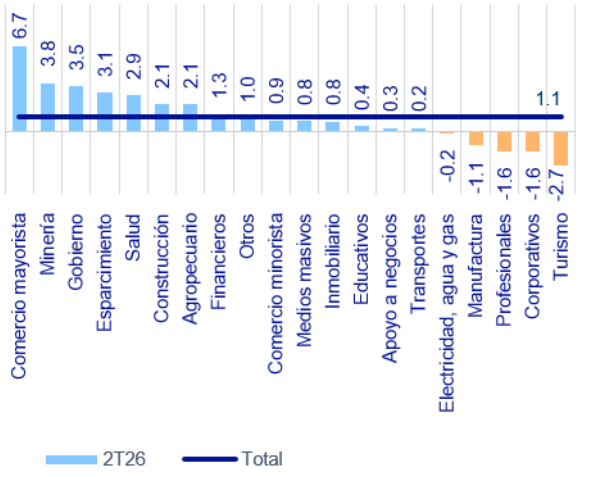


Fuente: BBVA Research con datos del SCNM, Inegi

Por otro lado, las actividades primarias también se mantienen en ascenso. Pese a un dato negativo en el 1T26, al siguiente trimestre el PIB acumulado aumentó 2.1% en su comparación anual. En este caso se ha presentado una mayor varianza, alternando trimestres con tasas positivas y negativas; sin embargo, con excepción del año 2024 suele cerrar en terreno positivo. Esto último deberá mantenerse al cierre del año actual. Las actividades secundarias presentan un avance nulo del PIB acumulado al 2T26. La mejoría en el sector Construcción y la Minería no alcanza a compensar la contracción de la Manufactura dada su alta participación. Con estas cifras, el peso del PIB terciario supera ya el 60% del PIB Total, el primario se mantiene alrededor del 3.3% muy cerca de su media histórica de 3.4%; mientras que el PIB secundario cae a 30.5% cuando su promedio desde 1980 ha sido 35.1%. Aunque esperamos una mejoría del sector secundario, la estructura actual de la economía mexicana mantendrá a las actividades terciarias como las que más aporten al PIB Total en tanto sigan creciendo conjuntamente.

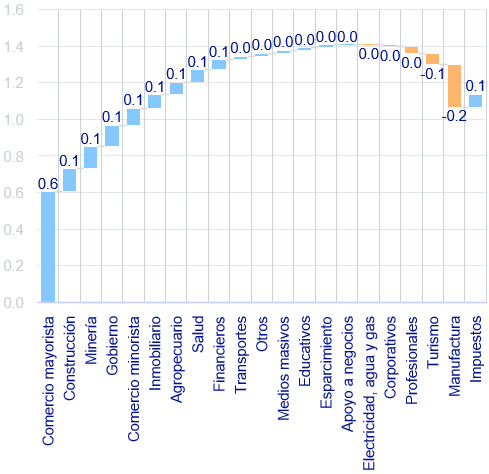
El 2025 no fue un buen año para el Comercio Mayorista. Durante los 4 trimestres de ese año el PIB de este sector se contrajo, al grado de caer 4.7%. Ahora, al 2T26, el PIB acumulado de Comercio Mayorista crece 6.7%. Si bien una parte podría atribuirse a un efecto estadístico dadas las citadas caídas del 2025, los ingresos que reportan las empresas crecen significativamente. De acuerdo con la Encuesta Mensual de Empresas Comerciales (EMEC) que levanta el Inegi, el índice de ingresos creció en cada mes del 2T26, particularmente en junio a doble dígito.

PIB ACUMULADO SECTORIAL 2T26
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos del SCNM, Inegi

CONTRIBUCIÓN AL CRECIMIENTO 2T26
(PUNTOS PORCENTUALES)



Fuente: BBVA Research con datos del SCNM, Inegi

Los establecimientos de los subsectores de Abarrotes, alimentos y bebidas; Farmacéuticos y línea blanca, Materias primas, Maquinaria y Equipo, así como Camiones y refacciones presentan ingresos mayores al año previo; únicamente en Intermediación, Textiles y calzado se presentaron tasas anuales negativas. La recuperación de Comercio Mayorista es relevante para el PIB Total, dado que en promedio aporta el 8.6%; pero durante lo que va del 2026 participa con el 9.5%. Por lo que también es el sector que más aporta al crecimiento al 2T26, aunque no

pesa tanto como la Manufactura o el Comercio Minorista. Este último sector mantiene el paso desde el 1T21; aunque en lo que va del 2026 ha desacelerado ligeramente. Esta desaceleración la atribuimos al estancamiento del consumo privado a nivel macroeconómico. Dentro de los servicios también destaca el Salud cuyo PIB acumulado al 2T26 aumentó a una tasa anual de 2.5%. Ya son tres años con rendimientos positivos de este servicio, lo cual se basa en la mayor participación del sector privado dado el deterioro de la oferta pública de los servicios de salud. En sentido opuesto, los servicios turísticos son el sector con la caída más pronunciada en su PIB, 2.7% a tasa anual. Esto a pesar de que ya en junio debió reflejarse el efecto del mundial de fútbol en las ciudades sede de México.

La sorpresa en esta ocasión es la Minería. Pasaron diez trimestres de tasas negativas para revertir esta tendencia. Al 2T26, el PIB acumulado de la Minería crece 3.8%, muy por arriba de lo que creció la economía mexicana. En este caso sí lo atribuimos primordialmente a un efecto base, dadas los dos años y medio de resultados negativos. A esta fecha, el PIB de Minería sumó 845 mil mdp, muy lejos de los 958 mil mdp al cierre del 2023. Dentro de las actividades secundarias, también la Construcción presentó un buen desempeño al 2T26.

En esta ocasión, el cambio de tendencia se debe a que la Obra Civil pasó de una contribución negativa a crecer gracias al mayor presupuesto para obra pública; mientras que la Edificación siguió avante de forma constante.[1] En contraste, el PIB de la Manufactura, el sector de mayor relevancia para la economía mexicana, descendió 1.1% acumulado al 2T26. De las 21 distintas manufacturas, únicamente cuatro aumentaron su PIB respecto al año anterior. El impacto negativo es liderado por el subsector Equipo de Transporte, que es la de mayor participación en el PIB manufacturero. En esta industria, el PIB acumulado al 2T26 cayó 2.8% debido principalmente al efecto de los aranceles a la exportación hacia Estados Unidos. Las manufacturas con efecto positivo fueron Derivados de Petróleo, Agroindustria y Electrónicos.

Turismo no se beneficia del Mundial de Futbol 2026

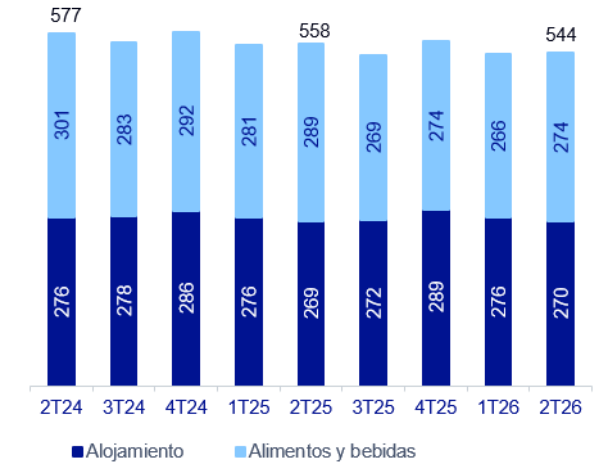
En esta ocasión hacemos una revisión del sector de Alojamiento o Turismo. Si bien no es uno de los sectores que más pesan en el PIB Total, sí lo es para algunas regiones específicas del país y en términos del empleo para ciertos grupos de población. Además, la celebración de la Copa Mundial de la FIFA 2026 en Norteamérica, incluido México, generó expectativas de un impacto positivo tanto en el Turismo como en el consumo, al menos en las ciudades sede. Dado que en México la mayoría de los partidos se realizaron en junio, es de esperarse que el mayor efecto se haya presentado durante el 2T26.

En términos del PIB, el sector Turismo ha presentado una tendencia negativa desde el 2T24, cuando comienza una racha de nueve trimestres consecutivos con tasas anuales de negativas. Un año antes, en el 2T23, el PIB de este sector sumó 586 mil mdp; pero al 2T26 es de sólo 544 mil mdp. En este último semestre, la caída del PIB fue de 2.6% en comparación anual y un avance marginal de 0.4% respecto al trimestre previo. Sin embargo, debe tomarse con

[1] Ver Situación Inmobiliaria México (BBVA Research, 2026)

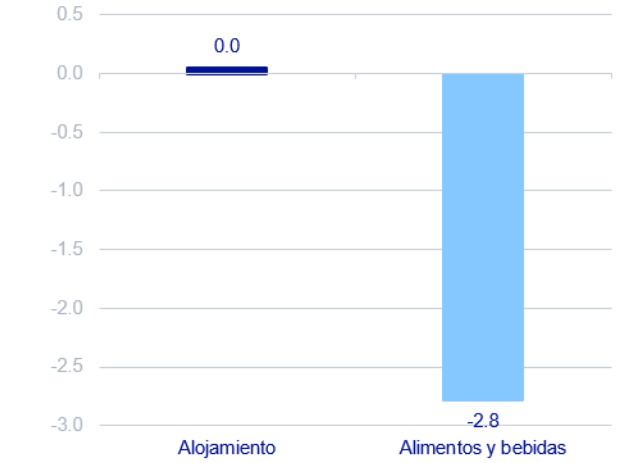
precaución este último dato. En general, el sector Turismo cuenta con una alta estacionalidad, por lo que es mejor usar la serie desestacionalizada o las tasas anuales para comparar periodos coincidentes en calendario. Si comparamos los resultados de la tasa trimestral del segundo trimestre de años previos, en el 2T24 esta tasa trimestral fue de 1.0% y en el 2T25 fue de 0.2%. Por lo que, en el mejor de los casos, solo se observa una mejoría marginal.

PIB ACUMULADO TURISMO
(MILES DE MDP CONSTANTES)



Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

CONTRIBUCIÓN AL CRECIMIENTO 2T26 TURISMO
(PUNTOS PORCENTUALES)



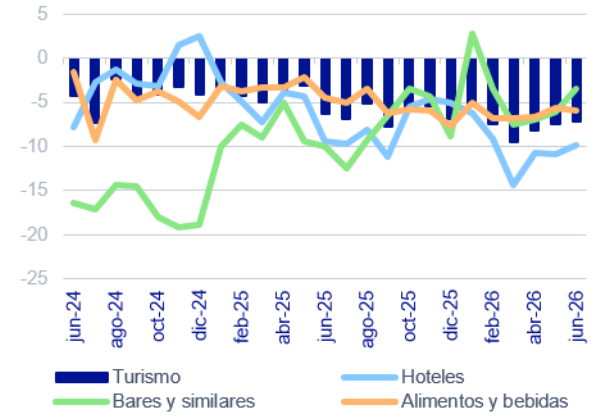
Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

El sector Turismo está formado a su vez por dos subsectores, a saber, el Alojamiento y la preparación de Alimentos y Bebidas. Regresando al uso del PIB acumulado al 2T26 y la tasa anual para evitar el sesgo estacional, propiamente el PIB de Alojamiento aumentó únicamente 0.1%; mientras que el PIB de Alimentos y Bebidas disminuyó 5.4%. Dado que la participación de estos subsectores es casi equivalente, 50.3% y 49.7% respectivamente al 2T26; es directo que el resultado negativo se debe precisamente a la preparación de Alimentos y Bebidas. Y dado que el Alojamiento se mantuvo estancado, esta no pudo compensar la caída en Alimentos.

Este resultado en el PIB turístico es coherente con menores ingresos reportados por las empresas del sector. Con base en la Encuesta Mensual de Servicios (EMS) que levanta el Inegi, los ingresos se han mantenido descendiendo también desde el 2T24. Presentamos las variaciones anuales del índice de ingresos en su serie original y en media móvil de 12 meses, nuevamente para disminuir el efecto estacional al que es muy susceptible este sector. En ningún caso se reporta una mejoría de los ingresos en los meses de mayo o junio. Si bien el Mundial de Fútbol comenzó en junio, se pudo tener un flujo inicial desde un mes antes; no obstante, de ser el caso, no se reflejó en mayores ingresos para las empresas del sector.

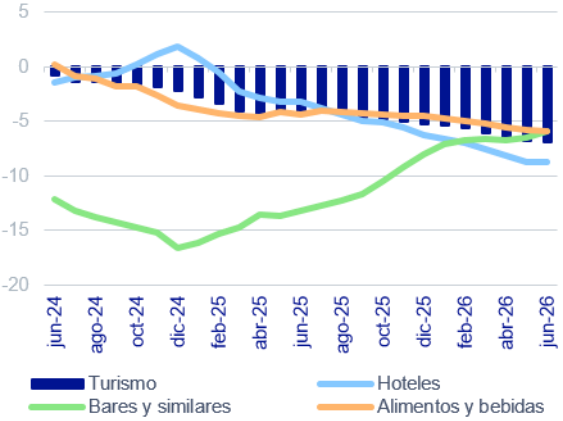
Al contrario de lo visto en términos del PIB, estos datos de ingresos muestran un efecto negativo mayor para el hospedaje o alojamiento que para la preparación de alimentos y bebidas. Por otro lado, los bares y similares parecen ser los que sufrieron el menor efecto negativo en ingresos. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que estas cifras reflejan la estadística a nivel nacional, y que el resultado pudo ser distinto en las entidades con ciudades sede. Esto último lo revisamos en la siguiente sección del análisis de coyuntura regional.

ÍNDICE DE INGRESOS TURISMO
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de la ENOE, Inegi

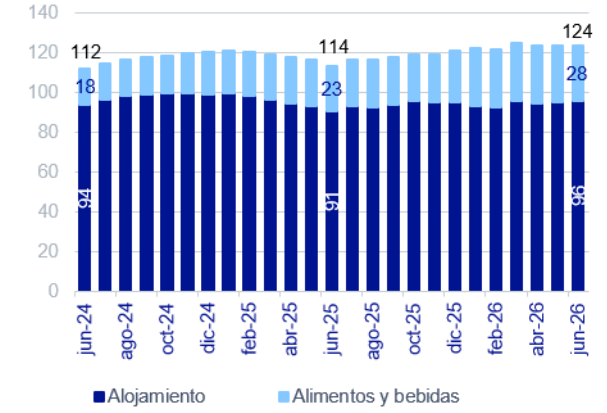
ÍNDICE DE INGRESOS TURISMO
(VARIACIÓN % ANUAL, MEDIA MÓVIL 12 MESES)



Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

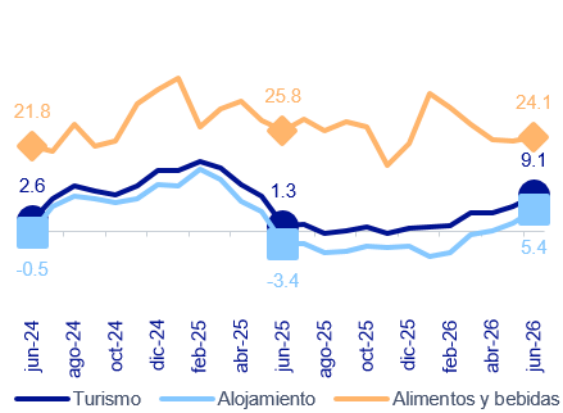
Por último, donde sí se aprecia una mejoría es en la demanda por crédito bancario. En términos constantes el saldo de crédito bancario a este sector aumentó de 114 mil mdp a 124 mil mdp, un crecimiento de 9.1% en comparación anual del 2T25 al 2T26. Ambos subsectores incrementaron su saldo en 5 mil mdp; aunque proporcionalmente este monto es superior para Alimentos y Bebidas. Esto podría explicarse tanto por las menores tasas de interés como por inversiones en centros turísticos específicos o por mayor uso de capital de trabajo. Por otro lado, no se presenta un deterioro de este portafolio pese a la menor actividad, dado que la morosidad disminuyó de 0.9% a sólo 0.7%; aunque en parte esta menor proporción de cartera vencida se debe a la mayor originación.

SALDO DE CRÉDITO BANCARIO TURISMO
(MILES DE MDP CONSTANTES)



Fuente: BBVA Research con datos del Banco de México

SALDO DE CRÉDITO BANCARIO TURISMO
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos del Banco de México

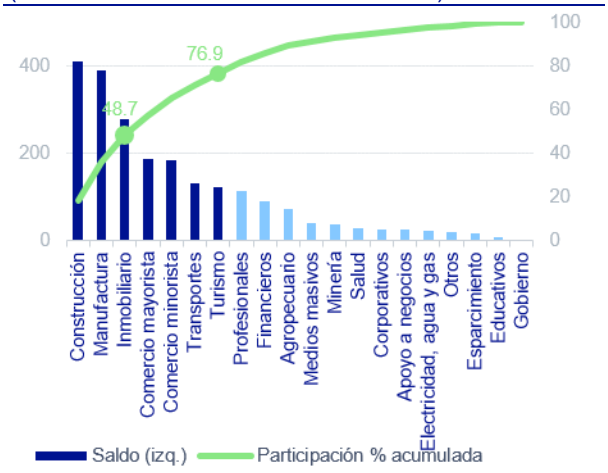
Como hemos señalado en otras ocasiones, el sector Turismo en México depende en mayor proporción de los turistas domésticos. Si bien en algunas regiones los turistas internacionales definen el desempeño turístico, a nivel nacional no se verá una recuperación de este sector sin que aumente la demanda por estos servicios por parte de los turistas nacionales. Una condición necesaria para esto es la mejora en el empleo, el ingreso real y la seguridad.

Menor costo del crédito no se refleja en más demanda

Nuevamente se observa que el saldo de crédito bancario a las empresas no va en la misma dirección que la actividad económica. Si bien el PIB y el saldo de crédito no tienen que ir siempre en la misma dirección, es de esperarse que a mayor actividad medida por el PIB, crezca el crédito debido a que se requiere mayor capital de trabajo, que las expectativas hacia adelante sean mejores y se busque fondeo para invertir. Más aún, como es el caso en los últimos trimestres, si la tasa de fondeo del crédito disminuye esta abarata el costo del crédito. Mostramos que al 2T26, el PIB acumulado crece a un ritmo anual de 1.1%; pero el saldo de crédito bancario empresarial se contrajo 2.7%. El saldo de crédito a este trimestre fue de 2,230 mil mdp, cuando un año antes sumó 2,291 mil mp en términos constantes. Este resultado negativo se debe prácticamente en su totalidad a una menor demanda por crédito por parte de los sectores en las actividades secundarias. El saldo de este portafolio disminuyó 61 mil mdp en el periodo analizado; mientras que en las actividades primarias y terciarias se mantuvo sin cambios relevantes.

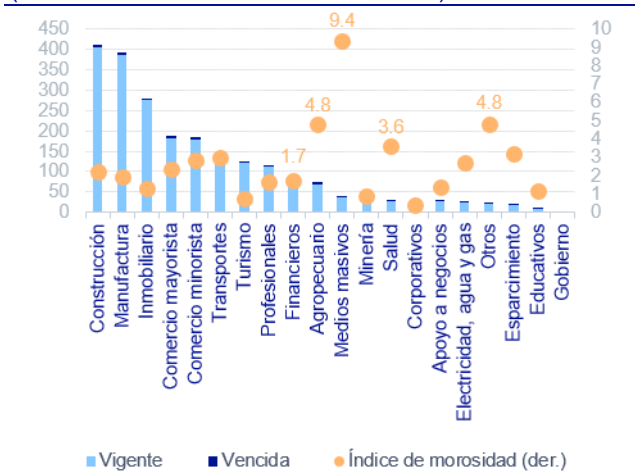
Aún así, sorprende que pese a los avances que reportan los sectores de estas actividades, no haya una mayor demanda por fondeo bancario. Lo que sí se aprecia es un incremento marginal de la morosidad, que pasó de 2.0% a 2.2%, sin ser un dato que apunte a un deterioro relevante de la cartera. Una vez más, destacan las actividades secundarias en este indicador, ya que la morosidad solo de este grupo pasó de 1.5% a 2.0%.

SALDO DE CRÉDITO A EMPRESAS 2T26
(MILES DE MILLONES DE PESOS Y %)



Fuente: BBVA Research con datos del Banco de México

SALDO DE CRÉDITO A EMPRESAS 2T26
(MILES DE MILLONES DE PESOS Y %)



Fuente: BBVA Research con datos del Banco de México

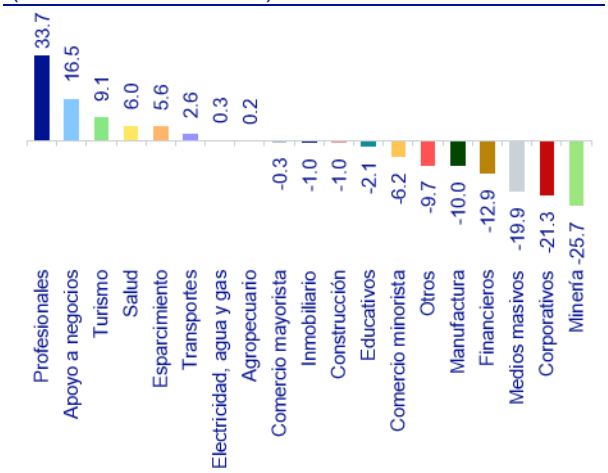
A la mitad del año 2026, los sectores de Manufactura, Construcción y servicios Inmobiliarios captaron el 48.7% del total del portafolio de crédito bancario por 1,086 mil mdp. Esta configuración es similar a la del cierre del 2025 aunque su participación fue entonces casi de 50%. Estos sectores son los que cuentan con un mayor saldo crediticio tanto por su tamaño económico, como por contar con más garantías que les permite un mayor acceso al crédito. Después de estos sectores, continúan los de Comercio Minorista y Mayorista, Transportes y

Turismo. Estos sectores suelen contar con mayores flujos de efectivo, pero algunos subsectores requieren mayor uso del crédito para operar debido a las fuertes inversiones de capital.

En general no se presenta una morosidad relevante, ni a nivel agregado como ya revisamos; pero tampoco a nivel sectorial. La morosidad más alta al 2T26 es de Medios Masivos que llegó a 9.4%. Además de ser un nivel manejable, menos del 10%, el monto total de cartera vencida en realidad disminuye de 4.3 mil mdp a 3.9 mil mdp en términos constantes. Por lo que la morosidad en realidad subió por la menor originación de crédito en este sector y no por un incremento de la cartera vencida. El resto de los sectores presenta un nivel de mora menor al 5%. Por lo que no se visualiza ningún problema de pérdida de calidad en el portafolio de crédito bancario a las empresas, pese al no crecimiento del saldo de crédito.

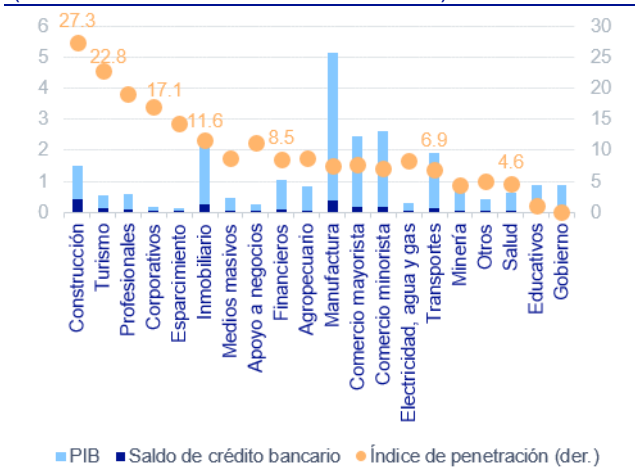
Aun cuando el saldo total de crédito bancario no creció en términos constantes al 2T26, ocho sectores sí incrementaron su saldo de crédito. Los dos primeros lugares en cuanto al crecimiento del saldo son los servicios Profesionales y de Apoyo a Negocios. No obstante, el monto de crédito de ambos sectores no tiene un gran peso en el portafolio total, éstos participan únicamente con el 6.4% a la fecha de análisis. En cambio, Turismo, Salud y Transportes tienen una participación del 12.8%; mismos que crecieron 9.1%, 6.0% y 2.6% respectivamente.

SALDO DE CRÉDITO A EMPRESAS 2T26
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos del Banco de México

SALDO DE CRÉDITO A EMPRESAS 2T26
(MILES DE MILLONES DE PESOS Y %)



Fuente: BBVA Research con datos del Banco de México

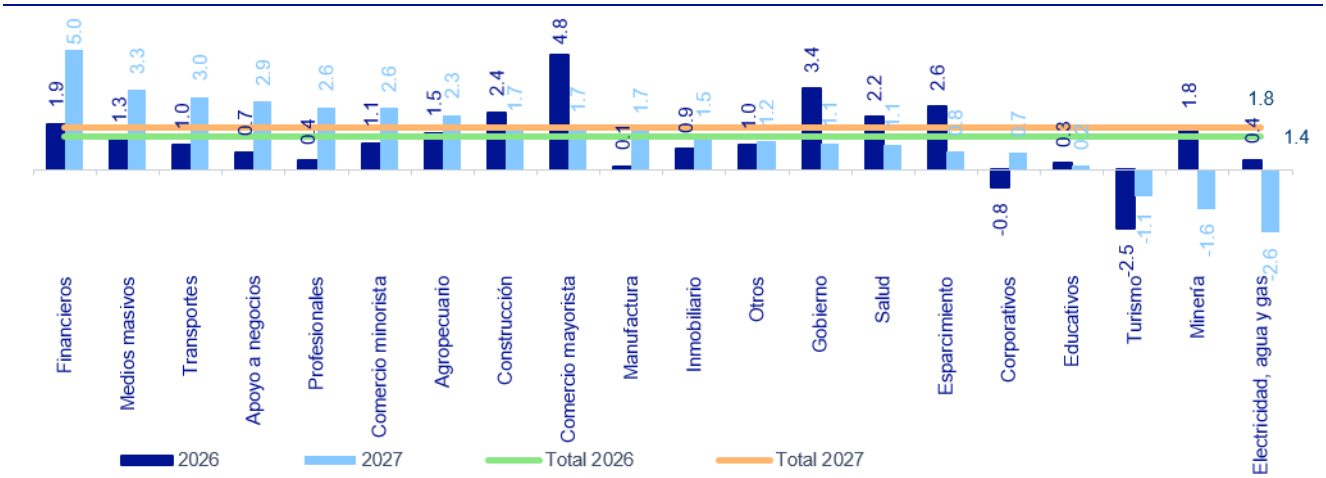
Dentro de los sectores que contrajeron su saldo de crédito, nuevamente resalta la Manufactura y Medios Masivos. En el primer caso por ser de los más grandes en términos de crédito bancario y del PIB. Este resultado llevó a que pasara de ser el sector más grande también crédito bancario a ser el segundo, superado por la Construcción. La explicación es directa, la menor actividad del sector que ya se comentó al inicio de esta sección. En el caso de la Minería, el saldo de crédito lleva más de un año con tasas anuales negativas en cada mes. La historia es similar en el caso de Medios Masivos, pero con un horizonte más largo de caídas, desde el año 2023.

En 2027 servicios sostendrán el crecimiento

Estimamos una mejora sustancial del crecimiento del PIB Total a nivel macroeconómico hasta 1.8%. Esta tasa está aún por debajo del crecimiento potencial de la economía mexicana, pero sin duda sería una mejora ante el mal desempeño de la economía en los últimos años. Menores tasas de interés y control de la inflación dados por la política monetaria deberían mejorar la inversión y el consumo. Al mismo tiempo, esperamos una ligera mejoría en los términos de intercambio y las condiciones arancelarias del comercio exterior mexicano.

Por estas razones, esperamos que los servicios nuevamente lideren el crecimiento de la economía mexicana durante 2027. Aunque a diferencia de este año, en el siguiente podría ir acompañado de una mejora de las actividades secundarias, particularmente de la Construcción y la Manufactura. Al mismo tiempo, esperamos que el Comercio Mayorista y Minorista mantengan el avance mostrado en este año, ante una mejora del consumo privado.

PIB SECTORIAL (VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

2.b Pronósticos sectoriales

PRONÓSTICOS SECTORIALES MÉXICO
(VARIACIÓN % ANUAL; PIB SECTORIAL)

	Variación % anual											
	2024	2025	**2026**	**2027**	3T25	4T25	1T26	2T26	**3T26**	**4T26**	**1T27**	**2T27**
PIB Total	1.5	0.5	**1.4**	**1.8**	-0.2	1.7	0.2	2.1	**1.8**	**1.3**	**2.2**	**1.2**
Primario	0.6	2.4	**1.5**	**2.3**	-0.7	6.8	-0.8	4.8	**0.8**	**1.1**	**3.9**	**2.6**
Secundario	-0.6	-1.2	**0.8**	**1.2**	-2.6	0.4	-1.1	1.1	**1.4**	**1.6**	**1.8**	**0.9**
Minería	-7.1	-6.5	**1.8**	**-1.6**	-5.0	-0.4	2.7	4.9	**1.1**	**-1.1**	**-0.8**	**-2.3**
Electricidad, agua y suministro de gas	-2.3	-0.3	**0.4**	**-2.6**	-1.4	2.3	-0.2	-0.1	**2.5**	**-0.8**	**-0.6**	**-1.5**
Construcción	3.2	-1.1	**2.4**	**1.7**	-4.8	4.1	-0.7	4.8	**2.9**	**2.4**	**2.3**	**1.9**
Manufactura	-0.4	-0.4	**0.1**	**1.7**	-1.6	-0.6	-1.8	-0.4	**1.0**	**1.9**	**2.2**	**1.3**
Terciario	2.6	1.2	**1.6**	**2.0**	1.1	2.0	0.9	2.3	**1.9**	**1.4**	**2.3**	**1.8**
Comercio al por mayor	1.7	-4.7	**4.8**	**1.7**	-4.1	-1.0	2.2	11.3	**4.6**	**1.7**	**1.7**	**1.3**
Comercio al por menor	3.9	4.3	**1.1**	**2.6**	4.1	4.5	0.9	0.9	**1.8**	**0.8**	**2.6**	**2.5**
Transporte, correos y almacenamiento	4.5	0.6	**1.0**	**3.0**	0.3	1.0	0.4	0.1	**1.6**	**2.0**	**3.9**	**2.7**
Información en medios masivos	3.0	2.3	**1.3**	**3.3**	2.2	1.1	0.7	1.0	**1.7**	**1.7**	**3.0**	**2.7**
Serv. financieros y de seguros	2.3	2.5	**1.9**	**5.0**	1.9	3.7	2.1	0.6	**1.6**	**3.4**	**4.8**	**4.7**
Serv. inmobiliarios y de alq.de bienes	1.0	1.6	**0.9**	**1.5**	1.4	1.6	1.0	0.5	**0.9**	**1.0**	**1.9**	**1.7**
Serv.prof., científicos y técnicos	14.9	8.6	**0.4**	**2.6**	8.4	5.4	-3.4	0.2	**1.9**	**2.3**	**2.8**	**2.5**
Dirección de corporativos y empresas	9.7	1.0	**-0.8**	**0.7**	-1.1	-1.7	-2.5	-0.8	**0.8**	**-0.7**	**1.1**	**1.6**
Serv. de apoyo a los neg.	-4.2	11.5	**0.7**	**2.9**	10.7	8.5	-1.1	1.5	**-0.5**	**2.8**	**4.4**	**2.0**
Serv. educativos	0.2	1.1	**0.3**	**0.2**	0.3	1.1	0.4	0.5	**0.4**	**-0.1**	**0.1**	**-0.1**
Serv. de salud y de asistencia social	0.6	4.1	**2.2**	**1.1**	5.3	4.9	3.3	2.5	**1.1**	**2.0**	**1.8**	**0.3**
Serv. esparcimiento, culturales y deportivos	2.9	11.0	**2.6**	**0.8**	13.2	22.3	2.3	3.7	**2.6**	**2.1**	**2.2**	**0.6**
Serv. de alojam..y de prep.de alim.y beb.	-1.4	-3.0	**-2.5**	**-1.1**	-3.6	-2.7	-2.9	-2.6	**-2.1**	**-2.3**	**-0.6**	**-1.5**
Otros Serv.excepto actividades del gobierno	1.4	-1.0	**1.0**	**1.2**	-2.0	0.3	0.2	1.8	**1.2**	**0.9**	**1.5**	**1.0**
Actividades del gobierno	1.8	0.8	**3.4**	**1.1**	-0.4	1.6	2.8	4.3	**3.7**	**2.8**	**1.4**	**1.1**

	Estructura, %				Contribución al crec., (pp)			
	2024	2025	**2026**	**2027**	2024	2025	**2026**	**2027**
PIB Total	100.0	100.0	**100.0**	**100.0**	1.5	0.5	**1.4**	**1.8**
Primario	3.3	3.4	**3.4**	**3.4**	0.0	0.1	**0.1**	**0.1**
Secundario	31.2	30.6	**30.5**	**30.3**	-0.2	-0.4	**0.2**	**0.4**
Minería	3.5	3.3	**3.3**	**3.2**	-0.3	-0.2	**0.1**	**-0.1**
Electricidad, agua y suministro de gas	1.2	1.2	**1.2**	**1.1**	0.0	0.0	**0.0**	**0.0**
Construcción	6.0	5.9	**5.9**	**5.9**	0.2	-0.1	**0.1**	**0.1**
Manufactura	20.5	20.3	**20.0**	**20.0**	-0.1	-0.1	**0.0**	**0.3**
Terciario	60.0	60.4	**60.6**	**60.7**	1.6	0.8	**1.0**	**1.2**
Comercio al por mayor	9.7	9.2	**9.6**	**9.6**	0.2	-0.4	**0.4**	**0.2**
Comercio al por menor	10.1	10.5	**10.4**	**10.5**	0.4	0.5	**0.1**	**0.3**
Transporte, correos y almacenamiento	7.5	7.5	**7.5**	**7.6**	0.3	0.0	**0.1**	**0.2**
Información en medios masivos	1.8	1.9	**1.9**	**1.9**	0.1	0.0	**0.0**	**0.1**
Serv. financieros y de seguros	4.0	4.1	**4.1**	**4.2**	0.1	0.1	**0.1**	**0.2**
Serv. inmobiliarios y de alq.de bienes	9.4	9.5	**9.5**	**9.5**	0.1	0.2	**0.1**	**0.1**
Serv.prof., científicos y técnicos	2.3	2.5	**2.5**	**2.5**	0.3	0.2	**0.0**	**0.1**
Dirección de corporativos y empresas	0.6	0.6	**0.6**	**0.6**	0.1	0.0	**0.0**	**0.0**
Serv. de apoyo a los neg.	0.9	1.0	**1.0**	**1.0**	0.0	0.1	**0.0**	**0.0**
Serv. educativos	3.5	3.5	**3.5**	**3.4**	0.0	0.0	**0.0**	**0.0**
Serv. de salud y de asistencia social	2.3	2.4	**2.4**	**2.4**	0.0	0.1	**0.1**	**0.0**
Serv. esparcimiento, culturales y deportivos	0.5	0.6	**0.6**	**0.6**	0.0	0.1	**0.0**	**0.0**
Serv. de alojam..y de prep.de alim.y beb.	2.3	2.2	**2.1**	**2.0**	0.0	-0.1	**-0.1**	**0.0**
Otros Serv.excepto actividades del gobierno	1.7	1.7	**1.7**	**1.7**	0.0	0.0	**0.0**	**0.0**
Actividades del gobierno	3.3	3.3	**3.4**	**3.4**	0.1	0.0	**0.1**	**0.0**

Nota: pronóstico aparece con negrita. Todas las cifras están sujetas a revisión por parte del Inegi
PIB = VAB + Impuestos. No se incluye el rubro de impuestos.; pp: Puntos porcentuales
Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

INDICADORES Y PRONÓSTICOS SECTORIALES MÉXICO

(VARIACIÓN % ANUAL; PIB SUBSECTOR MANUFACTURAS)

	Variación % anual											
	2024	2025	**2026**	**2027**	3T25	4T25	1T26	2T26	**3T26**	**4T26**	**1T27**	**2T27**
Manufactura	-0.4	-0.4	**0.1**	**1.7**	-1.6	-0.6	-1.8	-0.4	**1.0**	**1.9**	**2.2**	**1.3**
Alimentos	0.8	0.8	**0.9**	**1.8**	1.2	0.5	0.9	0.7	**0.2**	**1.6**	**2.2**	**2.1**
Bebidas y tabaco	1.4	-1.1	**0.3**	**2.2**	-2.2	0.7	-0.2	-1.1	**1.6**	**1.0**	**1.8**	**3.2**
Insumos textiles	-5.7	-5.4	**-4.9**	**-0.6**	-9.1	-2.6	-8.5	-5.5	**-2.7**	**-2.7**	**1.3**	**-1.5**
Confección de prod.textiles	-4.2	-1.3	**-1.2**	**1.5**	-0.9	-3.0	-5.3	-3.1	**0.5**	**2.8**	**4.0**	**1.2**
Prendas de vestir	-8.0	-6.6	**-3.4**	**-1.1**	-9.5	-4.0	-4.8	-3.3	**-3.3**	**-2.3**	**-1.6**	**-0.8**
Prod.de cuero y piel	-14.4	-6.2	**-2.3**	**-1.9**	-4.2	-5.5	-4.7	-1.6	**-2.6**	**-0.3**	**-1.0**	**-2.0**
Ind. de la madera	-5.1	-7.2	**-3.9**	**-0.3**	-8.7	-7.5	-6.8	-3.3	**-3.1**	**-2.2**	**-0.6**	**0.5**
Ind. del papel	-1.9	-1.2	**-1.4**	**0.9**	-3.0	-3.2	-5.6	-1.6	**0.6**	**1.1**	**1.5**	**0.8**
Impresión e Ind. conexas	-2.5	-0.3	**-1.5**	**0.7**	-3.6	-4.9	-3.3	-4.1	**0.1**	**1.0**	**0.4**	**1.5**
Prod. deriv. petróleo	9.6	12.4	**7.5**	**-1.7**	9.8	42.1	23.2	3.8	**3.8**	**1.6**	**-4.2**	**-2.6**
Química	0.5	-1.9	**-0.1**	**0.0**	-1.6	-2.2	-2.8	2.9	**-0.4**	**0.2**	**-0.6**	**0.5**
Plástico y del hule	-0.2	-0.5	**-1.9**	**2.1**	-1.0	-1.7	-4.6	-3.9	**0.4**	**0.9**	**3.3**	**1.2**
Prod. min. no metálicos	-4.4	-1.1	**-0.1**	**0.8**	-0.7	0.9	-0.3	-0.4	**-0.1**	**0.3**	**0.3**	**0.5**
Metálicas básicas	-5.4	-1.2	**-0.2**	**0.7**	2.8	-4.4	-1.3	-0.5	**-0.2**	**1.3**	**3.0**	**-1.4**
Prod. metálicos	-1.4	-3.6	**-2.0**	**0.7**	-6.1	-3.3	-5.7	-2.4	**-0.7**	**1.1**	**1.4**	**0.7**
Maquinaria y equipo	-4.3	-0.4	**2.8**	**1.4**	1.1	-0.7	1.5	3.6	**2.0**	**4.3**	**3.3**	**0.6**
Computación y electrónico	-2.6	2.7	**0.5**	**2.2**	1.6	3.5	-2.6	2.2	**1.7**	**0.5**	**3.7**	**0.3**
Eq. eléctrico	-0.3	0.8	**-3.9**	**0.9**	-3.8	-0.4	-8.6	-6.3	**-1.5**	**0.9**	**0.5**	**0.5**
Eq. de transporte	-0.5	-5.6	**-0.4**	**3.4**	-9.5	-7.8	-6.3	-1.8	**2.6**	**4.5**	**4.9**	**2.8**
Muebles y relacionados	-2.9	-4.4	**-2.7**	**-1.0**	-3.2	-6.4	-4.6	-5.0	**-1.5**	**0.3**	**-0.4**	**-0.4**
Otras Ind. manufactureras	13.6	22.6	**-0.7**	**2.5**	25.6	-1.5	-2.4	-3.2	**1.0**	**1.9**	**1.4**	**2.9**

	Estructura, %				Contribución al crec., (pp)			
	2024	2025	**2026**	**2027**	2024	2025	**2026**	**2027**
Manufactura (Total)	100	100.0	**100.0**	**100.0**	-0.4	-0.4	**0.1**	**1.7**
Alimentos	19.2	19.4	**19.5**	**19.6**	0.1	0.1	**0.2**	**0.4**
Bebidas y tabaco	4.9	4.8	**4.8**	**4.9**	0.1	-0.1	**0.0**	**0.1**
Insumos textiles	0.5	0.5	**0.5**	**0.4**	0.0	0.0	**0.0**	**0.0**
Confección de prod.textiles	0.3	0.3	**0.3**	**0.3**	0.0	0.0	**0.0**	**0.0**
Prendas de vestir	1.0	1.0	**0.9**	**0.9**	-0.1	-0.1	**0.0**	**0.0**
Prod.de cuero y piel	0.5	0.5	**0.5**	**0.4**	-0.1	0.0	**0.0**	**0.0**
Ind. de la madera	0.7	0.6	**0.6**	**0.6**	0.0	0.0	**0.0**	**0.0**
Ind. del papel	2.0	2.0	**1.9**	**1.9**	0.0	0.0	**0.0**	**0.0**
Impresión e Ind. conexas	0.5	0.5	**0.4**	**0.4**	0.0	0.0	**0.0**	**0.0**
Prod. deriv. petróleo	4.3	4.8	**5.2**	**5.0**	0.4	0.5	**0.4**	**-0.1**
Química	6.7	6.6	**6.6**	**6.4**	0.0	-0.1	**0.0**	**0.0**
Plástico y del hule	3.1	3.1	**3.1**	**3.1**	0.0	0.0	**-0.1**	**0.1**
Prod. min. no metálicos	2.9	2.9	**2.9**	**2.9**	-0.1	0.0	**0.0**	**0.0**
Metálicas básicas	4.9	4.9	**4.8**	**4.8**	-0.3	-0.1	**0.0**	**0.0**
Prod. metálicos	3.2	3.1	**3.0**	**3.0**	0.0	-0.1	**-0.1**	**0.0**
Maquinaria y equipo	4.1	4.1	**4.2**	**4.2**	-0.2	0.0	**0.1**	**0.1**
Computación y electrónico	9.2	9.5	**9.6**	**9.6**	-0.2	0.3	**0.0**	**0.2**
Eq. eléctrico	4.1	4.1	**3.9**	**3.9**	0.0	0.0	**-0.2**	**0.0**
Eq. de transporte	24.0	22.8	**22.7**	**23.0**	-0.1	-1.4	**-0.1**	**0.8**
Muebles y relacionados	1.0	0.9	**0.9**	**0.9**	0.0	0.0	**0.0**	**0.0**
Otras Ind. manufactureras	3.0	3.7	**3.7**	**3.7**	0.4	0.7	**0.0**	**0.1**

Nota: pronóstico aparece con negrita. Todas las cifras estan sujetas a revisión por parte del Inegi
pp: Puntos porcentuales
Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

2.c Coyuntura Regional

Auge exportador con efectos limitados en el empleo estatal

La estructura económica regional de México mantiene una elevada concentración en las entidades de mayor peso respecto al PIB, con un ligero incremento durante 2025 (estimado) siendo la CDMX la que mantiene como la principal economía, con una participación de 15.5%, seguida por el Estado de México (9.2%), Nuevo León (8.1%), Jalisco (7.4%) y Guanajuato (4.6%). En conjunto, estas cinco entidades concentran 11.4 billones de pesos constantes (bdp) de los 25.5 bdp estimados en 2025[2], que representa 44.7% del PIB nacional.

El Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal (Itaee) muestra un desempeño heterogéneo durante el primer trimestre de 2026 (1T26). Hidalgo encabeza el crecimiento con una tasa anual de 8.2%, seguido por Tamaulipas (5.4%), Colima (3.8%), Tabasco (3.3%) y Puebla (3.1%). El resultado de Hidalgo contrasta con el crecimiento del PIB de apenas 0.6% estimado para el conjunto de 2025, lo que apunta a una aceleración significativa de su actividad económica, atribuible principalmente a la Manufactura, la Construcción y la industria energética asociada al complejo de Tula.

Por otro lado, Campeche se contrajo 5.2% y Coahuila 4.5%, aunque por razones estructurales diferentes. En Campeche, la caída prolonga el deterioro observado durante 2025, asociada principalmente a la menor actividad petrolera y al ajuste de la construcción tras la finalización de grandes proyectos de infraestructura en el sureste. En Coahuila su integración con las cadenas productivas de Estados Unidos la hace especialmente sensible a la demanda industrial externa y a las restricciones comerciales sobre productos automotrices y acero. La contracción de Coahuila coincide con resultados negativos en otras entidades manufactureras, como Baja California cayendo 2.5%, San Luis Potosí (1.6%) y Chihuahua (0.9%). No obstante otras entidades manufactureras crecieron como son Puebla (3.1%) y Guanajuato (1.7%); mostrando que la debilidad industrial no ha sido homogénea entre los estados con vocación exportadora.

La actividad económica regional también estuvo condicionada por acontecimientos extraordinarios durante los primeros meses de 2026. En Jalisco, los episodios de violencia posteriores al operativo del 22 de febrero provocaron interrupciones en el Comercio, Transporte y Turismo, principalmente en Guadalajara y Puerto Vallarta. De acuerdo con Coparmex Jalisco, 81% de las empresas encuestadas reportaron afectaciones operativas durante la jornada de violencia, mientras que representantes del sector turístico señalaron la cancelación de aproximadamente 10 mil habitaciones de hotel en la zona metropolitana de Guadalajara.[3]

Jalisco presentó una contracción anual de 1.1% en el Itaee del 1T26, pero no es posible atribuir este resultado totalmente a los acontecimientos de febrero, ya que su economía depende de la evolución del sectores Agropecuario, Manufactura y Comercio Mayorista. No

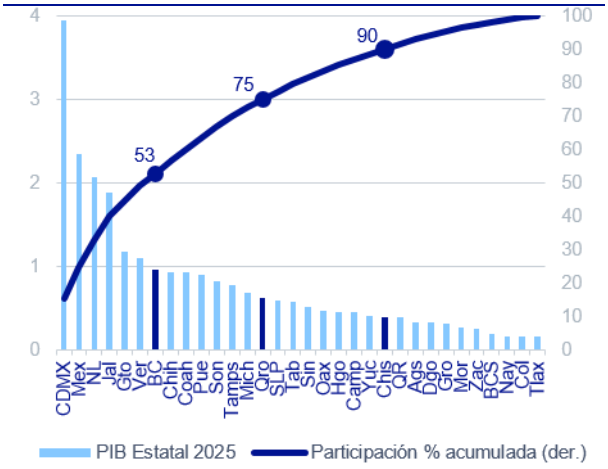
[2] El PIB Estatal se publica con frecuencia anual los 12 meses posteriores al cierre de año. El dato de PIBE 2024 se publicó el 5 de diciembre de 2025. Publicación oficial de Inegi disponible aquí.

[3] El Economista (febrero, 2026). Violencia por caída de "El Mencho" afectó 8 de cada 10 empresas en Jalisco: Coparmex Disponible aquí.

obstante, los indicadores de ocupación hotelera, reservaciones, pasajeros aéreos y ventas comerciales permiten identificar afectaciones directas en el corto plazo; representantes hoteleros estimaron pérdidas de 2.3 bdp en febrero y marzo.[4]

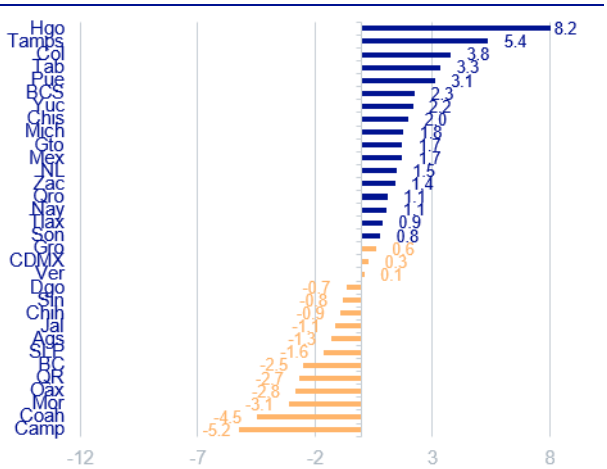
Recientemente, la celebración de la Copa Mundial de la FIFA 2026 representó otro acontecimiento relevante para algunas economías estatales. Tal fue el caso de la Ciudad de México, Nuevo León y Jalisco, entidades que en conjunto representan alrededor del 31% del PIB nacional. Dado que el torneo se desarrolló durante junio y julio, sus efectos no están reflejados en el Itaee del 1T26. Para evaluar su impacto económico será necesario revisar indicadores adelantados, como la llegada de pasajeros internacionales, la ocupación hotelera, el gasto turístico y las ventas de establecimientos comerciales que reportamos en nuestra sección "Efectos del Turismo a nivel Estatal" en la Coyuntura Sectorial.

ESTIMACIÓN PIB ESTATAL 2026
(BILLONES PESOS CONSTANTES Y %)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

ACTIVIDAD ECONÓMICA ESTATAL 1T26
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

Con base en nuestras estimaciones, Tabasco se contrajo 4.3% durante 2025, después del impulso extraordinario de la construcción asociado a la refinería de Dos Bocas. En Oaxaca, la finalización de proyectos de infraestructura y la moderación de la inversión pública también limitan las perspectivas de crecimiento. De esta forma, ambas entidades mantienen una posición favorable respecto a 2019, pero esta ventaja responde principalmente al crecimiento acumulado de años anteriores y no necesariamente a un mayor dinamismo económico actual.

En este contexto, Chihuahua con un crecimiento estimado de 1.2%, Baja California de 1.1% y Jalisco con 1.5% podrían beneficiarse de su especialización en la manufactura de Electrónicos, Equipo de Cómputo y componentes industriales. Por otro lado, estimamos que Nuevo León podría crecer 1.3% y Querétaro (1.5%), entidades que cuentan con una base manufacturera y de servicios empresariales tal que podrían aprovechar una mayor demanda externa. Sin embargo, la recuperación industrial no será homogénea, Coahuila crecería apenas 1.0%, después de prácticamente estancarse en 2025, debido a su mayor exposición a industrias como la automotriz y siderúrgica, que enfrentan restricciones comerciales y una demanda menos dinámica. Así, aunque esperamos una aceleración del PIB en todas las entidades durante 2026,

4: El Financiero (2026). Muerte del 'Mencho' pega igual que COVID-19 en ocupación hotelera de Jalisco. Disponible aquí.

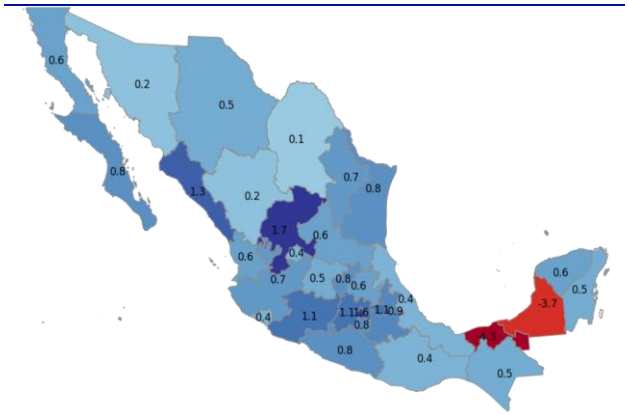
la magnitud de la recuperación dependerá de su especialización productiva y de su capacidad para aprovechar la mejora del consumo, la inversión y las exportaciones.

Estimamos que el PIB nacional pasará de crecer 0.6% en 2025 a 1.4% en 2026, una aceleración que se reflejaría en las 32 entidades federativas, aunque con diferencias importantes en su magnitud. Campeche (2.9%), Quintana Roo (2.4%) y Tabasco (2.0%) serán los líderes en el avance estatal, aunque en los dos primeros casos del sureste la recuperación partiría de una base de comparación particularmente baja. De acuerdo con nuestro escenario macroeconómico[5], el mayor dinamismo estará sustentado en la recuperación gradual de la demanda interna, apoyada por las ganancias del salario real, una mejora de la inversión y una mayor demanda externa de ciertas manufacturas. La debilidad del mercado laboral y la incertidumbre sobre las decisiones de inversión limitarán la magnitud de esta recuperación.

Este entorno podría favorecer principalmente a las economías con mayor concentración de servicios, comercio y actividades orientadas al mercado interno. En particular, estimamos que la Ciudad de México crecerá 1.7% en 2026, por encima del promedio nacional, mientras que el Estado de México y Jalisco avanzaron 1.4% y 1.5%, respectivamente. Sin embargo, el impulso del consumo será acotado, como lo muestran los indicadores de gasto de alta frecuencia de Big Data BBVA Research, particularmente en bienes, mientras que los servicios presentan una mayor resiliencia.

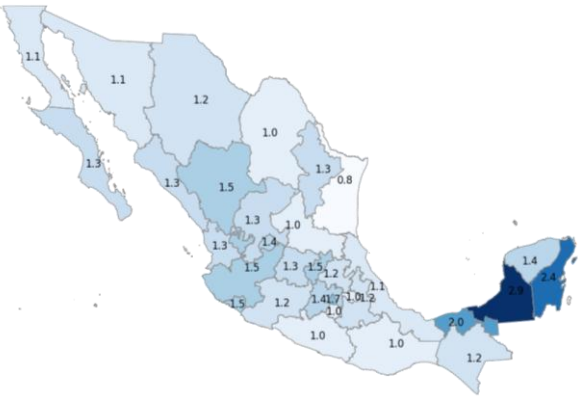
Por otra parte, la demanda externa será otro factor relevante para el crecimiento regional durante 2026, particularmente por el mayor dinamismo de las manufacturas relacionadas a Computación y Electrónicos y sus cadenas productivas vinculadas a la tecnología en Estados Unidos. Nuestro escenario macroeconómico identifica esta demanda como uno de los factores que contribuirán a la recuperación de la actividad industrial mexicana, aunque sus beneficios estarán concentrados en determinadas industrias

PIB ESTATAL 2025 ESTIMADO
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

PIB ESTATAL 2026 ESTIMADO
(VARIACIÓN % ANUAL)



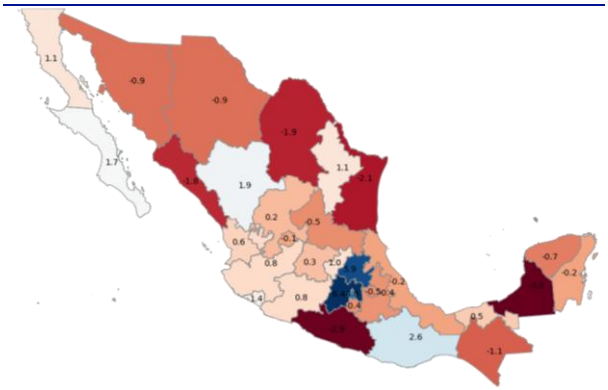
Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

[5] BBVA Research (septiembre, 2026). Situación México. Septiembre 2026. Disponible aquí.

Las exportaciones estatales registraron un crecimiento de 25.1% anual durante el primer semestre de 2026 (1S26), al pasar de 282.4 mil millones de dólares (mdd) en el 1S25 a 353.4 mil mdd un año después, aunque este resultado presenta una elevada concentración territorial. Chihuahua y Jalisco explican conjuntamente el 84.4% del incremento neto, con tasas anuales de 79.1% y 119.9%, respectivamente. En Chihuahua, las exportaciones aumentaron de 47.5 a 85.0 mil mdd, mientras que en Jalisco pasaron de 18.6 a 41.0 mil mdd. Este dinamismo contrasta con el crecimiento más moderado de otras entidades manufactureras, como Nuevo León (18.2%), Querétaro (13.3%), Baja California (5.8%) y Coahuila (2.1%). La magnitud de los incrementos en Chihuahua y Jalisco es consistente con una mayor demanda externa de Equipo de Cómputo, Electrónicos y componentes relacionados con la expansión de infraestructura para centros de datos y tecnología en Estados Unidos.

Pese al fuerte incremento de las exportaciones, los indicadores laborales no muestran una expansión proporcional del empleo en las principales entidades exportadoras. Chihuahua, que concentra el mayor aumento absoluto de las ventas internacionales, registra una contracción anual de 0.9% en el empleo durante el 1S26, mientras que Jalisco presenta un avance de apenas 0.8%, a pesar de que sus exportaciones más que se duplicaron. En Nuevo León, las exportaciones crecieron 18.2%, pero el empleo sólo aumentó 1.1%; una situación similar se observa en Querétaro, con tasas de 13.3% y 1.0%, respectivamente. Incluso en Puebla, donde las exportaciones aumentaron 21.7%, el empleo disminuyó 0.4%.

EMPLEO FORMAL IMSS 1S26
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

EXPORTACIÓN DE BIENES 1S26
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

Esta divergencia podría explicarse por la mayor intensidad de capital de las manufacturas tecnológicas, el aprovechamiento de capacidad productiva instalada y aumentos en la productividad, que permiten incrementar el valor exportado sin generar una demanda equivalente de trabajadores. Además, las cifras de exportaciones se expresan en dólares corrientes, por lo que parte de su crecimiento podría responder a cambios en precios o en la composición de los bienes exportados. En cualquier caso, los resultados sugieren que el auge exportador de 2026 no está generando, al menos de manera contemporánea, un impulso generalizado sobre el empleo estatal.

Hacia adelante, será importante determinar si el dinamismo de las manufacturas tecnológicas se transmite a proveedores y servicios asociados, o si continúa concentrándose en actividades de alto valor exportador, pero con una contribución limitada al empleo.

Recuperación más extendida, pero con persistentes brechas regionales

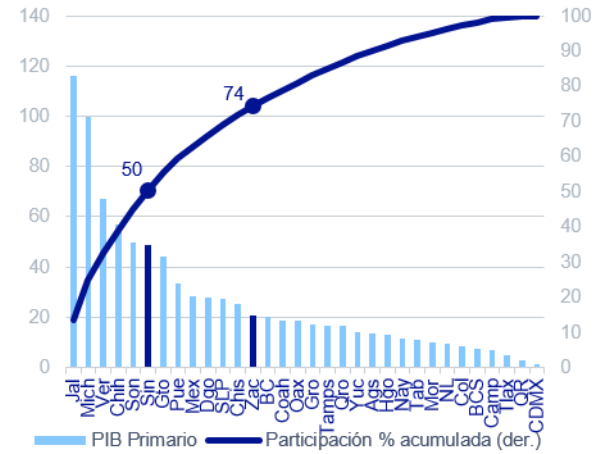
Después de la recuperación observada durante 2025, estimamos que el PIB de las actividades primarias moderará su crecimiento de 3.8% a 1.4% en 2026. Esta desaceleración será generalizada a nivel regional, con 29 entidades creciendo a tasas inferiores a las del año anterior, aunque la moderación resulta particularmente relevante en las entidades de mayor peso agropecuario. Jalisco, que concentra alrededor del 13% del PIB primario nacional, pasaría de crecer 7.0% en 2025 a 2.6% en 2026; mientras que Michoacán, segunda entidad productora con una participación cercana al 12%, desaceleraría de 5.0% a 1.8%. En conjunto, estas dos entidades representan una cuarta parte de la producción primaria nacional, por lo que su menor dinamismo tendría un efecto importante sobre el crecimiento agregado. Esta trayectoria es consistente con la normalización del sector después de la recuperación productiva de 2025, favorecida por mejores condiciones climáticas y una base de comparación relativamente baja tras las afectaciones por sequía en años anteriores.

Las condiciones hídricas seguirán siendo uno de los principales determinantes del desempeño agropecuario durante 2026, particularmente en las entidades con mayor dependencia de la agricultura de riego. Sinaloa, que representa alrededor del 6% del PIB primario nacional, moderará su crecimiento de 8.0% en 2025 a 3.0% en 2026, mientras que Chihuahua y Sonora desacelerarían de 2.5% a 0.9% y de 2.7% a 1.0%, respectivamente. Esta evolución no implica un deterioro de las condiciones productivas, sino una normalización después de la recuperación del ciclo agrícola anterior. Banxico[6] señala que la recuperación del almacenamiento en presas podría favorecer las siembras de otoño-invierno y primavera-verano, particularmente en Sinaloa y Sonora, aunque su efecto dependerá de la distribución de las lluvias y de las decisiones de superficie sembrada. Por ello, el crecimiento previsto para 2026 seguiría siendo positivo, pero menor al observado durante 2025.

Hacia el cierre de 2026, la evolución de las lluvias, el almacenamiento de agua y los costos de insumos continuará condicionando la producción agrícola, mientras que las actividades pecuarias enfrentarán riesgos asociados a enfermedades, disponibilidad de alimento y condiciones sanitarias para la comercialización. En este último aspecto, los productores orientados al mercado estadounidense permanecen expuestos a restricciones sanitarias y comerciales que podrían afectar los volúmenes exportados, particularmente en las entidades ganaderas del norte. Asimismo, Banxico señala que durante el primer trimestre de 2026 aumentó la inflación de frutas y verduras en todas las regiones, con incrementos relevantes en productos como jitomate y tomate verde, aunque estas presiones comenzaron a moderarse posteriormente.[7]

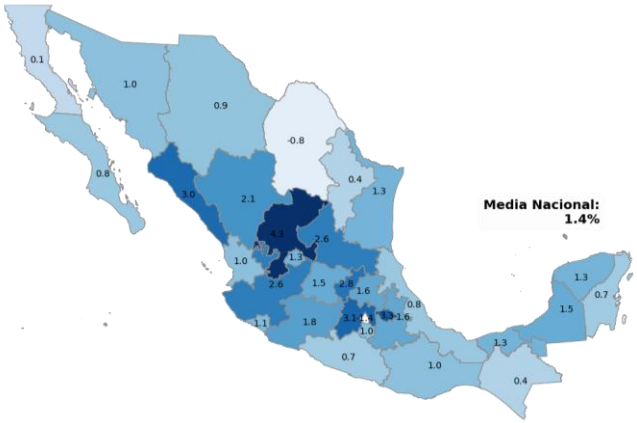
6 Banco de México (2026). Reporte sobre las economías regionales, abril-junio 2026. Disponible aquí.
7: Idem

PIB PRIMARIO 2026 ESTIMADO
(MILES DE MDP Y PARTICIPACIÓN %)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

PIB PRIMARIO 2026 ESTIMADO
(VARIACIÓN % ANUAL)



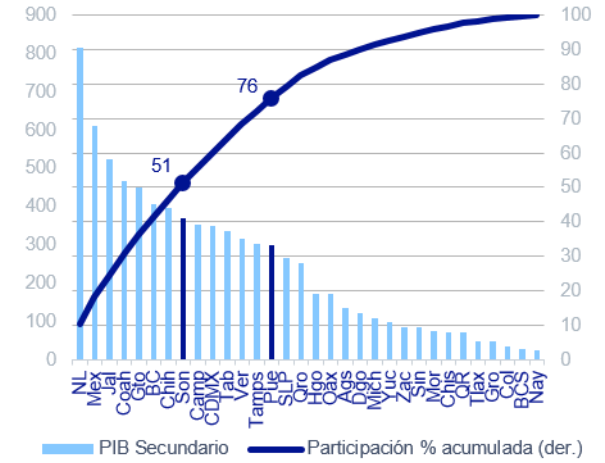
Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

Estimamos que el PIB de las actividades secundarias crecerá 1.1% a nivel nacional durante 2026, después de la contracción de 1.2% estimada para 2025. Esta recuperación se reflejaría en 31 de las 32 entidades federativas, aunque con tasas moderadas y diferencias importantes según su estructura productiva. La actividad industrial mantiene una elevada concentración territorial: Nuevo León encabeza la producción con 816 mil millones de pesos (mdp), equivalente al 10% del PIB secundario nacional, seguido por el Estado de México (609 mil mdp), Jalisco (525 mil mdp), Coahuila (468 mil mdp) y Guanajuato (449 mil mdp). En conjunto, estas cinco entidades concentran alrededor del 36% de la actividad industrial del país. Sin embargo, su crecimiento esperado es discreto, con tasas de 0.4% en Nuevo León y Jalisco, 0.2% en el Estado de México, 0.6% en Coahuila y 0.4% en Guanajuato.

Esta evolución es consistente con la debilidad de la Manufactura en todo el país, a pesar de que la industria Automotriz mostró señales de estabilización hacia marzo; aunque, estas fueron temporales, particularmente en vehículos ligeros. En contraste, las industrias Metálicas Básicas y Maquinaria y Equipo registraron contribuciones positivas.

Las mayores tasas de crecimiento de las actividades secundarias se estiman en Quintana Roo (8.9%), Campeche (3.5%) y Tabasco (2.7%), entidades que durante 2025 registraron fuertes contracciones industriales. No obstante, estos resultados deben interpretarse con cautela, debido a que una parte importante del repunte respondería a bases de comparación deprimidas después de la conclusión de proyectos como el Tren Maya y la refinería de Dos Bocas, así como a la menor actividad petrolera en Campeche y Tabasco. En conjunto, la recuperación industrial regional será gradual y heterogénea, con un mayor dinamismo estadístico en las economías del sureste y un crecimiento todavía limitado en los principales centros manufactureros del país.

ESTIMACIÓN PIB SECUNDARIO 2026
(MILES DE MDP Y PARTICIPACIÓN %)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

ESTIMACIÓN PIB SECUNDARIO 2026
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

En 2026 estimamos que el PIB de Manufactura crecerá marginalmente 0.1% a nivel nacional, después de la debilidad observada durante 2025. Si bien 30 de las 32 entidades presentan tasas positivas, los avances serán discretos, incluso en las economías de mayor especialización industrial. Coahuila (0.3%), Puebla (0.2%), Baja California (0.2%) y Chihuahua (0.2%) se encuentran entre las entidades con mayor crecimiento estimado, aunque ninguna registra un crecimiento superior al 0.4%. Esta evolución es consistente con la debilidad manufacturera identificada por Banxico durante el primer trimestre de 2026, donde la actividad continuó condicionada por la incertidumbre comercial y la evolución de la demanda estadounidense.

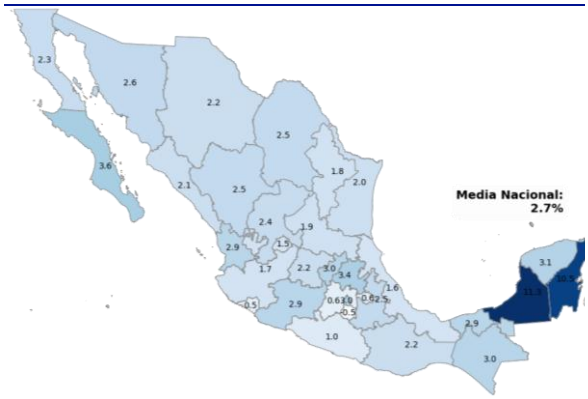
La recuperación manufacturera observada durante el segundo trimestre de 2026 aporta señales favorables para las principales economías industriales del país, particularmente Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Baja California, Jalisco y Guanajuato. Entre los factores que favorecen la actividad destacan la demanda estadounidense de Cómputo, la recuperación de algunos segmentos de vehículos pesados y el mejor desempeño de la fabricación de maquinaria y equipo. La recuperación manufacturera continúa siendo heterogénea, debido a la incertidumbre comercial, los costos de producción y la debilidad de la industria automotriz, particularmente relevante para Coahuila, Guanajuato y Nuevo León. Por ello, el repunte de la demanda externa constituye una señal favorable, pero todavía insuficiente para anticipar una recuperación generalizada de la producción manufacturera y del empleo formal.

En contraste con las manufacturas, estimamos que el PIB de la Construcción crecerá 2.4% durante 2026, convirtiéndose en uno de los principales impulsores de la recuperación del sector secundario, cuyo avance nacional sería de 1.1%. Esta perspectiva es consistente con los resultados presentados en Situación Inmobiliaria México 2S26, donde identificamos una recuperación de esta actividad durante el primer semestre del año, con un crecimiento de 2.1% anual, impulsado por la Obra Civil (5.8%) y la Edificación (1.5%). El resultado contrasta con la contracción de la Construcción durante 2025, cuando la menor ejecución de obra pública, después de la conclusión de grandes proyectos de infraestructura, limitó significativamente el desempeño sectorial. La recuperación prevista para 2026 será moderada, dado que persisten

restricciones asociadas al financiamiento, los costos de producción y la incertidumbre sobre nuevos proyectos de inversión.

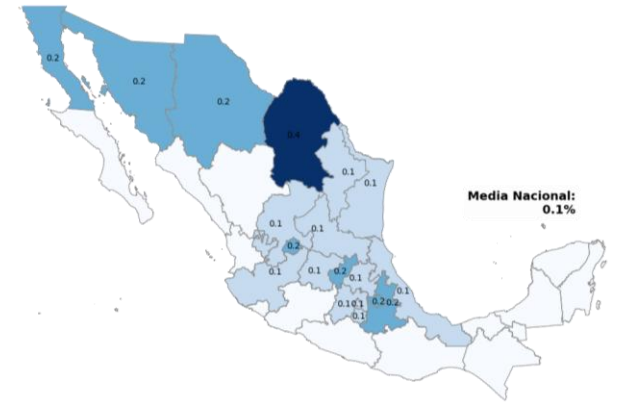
Las mayores tasas de crecimiento de la construcción se estiman en Campeche (11.3%) y Quintana Roo (10.5%), seguidas por Baja California Sur (3.6%), Hidalgo (3.4%) y Yucatán (3.1%). En Campeche y Quintana Roo, el repunte previsto contrasta con las fuertes contracciones registradas durante 2025, asociadas al ajuste de la inversión pública después de la conclusión de proyectos como el Tren Maya y otras obras de infraestructura turística. Por ello, una parte importante de la recuperación respondería a efectos estadísticos de comparación, sin que necesariamente implique el inicio de un nuevo ciclo de inversión de gran magnitud. En Tabasco, estimamos un crecimiento de 2.9% en la construcción, después de la fuerte disminución de la obra pública vinculada a la refinería de Dos Bocas. En contraste, las entidades con mayor actividad inmobiliaria e industrial presentan avances más moderados, como la Ciudad de México (3.0%), Nuevo León (1.9%), Jalisco (1.7%) y el Estado de México (0.6%). Esta heterogeneidad refleja tanto la distinta exposición de las economías estatales al gasto público como las diferencias en la demanda de vivienda, infraestructura productiva y proyectos privados.

ESTIMACIÓN PIB CONSTRUCCIÓN 2026
(MILES DE MDP Y PARTICIPACIÓN %)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

ESTIMACIÓN PIB MANUFACTURA 2026
(VARIACIÓN % ANULAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

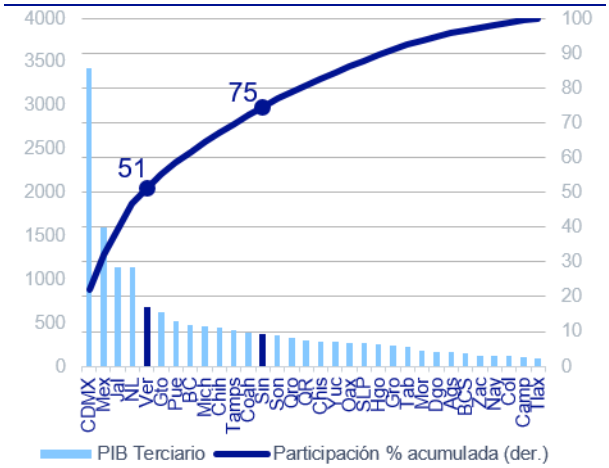
Identificamos que la expansión de centros de datos, instalaciones industriales e infraestructura energética podría representar una fuente adicional de inversión en Querétaro, Nuevo León y Jalisco, aunque sus efectos dependen de la disponibilidad de electricidad, agua y financiamiento. En conjunto, esperamos que la construcción contribuya a la recuperación económica regional durante 2026, pero con diferencias importantes entre entidades y sin que el repunte implique necesariamente una recuperación sostenida de la inversión privada.

La evolución del sector terciario durante 2026 estará marcada por una recuperación moderada, con un crecimiento estimado de 1.5% a nivel nacional, sostenido principalmente por el comercio, los servicios inmobiliarios, turísticos y empresariales. Las cuatro entidades con mayor participación en el PIB terciario: Ciudad de México, Estado de México, Jalisco y Nuevo León, concentran alrededor del 47% de la producción nacional y registrarían crecimientos de 1.8%,

1.8%, 2.0% y 2.0%, respectivamente. De acuerdo con Banxico[8], después de la contracción de los servicios en el primer trimestre, la actividad retomó su crecimiento durante el segundo, impulsada por los Servicios Inmobiliarios, Profesionales, Educativos y de Esparcimiento.

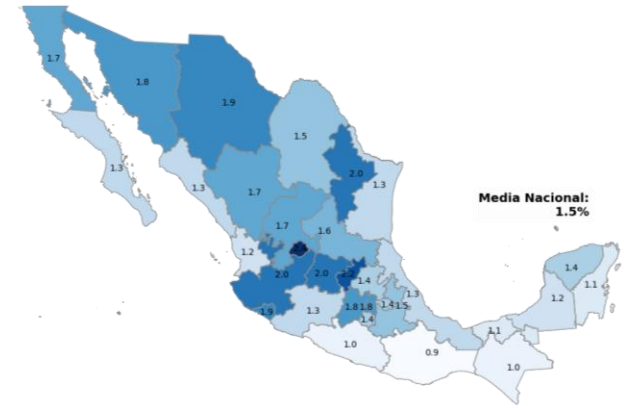
En particular, la expansión de parques industriales, centros de distribución y plataformas logísticas en Querétaro, Guanajuato y Estado de México favoreció la demanda de transporte especializado; mientras que el crecimiento del comercio electrónico fortaleció los servicios de distribución. Asimismo, el Banco de México destaca el dinamismo en la renta de oficinas y el arrendamiento de bodegas industriales en CDMX, así como la creciente demanda de servicios digitales, procesamiento de información y soluciones vinculadas con inteligencia artificial. Estos factores respaldan nuestra expectativa de crecimiento de 2.3% en los servicios de Querétaro, 2.0% en Guanajuato y 1.8% en el Estado de México, aunque persisten riesgos asociados con la incertidumbre comercial, los costos logísticos y la debilidad de la inversión privada.

ESTIMACIÓN PIB TERCIARIO 2026
(MILES DE MDP Y PARTICIPACIÓN %)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

ESTIMACIÓN PIB TERCIARIO 2026
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

Efectos marginales del mundial de fútbol en ciudades sedes

La Copa Mundial de Fútbol de 2026 generó una derrama turística relevante, pero su contribución adicional al crecimiento de las economías sede fue acotada y heterogénea. Ciudad de México albergó cinco partidos, mientras que Guadalajara y Monterrey recibieron cuatro cada una. Para evaluar sus efectos conviene distinguir el gasto turístico bruto, el impacto económico incremental y la evolución de los indicadores regionales durante el torneo.

Previo al torneo, la encuesta del Banco de México realizada en abril de 2026 mostró que 31.3% de las empresas no manufactureras de Jalisco y 29.1% de las de Ciudad de México anticipaban una mayor demanda[9]. En la capital predominaban las expectativas de clientes nacionales,

[8] Idem

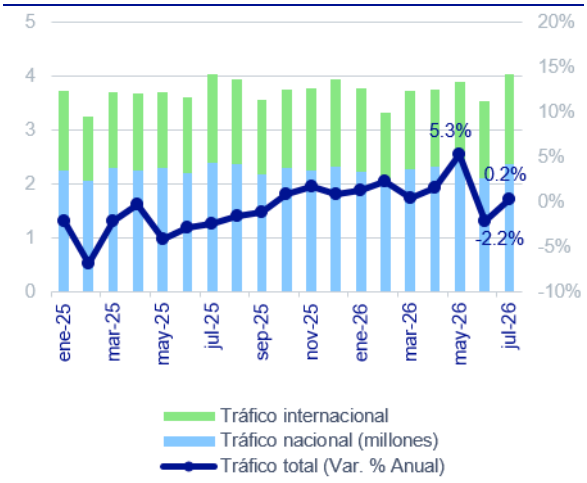
[9] Banco de México (2026). Efectos del gasto de turistas extranjeros sobre la actividad económica y comportamiento de los precios durante la Copa Mundial de Fútbol. Disponible aquí.

mientras que en Jalisco se esperaba una participación similar de visitantes nacionales y extranjeros. Estas expectativas sugerían beneficios potenciales tanto del turismo internacional como del consumo doméstico.

Las estimaciones posteriores del Banco de México apuntan a un efecto positivo, pero reducido, del gasto adicional de turistas extranjeros en 0.056 puntos porcentuales (pp) del PIB de Ciudad de México, 0.045 pp en Nuevo León y 0.034 pp en Jalisco[10]. Estas cifras no incluyen el gasto de visitantes nacionales, ni la inversión relacionada con el evento, por lo que no representan el impacto económico total del Mundial.

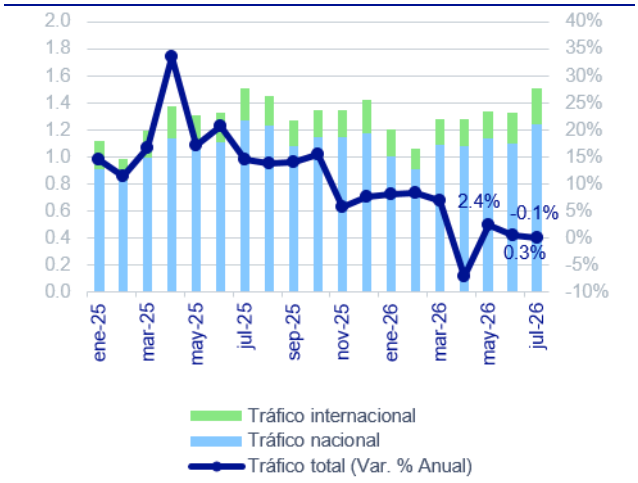
Por su parte, Sectur reportó 7.8 millones de viajeros nacionales e internacionales en las ciudades sede durante el torneo y una derrama turística estimada de 42,276 mdp: 25,865 mdp en Ciudad de México, 11,411 mdp en Guadalajara y 5,000 mdp en Monterrey[11]. También informó de la llegada de aproximadamente 3.3 millones de turistas: 1.9 millones a Ciudad de México, 918 mil a Guadalajara y 490 mil a Monterrey. Estas magnitudes reflejan la actividad turística registrada durante el evento, pero no equivalen al gasto adicional atribuible exclusivamente al Mundial ni a su contribución al PIB. Por ello, no son directamente comparables con las estimaciones del Banco Central.

VISITANTES CDMX (AICM)
(MILLONES Y VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos Grupo Aeroportuario Marina

VISITANTES MONTERREY (MTY)
(MILLONES Y VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de OMA

Cuando revisamos los datos de tráfico aeroportuario en junio, que es cuando se disputaron 12 de los 13 partidos celebrados en México, esta mostró diferencias importantes. Guadalajara registró un crecimiento anual de 6.0% en el tráfico total, impulsado por aumentos de 11.5% en el internacional (532 mil pasajeros) y 3.4% en el nacional. Monterrey presentó un incremento de 10.3% en el internacional (235 mil pasajeros), aunque la caída de 1.6% en el nacional limitó el crecimiento total a 0.3%. En Ciudad de México, el tráfico total cayó 2.2%, pese a que el internacional aumentó 1.5% (1.4 millones de pasajeros). Estos indicadores miden movimientos

[10] Banco de México (2026). Reporte sobre las economías regionales, abril-junio 2026. Disponible aquí.

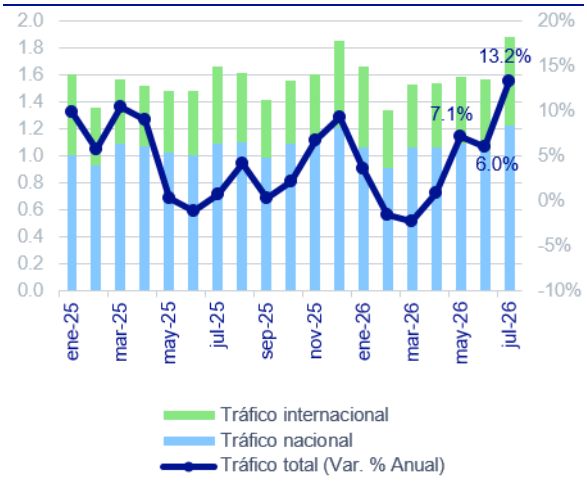
[11] Sectur (2026). Mundial reunió a 7.8 millones de viajeros nacionales e internacionales en las ciudades sedes, con una derrama turística de más de 42 mmdp. Disponible aquí.

aeroportuarios, no exclusivamente turistas, ni llegadas atribuibles al torneo.

De la misma forma, la ocupación hotelera confirma la heterogeneidad. Según DataTur, en junio Monterrey alcanzó 65.9%, con una variación anual reportada de 10.4%; Ciudad de México registró 52.7% (-0.9%) y Guadalajara 53.3% (-5.2%). El gobierno de Nuevo León informó niveles de hasta 85% durante días de partido[12], compatibles con picos puntuales que no se trasladan íntegramente al promedio mensual. Las diferencias entre tráfico internacional y ocupación hotelera podrían relacionarse con estancias cortas, visitas sin pernocta o alojamientos alternativos, pero estos factores no pueden cuantificarse con los indicadores disponibles. Además, las cifras de ocupación de Sectur para el periodo completo del torneo no tienen el mismo periodo de referencia que las de DataTur para junio.

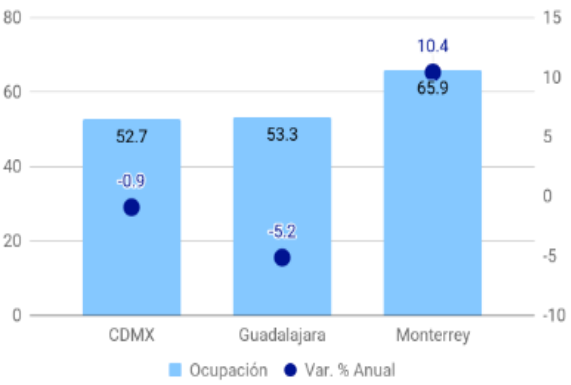
Otra forma de analizar el impacto del mundial es a través de los índices de ingresos de la Encuesta Mensual de Servicios y la Encuesta Mensual de Empresas Comerciales de Inegi. Estos indicadores señalan que en Cdmx el turismo creció 3.2% anual en junio, su primera tasa positiva de 2026; el esparcimiento avanzó 9.5%, por debajo de su ritmo de marzo a mayo; el comercio minorista creció 5.4% y los medios masivos 2.9%. En conjunto, no se observa una ruptura clara con la tendencia previa durante el mes del Mundial

VISITANTES GUADALAJARA (GDL)
(MILLONES Y VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de GAP

OCUPACIÓN HOTELERA SEDES
(PORCENTAJE)

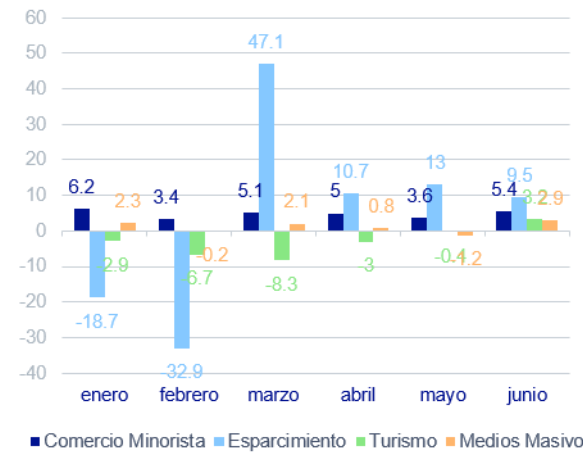


Fuente: BBVA Research con datos de Datatur

En Jalisco, los ingresos del turismo permanecieron en terreno negativo (-2.3% anual en junio), aunque moderaron su caída frente a mayo (-3.4%) y febrero (-11.7%). El comercio minorista creció 3.5%, en línea con su desempeño anterior, y los medios masivos avanzaron 13.6%, con dinamismo ya presente desde inicios de año. No se dispone de la serie de esparcimiento para la entidad por confidencialidad estadística. Nuevo León presentó las señales más claras de un cambio durante el torneo. Los ingresos turísticos pasaron de caer 9.2% anual en mayo a crecer 4.3% en junio, su única tasa positiva del año. Los servicios de esparcimiento avanzaron 22.6%, frente a un promedio prácticamente nulo entre enero y mayo. En contraste, el comercio minorista creció 3.3%, sin aceleración relevante, y los medios masivos disminuyeron 0.9%.

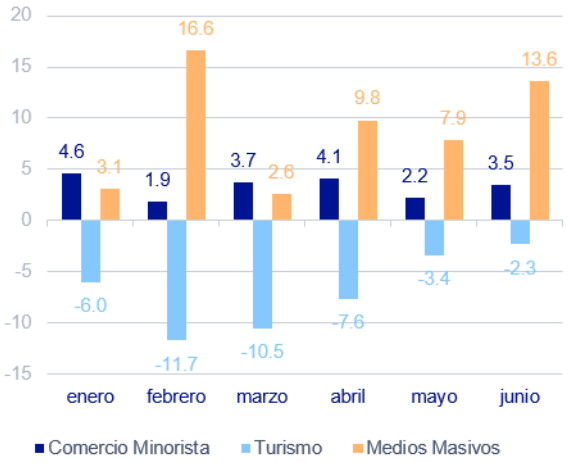
[12] Gobierno del Estado de Nuevo León. (2026, 23 de julio). *Nuevo León consolida el legado del Mundial con resultados históricos en turismo, economía e inversión*. Secretaría de Turismo. Disponible aquí.

INGRESOS SERVICIOS CDMX 2026
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

INGRESOS SERVICIOS JALISCO 2026
(VARIACIÓN % ANUAL)

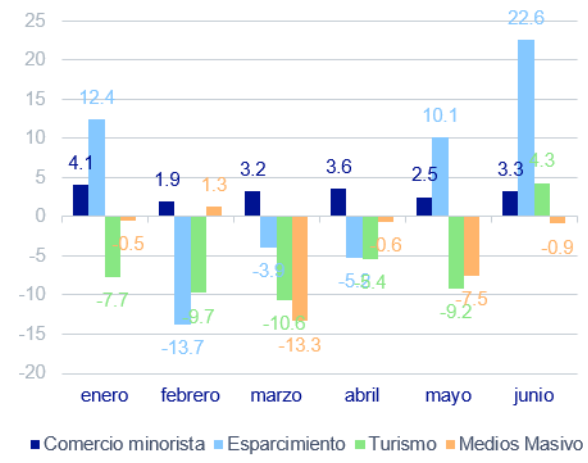


Nota: sector Esparcimiento no reportado por confidencialidad
Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

En julio, nuestro Monitor de Consumo BBVA Research identificó un impacto acotado del Mundial sobre el consumo nacional, con una caída anual de 4.9% en junio, pese al crecimiento de 24.8% en entretenimiento. En esta ocasión, utilizamos el mismo Indicador de Consumo Big Data BBVA Research, que mide la evolución real del gasto con tarjetas en terminales punto de venta (TPV) de BBVA, para analizar su comportamiento en las tres entidades sede. Con información al 24 de agosto de 2026 y mediante variaciones anuales reales de medias móviles de 28 días, identificamos un comportamiento heterogéneo del consumo entre Ciudad de México, Jalisco y Nuevo León, tanto a nivel agregado como en hoteles y entretenimiento.

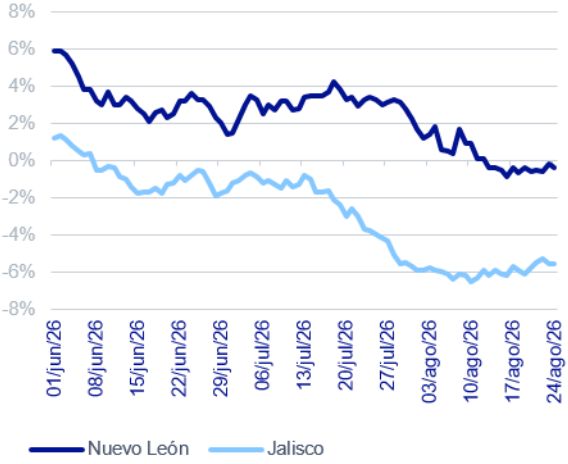
Nuevo León fue la única entidad sede con crecimiento del consumo total durante el torneo, 1.4% al cierre de junio y 2.2% en julio, aunque por debajo del 5.9% observado a inicios de junio. La Ciudad de México registró caídas de 19.7% y 16.5%, respectivamente; Jalisco pasó de -1.6% en junio a -5.7% en julio.

NGRESOS SERVICIOS NUEVO LEÓN 2026
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

CONSUMO EN TPV BBVA CONSUMO
(VAR. % ANUAL EN REAL MM 28 DÍAS)

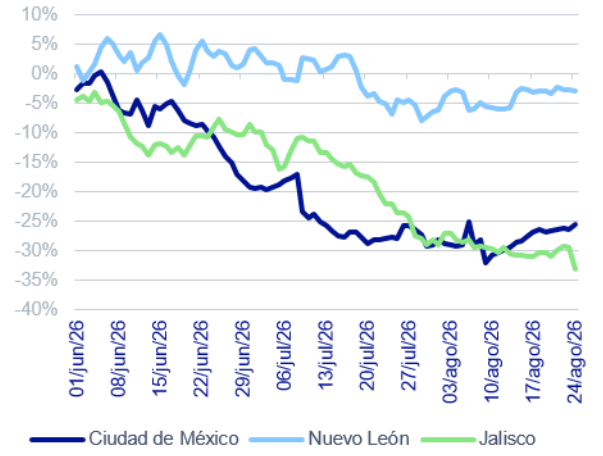


Fuente: Indicador de Consumo Big Data BBVA Research

En Nuevo León, el gasto hotelero creció 4.0% anual al cierre de junio y cayó 5.8% en julio, mientras que el entretenimiento aumentó 127.9% al cierre de julio, con un máximo de 179% el día 21. Por tratarse de una media móvil de 28 días, este máximo refleja varias semanas de gasto y no solo la fecha señalada. Jalisco registró caídas hoteleras de 8.6% y 28.2% en junio y julio, acompañadas por contracciones en entretenimiento de 28.6% y 30.0%. La evidencia es compatible con beneficios concentrados en entretenimiento en Nuevo León, sin una recuperación generalizada del consumo.

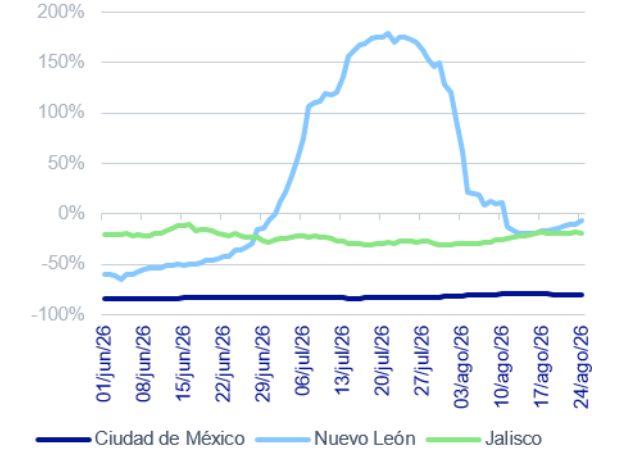
Por último, en cuanto a la inversión en infraestructura previo al mundial, en Nuevo León, el torneo se enmarcó en un programa de obra pública de 170 mil mdp, no exclusivo del evento, que comprende las líneas 4 y 6 del Metro, la renovación de 4 mil unidades de transporte y la ampliación del aeropuerto (8 mil mdp).[13] [14] En Jalisco, la Línea 4 del Tren Ligero implicó 9,500 mdp y entró en operación en diciembre de 2025; la Línea 5 Mi Macro Aeropuerto requirió 5,530 mdp y comenzó operaciones en junio de 2026[15] [16]. La Ciudad de México destinó 23,003 millones de pesos a infraestructura relacionada con el Mundial, principalmente en movilidad, agua y desarrollo urbano, además de cerca de 10,000 mdp para modernizar el AICM[17]. La inversión ejecutada antes del torneo ya se refleja en periodos anteriores de actividad económica y no debe sumarse como gasto adicional generado durante las fechas de los partidos.

CONSUMO EN TPV BBVA HOTELES
(VAR. % ANUAL EN REAL MM 28 DÍAS)



Fuente: Indicador de Consumo Big Data BBVA Research

CONSUMO EN TPV BBVA ENTRETENIMIENTO
(VAR. % ANUAL EN REAL MM 28 DÍAS)



Fuente: Indicador de Consumo Big Data BBVA Research

En conjunto, la evidencia disponible indica que el Mundial generó una derrama turística significativa en términos brutos, pero efectos adicionales acotados y desiguales sobre las economías sede. Nuevo León mostró las señales más consistentes de dinamismo en turismo, esparcimiento, ocupación hotelera y consumo en entretenimiento. Guadalajara destacó por el crecimiento del tráfico aéreo internacional, aunque la actividad hotelera y el consumo mantuvieron debilidad. Ciudad de México concentró la mayor derrama turística reportada por Sectur y la mayor

[13] Presidencia de la República. (2025). Conferencia de prensa de la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo Disponible aquí

[14] Gobierno del Estado de NL (2026). *Nuevo León consolida el legado del Mundial con resultados históricos en turismo*. Disponible aquí

[15] Sistema de Tren Eléctrico Urbano. (2025). *Puesta en operación de la Línea 4 del Tren Ligero conectará*. Disponible aquí

[16] Sistema de Tren Eléctrico Urbano. (2026). *Arranca Gobierno de Jalisco operaciones de la nueva Línea 5*. Disponible aquí

[17] Gobierno de la Ciudad de México. (2026, 10 de junio). *Plataforma de Transparencia Mundial CDMX 2026*. Disponible aquí.

contribución al PIB estimada por Banxico, pero también registró caídas en tráfico aeroportuario total y consumo con tarjetas. Estos resultados no permiten demostrar por sí solos un desplazamiento de turistas o consumidores habituales, aunque esa posibilidad merece investigación adicional.

El contraste central es metodológico. Sectur estima el gasto turístico bruto durante el evento; Banxico aproxima el efecto incremental del gasto de turistas extranjeros sobre el PIB; e Inegi, DataTur y BBVA Research muestran la evolución observada de actividades y consumo. Leídos conjuntamente, los indicadores sugieren que el torneo impulsó ciertos servicios y fechas, sin cambiar de forma generalizada las tendencias económicas regionales previas..

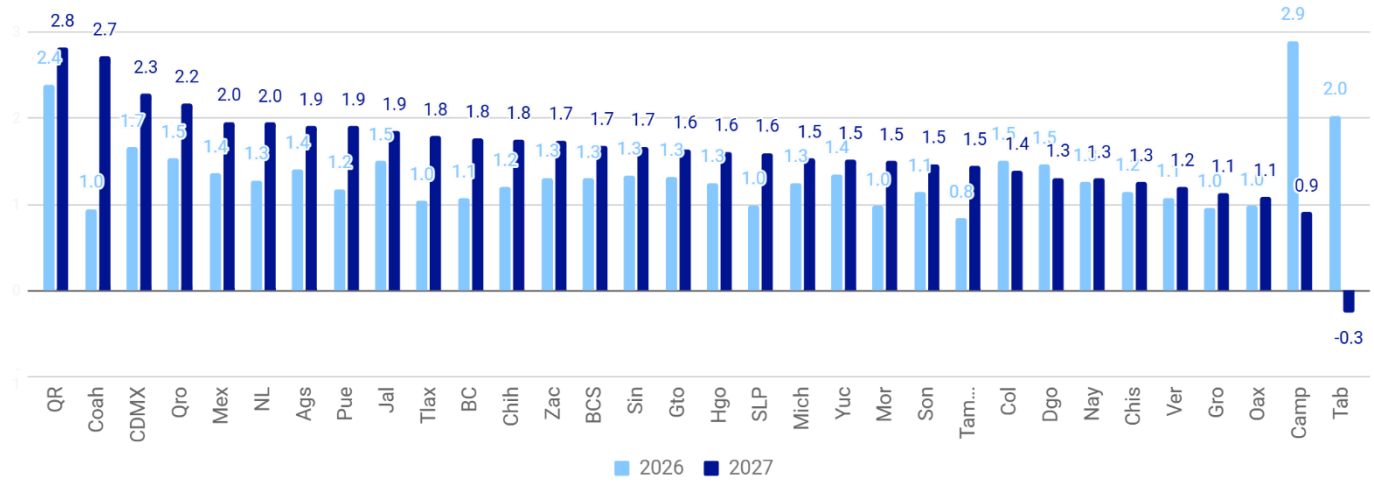
Perspectivas regionales en 2027

La economía regional mexicana cerraría 2026 con una recuperación moderada y heterogénea, después del bajo crecimiento observado durante 2025. Aunque estimamos una expansión del PIB nacional de 1.4%, el dinamismo económico continuará condicionado por la debilidad de la inversión, la moderación del consumo y las diferencias en la estructura productiva de las entidades. El fuerte crecimiento de las exportaciones manufactureras, particularmente en Chihuahua y Jalisco, contrasta con la limitada generación de empleo formal, lo que sugiere que los beneficios de la demanda externa todavía no se transmiten de manera generalizada al mercado laboral. Al mismo tiempo, la recuperación de la construcción y la mayor resiliencia de los servicios han contribuido a compensar parcialmente la debilidad manufacturera.

Para 2027 anticipamos una mejora del crecimiento en la mayoría de las entidades federativas, aunque sin una convergencia significativa entre las economías regionales. Las mayores tasas se estiman en Quintana Roo (2.8%), Coahuila (2.7%), Ciudad de México (2.3%), Querétaro (2.2%) y Nuevo León y Estado de México (2.0% cada uno). En el norte, la recuperación prevista de Coahuila, desde 1.0% en 2026, estaría asociada con una normalización gradual de la actividad manufacturera, particularmente en las industrias automotriz y siderúrgica, mientras que Chihuahua y Baja California acelerarían a 1.8%, apoyadas por la demanda externa de productos electrónicos y equipo de cómputo. En las regiones centrales, Querétaro, Ciudad de México y Estado de México podrían beneficiarse de una mayor actividad en servicios empresariales, comercio, logística e infraestructura productiva. Estas perspectivas estarán condicionadas por la evolución de la relación comercial con Estados Unidos, la revisión del T-MEC y la recuperación de la inversión privada.

En el sur y sureste, el crecimiento continuará mostrando diferencias importantes entre las entidades turísticas y aquellas con mayor dependencia de la actividad petrolera y la inversión pública. Quintana Roo aceleraría de 2.4% en 2026 a 2.8% en 2027, apoyado en la recuperación de la actividad turística, los servicios y la construcción, mientras que Yucatán mantendría un crecimiento moderado de 1.5%. En contraste, Campeche desaceleraría de 2.9% a 0.9% y Tabasco pasaría de crecer 2.0% a contraerse 0.3%, reflejando la persistencia de restricciones estructurales vinculadas con la producción petrolera y la menor contribución de los grandes proyectos de infraestructura.

PRONÓSTICO PIB ESTATAL ESTIMADO (VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

En conjunto, nuestras estimaciones para 2027 apuntan a una recuperación más extendida, pero todavía insuficiente para modificar las diferencias estructurales entre las economías estatales. Los principales riesgos continúan asociados con la incertidumbre comercial, la debilidad de la inversión, la inseguridad y las restricciones de infraestructura energética, hídrica y logística. En contraste, una mayor demanda de manufacturas tecnológicas, la recuperación del crédito y la expansión de servicios especializados podrían favorecer a las entidades con mayor integración productiva. Hacia adelante, el principal desafío será transformar el dinamismo exportador y la recuperación sectorial en mayor inversión, empleo formal y productividad, de manera que el crecimiento económico regional dependa menos de factores transitorios y se sostenga en una base productiva más diversificada

2.d Pronósticos estatales

Tabla 6. PRONÓSTICOS PIB ENTIDAD
(MILES DE MILLONES DE PESOS CONSTANTES DE 2018 Y VAR. % ANUAL)

Entidad	PIB 2025 (mMdP)	Crecimiento estimado 2025 (Var. %)	PIB 2026 (mMdP)	Crecimiento estimado 2026 (Var. %)
Aguascalientes	329.6	0.4	334.2	1.4
Baja California	953.8	0.6	964.0	1.1
Baja California Sur	188.6	0.8	191.0	1.3
Campeche	456.0	-3.7	469.2	2.9
Coahuila	923.1	0.1	931.9	1.0
Colima	157.8	0.4	160.1	1.5
Chiapas	391.6	0.5	396.1	1.2
Chihuahua	935.2	0.5	946.3	1.2
Ciudad de México	3,948.0	1.6	4,013.4	1.7
Durango	324.4	0.2	329.1	1.5
Guanajuato	1,176.2	0.5	1,191.8	1.3
Guerrero	316.6	0.8	319.6	1.0
Hidalgo	457.0	0.6	462.8	1.3
Jalisco	1,877.2	0.7	1,905.4	1.5
México	2,338.1	1.1	2,369.9	1.4
Michoacán	688.6	1.1	697.3	1.3
Morelos	273.5	0.8	276.2	1.0
Nayarit	160.7	0.6	162.7	1.3
Nuevo León	2,074.4	0.7	2,100.9	1.3
Oaxaca	469.4	0.4	474.0	1.0
Puebla	890.5	0.9	901.0	1.2
Querétaro	626.4	0.8	636.0	1.5
Quintana Roo	385.2	0.5	394.4	2.4
San Luis Potosí	583.1	0.6	588.9	1.0
Sinaloa	520.9	1.3	527.9	1.3
Sonora	824.4	0.2	833.8	1.1
Tabasco	579.1	-4.3	590.8	2.0
Tamaulipas	771.1	0.8	777.6	0.8
Tlaxcala	153.2	1.1	154.8	1.0
Veracruz	1,099.6	0.4	1,111.5	1.1
Yucatán	405.3	0.6	410.8	1.4
Zacatecas	244.6	1.7	247.8	1.3
Nacional	**25,522.7**	**0.5**	**25,871.2**	**1.4**

Fuente: BBVA Research, estimaciones propias basadas en datos del Inegi

3. Temas de análisis

3.a Coyuntura Automotriz

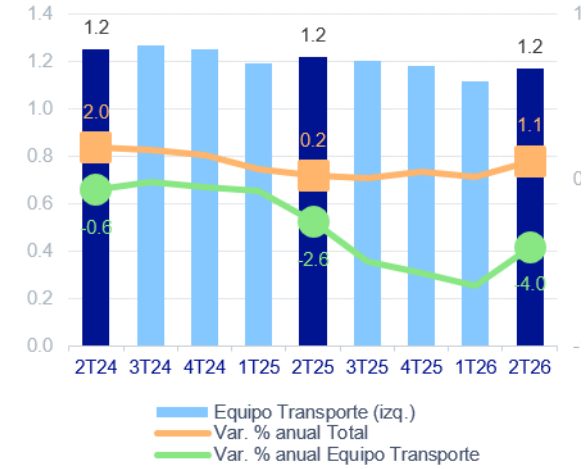
Dos caminos del sector automotriz

El camino descendente, que inició en 2025, continuó durante el primer semestre del 2026 (1S26) para la industria automotriz. El impacto de los aranceles a las exportaciones automotrices mexicanas a Estados Unidos (EUA) se ha mantenido por casi dos años completos. En cambio, el mercado doméstico se ha mantenido en crecimiento; sin embargo, no es suficiente para sacar avante a esta industria. Dado el perfil exportador de esta industria, son los aranceles a las exportaciones mexicanas a EUA los que frenan a este subsector. Esta tendencia no cambiará en el corto plazo mientras las condiciones comerciales con EUA no mejoren. Si bien lo deseable es una carga arancelaria nula, una disminución de ésta sería positiva, más aún cuando los fundamentales del mercado doméstico podrían no mantenerse para el siguiente año.

El camino aún presenta los baches arancelarios

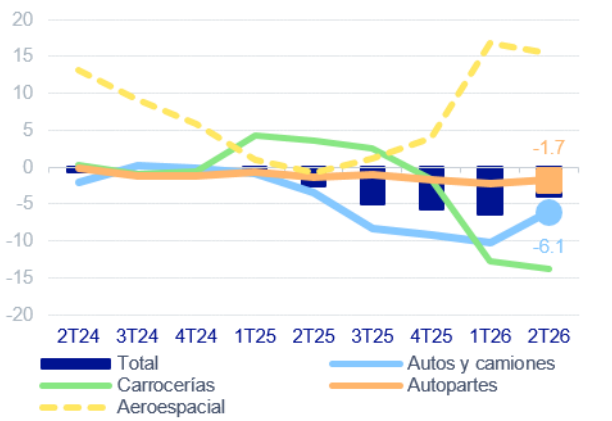
Al segundo trimestre del 2026 (2T26), el PIB del subsector de Equipo de Transporte suma ya siete trimestres de caídas, racha negativa más duradera que en la pandemia del 2020. En el 1T26 la contracción fue de 6.3%, mientras que en el 2T26 se presentó una caída de 1.8%; con lo que la caída acumulada a la mitad del año es de 4.0%. Estas tasas son menores a las del cierre del 2025, pero no a las de los primeros dos trimestres de ese año. Esto apunta a que el efecto negativo aun no da señales de disminuir. De hecho, la distancia respecto a los resultados del PIB Total se amplía, pese a que éste sigue muy acotado. Por un lado la economía total crece, marginalmente, pero el PIB creció 1.1% al 2T26; muy lejos de la caída del 4.0% del subsector automotriz.

PIB TOTAL Y EQUIPO DE TRANSPORTE
(BDP CONSTANTES Y VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

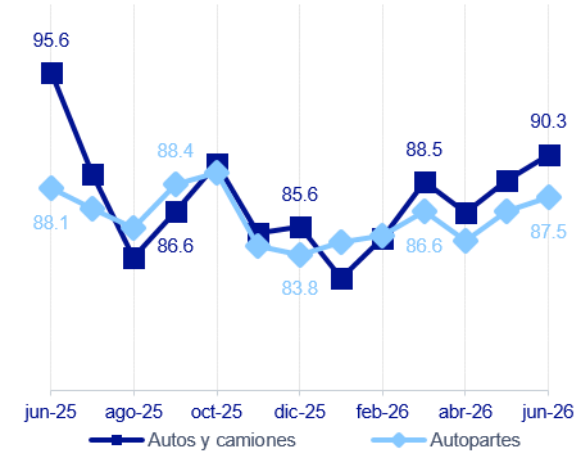
PIB EQUIPO DE TRANSPORTE
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

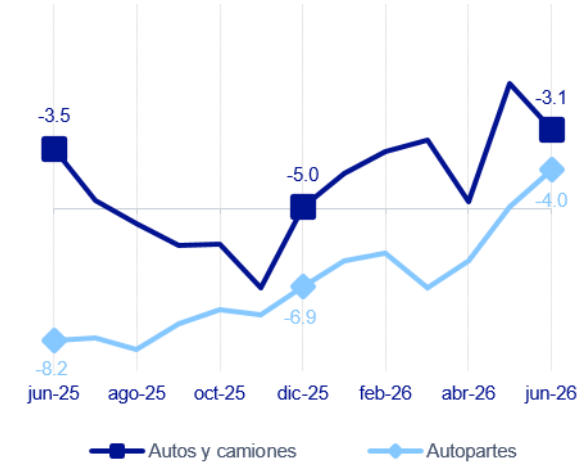
Estos resultados están dados por la disminución del PIB de las ramas de actividad directamente asociadas a la industria automotriz. Las caídas acumuladas al 2T26 de Autos y Camiones, Carrocerías, así como Autopartes son respectivamente de 6.1%, 13.8% y 1.7%. Durante 2026 estas tres actividades concentran alrededor del 94% del PIB de Equipo de Transporte. La producción de Autos y Camiones, cuya participación en el subsector varía entre 48% y 50%, acumula al 2T26 un PIB de 578 mil millones de pesos (mdp), cuando al 2T23 éste fue de 651 mil mdp. Por otro lado, el PIB de Autopartes, que participa con alrededor del 43% del subsector, sumó 501 mil mdp, cuando su máximo también fue en el 2T23 por 517 mil mdp. Dada la acumulación de varios trimestres cayendo, el impacto es significativo si lo comparamos contra lo realizado durante el año 2023. Si bien los aranceles entraron en vigor en 2025, fue desde finales del 2024 que comenzaron los efectos en esta industria.

CAPACIDAD UTILIZADA
(PORCENTAJE)



Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

PERSONAL OCUPADO
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

El mayor impacto negativo de Autos y Camiones en comparación a Autopartes se constata también en la capacidad instalada utilizada y no sólo en términos del PIB. Por un lado, Autopartes muestra un nivel de planta utilizada promedio estable, alrededor de 86% en los últimos doce meses. Esta cifra es muy similar en el caso de Autos y Camiones, que promedió un porcentaje de capacidad del 87% en el mismo periodo. No obstante, lo relevante es el cambio. Durante el 1S25, esta rama de actividad promedió un uso de capacidad instalada de 90.8%, la cual cayó a 86.9% en el 1S26. En una comparación similar, Autopartes pasó de 86.3% a 85.8% en el mismo periodo. Históricamente, Autos y Camiones ha aportado más al PIB y a las exportaciones que las Autopartes, mientras que esta última tiene una mayor participación en el empleo.

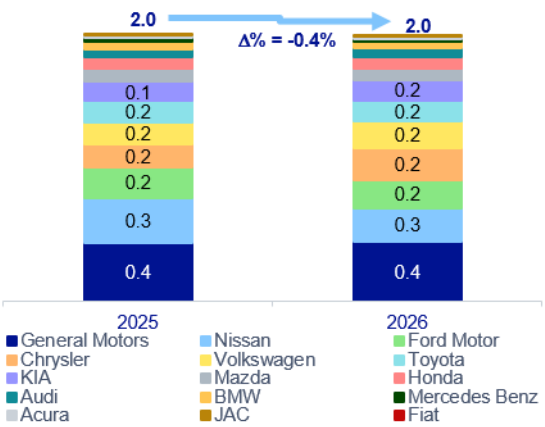
Sin ser una sorpresa, esta menor actividad de la industria automotriz se refleja en un menor empleo. La demanda por trabajo por parte de las empresas de este subsector continúa descendiendo. Este subsector promedió 861 mil personas ocupadas durante el 1S25, 6.6%que un año antes; pero en el 1S26 vuelve a caer, esta vez a 817 mil. Esto es una pérdida de casi 100 mil empleos en dos años, de acuerdo a las cifras de la EMIM que levantó el Inegi. En este rubro, Autopartes presenta el mayor impacto con una pérdida media de casi 40 mil empleos del

1S25 al 1S26, 5.8% menos; en tanto que en Autos y Camiones fue de únicamente 4 mil en el mismo lapso. Dentro de la industria automotriz, desde el 2021, Autopartes contribuye con 6 veces más empleo Autos y Camiones.

Un menor uso de capacidad instalada, así como una menor demanda por trabajo por parte de las empresas del sector automotriz, es de esperarse que resulte en una menor producción. Ya sea en el número de unidades o en el monto, efectivamente la producción del 1S26 es menor en comparación al 1S25. En unidades, en este semestre se cae por debajo de los 2 millones de vehículos producidos, una disminución de 0.4%. General Motors, Nissan y Chrysler se mantienen como los productores líderes en esta medida, con una participación acumulada del 47%; sin embargo Nissan presentó la mayor caída en proporción al año previo, 25.8% con base en los registros administrativos del Inegi. En sentido opuesto, el mayor crecimiento proporcional lo presentó Chrysler con una tasa anual de 34.9% con lo que superó las 242 mil unidades, muy cerca de las 253 mil de Nissan.

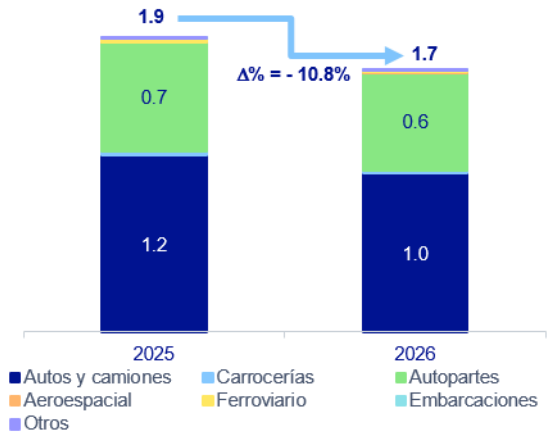
En la misma dirección, la producción en términos monetarios presenta una fuerte contracción, incluso mayor que en cuanto al número de vehículos. El valor bruto de la producción automotriz pasó de 1.9 mil mdp a 1.7 mil mdp, una disminución de 10.8%. Nuevamente Autos y Camiones, así como Autopartes son las ramas de actividad que más contribuyen a este resultado negativo con caídas de 10.0% y 10.6% respectivamente. Esto se debe a su alta participación que durante el 1S26 fue de 97.4%. Una caída de la producción en términos monetarios superior al número de unidades también indica que el portafolio de la oferta se desplaza hacia vehículos de menor valor, es decir, que en general se están produciendo automóviles de gama menor. Esto último lo atribuimos a un efecto de demanda más que de oferta, donde esta última simplemente se está ajustando a la perspectiva que las distintas marcas en lo individual perciben de su demanda específica acorde a sus nichos de mercado.

PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ
(MILLONES DE UNIDADES)



Nota: cifras acumuladas de enero a junio
Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

VALOR DE LA PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ
(BILLONES DE PESOS CONSTANTES)



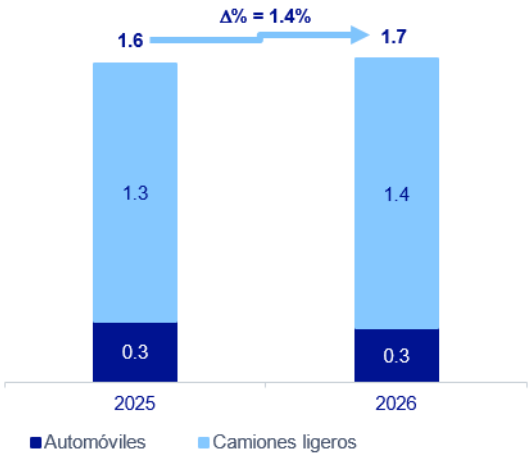
Nota: cifras acumuladas de enero a junio
Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

Exportación mejora, pero no lo suficiente

Contrario a lo visto en el PIB y en la producción, las exportaciones sí crecieron durante los primeros seis meses del 2026. El avance en cuanto al número de vehículos exportados fue marginal, de sólo 23 mil unidades; aunque sin duda es positivo. Aunque la historia es distinta cuando vemos la exportación por tipo de vehículos. La exportación de camiones ligeros o SUV aumentó en casi 60 mil unidades, 4.4% que en el 1S25. En sentido contrario, los sedanes disminuyeron su exportación en casi 36 mil vehículos, lo que representa 11.3% menos que hace un año. Esta combinación de resultados refleja el cambio sostenido en las preferencias de los consumidores por los SUV respecto a los sedanes, ya sea como vehículo productivo, por ejemplo, el caso de las pick-up, o para la demanda final.

Respecto al destino de las exportaciones, las dirigidas a EUA vuelven a disminuir, esta vez 3.6% para bajar de la barrera de los 1.3 millones. Canadá, como fue al cierre del 2025, continúa adquiriendo más vehículos mexicanos, aunque aún lejos de alcanzar el tamaño de las compras estadounidenses. De los cuatro puntos porcentuales que bajó la participación de EUA en las ventas internacionales de México, dos los absorbió Canadá y el resto entre otros países, de los cuáles resalta Brasil que pasó de 0.8% a 1.7% con más importaciones por más de 28 mil vehículos mexicanos. Una vez más, debe tomarse en cuenta que aun con los crecimientos de la demanda de otros países por automóviles producidos en México, no se alcanza a compensar la caída en las exportaciones a EUA, que está dada por los aranceles, así como por una menor demanda general por parte de los consumidores de ese país.

EXPORTACIÓN AUTOMOTRIZ
(MILLONES DE UNIDADES Y VAR. % ANUAL)



Nota: cifras acumuladas de enero a junio
Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

EXPORTACIÓN AUTOMOTRIZ
(UNIDADES, % Y VARIACIÓN % ANUAL)

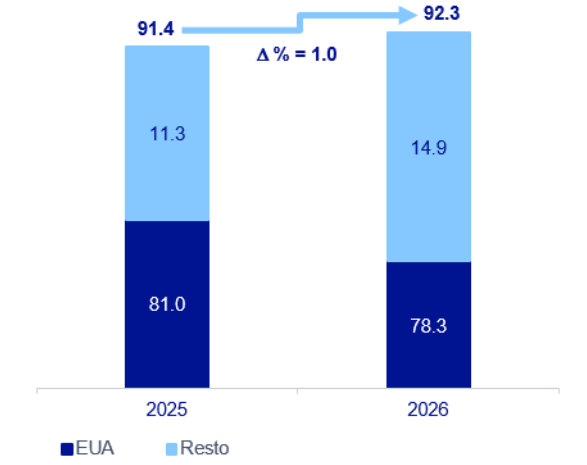
País	2025	2026	Participación	Δ %
Estados Unidos	1,329,835	1,282,466	75.9	-3.6
Canadá	179,117	211,348	12.5	18.0
Alemania	43,566	46,769	2.8	7.4
Colombia	16,154	21,359	1.3	32.2
Puerto Rico	3,804	3,148	0.2	-17.2
Chile	3,713	2,729	0.2	-26.5
Reino Unido	7,084	6,015	0.4	-15.1
Brasil	12,802	28,809	1.7	125.0
Argentina	8,694	8,216	0.5	-5.5
Australia	6,289	6,331	0.4	0.7
Resto	55,126	72,055	4.3	30.7
Total	**1,666,184**	**1,689,245**	**100.0**	**1.4**

Nota: cifras acumuladas de enero a junio
Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

Un resultado similar observamos en las exportaciones automotrices medidas en millones de dólares (mdd) corrientes. Durante el 1S26, México exportó 92.3 mil mdd, 1.0% más que en el 1S25. El avance es muy discreto, pero aun así crecen de nuevo. Al desagregar el destino de esas exportaciones, vemos un patrón semejante al descrito en términos del número de

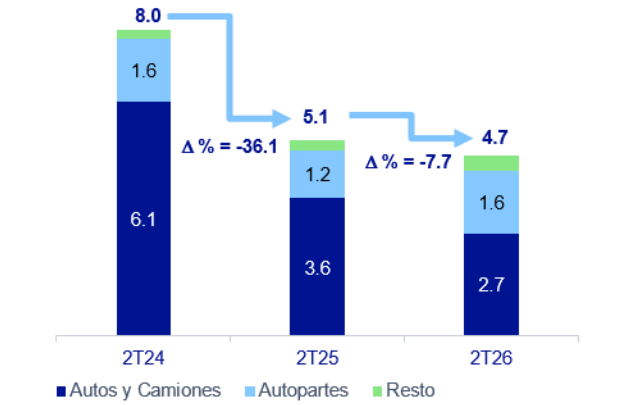
vehículos. Las exportaciones automotrices mexicanas dirigidas a EUA decrecieron 3.3% en este periodo; pero al resto del mundo aumentaron 34.4%. Aun así, las exportaciones de este semestre están muy lejos de lo observado en el 1S24, cuando éstas sumaron 95.2 mil mdd. Por lo que incluso será difícil que el siguiente año hablemos de una recuperación; aunque sí esperamos que al cierre del año las exportaciones sean superiores a las del 2025. Si bien el aumento en términos corrientes es positivo, un avance de sólo 1.0% apunta a una contracción en términos constantes, ya que en general la inflación ha sido superior a esa tasa. Esto es lo que explicaría que a pesar del aumento de las exportaciones automotrices corrientes, no se refleje a un mayor PIB de esta industria pese al alto efecto del mercado exterior en este subsector.

EXPORTACIÓN AUTOMOTRIZ
(MILES MILLONES DE DÓLARES CORRIENTES)



Nota: cifras acumuladas de enero a junio
Fuente: BBVA Research con datos del Inegi y Census

IED EN EQUIPO DE TRANSPORTE
(MILES MILLONES DE DÓLARES CORRIENTES)



Nota: cifras acumuladas de enero a junio
Fuente: BBVA Research con datos de la Secretaría de Economía

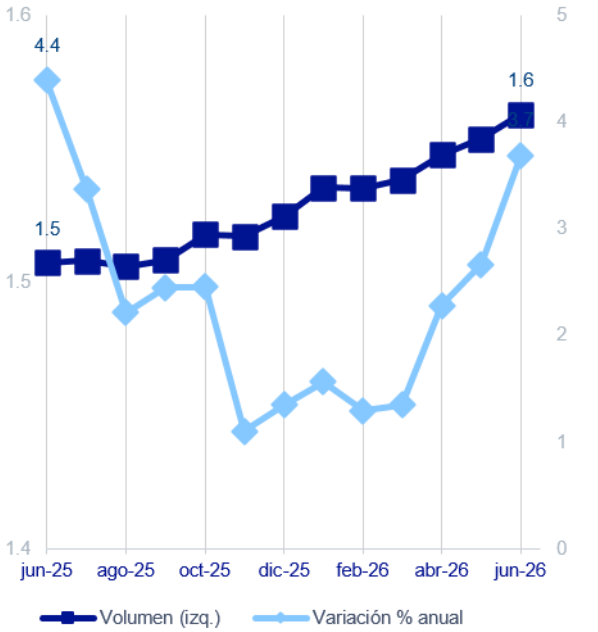
Por otro lado, la inversión extranjera directa (IED) en el subsector automotriz vuelve a disminuir al 2T26. La IED acumulada a la mitad del año totalizó 4.7 mil mdd corrientes, cuando al 2T25 fue de 5.1 mil mdd, es decir, una caída de 7.7%. Como es en el caso de las exportaciones, una vez que desagregamos la información, se pueden observar historias divergentes. En este caso, la IED cae 25.7% en la rama de Autos y Camiones; pero en Autopartes aumentó 31.2%; también se incrementó en el resto de las actividades del subsector de Equipo de Transporte.

Evaluamos que estas cifras confirman que las expectativas sobre la producción de vehículos completos siguen siendo no favorable en el corto plazo, es decir, es coherente con un escenario de que la carga arancelaria no cambiará significativamente. En cambio, las Autopartes han sido menos afectadas por la política arancelaria de EUA, por lo que el monto actual de IED ya igualó al del 2T24. Esto último también se debe al crecimiento del mercado doméstico que requiere una mayor disponibilidad de autopartes.

Ventas automotrices domésticas no se detienen

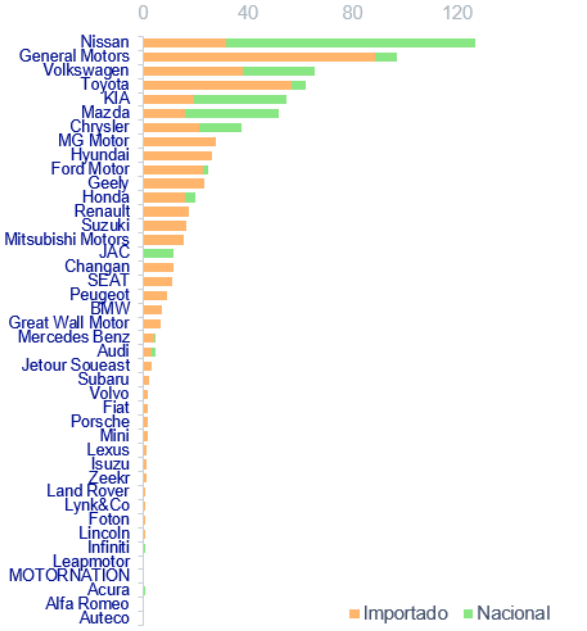
La demanda local por automóviles continúa en ascenso al cierre del 1S26. En este periodo, se han vendido 755 mil vehículos ligeros, mientras que durante el 1S25 se comercializaron 716 mil, un aumento de 5.3%. A este ritmo, se superará el 1.5 millones de unidades vendidas, ya que hasta esta fecha, las cifras anualizadas totalizan 1.6 millones, un incremento del 3.7% con base en este último indicador. Esta es una tendencia muy distinta a la que se presenta en el consumo en general a nivel macroeconómico, el cual se ha mantenido estable. Una de las razones se debe a un cambio en la gama demandada por los hogares. En general, vehículos de menor valor cobran más relevancia respecto a los de gama alta, por lo que el número de unidades aumenta, pero por que la demanda se enfoca en vehículos de menor precio

VENTAS AUTOMOTRICES DOMÉSTICAS
(MILLONES Y VARIACIÓN % ANUAL)



Nota: cifras anualizadas
Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

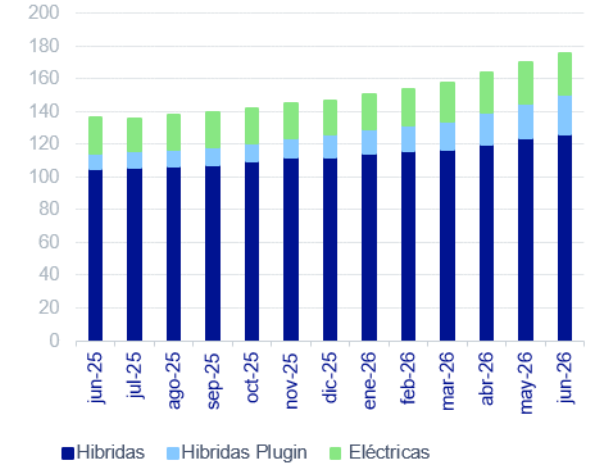
VENTAS AUTOMOTRICES DOMÉSTICAS 1S26
(MILES)



Nota: cifras acumuladas de enero a junio del 2026
Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

Como ha sido ya desde tiempo atrás, Nissan, General Motors y Volkswagen son las marcas que lideran las ventas domésticas al 1S26. Estas tres firmas están dentro de las cinco que más producen en el país; sin embargo, en el caso de General Motors sus ventas locales están caracterizadas por una mayor proporción de vehículos importados. En este año, la proporción total de automóviles nacionales comercializados dentro del país pasó de 35.9% a 32.3%, mucha de esta oferta de unidades importadas proviene de países asiáticos con precios más competitivos. Este nivel de participación de sólo 32.3% de las unidades nacionales es incluso menor a lo presentado en el 1S24, cuando fue de 33.5%.

VENTAS DOMÉSTICAS AUTOS HÍBRIDOS
(MILES)



Nota: cifras anualizadas
Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

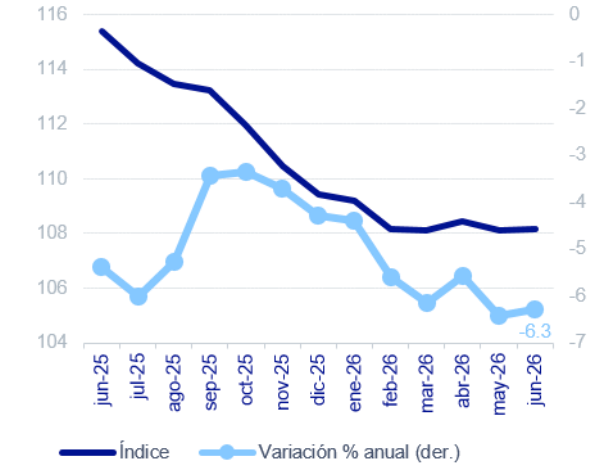
VENTAS DOMÉSTICAS AUTOS HÍBRIDOS 1S26
(MILES)



Nota: cifras anualizadas
Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

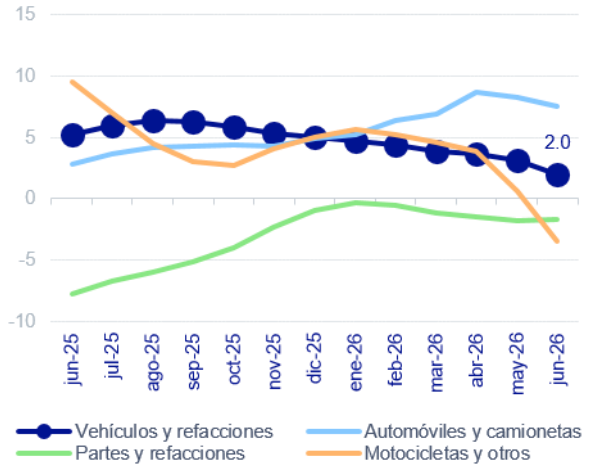
Este paso ascendente de las ventas locales también se presenta en el caso de los vehículos eléctricos e híbridos. Esta tendencia ha sido constante en los últimos años y pese a su mayor costo y dificultades para la carga de los híbridos conectables su demanda se mantiene. Al 1S26, se han comercializado 95 mil vehículos de este segmento, 44.0% más que un año antes. En cifras anualizadas se han alcanzado 175 mil unidades a la mitad del año 2026, cuando doce meses antes fue de sólo 136 mil. También se debe tomar en cuenta que una parte relevante de la demanda por este tipo de automóviles está dada por las empresas o conductores individuales que ofrecen servicios de traslado en las plataformas digitales. Ya sea para un uso particular o como parte del servicio de transporte a través de plataformas digitales, la mayor ventaja de esta alternativa sigue siendo en las ciudades de mayor densidad poblacional y vehicular, lo que a su vez explica el patrón geográfico de esta demanda.

INGRESOS COMERCIO CAMIONES Y PARTES
(ÍNDICE 2918 = 100 Y VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

INGRESOS COMERCIO AUTOMOTRIZ
(VARIACIÓN % ANUAL)

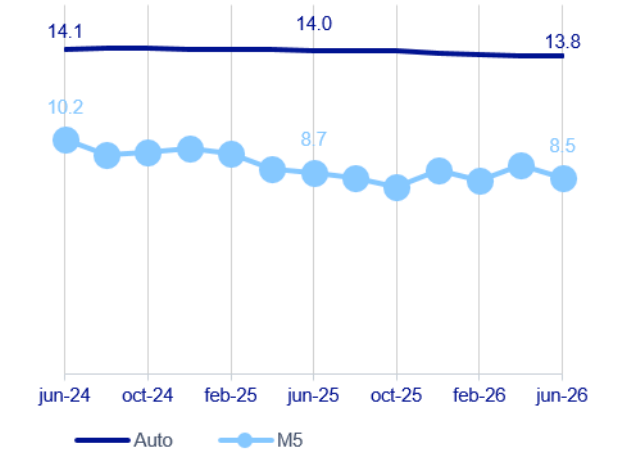


Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

Al considerar el mercado secundario el buen desempeño en el ámbito doméstico se mantiene, aunque no tan boyante como en el caso de unidades ligeras nuevas. Los ingresos que reportan las empresas de Comercio Mayorista enfocados en Camiones y Partes reportan menores ingresos a la mitad del 2026, tendencia presente desde el inicio del año. En cambio, los ingresos reportados por las empresas en Comercio Minorista siguen creciendo, aunque a menor ritmo. Después de observar tasas de crecimiento anual superiores al 5%, al 1S26 el aumento es de sólo 2.0%. En particular resalta el caso de los ingresos por ventas de Motocicletas y Otros, que en junio caen por primera vez en los últimos años.

Parte de que la demanda se sostenga en el mercado doméstico se debe al uso del crédito automotriz. El saldo del portafolio de crédito bancario para la adquisición de automóviles creció durante toda la primera mitad del 2026. A la mitad de este año, el saldo de este portafolio superó los 300 mil mdp en términos constantes; un avance a tasa anual de 7.2%. Uno de los factores que ha ayudado a la demanda por crédito automotriz es que en promedio, el costo de este crédito ha disminuido, marginalmente, pero cae gracias a la también moderación marginal de las tasas del bono M5 que es el costo de fondeo para este tipo de crédito. Si bien, la tasa de referencia ha disminuido hasta 6.5% a la fecha de análisis, el bono M5 difícilmente presentará una tendencia a la baja por la presión en las finanzas públicas.

TASAS DE INTERÉS CRÉDITO AUTOMOTRIZ
(TASA NOMINAL ANUAL PROMEDIO)



Fuente: BBVA Research con datos del Banco de México y CNBV

SALDO DE CRÉDITO AUTOMOTRIZ
(MILES DE MDP Y VARIACIÓN % ANUAL)



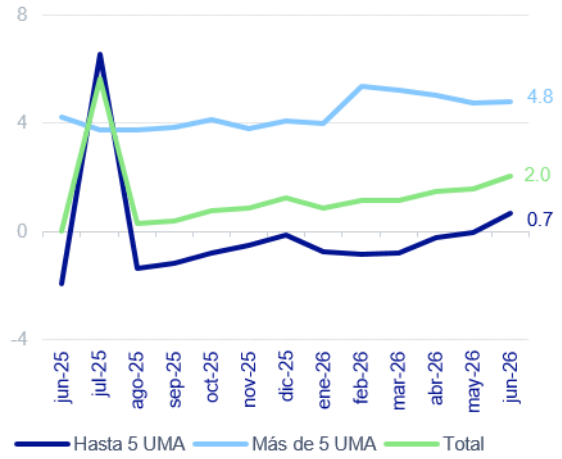
Fuente: BBVA Research con datos del Banco de México

El empleo sigue creciendo, particularmente el formal privado con ingresos superiores a los 5 UMA. Esto apunta a que debe seguir creciendo la demanda potencial para este mercado. En un sentido similar, la confianza del consumidor de este mercado presenta un punto de inflexión y vuelve a ser positiva. Dos de los principales factores de la demanda local por vehículos, junto con el crédito automotriz, siguen con resultados positivos.

Por lo anterior, estimamos que el mercado doméstico cerrará el año cerca de los 1.6 millones de unidades nuevas vendidas; aunque con una participación más relevante de la gama de menor valor. El costo del crédito podría disminuir pocos puntos básicos más; pero lo decisivo para mantener el paso en 2027 será el empleo bien remunerado y las expectativas sobre las

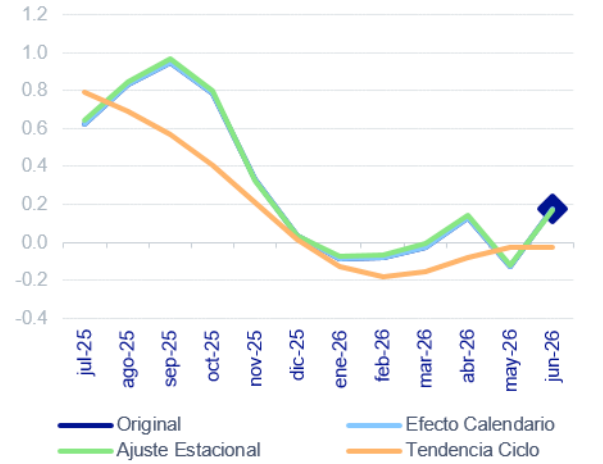
condiciones económicas.

EMPLEO IMSS
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos del IMSS

ÍNDICE DE CONFIANZA AUTOMOTRIZ
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos del Inegi

Estimamos que el siguiente año, la industria automotriz presentará un mejor resultado, pero discreto. Una parte relevante será un efecto estadístico después de caer durante dos años consecutivos, pero también esperamos una mejora en las condiciones comerciales en el mercado estadounidense; aunque difícilmente desaparecerán los aranceles del todo. Aun así, si las autoridades logran una mejor posición relativa de México frente a otros competidores, por ejemplo, Japón y Corea, el subsector automotriz podría iniciar la recuperación a partir de la segunda mitad del siguiente año.

3.b De automóviles a servidores, ¿nuevo motor de la manufactura mexicana?

El auge de los servidores y del equipo de cómputo está modificando la canasta exportadora mexicana. El reto no es desplazar a la industria automotriz, sino convertir esta expansión en una segunda especialización manufacturera con mayor proveeduría, inversión y valor agregado doméstico. El artículo compara ambas cadenas, proyecta la demanda de Estados Unidos hacia 2030 y estima las derramas económicas en México.

Puntos principales

México es protagonista en el ciclo tecnológico	La Computación y sus componentes representan cerca de 7% del comercio mundial; EUA concentra 25.9% de la demanda global. México elevó su participación en las importaciones de Computación estadounidenses de 27.8% promedio entre 2018-2023 hasta el 35.2% promedio entre 2024-1S26. La Computación abarca 23.9% del portafolio exportador de México en el 1S26. superando a la industria Automotriz.
Invertir para agregar valor doméstico	A pesar del auge exportador, la participación de Computación y Electrónicos en el PIB de México es de sólo 1.8%. El valor agregado mexicano representó 45.8% de las exportaciones de Computación, frente a 53.7% en Automotriz. La dependencia de insumos importados limita las derramas nacionales. Con capacidad utilizada de 93.6%, la Computación ofrece una oportunidad de inversión productiva.
Demanda proyectada hacia 2030	Bajo el escenario en el que México conserva alrededor del 35% del mercado estadounidense, las importaciones de Computación desde México alcanzarían 267 mil millones de dólares en 2030. Esto implica una TMCA de 24.3% entre 2025 y 2030, una trayectoria que se modera tras la fase inicial de auge.
Derramas domésticas aún acotadas	Bajo la estructura productiva de 2018, un aumento anual de 24.3% en la demanda final de exportaciones de Computación aumentaría el PIB de México en 36.6 mil millones de pesos y generaría 69 mil empleos. Aumentos equivalentes al 0.16% del PIB y 0.12% del empleo nacional; las derramas más visibles se concentrarían en las industrias de Electrónicos, Comercio, Plástico, Electricidad y Transporte.
Convergencia industrial estratégica	La combinación ganadora para México puede surgir de 1) inversión productiva en Computación, 2) la capacidad instalada, red de proveedores y el *know-how* acumulados de la Automotriz; y 3) la transición hacia la electromovilidad. Articular estas capacidades permitiría elevar el contenido nacional y convertir a la Electrónica, junto con la Automotriz, en los pilares del crecimiento.

Introducción

El núcleo de la manufactura global está cambiando. La inversión en semiconductores, infraestructura de cómputo, servidores y centros de datos está configurando un nuevo ciclo de demanda. No supone el desplazamiento de la industria automotriz, que seguirá siendo un pilar de la manufactura mundial; sino la consolidación de un segundo vector de inversión industrial vinculado con la expansión de la capacidad de procesamiento y almacenamiento de datos. México ya participa en la primera fase de este ciclo a través de la expansión de las exportaciones de Equipo de Cómputo y de sus Componentes hacia Estados Unidos (EUA).

Sin embargo, exportar más no equivale a transformarse productivamente, y los indicadores de valor agregado todavía no muestran esa transformación. México mantiene un superávit en computadoras terminadas, pero depende de Asia en los segmentos que más valor generan como procesadores, memorias, aceleradores y circuitos avanzados. La industria Automotriz ofrece una referencia histórica útil: México requirió varias décadas para transitar del ensamble a una plataforma manufacturera integrada, con armadoras, proveedores, infraestructura, capital humano. La apertura comercial, reglas de origen y la política industrial contribuyeron a profundizar esa especialización y a convertir al sector en uno de los principales motores exportadores del país.

Lo relevante es si el auge actual puede traducirse, durante la próxima década, en una base de proveedores más amplia, mayor inversión, empleo especializado y un aumento sostenido del valor agregado doméstico. Es decir, en el tipo de especialización que la industria automotriz tardó décadas en construir. El artículo se organiza en tres apartados. El primero ubica el ciclo de infraestructura de cómputo en el comercio global y analiza la demanda de EUA, así como el auge exportador mexicano. El segundo compara la integración del sector con la de la industria automotriz para distinguir entre una plataforma exportadora y una especialización productiva. El tercero proyecta la demanda estadounidense hacia 2030, estima sus efectos en México mediante la Matriz Insumo-Producto (MIP) y concluye con prioridades para aprovechar la oportunidad.

Delimitando la industria de Computación y Electrónicos

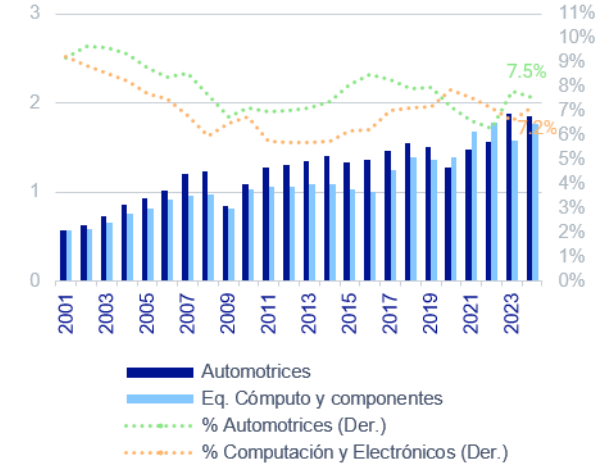
En la comparación internacional se utilizan las clasificaciones 75 (Equipo de Cómputo) y 776 (Componentes Electrónicos) del *Standard International Trade Classification* (SITC). Para estudiar el comercio de EUA utilizamos las partidas 8471 y 8473 del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA). Finalmente, para estudiar la actividad productiva en México seleccionamos el subsector 334 del Scian (enfocado en las ramas 3341 a 3344 cuando están disponibles). Esta delimitación captura el núcleo del ciclo tecnológico, aunque no equivale al universo completo de la electrónica ni permite atribuir cada flujo exclusivamente a la inteligencia artificial (IA).[18]

1. El ciclo tecnológico redefine la estructura global de comercio

La industria Automotriz fue el principal ciclo manufacturero de las últimas décadas, con redes de proveeduría, inversión y comercio de una escala difícil de igualar. El comercio de Equipo de Cómputo y Componentes ya se aproximó a esa magnitud. En 2024, ambos complejos representaron cerca de 7% del comercio mundial de mercancías. La red automotriz madura y avanza al ritmo del ciclo económico, mientras que la de cómputo responde a una nueva fase de inversión tecnológica.

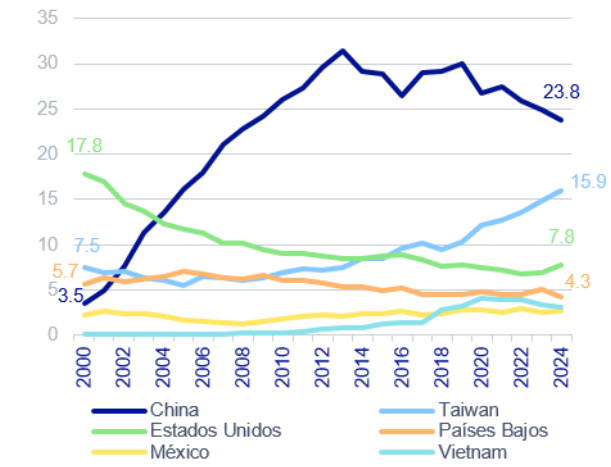
18: Ver detalle en Anexo Delimitación de industria Computación y Automotriz. Comparabilidad de fuentes y clasificación.

EXPORTACIÓN GLOBAL AUTOMOTRIZ Y CÓMPUTO (BILLONES DE DÓLARES Y PARTICIPACIÓN %)



Fuente: BBVA Research con datos de OMC

EXPORTACIÓN GLOBAL CÓMPUTO Y COMPONENTES (PARTICIPACIÓN %)



Fuente: BBVA Research con datos de OMC

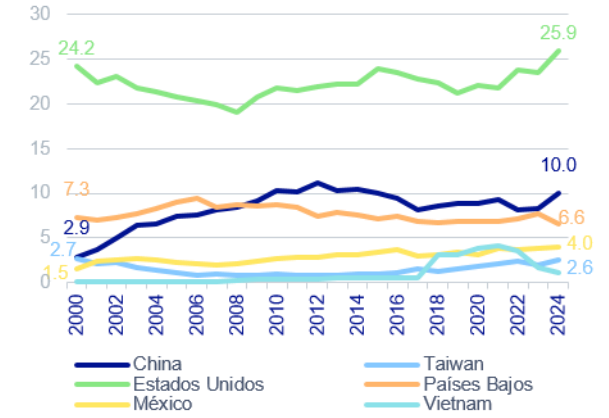
Ese impulso no proviene de la electrónica de consumo, sino de la infraestructura para procesar, almacenar y transmitir datos a través de servidores, unidades de procesamiento, redes y equipamiento de centros de datos. La demanda se está desplazando hacia bienes de capital tecnológico. La geografía de ambas redes productivas y de comercio también difiere. La Automotriz mantiene una estructura exportadora diversificada entre Europa, América del Norte y Asia. La de Cómputo y Componentes permanece concentrada en Asia. China representó 28.2% de las exportaciones globales del segmento en 2024, seguida por EUA y Taiwán.

México ya figura entre los principales exportadores, aunque con una participación menor. La expansión de la demanda, sumada a la búsqueda de redes más resilientes, abre espacio para diversificar la producción fuera de Asia. Pero la magnitud de esa oportunidad para México dependerá de que el país avance más allá del ensamble de equipos finales con componentes importados.

1.1 El liderazgo de EUA en demanda de Cómputo y el auge exportador de México

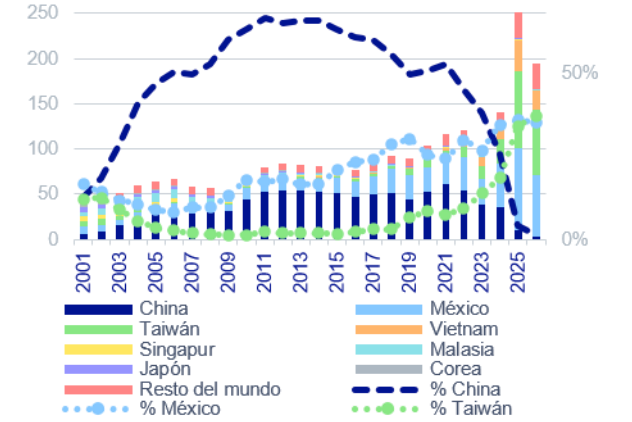
Estados Unidos (EUA) es el principal centro de demanda mundial de Cómputo. De acuerdo con datos de la Organización Mundial del Comercio (OMC), en 2024 EUA concentró 25.9% de las importaciones globales de Cómputo. La información del *US Census Bureau*, clasificada bajo el Sistema Armonizado (SA), muestra el aumento reciente de importaciones de la partida 8471 “Máquinas automáticas para procesamiento de datos y sus unidades” (en adelante Equipo de Cómputo). México ha capturado una parte creciente de esa demanda. Su participación pasó de 27.8% promedio entre 2018-2023 a 35.2% promedio entre 2024-1S26. Las importaciones estadounidenses desde México alcanzaron 89.9 mil millones de dólares (mil mdd) en 2025, con un crecimiento anual de 86.0%. En el 1S26 sumaron 68.6 mil mdd, 79.3% más que un año antes.

IMPORTACIÓN GLOBAL DE EQUIPO DE CÓMPUTO
(% DEMANDA GLOBAL)



Fuente: BBVA Research con datos de OMC

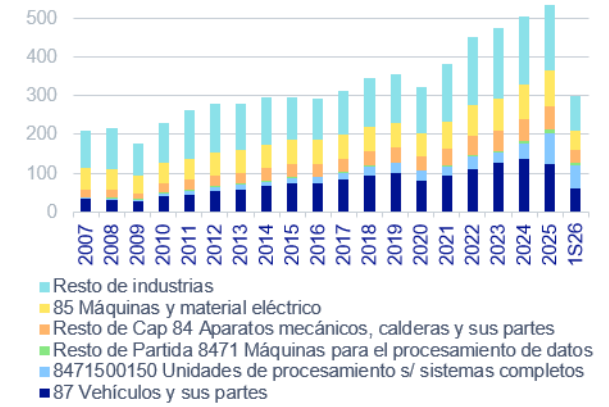
IMPORTACIONES EQ. DE CÓMPUTO ESTADOS UNIDOS
(MILES DE MDD CORRIENTES Y PARTICIPACIÓN %)



Fuente: BBVA Research con datos de US Census

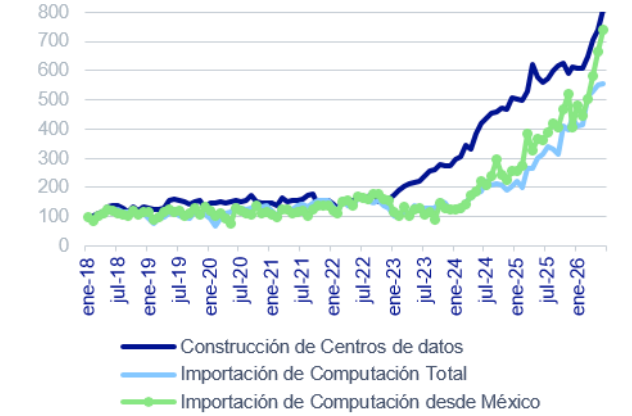
El auge reciente ha modificado la composición del comercio bilateral entre México y EUA. Los capítulos 84 (Maquinaria y Equipo Mecánico), 85 (Maquinaria y Material Eléctrico) y 87 (Vehículos y sus Partes) pasaron de representar 53.9% de las compras de EUA a México en 2007 a 69.9% en el primer semestre de 2026. El cambio principal ocurre dentro del capítulo 84. La fracción 8471.50.0150, que agrupa "Unidades de procesamiento distintas de los sistemas completos", pasó de 1.8% a 20.3% de las importaciones estadounidenses desde México en el 1S26. El peso de esta fracción ya supera a todo el capítulo 87 Vehículos y sus Partes y equivale al 88% de la partida 8471. La fracción abarca desde servidores de rack hasta sistemas integrados.[19] Esta fracción arancelaria no identifica un producto homogéneo, ni permite separar los equipos para inteligencia artificial (IA) de los destinados a nube convencional o almacenamiento. En adelante la denominamos "Servidores", entendida como una canasta de Equipos de Cómputo con diversidad en cuanto a complejidad y valor.

EUA IMPORTACIÓN DE BIENES DESDE MÉXICO
(MILES DE MILLONES DE DÓLARES)



Fuente: BBVA Research con datos de US Census

CENTROS DE DATOS E IMPORT. COMPUTACIÓN EUA (ÍNDICE ENE 2018 = 100)

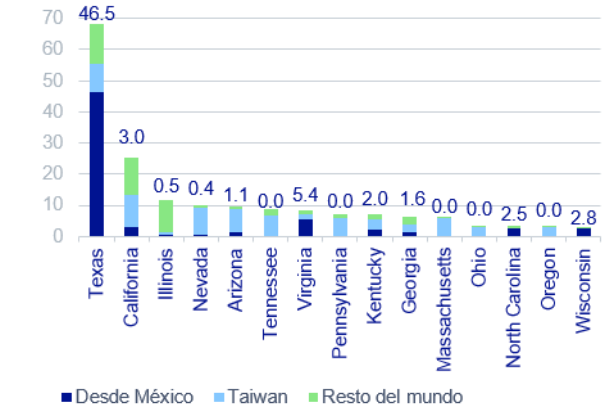


Fuente: BBVA Research con datos de *US Census Value of Construction Put in Place Survey*. Mide la estructura/construcción, no el hardware (servidores, GPU, *networking*) instalado en el centro de datos/ fábrica.

19: Para mayor detalle ver resolución *The classification, country of origin, and eligibility under the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) of an AI server rack* (CBP, 2026) y resolución *N334857: The tariff classification of single board computers from China* (CBP, 2026)

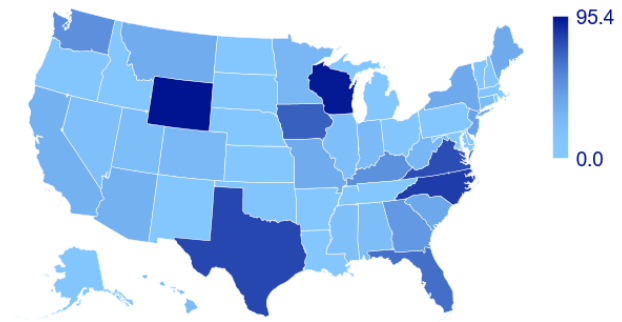
El auge coincide con la expansión de la infraestructura digital estadounidense. Desde 2021, la construcción de centros de datos en EUA se aceleró a la par de las importaciones de Equipo de Cómputo, en particular las provenientes de México. El indicador de construcción de centros de datos del *US Census* mide el valor de las estructuras y no el del hardware instalado, pero la asociación con el ciclo tecnológico es sólida. Los bienes mexicanos enfrentaron además un arancel efectivo del 0.0% durante el 1S26; inferior al aplicado a China (4.3%), aunque similar al de Taiwán, Vietnam. La ventaja arancelaria contribuye, pero no explica por sí sola el auge. La proximidad, la logística y la capacidad instalada son condiciones necesarias.

IMPORTACIONES EUA DE CÓMPUTO POR ESTADO
(MILES DE MILLONES DE DÓLARES, 1S26)



Fuente: BBVA Research con datos de US Census

IMPORTACIONES EUA DE CÓMPUTO POR ESTADO
(PARTICIPACIÓN MÉXICO % EN DEMANDA ESTATAL, 1S26)



Fuente: BBVA Research con datos de US Census

La distribución regional de las importaciones ofrece señales adicionales sobre esta inserción. Texas concentró 67.7% de las importaciones estadounidenses de Cómputo desde México en el 1S26, seguido por Virginia, California, Wisconsin y Carolina del Norte. La participación mexicana en la demanda estatal es elevada en Wyoming, Wisconsin, Carolina del Norte, Virginia y Texas, varios de ellos mercados relevantes o emergentes de centros de datos. En cambio, es baja en California, Arizona y Nevada, que están entre los mayores importadores del país. En Arizona, donde Nvidia y TSMC producen los procesadores Blackwell, México aporta sólo 11% de las importaciones de Equipo de Cómputo.[20]

2 Comparativa con la industria Automotriz

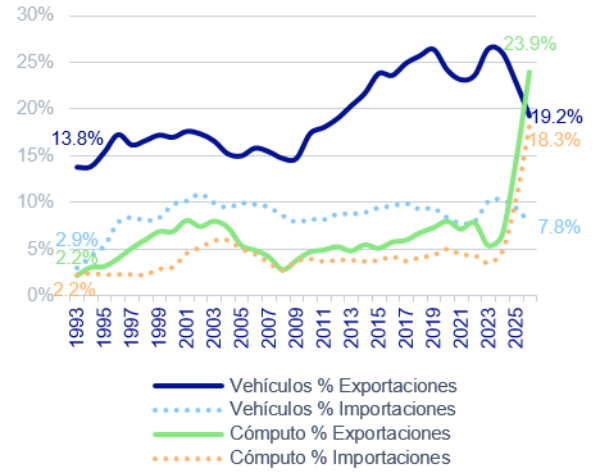
La industria Automotriz es el principal referente para evaluar si el auge del Cómputo puede convertirse en una especialización duradera. Su desarrollo en México no fue resultado de una coyuntura exportadora, sino de un proceso acumulativo de varias décadas. La apertura comercial, el Tlcan y después el T-MEC, las reglas de origen, la llegada de armadoras estadounidenses, japonesas, alemanas y coreanas, y la formación gradual de proveedores

20: La evidencia regional debe interpretarse con cautela. El estado de destino registrado por el *US Census* corresponde al destino al momento de la entrada aduanera y puede ser un centro de distribución antes de que la mercancía llegue a su usuario final. Además, los estados con mayor demanda de Cómputo no siempre son aquéllos donde México posee mayor participación, pues una proporción del hardware todavía llega desde Asia. Aun con estas limitaciones, el patrón regional confirma que México está participando en el ciclo de inversión tecnológica estadounidense.

domésticos permitieron transitar del ensamble a una plataforma integrada de producción y exportación.

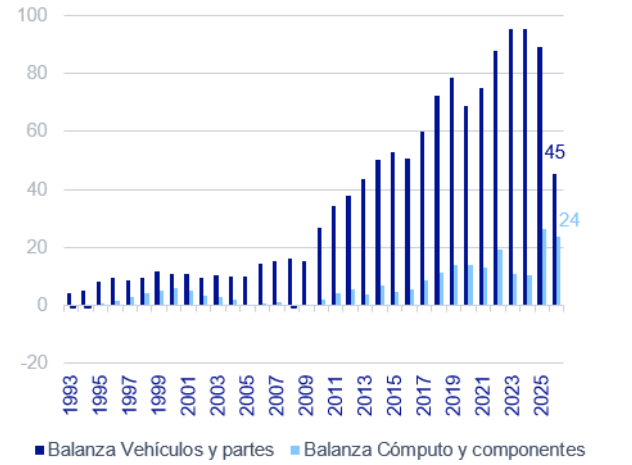
La lección no es que la Computación deba replicar esa trayectoria producto por producto, pues sus tecnologías, ciclos de innovación y organización industrial son distintos. El proceso por contrastar es cómo una plataforma exportadora se convierte en especialización manufacturera cuando atrae inversión recurrente, desarrolla proveedores nacionales y regionales, incorpora ingeniería y talento, y eleva de forma sostenida el valor agregado doméstico.

VEHÍCULOS Y PARTES, CÓMPUTO Y COMPONENTES
(% EN COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

SALDO BALANZA COMERCIAL VEHÍCULOS Y CÓMPUTO
(MILES DE MILLONES DE DÓLARES CORRIENTES)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

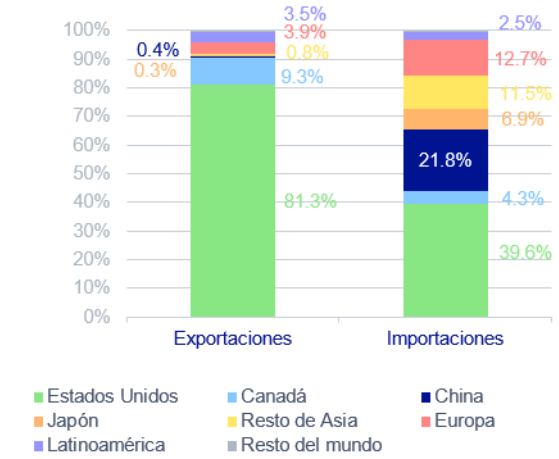
La trayectoria comercial ilustra la distancia entre ambos procesos. Las exportaciones automotrices crecieron de forma sostenida desde los noventa y consolidaron un amplio superávit. Las de Cómputo y Componentes siguieron una ruta moderada hasta despegar en 2025. En el 1S26 alcanzaron 23.9% de las exportaciones de México, por encima de Vehículos y sus Partes (Automotriz). Sin embargo, ese aumento estuvo acompañado de un incremento prácticamente proporcional de las importaciones. Por eso las exportaciones Automotrices, aunque se contraen desde 2025 en parte por la incertidumbre arancelaria, siguen aportando más al saldo comercial (45 mil millones de dólares en el semestre, frente a 24 mil millones de cómputo).

La diferencia también es estructural en cuanto al destino/origen del comercio. EUA absorbe 81.3% de las exportaciones Automotrices mexicanas, pero las importaciones del sector provienen de una combinación amplia de EUA, China, Europa, Japón y el resto de Asia. En Cómputo y Componentes, EUA es destino de 94.3% de las exportaciones, mientras que Taiwán (46.7%) y el resto de Asia (38.6%) concentran las importaciones.

México exporta Equipo de Cómputo principalmente al mercado estadounidense, pero depende de Asia para una proporción importante de los componentes y tecnologías incorporados en esa producción. La concentración bilateral de las exportaciones puede ser una ventaja logística y comercial dentro de América del Norte; al mismo tiempo, la concentración asiática de las

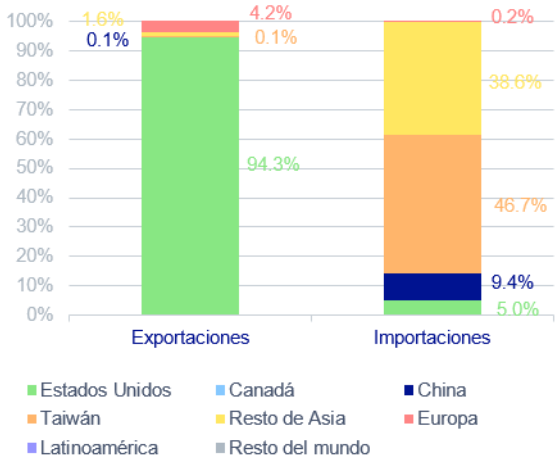
importaciones revela que una parte significativa de los nodos tecnológicos permanece fuera de la región.

COMERCIO MÉXICO VEHÍCULOS Y SUS PARTES
(PARTICIPACIÓN %, 1S26)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

COMERCIO MÉXICO CÓMPUTO Y COMPONENTES
(PARTICIPACIÓN %, 1S26)

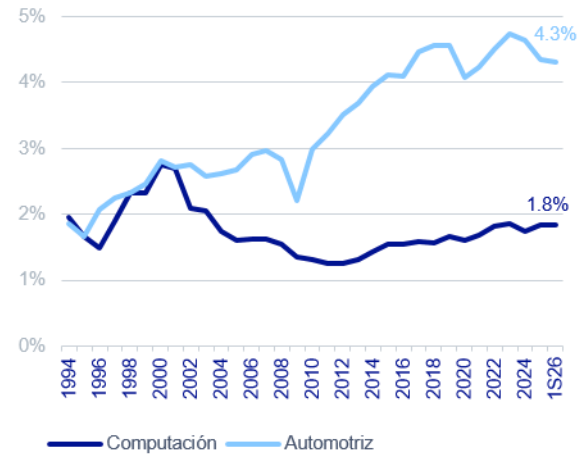


Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

2.1 Exportar más no basta. Del auge exportador a Valor Agregado en México

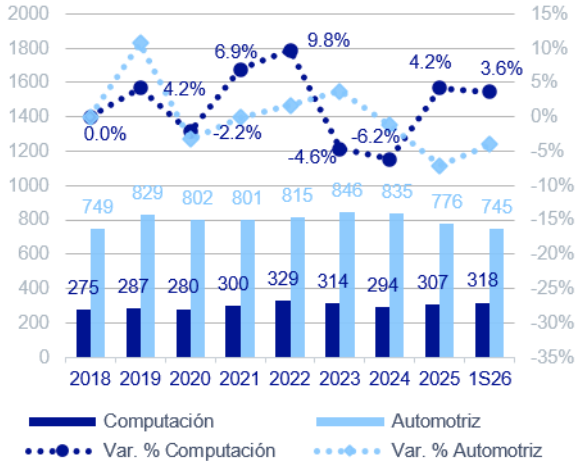
Las reglas comerciales contribuyeron a profundizar la cadena automotriz porque se acompañaron de inversión y proveeduría local. El T-MEC elevó los requisitos de contenido regional y fijó condiciones de valor de contenido laboral para los vehículos. Así reforzó los incentivos para localizar producción en América del Norte. En Cómputo y Electrónicos no existe un mecanismo equivalente. La ventaja de México descansa, por ahora, en su cercanía al principal mercado con un arancel efectivo cercano a 0% y en su capacidad para ensamblar e integrar equipos, más que en una red regional de componentes avanzados.

PIB INDUSTRIA COMPUTACIÓN & AUTOMOTRIZ
(% EN PIB MÉXICO)



Fuente: BBVA Research con datos de Emim, Inegi

EMPLEO EMIM COMPUTACIÓN & AUTOMOTRIZ
(MILES DE PERSONAS OCUPADAS, VAR. % ANUAL)

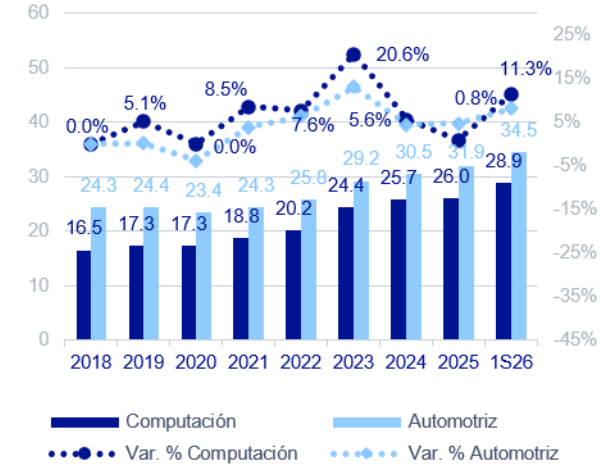


Fuente: BBVA Research con datos de Emim, Inegi

La comparación del valor agregado (VA) en las exportaciones confirma esta diferencia. Con información de la OCDE hasta 2022, el VA mexicano en las exportaciones automotrices se ubicó en 53.7%, frente a 45.8% en computación y electrónicos. Ambas cadenas utilizan insumos importados (en el caso de Electrónicos destaca la creciente participación asiática) y participan activamente en redes globales de valor. La brecha de alrededor de ocho puntos indica que la industria Automotriz retiene una proporción mayor de la producción dentro del país.

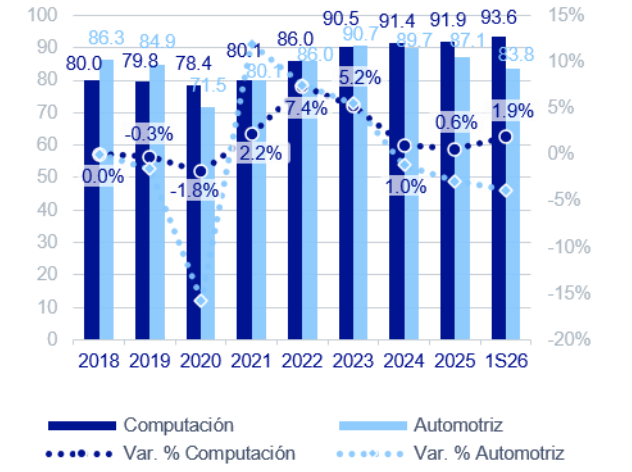
El auge exportador de cómputo se refleja aún de forma modesta en la actividad doméstica. En los últimos 20 años la industria Automotriz y de Cómputo crecieron por encima de la economía en su conjunto,[21] con trayectorias sujetas a los choques externos y a la volatilidad de la demanda mundial. En niveles, la industria automotriz alcanza 1.1 billones de pesos constantes de 2018 durante la primera mitad de 2026, mientras que Computación y Electrónicos se ubican cerca de 0.5 billones de pesos constantes. En el primer semestre de 2026, el subsector representó 1.8% del PIB nacional, frente a 4.3% de la industria automotriz. Asimismo, empleó alrededor de 318 mil personas, en comparación con 745 mil en las ramas automotrices consideradas en la primera mitad del año. La diferencia de escala no invalida su potencial; la computación crece desde una base menor y con una capacidad productiva que ya opera cerca de sus límites señalando oportunidades de inversión.

REMUNERACIÓN COMPUTACIÓN & AUTOMOTRIZ
(MILES DE PESOS CONSTANTES POR TRABAJADOR; VAR. %)



Fuente: BBVA Research con datos de EMIM, Inegi

CAPACIDAD UTILIZADA COMPUTACIÓN & AUTOMOTRIZ (%)



Fuente: BBVA Research con datos de EMIM, Inegi

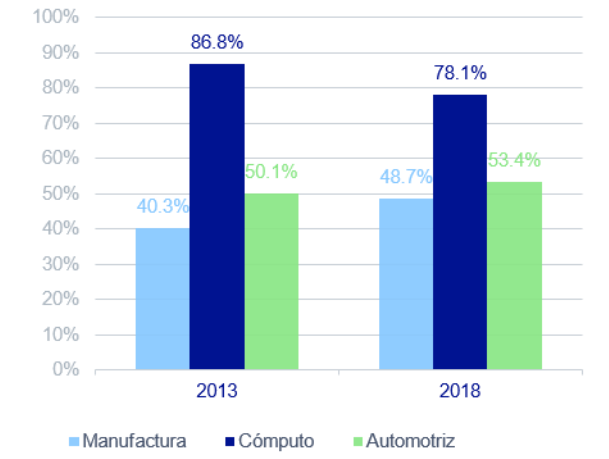
La presión sobre la capacidad instalada refuerza la necesidad de acompañar el crecimiento con inversión. La utilización de capacidad en computación y electrónicos alcanzó 93.6% en el primer semestre de 2026, por encima del 83.8% observado en la industria automotriz. Al mismo tiempo, las remuneraciones reales por persona ocupada en el sector aumentaron de 16.5 mil pesos constantes al mes en 2018 a 28.9 mil en el primer semestre de 2026. Estos indicadores sugieren que la expansión está presionando la capacidad instalada y demandando capacidades especializadas para la industria de Cómputo, pero también que la continuidad del auge requerirá

21: TMCA 2005 - 2025 de 4.0% para Automotriz, 2.2% para Computación y 1.5% para el PIB total de México.

ampliar infraestructura productiva, disponibilidad energética, talento técnico y servicios especializados.

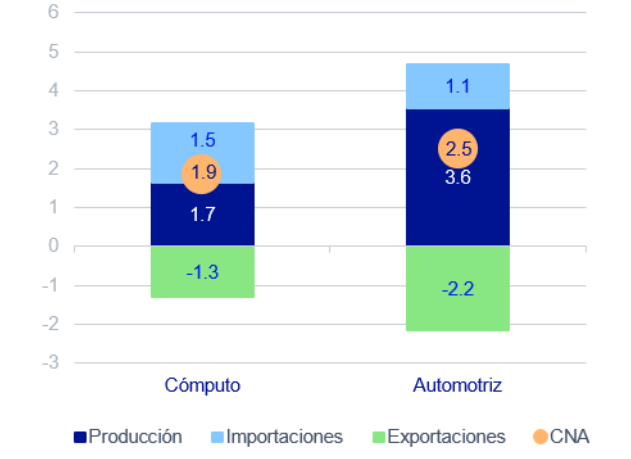
Esta ganancia de escala y productividad convive con una estructura de producción intensiva en insumos externos. El valor agregado bruto de Computación y Electrónicos pasó de 27.6% de la producción en 2003 a 23.3% en 2024. En sentido inverso, el consumo intermedio representó 76.7% de la producción en 2024. Una parte relevante del valor de los bienes de cómputo corresponde a insumos incorporados durante el proceso productivo, muchos de ellos adquiridos en el exterior.

IMPORTACIONES EN DEMANDA INTERMEDIA
(IMPORTACIONES % DEMANDA INTERMEDIA MIP)



Fuente: BBVA Research con datos de MIP, Inegi

CONSUMO NACIONAL APARENTE, 2018
(BILLONES DE PESOS CONSTANTES)

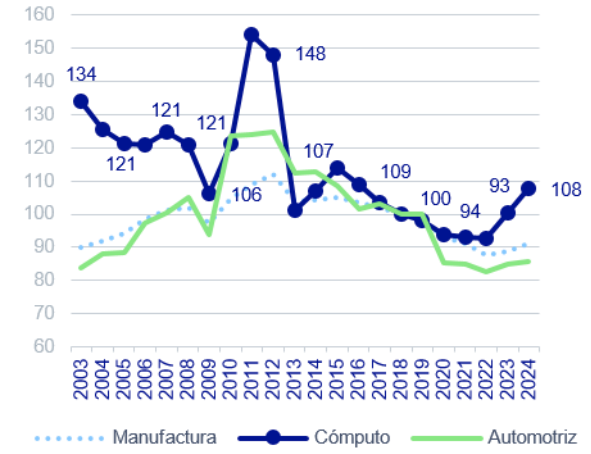


Fuente: BBVA Research con datos de MIP, Inegi

La evidencia de la MIP permite dimensionar esta dependencia del exterior. En 2018, 78.1% de la demanda intermedia de la industria de Cómputo correspondió a importaciones, frente a 53.4% en la Automotriz mostrando mayor dependencia para la producción doméstica de electrónicos. Del lado del consumo la historia es similar, las importaciones equivalen a 80.7% del consumo nacional aparente (CNA) de Cómputo, mientras que para la industria Automotriz esta cifra cae a 43.9% en el mismo año. Esto confirma la noción de que la industria Cómputo está ampliamente conectada con las cadenas globales, pero todavía poco articulada con el mercado interno y con proveedores locales.

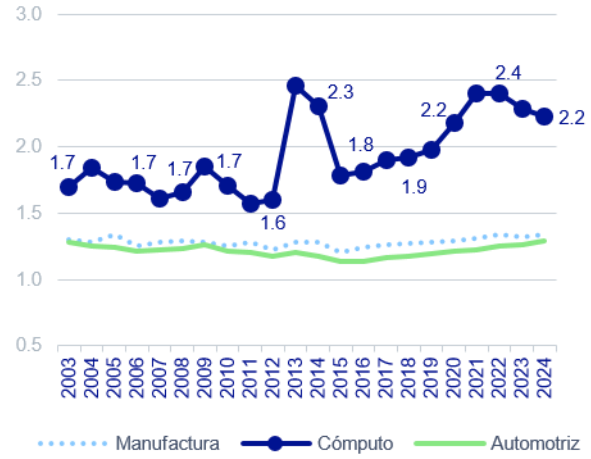
La dependencia de insumos externos no implica ausencia de capacidades productivas. Los datos de la Cuenta de Bienes y Servicios de Inegi señalan que la productividad laboral de Computación ha mostrado una evolución más favorable que Automotriz desde 2018. Asimismo, en 2024, el cociente entre el Valor Agregado Bruto y el Excedente Bruto de Operación alcanzó 2.2, por encima de la Automotriz y de la Manufactura en conjunto. Este indicador aproxima la eficiencia del capital a nivel industria y señala que se generan $2.2 pesos de valor agregado por cada peso pagado al factor capital. La evidencia conjunta muestra que México cuenta con capacidades productivas, aunque todavía enfrenta el reto de ampliar su contenido nacional y profundizar sus cadenas de proveeduría.

PRODUCTIVIDAD COMPUTACIÓN Y AUTOMOTRIZ
(VA POR TRABAJADOR, ÍNDICE 2018 = 100)



Fuente: BBVA Research con datos de Cuenta ByS, Inegi

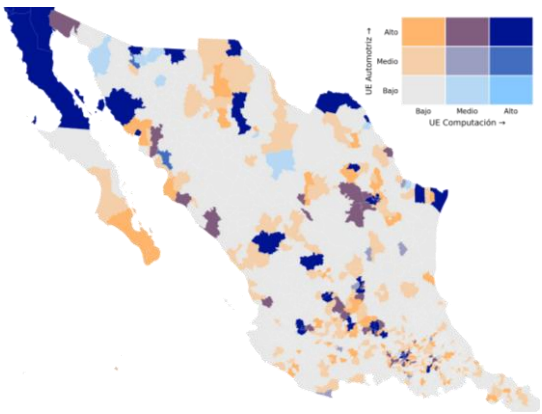
EFICIENCIA DE CAPITAL COMPUTACIÓN Y AUTOMOTRIZ
(VALOR AGREGADO/REMUNERACIÓN A FACTOR CAPITAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Cuenta ByS, Inegi

La oportunidad de profundización parte de una base industrial y territorial ya existente. En Computación, el valor agregado censal se concentra en Jalisco (46.8 mil mdp), Chihuahua (44.4 mil mdp), Baja California (37.9 mil mdp) y Tamaulipas (19.9 mil mdp). En contraste, la Automotriz se concentra principalmente en Guanajuato, NL y Coahuila.

INDUSTRIAS AUTOMOTRIZ Y COMPUTACIÓN
(UNIDADES ECONÓMICAS A NIVEL MUNICIPIO)



Fuente: BBVA Research con datos de CE 2024, Inegi

PRINCIPALES EMPRESAS DE COMPUTACIÓN MÉXICO (ORIGEN Y UBICACIÓN DE EMPRESAS)

Empresa	País de origen	Ubicación principal y secundarias
Jabil	Estados Unidos	Guadalajara (principal); Chihuahua, Monterrey, Ciudad Juárez y Tijuana
Flex	Singapur	Ciudad Juárez (principal); Guadalajara, Tijuana y Reynosa
Sanmina	Estados Unidos	Guadalajara (principal); Ciudad Juárez y Reynosa
Pegatron	Taiwán	Ciudad Juárez (principal); Tijuana
Foxconn	Taiwán	Guadalajara (principal); Ciudad Juárez y Chihuahua
Wistron	Taiwán	Ciudad Juárez (principal)
Celestica	Canadá	Monterrey (principal); Guadalajara
Wiwynn	Taiwán	Ciudad Juárez (principal); Guadalajara
Lenovo	China	Monterrey (principal)
Quanta	Taiwán	Monterrey (principal); Reynosa

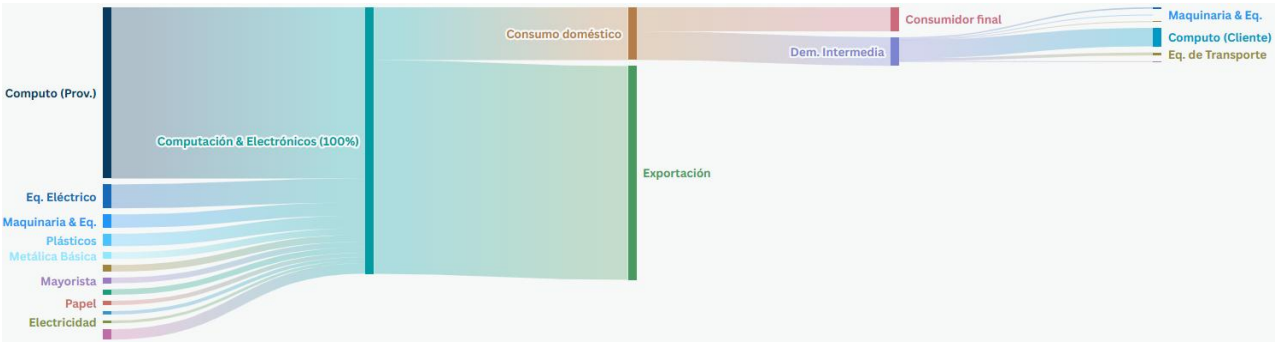
Fuente: BBVA Research con datos de Morgan Stanley y reportes de empresas. No es una lista exhaustiva de plantas en México.

El mapa sugiere que los clústeres de Tijuana, Cd. Juárez, Reynosa, Guadalajara y Querétaro combinan, en distinta intensidad, presencia de ambas industrias. Esta superposición constituye una ventaja; permite aprovechar capacidades manufactureras, logística, proveedores y capital humano. La distribución geográfica actual conecta el sector de Equipo de Cómputo con clústeres que ya cuentan con experiencia exportadora, infraestructura industrial y una red de empresas proveedoras de manufactura electrónica. En estos clústeres ya operan empresas como Foxconn, Flex, Jabil, Pegatron, Wistron, entre otras; estas empresas (principalmente de

origen taiwanes) son referencia en la industria de computación.

La red insumo-producto muestra que la industria de Computación y Electrónicos ya mantiene vínculos con Maquinaria y Equipo, Equipo Eléctrico, Plásticos, Metálicas Básicas, Electricidad y Servicios. Sin embargo, su influencia sistémica todavía es menor que la de las cadenas manufactureras más consolidadas. Aumentar la producción exportadora sin modificar la composición de sus insumos ampliaría la actividad de integración, pero tendría efectos indirectos limitados sobre el resto de la economía. Profundizar la cadena significa, precisamente, convertir estos vínculos existentes en una red más densa de proveedores, clientes y capacidades tecnológicas.

RED DE LA INDUSTRIA COMPUTACIÓN Y ELECTRÓNICOS (PROVEEDORES Y CLIENTES DE LA PRODUCCIÓN)



Fuente: BBVA Research con datos de Matriz Insumo Producto, Inegi

3. Escenarios hacia 2030. Demanda de EUA y efectos en México

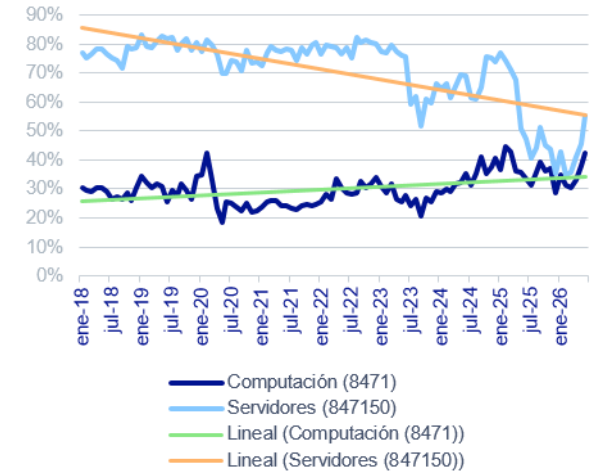
La demanda externa probablemente seguirá siendo favorable durante los próximos años, aunque difícilmente mantendrá el ritmo excepcional observado desde finales de 2023. Estimaciones apuntan a que la capacidad de centros de datos en EUA podría pasar de 13 gigawatts (GW) en 2019 a alrededor de 150 GW en 2030.[22] Al mismo tiempo, el gasto anual de capital de los principales *hyperscalers*[23] continuaría aumentando, aunque con una desaceleración gradual en sus tasas de crecimiento. Este escenario sostiene una expansión prolongada de la infraestructura de cómputo, pero no implica que las exportaciones mexicanas crecerán indefinidamente a las tasas recientes.

Con el fin de dimensionar la demanda potencial se proyectan las importaciones estadounidenses de la partida 8471 hacia 2030 (ver detalles en Anexo). El ejercicio parte de un quiebre estructural en 2023 cuando el valor mensual promedio de esas importaciones pasó de 8.7 mil mdd en 2018-2023 a 19.2 mil mdd en el periodo posterior. La tendencia reciente se prolonga con una moderación gradual. La participación de México, que fue de 27.8% en 2018-2023 y ha oscilado entre 29.2% y 44.4% durante el auge, se estima bajo un escenario de 35% de cuota de mercado. Se trata de un supuesto de estabilidad, no de una predicción de ganancia

22: Morgan Stanley Research (2026). "The Finish Line Is Not the Race: Mexico's Role in the US Data Center Build-Out Relay"
23: Los *hyperscalers* son empresas que operan plataformas digitales y centros de datos a muy gran escala, con capacidad para ofrecer servicios de nube, almacenamiento, procesamiento y aplicaciones a millones de usuarios. Entre ellas se encuentran Alphabet, Amazon, Meta y Microsoft.

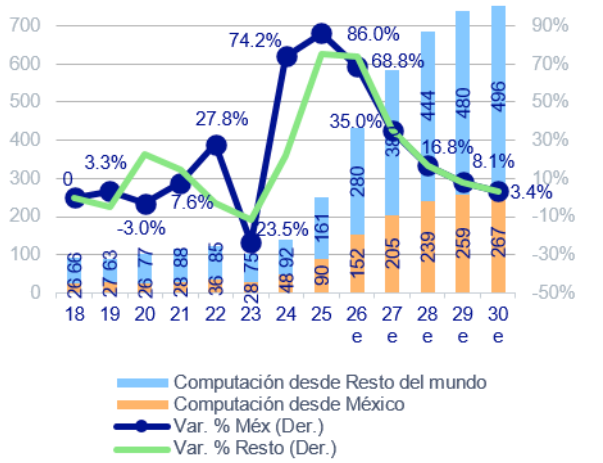
de mercado. Incorpora las ventajas ya observadas sin asumir que México desplazará automáticamente a los proveedores asiáticos. Una participación menor reflejaría mayor competencia o restricciones de capacidad. Una superior requeriría nueva inversión, más disponibilidad energética y una proveeduría regional más profunda.

IMPORTACIONES EUA COMPUTACIÓN Y SERVIDORES
(PARTICIPACIÓN % DE MÉXICO)



Fuente: BBVA Research con datos de US Census

PRONÓSTICO IMPORTACIONES EUA COMPUTACIÓN
(MILES DE MDD, VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de US Census

Bajo estos supuestos, las importaciones estadounidenses de cómputo desde México alcanzarían alrededor de 267 mil mdd en 2030, frente a una demanda total cercana a 763 mil mdd. Esto equivale a una tasa media de crecimiento anual (TMCA) de 24.3% entre 2025 y 2030. El crecimiento anual pasaría de 68.8% en 2026 a 3.4% en 2030, una trayectoria todavía elevada pero de consolidación del ciclo.

Riesgos y soportes para el escenario

Este escenario no está exento de riesgos. El gasto de capital por los principales *hyperscalers* en infraestructura de inteligencia artificial podría alcanzar entre 630 - 700 mil mdd en 2026, pero está creciendo más rápido que sus ingresos y presionando sus flujos de efectivo.[24] Un documento de trabajo publicado por el Banco de Pagos Internacionales (BIS, por sus siglas en inglés) estima que la competencia entre las empresas líderes en desarrollo de IA por alcanzar posiciones dominantes podría llevar a una sobre-inversión de aproximadamente 1.5 veces su nivel eficiente.[25]

Determinar si las valuaciones de estas empresas son sostenibles rebasa el propósito de este artículo. No obstante, una corrección financiera y menor disponibilidad de financiamiento podría posponer nuevos proyectos y reducir los pedidos de servidores y componentes desde México. Dada la elevada concentración de las exportaciones mexicanas en el mercado de EUA, este ajuste se transmitiría con rapidez a la producción nacional. Frente a este riesgo, no

24: Ver "AI Investing: Broadening Opportunity" (J.P. Morgan Asset Management, Junio 2026) y "The Finish Line Is Not the Race: Mexico's Role in the US Data Center Build-Out Relay" (Morgan Stanley Research, Abril 2026)
25: Ver "The AI Investment Race" (BIS Working Paper, Julio 2026)

podemos dejar de lado que una parte relevante del gasto anunciado ya se ha convertido en obras, equipos y compromisos multianuales difíciles de revertir de manera inmediata.

La construcción de centros de datos en México todavía es incipiente frente a la de EUA, pero comienza a formar una base adicional y soporte doméstico de demanda para esta industria. La región "México Central" de Amazon Web Services (AWS) localizada en Querétaro entró en operación en enero de 2025 y está asociada con un plan de inversión superior a 5 mil mdd a ejecutarse durante quince años.[26] A ello se suma una adopción doméstica que, aunque parte de niveles bajos, empieza a acelerarse. Como se documentó en nuestro informe SSR 26S1, en 2023 solamente 8.0% de las empresas mexicanas con diez o más empleados reportó utilizar inteligencia artificial, frente a un promedio de la OCDE de 20.2% en 2025. Una medición más reciente de Microsoft[27] muestra que la proporción de la población mexicana en edad de trabajar que utilizó herramientas de IA generativa aumentó de 16.7% en el primer semestre de 2025 a 20.1% en el 1T26. La ampliación de la base de usuarios, combinada con mayor capacidad local de nube y requerimientos de residencia de datos, puede impulsar la demanda interna de almacenamiento, procesamiento e inferencia y constituir un soporte adicional a la industria de Computación frente a la dependencia exportadora.

3.2 ¿Cómo impactarían en México mayores exportaciones de computación?

El efecto de un aumento en las exportaciones de Computación en el resto de la economía mexicana se puede modelar con la MIP de 2018. Aplicamos un choque positivo en la demanda final de exportaciones de la rama 3341 Fabricación de Computadoras y Equipo Periférico[28]. El choque es equivalente a un año de crecimiento de la TMCA del escenario a 2030, es decir un incremento del 24.3% en las exportaciones de la rama 3341 Computadoras.[29]

EFECTO MACRO DE EXPORTACIONES COMPUTACIÓN (DISTINTAS UNIDADES)

Variable	Ex-ante (mmdp)	Variación (%)	Variación (mmdp)	Ex-post (mmdp)
Exportaciones Computación	571	24.30%	139	709
PIB Computación	116	19.07%	22	138
Producción	41,959	0.41%	172	42,131
Efecto directo de demanda		0.33%	139	
Efectos indirectos		0.08%	33	
Insumos importados	7,163	1.43%	102	7,265
PIB Nacional	23,186	0.16%	37	23,223
	Ex-ante (miles)	**Variación (%)**	**Variación (miles)**	**Ex-post (miles)**
Empleo (Puestos Trabajo)	59,505	0.12%	69	59,574
Efecto directo de demanda		0.04%	26	
Efectos indirectos		0.07%	43	

Fuente: BBVA Research con datos de Inegi, MIP

EFECTO DERRAMA EXPORTACIONES COMPUTACIÓN (DISTINTAS UNIDADES)

	Δ Producción (mdp)	Δ PIB (mdp)	Δ Puestos (miles)
3344 Componentes electrónicos	15.3	4.2	18.8
4311 Comercio Mayorista	2.8	2.2	1.6
4611 Comercio Minorista	2.7	2.1	9.4
3261 Productos plástico	2.4	0.7	1.1
2211 Eletricidad	1.7	1.2	0.3
3222 Productos cartón y papel	1.0	0.3	0.5
5613 Servicios de empleo	1.0	0.9	6.7
4841 Autotransporte de carga	0.5	0.3	0.4
5311 Alquiler bienes raíces	0.4	0.4	0.1
3241 Derivados Petróleo	0.4	0.1	0.0
Top 10 sectores % de efecto total	**16.3%**	**33.8%**	**56.2%**

Fuente: BBVA Research con datos de Inegi, MIP

26: AWS México Central está integrada por tres zonas de disponibilidad, cada una con uno o más centros de datos interconectados, que permiten a empresas y otras organizaciones almacenar información, procesar datos y ejecutar aplicaciones desde territorio mexicano, incluyendo herramientas de IA. Ver mayor detalle aquí.
27: "Global AI Diffusion: Q1 2026 Trends and Insights" (Microsoft AI Economy Institute, Mayo 2026)
28: La partida SA 8471 y la rama Scian 3341 son compatibles para fines analíticos, pero no son equivalentes uno a uno. La primera clasifica mercancías comercializadas; la segunda clasifica actividades productivas.
29: Correspondiente a la TMCA 25-30 del escenario de importaciones de EUA para Computación desde México en términos corrientes. Considerando que la MIP está expresada a precios de 2018, este ejercicio es ilustrativo para observar los efectos en un año específico.

La intuición es traducir el crecimiento proyectado de las exportaciones en un choque de demanda final y seguir sus efectos directos e indirectos en la economía. El ejercicio no supone que toda la expansión se produzca con insumos nacionales; precisamente la matriz permite estimar cuánto se activa en la producción doméstica y cuánto se filtra hacia importaciones debido al elevado contenido importado del subsector.

Con ese choque, el aumento de las exportaciones de la rama 3341 equivale a 138.7 mil mdp constantes de 2018 y genera un incremento estimado de 171.6 mil mdp en la producción bruta. El efecto sobre el PIB alcanza 36.6 mil mdp, mientras que el empleo aumenta en alrededor de 69 mil puestos de trabajo. En conjunto, el impulso equivale apenas a 0.16% del PIB y 0.12% del empleo nacional. Por cada peso adicional exportado por la rama 3341 se generan alrededor de 26.4 centavos de PIB doméstico. El resto se diluye por el elevado contenido importado de la producción. La derrama se queda principalmente dentro de la propia cadena electrónica. La rama 3344, Componentes Electrónicos, concentra 15.3 mil mdp en producción, 4.2 mil mdp en PIB y 18.8 mil puestos. Le siguen el comercio mayorista y minorista, los productos de plástico, la electricidad, los servicios de empleo y el autotransporte de carga. Los diez sectores con mayor efecto concentran 16.3% del aumento de la producción, 33.8% del PIB y 56.2% de los puestos generados.

Del incremento total de la producción, aproximadamente 19.2% corresponde a efectos indirectos sobre otras actividades, lo que muestra que la expansión no se limita a las plantas exportadoras; sino también demanda Electricidad, servicios de Transporte, Maquinaria, Productos Metálicos, Plásticos y otros insumos. Sin embargo, la magnitud relativamente acotada del efecto sobre el PIB frente al aumento de las exportaciones confirma que una parte importante del impulso se satisface mediante insumos importados.

Estos resultados no constituyen un pronóstico. El ejercicio mantiene constantes los coeficientes técnicos, los precios y la capacidad productiva de 2018, y no incorpora sustitución de insumos, restricciones energéticas, tipo de cambio, ni respuestas de inversión. Su utilidad es mostrar el límite de una expansión basada en la estructura actual. Sin mayor contenido nacional, incluso un auge exportador sostenido tendría una derrama doméstica limitada.

Conclusiones y prioridades para México

La industria automotriz seguirá siendo el pilar manufacturero de México; la industria de Eq. de Cómputo puede convertirse en el segundo gran vector de especialización. Pero cruzar esa frontera exige algo distinto a sólo exportar más; requiere construir de forma acelerada las raíces productivas que el automóvil tardó décadas en desarrollar. Hoy cada peso adicional exportado por la industria deja alrededor de 26 centavos de PIB doméstico, y menos de la mitad del valor exportado es valor agregado mexicano.

Identificamos tres prioridades para que México aproveche la coyuntura actual. En primer lugar, México debe consolidar la escala ya alcanzada en servidores y sistemas de cómputo, integrando diseño y configuración de sistemas, almacenamiento, *networking*, gestión de energía y enfriamiento, así como servicios de ingeniería, prueba y reparación. En segundo lugar, requiere profundizar la fabricación de componentes electrónicos: tarjetas de circuito impreso y ensamble

de tarjetas, sensores, conectores, electrónica de potencia y componentes vinculados con las cadenas automotriz y de equipo eléctrico. Finalmente, la ruta más factible en semiconductores hacia 2030 es atraer y desarrollar capacidades de ensamble, prueba y empaquetado, junto con diseño especializado en nodos maduros y aplicaciones especializadas donde el país pueda construir ventajas relativas frente a competidores asiáticos.

Esta trayectoria abre una oportunidad que no consiste en sustituir a la industria automotriz, sino en hacer converger ambas cadenas. México combina una base creciente de Computación y Electrónicos con la capacidad instalada, la red de proveedores y el *know-how* manufacturero acumulados por el sector Automotriz. La electromovilidad puede funcionar como puente entre ellas. Los vehículos electrificados (especialmente los eléctricos de batería e híbridos EV, HEV) pueden incorporar hasta 2.2 veces el contenido electrónico de uno de combustión interna[30], elevando la demanda de electrónica de potencia, sensores, controladores, sistemas de gestión de baterías, conectividad, gestión térmica y servicios de prueba. Integrar estas tres fortalezas podría convertirse en una de las combinaciones productivas más prometedoras para México durante las próximas décadas.

30: "Automotive Semiconductors: The new age" (KPMG, 2021)

Anexo

Delimitación de industria Computación y Automotriz. Comparabilidad de fuentes y clasificación

Análisis	Industria Automotriz	Industria Computación
Comercio mundial	SITC 781 a 784	SITC 75 + SITC 776
Comercio México - EUA	SA 87 Vehículos y sus partes	SA 8471 Eq. Cómputo, SA 8473 Componentes
Categoría de Servidores	-	SA 847150 y HTS 8471.50.0150
Actividad productiva nacional	Scian 3361 a 3363	Scian 3341 a 3344
Immex	Scian 336 Eq. Transporte	Scian 334 Computación y electrónicos
Análisis de redes	Scian 336 Eq. Transporte	Scian 334 Computación y electrónicos
Choque Insumo Producto	-	3341 Computación

SICT: *Standard International Trade Classification*. SA: Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, Scian: Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte.

Pronóstico de importaciones EUA de Computación a 2030

El escenario se construye a partir de las importaciones mensuales de EUA de la partida SA 8471 *Máquinas automáticas para procesamiento de datos y sus unidades*. El ejercicio estima una trayectoria de importaciones estadounidenses de esta partida, no un pronóstico directo de las exportaciones, la producción o el PIB de México.

La metodología combina dos elementos observados en los datos: 1) un cambio reciente en el nivel de las importaciones estadounidenses y 2) una participación relativamente estable de México dentro de ese mercado. Entre 2018 y 2023, las importaciones mensuales estadounidenses de la partida 8471 promediaron 8.71 mil millones de dólares (mdd); desde diciembre de 2023, el promedio ascendió a 19.16 mil mdd. Para proyectar la demanda total, se utiliza el patrón de los últimos doce meses disponibles, de julio de 2025 a junio de 2026.[31] Se prolonga esta tendencia con un factor anual de amortiguamiento de 0.90, es decir, la demanda continúa creciendo, pero sus tasas de variación disminuyen gradualmente. Este supuesto evita extrapolar de manera indefinida el crecimiento extraordinario de la fase inicial del auge.

La participación de México pasó de 27.82% en 2018-2023 a un promedio de desde entonces 35.01% hasta jun 26. El escenario base toma como fija esta última participación promedio. El escenario debe interpretarse como una trayectoria condicionada. Supone que la inversión en infraestructura de Cómputo en EUA continúa, aunque se modera gradualmente, y que México preserva una participación cercana a la actual. No incorpora de manera explícita cambios arancelarios, competencia de nuevos proveedores, restricciones de capacidad, disponibilidad energética ni alteraciones en el ciclo económico global.

31: ARIMA mostró un ajuste pobre porque 1) el quiebre estructural de 2024 viola el supuesto de estacionariedad que ARIMA requiere. No captura un cambio de nivel permanente de 2.2 veces el volumen post 2023. 2) El crecimiento es acelerado, no lineal (polinomio grado >2) lo que subestimaría pronósticos para 2029-2030. Otras técnicas como Exponential Smoothing tampoco fueron adecuadas por el quiebre estructural, mientras que especificaciones bajo regresión lineal simple capturaron solo 30% de la varianza.

3.c México ante la crisis mundial del diésel y su dependencia de EUA

El reciente choque internacional de oferta de diésel y la posibilidad de que Estados Unidos de restringir sus exportaciones evidenciaron la vulnerabilidad del abastecimiento mexicano de combustibles. Aunque la recuperación de la refinación nacional ha reducido marginalmente la dependencia estadounidense, México todavía importa alrededor de 220 mil barriles diarios de destilados de ese país. Una interrupción de las importaciones podría agotar, bajo un escenario sin sustitución de suministro, los inventarios disponibles para cubrir el faltante en un lapso de 15 a 21 días. El principal riesgo económico no sería necesariamente un desabasto, sino el encarecimiento del combustible y su transmisión hacia costos de transporte, producción, inflación y finanzas públicas.

Puntos principales

El choque mundial de diésel presiona los precios y el suministro	La interrupción de exportaciones procedentes del Golfo Pérsico y Rusia redujo la disponibilidad internacional de diésel en 1.6 millones de barriles diarios entre febrero y agosto de 2026. Las presiones sobre los precios llevaron a EUA a considerar restricciones comerciales, aunque posteriormente optó por medidas para incrementar la oferta.
México reduce su dependencia de los combustibles estadounidenses	En 2025, EUA exportó a México 435 mil barriles diarios de gasolina y 216 mil de destilados, volúmenes inferiores en 14.9% y 25.0% respecto a 2018. La Costa del Golfo (PADD 3) concentró 94.3% de las exportaciones estadounidenses de petróleo crudo y productos petrolíferos hacia México.
Los inventarios ofrecen una cobertura limitada ante interrupciones	Bajo un escenario hipotético, sin sustitución de los 220 mil barriles diarios importados de EUA, los inventarios observados de entre 3.4 y 4.6 millones de barriles permitirían cubrir el faltante durante aproximadamente 15 a 21 días. Esta estimación no representa autonomía efectiva, debido a las restricciones operativas y logísticas.
El principal riesgo económico se concentra en los costos productivos	El transporte y el sector agropecuario demandan el 75.3% y 16.5% del diésel, respectivamente. Un encarecimiento prolongado elevaría los costos logísticos y de producción, mientras que los estímulos fiscales podrían amortiguar el traslado a precios a costa de una menor recaudación.

El choque internacional del diésel y la respuesta de EUA

El mercado internacional de combustibles en 2026 enfrenta un nuevo choque de oferta asociado al conflicto geopolítico en Medio Oriente que ha ocasionado interrupciones en la producción y comercialización de productos petrolíferos. Tras la invasión rusa a Ucrania en 2022, la Unión Europea prohibió las importaciones de productos petrolíferos rusos a partir de febrero de 2023. Previo a las sanciones, Rusia suministraba alrededor de 53% de las importaciones marítimas de diésel del noroeste europeo; para febrero de 2023 su participación había disminuido a 2%. Esto obligó a Europa a sustituir el combustible ruso por importaciones provenientes principalmente de Oriente Medio, Estados Unidos, India y Turquía. De acuerdo con S&P Global, las importaciones europeas de diésel ruso disminuyeron de 29.9 millones de

toneladas en 2022 a 2.9 millones en 2024, mientras que las procedentes de Oriente Medio aumentaron de 18.1 a 22.9 millones de toneladas, convirtiéndose en su principal proveedor externo. Así también, Estados Unidos suministró 16.5 millones de toneladas e India 7.1 millones.

En consecuencia, el conflicto de 2026 encontró un mercado europeo más dependiente de las refinerías de Oriente Medio y Estados Unidos, aumentando su exposición a interrupciones de producción y transporte marítimo. El conflicto afectó la operación de refinerías y el transporte marítimo de combustibles que atraviesan el estrecho de Ormuz, mientras que los ataques Ucranianos contra refinerías rusas limitaron la capacidad de refinación a nivel mundial. De acuerdo con la Agencia Internacional de la Energía (AIE), las exportaciones netas de diésel del Golfo Pérsico y Rusia disminuyeron conjuntamente alrededor de 1.6 millones de barriles diarios entre febrero y agosto de 2026. Ambas regiones representaban a inicios de 2026 cerca de 45% del comercio marítimo internacional de diésel, por lo que la interrupción de estos flujos incrementó la presión por combustibles provenientes de otros centros de refinación, especialmente Estados Unidos.

El diésel ha enfrentado mayores presiones que otros combustibles refinados debido a la concentración geográfica de su oferta internacional y a las características de su producción y consumo. A diferencia del petróleo crudo, el diésel se obtiene conjuntamente con gasolinas, turbosina y otros derivados durante el proceso de refinación, por lo que existen restricciones tecnológicas que limitan la capacidad de incrementar rápidamente su producción, incluso ante mayores precios. Además, su demanda está estrechamente vinculada con el transporte de mercancías, la agricultura y la actividad industrial, donde las posibilidades de sustitución son reducidas en el corto plazo. Esta combinación de restricciones de oferta y una demanda relativamente inelástica ha generado presiones particularmente elevadas sobre los precios y márgenes de refinación de los destilados medios.

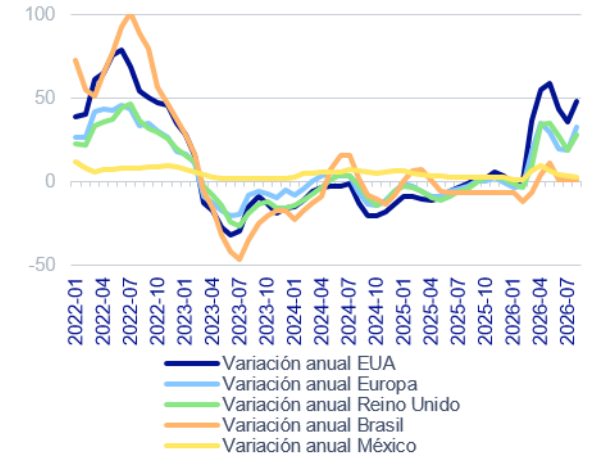
En septiembre, el aumento anual del precio del diésel alcanzó 68.7% en Estados Unidos, 39.6% en Europa y 35.8% en Reino Unido. En contraste, México y Brasil muestran una transmisión más contenida del choque internacional hacia los precios domésticos. En México, el incremento anual se mantuvo alrededor de 3% entre julio y agosto, mientras que en Brasil se estabilizó cerca de 1%, lo que refleja diferencias importantes en la transmisión de los precios internacionales hacia los consumidores.

A pesar de ser el principal productor mundial de combustibles refinados, Estados Unidos también ha enfrentado fuertes presiones sobre sus precios internos. Con datos de la U.S. Energy Information Administration (EIA), durante septiembre de 2026, el precio minorista promedio del diésel en Estados Unidos alcanzó 6.29 dólares por galón, aproximadamente 81% por encima del promedio de 3.48 dólares registrado entre 2017 y 2025, lo que refleja la magnitud del encarecimiento del combustible. A estas presiones internacionales se suma una estructura de refinación altamente concentrada geográficamente. La Costa del Golfo (PADD 3), que incluye Texas, Luisiana, Arkansas, Misisipi, Alabama y Nuevo México, constituye el principal centro productor y exportador de combustibles del país. En 2025, esta región produjo alrededor de 2.93 millones de barriles diarios de destilados, equivalentes a 59% de la producción nacional,

y concentró aproximadamente 90% de las exportaciones estadounidenses. Sin embargo, esta concentración contrasta con la distribución territorial de la demanda, ya que otras regiones dependen del suministro procedente de la Costa del Golfo pero también de importaciones internacionales. Las limitaciones de infraestructura dificultan la redistribución del combustible entre regiones, por lo que una mayor disponibilidad en la Costa del Golfo no necesariamente se traduce en menores precios en el resto del país.

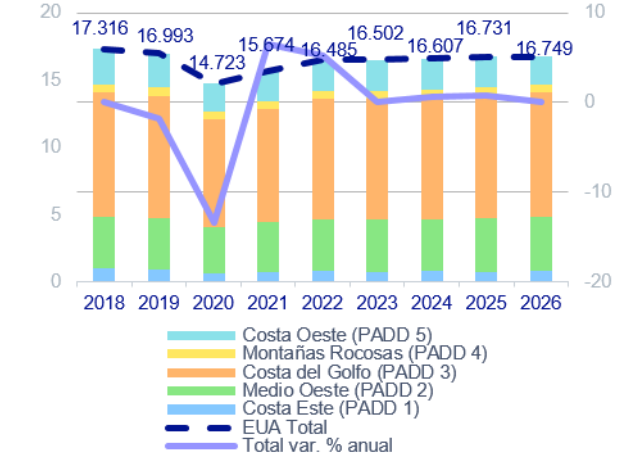
En este contexto, el encarecimiento del diésel y sus efectos sobre los costos del transporte, la agricultura y la distribución de mercancías llevaron a la administración Trump, en septiembre de 2026, a considerar una prohibición total o parcial de las exportaciones para incrementar la disponibilidad interna y contener los precios. Sin embargo, esta medida podría resultar contraproducente debido a la concentración de la producción en la Costa del Golfo y las limitaciones para transportar el combustible hacia otras regiones del país. Una prohibición podría generar un exceso de oferta regional, reducir los márgenes de refinación y desincentivar el procesamiento de crudo, disminuyendo también la producción de gasolina y turbosina.[32] En consecuencia, los precios del diésel podrían disminuir en las regiones productoras sin necesariamente hacerlo en aquellas con mayores necesidades de abastecimiento, e incluso podrían aumentar los precios de otros combustibles. Por otro lado, dado que los productores de diésel no podrían obtener las ganancias de precios más altos, tendrían incentivos a reducir la oferta para aumentar los precios locales. Permitir que los productores obtengan el beneficio de precios internacionales más altos, genera incentivos para aumentar la oferta y así estabilizar el mercado.

PRECIOS INTERNACIONALES DEL DIÉSEL
(VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de Bloomberg

PRODUCCIÓN DE REFINERÍAS EN EUA
(MILLONES DE BARRILES POR DÍA, VAR. % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de EIA

El 2 de octubre, Trump descartó públicamente la prohibición de exportaciones de momento; mientras que los países del G7 acordaron acelerar la liberación coordinada de 100 millones de barriles de reservas energéticas, dando prioridad al diésel. A ello se sumó el anuncio del 9 de octubre de un acuerdo entre Estados Unidos y Rusia para facilitar el suministro de

32: S&P Global. (2026, 23 de septiembre). Diesel export ban would send shockwaves through US refining system. Disponible aquí.

diésel ruso al mercado estadounidense e internacional, acompañado de una flexibilización temporal de las sanciones. Estas medidas buscan incrementar la disponibilidad de combustibles y contener las presiones sobre los precios, aunque su efectividad dependerá de los volúmenes que efectivamente lleguen al mercado y de la recuperación de la capacidad de refinación internacional.

Aunque de momento es poco probable que Estados Unidos implemente una prohibición a las exportaciones de diésel, el hecho de que esta medida haya sido considerada y dada la política comercial volátil de la administración de Trump, es relevante analizar los riesgos asociados a la dependencia mexicana de los combustibles estadounidenses. La integración comercial y logística entre ambos países ha permitido a México acceder a un suministro cercano y competitivo, pero también lo expone a cambios en la política energética de su principal proveedor. Por ello, resulta relevante analizar la magnitud de esta dependencia, particularmente en el mercado del diésel, así como los avances de la refinación nacional para enfrentar una eventual interrupción del suministro.

Dependencia mexicana del diésel estadounidense

En 2025, Estados Unidos exportó a México 435 mil barriles diarios (mbd) de gasolina terminada y 216 mbd de destilados, principalmente diésel. En conjunto, ambos combustibles representaron alrededor de 60% del volumen total de petróleo crudo y productos petrolíferos que Estados Unidos exportó a México, equivalente a aproximadamente 1.1 millones de barriles diarios. Este suministro se encuentra altamente concentrado en la Costa del Golfo (PADD 3)[33], región de la que provinieron 1.02 millones de barriles diarios, equivalentes a 94.3% de las exportaciones estadounidenses de petróleo crudo y productos petrolíferos hacia México.

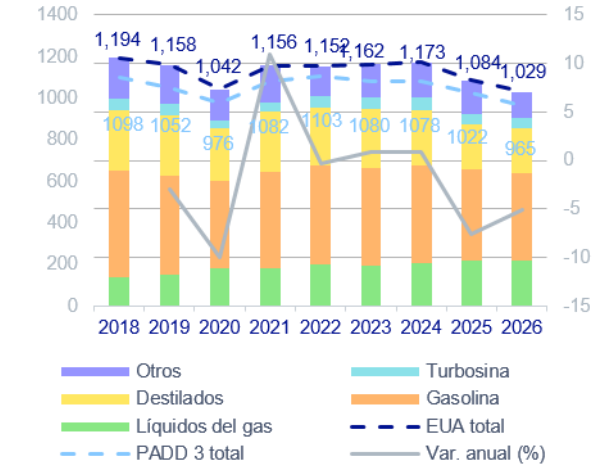
Sin embargo, la dependencia mexicana del suministro estadounidense ha disminuido en los últimos años. Respecto a 2018, las exportaciones de gasolina hacia México se redujeron 14.9% y las de destilados 25.0%, con una caída particularmente importante durante 2025, cuando los envíos de destilados disminuyeron 19.4% anual, frente a una reducción de 7.2% en gasolinas. Entre 2023 y 2025, las exportaciones conjuntas de ambos combustibles disminuyeron 108 mbd, equivalentes a 14.2%.

A pesar de esta reducción, México continúa siendo el principal destino de las exportaciones estadounidenses de destilados. En 2025, Estados Unidos exportó alrededor de 1.2 millones de barriles diarios de estos combustibles, de los cuales 216 mbd se dirigieron a México, equivalentes a 17.3% del total, por encima de Chile (125 mbd), Brasil (100 mbd) y Países Bajos (99 mbd). Sin embargo, la participación mexicana ha disminuido de manera importante, ya que en 2018 Estados Unidos enviaba alrededor de 288 mbd a México, equivalentes a 22.3% de sus exportaciones. Para 2025, el volumen había disminuido 25% y la participación mexicana se

33: Los PADD (*Petroleum Administration for Defense Districts*) son cinco regiones geográficas utilizadas por Estados Unidos para monitorear, recopilar datos y organizar el suministro nacional de petróleo y combustibles, siendo el PADD 3 (Costa del Golfo) el centro energético más crítico del país al concentrar la mayoría de infraestructura de refinación y producción en los estados de Texas, Luisiana, Misisipi, Alabama, Arkansas y Nuevo México. U.S. Energy Information Administration. (2012). PADD regions enable regional analysis of petroleum product supply and movements. Disponible aquí.

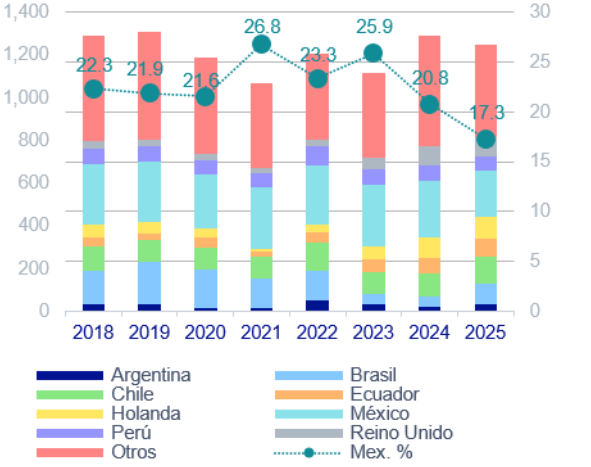
redujo cinco puntos porcentuales. Durante el primer semestre de 2026, los envíos estadounidenses hacia México promediaron nuevamente alrededor de 220 mbd.

EXPORTACIONES DE PETRÓLEO Y PETROLÍFEROS DE EUA A MÉXICO (MILES DE BARRILES DIARIOS, VAR. % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos de EIA

EXPORTACIONES DE DIÉSEL DE EUA (MILES DE BARRILES DIARIOS, PARTICIPACIÓN %)



Fuente: BBVA Research con datos de EIA

Esta menor dependencia coincide con una recuperación importante de la refinación nacional de diésel. De acuerdo con Pemex, la producción mexicana pasó de 135 mil barriles diarios (mbd) en 2023 a 228 mbd en 2025 y alrededor de 273 mbd en los primeros meses de 2026. En tres años, la producción doméstica prácticamente se duplicó, impulsada por la incorporación de Dos Bocas y una mayor utilización del Sistema Nacional de Refinación.

Esta recuperación también se refleja en el uso de la capacidad de planta (CPU) utilizada de la industria de derivados del petróleo, que pasó de niveles cercanos a 41% a principios de 2021 a 84.5% en julio de 2025 y alcanzó 92.9% en julio de 2026, el nivel más alto en este periodo. Esto muestra un mayor aprovechamiento de la infraestructura nacional, aunque una mayor utilización no necesariamente implica que toda la producción adicional corresponda solo a diésel.

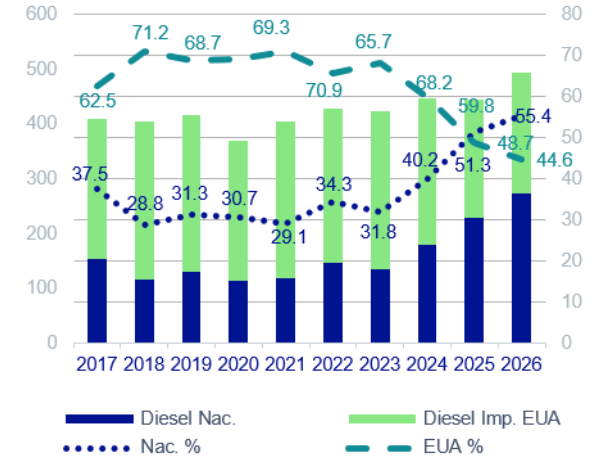
El resultado ha sido una reducción significativa de la dependencia del suministro estadounidense. Bajo una aproximación de abastecimiento que considera la producción nacional de diésel y las importaciones procedentes de EUA, en 2018 alrededor de 71% del combustible provenía de ese país y únicamente 29% de producción nacional. Para 2026, la producción doméstica representó alrededor de 55% frente a 45% proveniente de EUA. Aunque esta aproximación no incorpora importaciones de otros países ni variaciones de inventarios, permite observar cómo la mayor producción nacional ha reducido la participación estadounidense dentro del abastecimiento.

No obstante, ambos países enfrentan limitaciones para incrementar rápidamente su producción de combustibles. En EUA, la capacidad de utilización de refinación de la Costa del Golfo (PADD 3) alcanzó 97.5% en septiembre de 2026, frente a 97.2% a nivel nacional. En México, aunque la recuperación de la capacidad utilizada ha sido considerable, el incremento de la producción depende de la operación sostenida de las refinerías, la disponibilidad de insumos y los

rendimientos de los distintos combustibles. Por ello, una eventual interrupción de las exportaciones estadounidenses no podría compensarse inmediatamente con una mayor producción nacional, mientras que recurrir a proveedores alternativos implicaría mayores distancias, costos de transporte y tiempos de entrega.

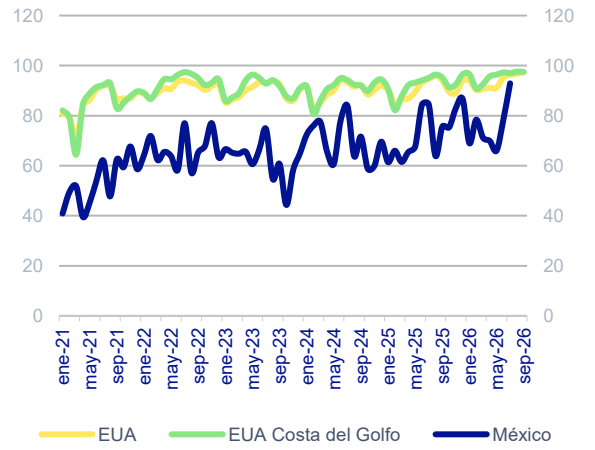
La estructura de oferta de combustibles en México ha cambiado considerablemente durante los últimos años. El Sistema Nacional de Refinación está integrado por las refinerías de Cadereyta, Ciudad Madero, Minatitlán, Salamanca, Salina Cruz, Tula y, desde 2024, Dos Bocas. En agosto de 2026, la producción de diesel alcanzó 316 mbd, donde Dos Bocas aportó 107 mbd, equivalentes a 33.8% del total nacional.

ABASTECIMIENTO DE DIÉSEL EN MÉXICO
(MBD, PARTICIPACIÓN %)



Fuente: BBVA Research con datos de EIA y Pemex

CAPACIDAD UTILIZADA DE REFINACIÓN MÉXICO Y EUA (PORCENTAJE)



Fuente: BBVA Research con datos de EIA e Inegi

La mayor producción ha estado acompañada de un incremento en el procesamiento de petróleo crudo. De acuerdo con Pemex, Dos Bocas pasó de procesar 23 mbd en 2024 a 134 mbd en 2025 mientras que el procesamiento total del Sistema Nacional de Refinación aumentó de 906 a 1,014 mbd. Esto sugiere que Dos Bocas ha sido determinante en la expansión reciente de la capacidad productiva, aunque no todo el incremento de la producción nacional ni la reducción de importaciones puede atribuirse exclusivamente a esta refinería. De hecho, durante el primer trimestre de 2026 el procesamiento de crudo del sistema aumentó 22.2% anual y la producción de diésel 69.9%, impulsados por una mayor operación tanto de Dos Bocas como de Tula.[34]

La estrategia de Pemex también incluyó la integración de capacidad de refinación en Estados Unidos mediante Deer Park, adquirida completamente en 2022. Esta instalación, ubicada en Texas, procesó en promedio 261 mbd de crudo durante 2025, equivalentes a aproximadamente 3% del procesamiento de las refinerías de la Costa del Golfo (PADD 3). De acuerdo con el reporte anual de Pemex,[35] Deer Park comercializó 126.8 mbd de gasolina y 95.0 mbd de diésel ultrabajo en azufre durante ese año, aunque no se identifica qué proporción tuvo como destino

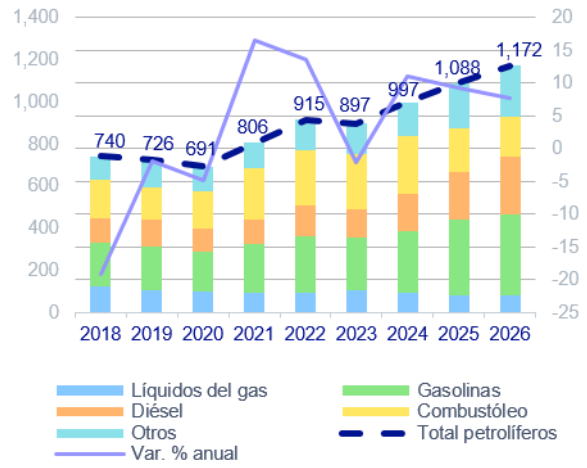
34: Petróleos Mexicanos. (2026, 14 de mayo). Incrementa 22.2% proceso de refinación de crudo en 1er trimestre del 2026; disminuye importación de combustibles: Pemex. Disponible aquí.
35: Petróleos Mexicanos (2026), Form 20-F for 2025: Deer Park refinery crude runs and sales volumes. Disponible aquí.

final México. A diferencia de Dos Bocas, Deer Park no incrementa la capacidad de refinación ubicada en territorio nacional, pero permite a Pemex tener mayor control sobre una posible disminución de otras refinerías del Golfo México y fortalecer su integración comercial. Por ello, los combustibles enviados desde Deer Park hacia México continúan registrándose como importaciones estadounidenses, independientemente de que la refinería pertenezca a Pemex.

En conjunto, la recuperación del Sistema Nacional de Refinación y la integración de Deer Park han fortalecido la capacidad de abastecimiento de Pemex, aunque mediante mecanismos distintos. La mayor producción doméstica ha permitido sustituir parte de las importaciones estadounidenses, mientras que Deer Park contribuye a diversificar el control de los activos productivos sin reducir directamente la dependencia de la refinación ubicada en Estados Unidos. Por ello, México se encuentra en una mejor posición para enfrentar una eventual interrupción comercial que en años anteriores, aunque los aproximadamente 220 mbd de destilados que todavía importa de Estados Unidos muestran que la exposición continúa siendo considerable.

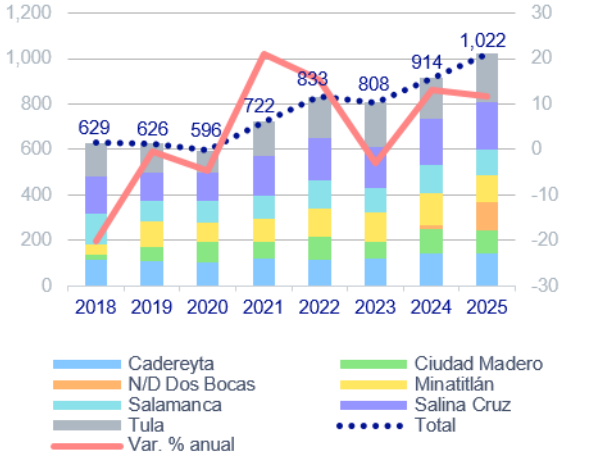
No obstante, una hipotética interrupción completa de importaciones de diesel estadounidense no significa una escasez inmediata en el mercado mexicano, ya que de acuerdo con Sener, la **capacidad máxima de almacenamiento** de diésel en México es alrededor de 9.0 millones de barriles (MMb) durante 2020–2024. En ese período, los inventarios de diésel de Pemex y privados se ubicaron, en promedio, entre 3.4 y 4.6 MMb.[36]

PRODUCCIÓN TOTAL DE PETROLÍFEROS
(MBD, VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos Pemex

PRODUCCIÓN DE PETROLÍFEROS POR REFINERÍA
(MBD, VARIACIÓN % ANUAL)



Fuente: BBVA Research con datos Pemex

Con el fin de dimensionar el impacto de una hipotética interrupción de las importaciones de diésel estadounidense, consideramos un consumo nacional aproximado de 450 mil barriles diarios y un faltante de 220 mil barriles diarios, equivalente al volumen reciente procedente de EUA. Bajo un escenario *ceteris paribus*, sin mayor producción nacional, ni importaciones alternativas, los inventarios observados de entre 3.4 y 4.6 millones de barriles permitirían cubrir

36: Secretaría de Energía. (2026). *Acuerdo por el que la Secretaría de Energía emite el Plan de Desarrollo del Sector Hidrocarburos*. Diario Oficial de la Federación. Disponible aquí.

teóricamente el faltante durante 15.5 a 20.9 días. Aunque la capacidad máxima de almacenamiento de 9.0 millones de barriles equivaldría a 40.9 días, este volumen no representa combustible efectivamente disponible. Además, la distribución regional de los inventarios, las necesidades operativas y las restricciones logísticas limitan su utilización inmediata, por lo que estas estimaciones constituyen un ejercicio de referencia y no una medición de autonomía efectiva.

Sin embargo, la cobertura efectiva sería menor si tomamos como referencia los inventarios que realmente se han observado. Con inventarios de entre 3.4 y 4.6 MMb que Sener señala, México tendría almacenados para 14.8 y 20 días de cobertura del faltante generado por una hipotética prohibición de las importaciones estadounidenses. Estos cálculos representan un ejercicio de referencia y no una estimación de autonomía efectiva, el combustible está distribuido regionalmente, existen inventarios operativos que no necesariamente pueden disponerse inmediatamente y la infraestructura de transporte limita la capacidad de trasladar producto entre regiones, pero nos da una idea de la cobertura que el país tiene ante un hipotético corte de suministro del lado americano.

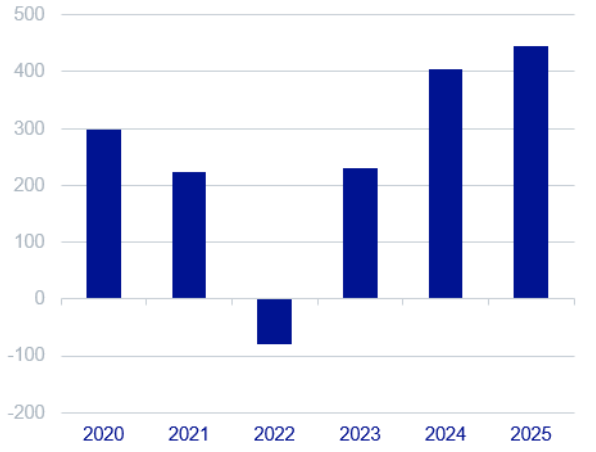
Por otro lado, una disminución en la oferta también tiene efectos recaudatorios en el país. El IEPS a gasolinas y diésel muestra cómo la política fiscal puede amortiguar los choques de precios, aunque a costa de una menor recaudación. Los ingresos por este concepto pasaron de 297.5 mil mdp en 2020 a 444.4 mil mdp en 2025, con una excepción notable en 2022, cuando la recaudación fue negativa en 79.2 mil mdp, reflejo de los elevados estímulos fiscales utilizados para contener el aumento de los precios internacionales.

DÍAS DE COBERTURA DE DIESEL ANTE UNA INTERRUPCIÓN DE SUMINISTRO DE EUA

Escenario	Volumen disponible (Millones de barriles MMb)	Cobertura del consumo total (450 mbd)	Cobertura del faltante EUA (220 mbd)
Capaciadad máxima	9.0 MMB	20.0 dias	40.9 días
Inventario mínimo observado	3.4 MMb	7.6 días	15.5 días
Inventario máximo observado	4.6 MMb	10.2 días	20.9 días
Cálculos:			
Consumo nacional 450 miles de barriles diarios (mbd)			
Importaciones EUA: 220 miles de barriles diarios (mbd)			
Días de cobertura = inventario / consumo diario			

Fuente: BBVA Research con datos de Sener y cálculos propios

INGRESOS POR IEPS DE GASOLINAS Y DIÉSEL
(MILES DE MILLONES DE PESOS)



Fuente: BBVA Research con datos de SHCP

En 2026 aún no contamos con una cifra anual comparable de recaudación, pero en el periodo del 26 de septiembre al 2 de octubre, el estímulo al diésel alcanzó 100% de la cuota del IEPS, equivalente a $7.3 por litro, y se adiciona un estímulo complementario de $1.2 por litro.[37] En

37: SHCP (2026, 24 de septiembre). ACUERDO por el que se dan a conocer los porcentajes, los montos del estímulo fiscal y las cuotas disminuidas del impuesto especial sobre producción y servicios, así como las cantidades por litro aplicables a los combustibles que se

conjunto, el esquema está absorbiendo hasta $8.5 por litro respecto al escenario sin estímulos. Esto implica una renuncia recaudatoria y, en el caso del estímulo complementario, un costo fiscal adicional, que podría aumentar si una eventual restricción a las importaciones de EUA elevara los precios del diésel durante un periodo prolongado.

Exposición sectorial al Diesel

El impacto de un incremento en el precio o una reducción en la disponibilidad de diésel sería heterogéneo entre actividades económicas. De acuerdo con el Balance Nacional de Energía de la Secretaría de Energía, 75.3% del consumo final de diésel en México corresponde al sector transporte, 16.5% al agropecuario y 8.2% al sector industrial.[38] En transporte se utiliza principalmente en autotransporte de carga, aunque también en ferrocarril y transporte marítimo; en el sector agropecuario su principal uso corresponde a maquinaria agrícola; y en la industria se emplea en motores de combustión, unidades de carga y maquinaria especializada.

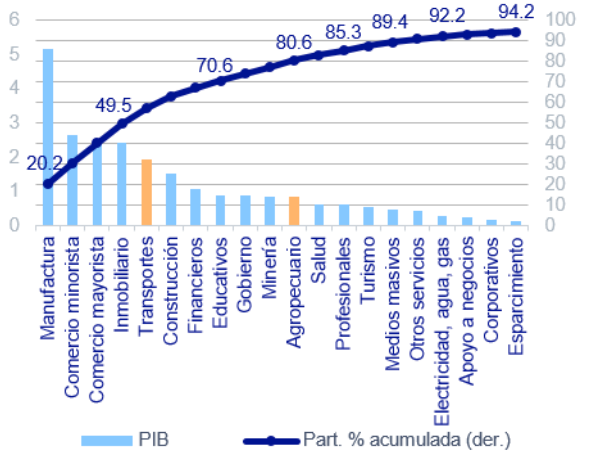
La importancia económica del choque va más allá de estos porcentajes de consumo. En 2026, las actividades de transporte representan alrededor de 8.0% del valor agregado bruto nacional; el sector agropecuario, 3.5%; y las manufacturas, 21.4%. En conjunto, estos tres sectores representan cerca de 33% del VAB, aunque su grado de exposición directa al diésel es muy diferente.

CONSUMO FINAL DEL DIESEL EN 2024 (PARTICIPACIÓN %)



Fuente: BBVA Research con datos de Sener

PIB (BILLONES DE PESOS, PARTICIPACIÓN ACUMULADA %)



Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

Transporte

El sector transporte sería el más afectado directamente, tanto por su participación de 75.3% en el consumo final de diésel como por su importancia económica. Dentro del sector, la exposición se concentra particularmente en el autotransporte de carga, ya que el diésel constituye uno de sus principales costos variables. Sener señala explícitamente que la evolución de la demanda

indican, correspondientes al periodo que se especifica. Disponible aquí.
38: *Idem* Secretaría de Energía. (2026).

de diésel para autotransporte está estrechamente relacionada con la demanda de transporte terrestre de carga. Un tractocamión pesado puede almacenar del orden de 600 a más de 1,000 litros de diésel y consumir aproximadamente 30–40 litros por cada 100 km, por lo que un incremento en el precio del combustible tiene una incidencia directa significativa sobre el costo del autotransporte de carga.

Su importancia no se limita al 8% que aporta directamente a la economía. El transporte constituye un insumo intermedio prácticamente transversal a toda la economía y un aumento en el precio del diésel incrementaría los costos logísticos de actividades cuyo consumo directo del combustible puede ser reducido.

La magnitud del traslado dependería de la estructura competitiva de cada mercado. En rutas con abundante oferta de transportistas y contratos negociados previamente, una parte del incremento podría absorberse temporalmente mediante menores márgenes. En mercados con menor capacidad disponible o demanda poco sensible al precio, el traslado a los precios podría ser más rápido.

Agropecuario

El sector agropecuario constituye el segundo gran consumidor directo: concentra 16.5% del consumo final de diésel, pese a representar únicamente 3.5% del VAB nacional, unos 843 mil mdp en 2026. Esta diferencia sugiere una intensidad de uso del diésel relativamente elevada respecto a su peso económico.

El combustible se utiliza principalmente en tractores, cosechadoras y otra maquinaria agrícola, y en determinados sistemas productivos también en bombeo, generación y transporte interno. Aquí el choque tendría además una doble incidencia. Primero aumenta directamente el costo de producir mediante las labores mecanizadas; posteriormente vuelve a afectar al producto a través del costo de transportarlo desde las unidades productivas hacia centros de empaque, almacenamiento, centrales de abasto y mercados de destino.

Esta característica es especialmente relevante para alimentos perecederos, donde las posibilidades de retrasar el transporte o sustituir rutas son reducidas. En productos exportados a Estados Unidos como aguacate, tomate, berries y otras frutas y hortalizas se añade además el transporte refrigerado de larga distancia.

Por ello, aunque el sector agropecuario represente sólo 3.5% del VAB, su impacto potencial sobre bienestar puede ser mayor a su peso económico, debido a su conexión con los precios de los alimentos. Parte del choque podría aparecer primero como reducción de los márgenes de productores y transportistas y, si el aumento persiste, trasladarse hacia precios al consumidor.

Industria

El sector industrial representa sólo 8.2% del consumo final de diésel, considerablemente menos que transporte y agricultura. El combustible se utiliza principalmente en motores de combustión,

unidades automotoras de carga y maquinaria especializada. Esto implica que la vulnerabilidad industrial provendría menos del combustible utilizado dentro de las plantas y más de la logística de entrada y salida.

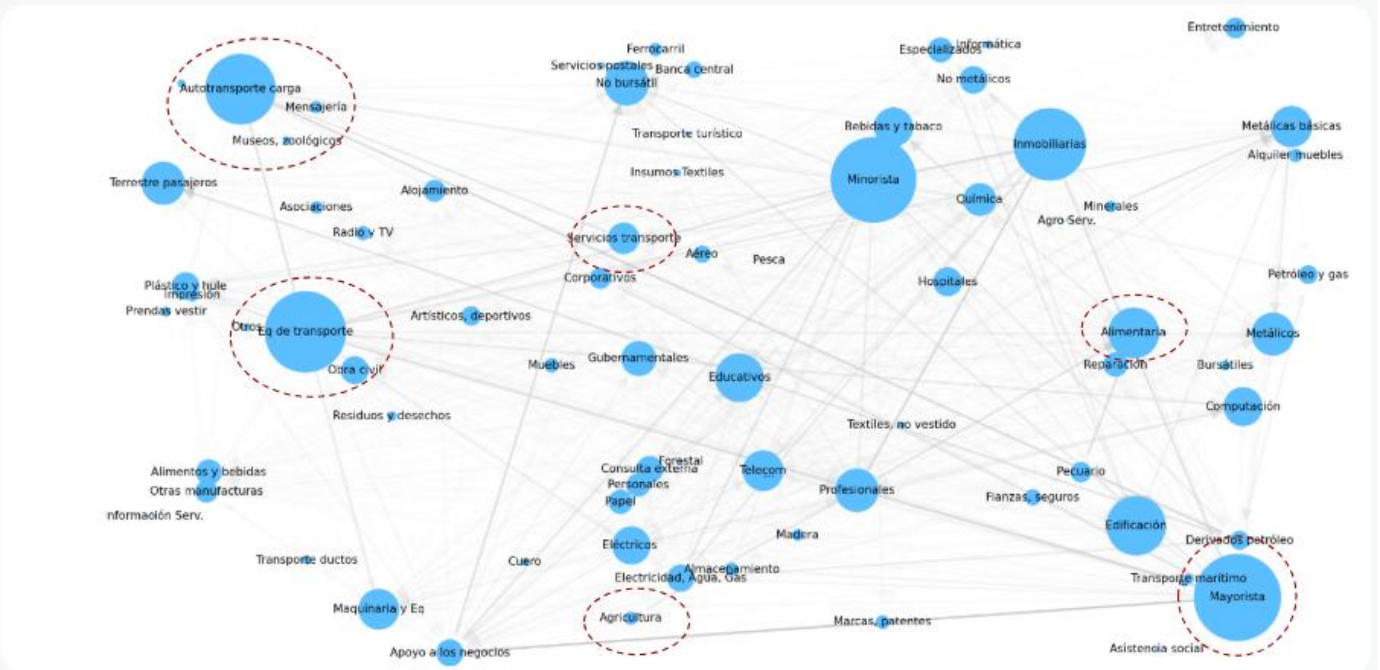
En una industria manufacturera profundamente integrada con Estados Unidos, varias etapas de una misma cadena pueden requerir transporte terrestre. Un aumento del diésel puede incrementar simultáneamente el costo de recibir insumos importados, mover componentes entre plantas y transportar el producto terminado hacia el mercado estadounidense.

El efecto será mayor en actividades caracterizadas por productos pesados, grandes volúmenes o bajos márgenes por unidad transportada, ya que el flete representa una mayor proporción del valor final. Por el contrario, sectores de alto valor por kilogramo, como algunos electrónicos, tendrían menor exposición proporcional al costo del combustible.

Construcción y minería también presentan exposición

Aunque Sener no las incorpora dentro de categorías energéticas industriales que demanda diésel, económicamente conviene considerar también a la Construcción y a la Minería por su uso intensivo de maquinaria pesada y transporte. En Construcción, el choque se materializaría en excavadoras, maquinaria pesada, movimiento de materiales y transporte hacia las obras. En Minería, además del uso de maquinaria, existe un componente relevante de movimiento de grandes volúmenes de minerales, lo que vuelve al costo logístico particularmente importante.

RED DE SUMINISTRO PARA MÉXICO (SUBSECTORES)



Opacidad de conexiones proporcional al monto de demanda intermedia. Tamaño de nodo proporcional al nivel de influencia (Modified Page-Rank) en la red
Fuente: BBVA Research con datos de Inegi

Por último, con base en nuestro análisis de redes productivas, que mide la centralidad de cada subsector a partir de sus vínculos como proveedor y comprador dentro de la economía, los sectores más expuestos a un aumento del precio del diésel tienen una capacidad de transmisión mayor a la que sugeriría únicamente su peso en el PIB. En este contexto, actividades como Autotransporte de Carga, otros Servicios de Transporte, Agricultura, Industria Alimentaria y Comercio Mayorista ocupan posiciones relevantes dentro de la red, por lo que un encarecimiento del diésel podría propagarse rápidamente a través de costos logísticos, insumos y precios finales. La incidencia económica potencial, por tanto, sería mayor que el impacto directo sobre estos subsectores, precisamente porque funcionan como nodos que conectan múltiples cadenas productivas.

Estrategia Nacional para Estabilizar el Precio de la Gasolina Regular y el Diésel

El gobierno federal mantiene vigente la Estrategia Nacional para Estabilizar el Precio de la Gasolina Regular y el Diésel, renovada en agosto de 2026 por seis meses.[39] El acuerdo es voluntario y busca mantener la gasolina regular por debajo de 24 pesos por litro y el diésel por debajo de 27 pesos por litro. Su objetivo es limitar el traslado de aumentos internacionales de combustibles hacia los consumidores y, de forma indirecta, hacia los costos de transporte y de producción.

El principal instrumento para sostener estos precios ha sido el estímulo fiscal al IEPS, que reduce parcial o totalmente el impuesto aplicado a los combustibles cuando aumentan sus referencias internacionales. En episodios recientes de presión sobre los precios energéticos, el estímulo al diésel ha llegado a cubrir prácticamente la totalidad del IEPS e incluso se han utilizado estímulos complementarios. En ese sentido, el mecanismo funciona como un amortiguador: reduce el traspaso del precio internacional al precio doméstico, pero traslada parte del costo del choque hacia las finanzas públicas.

Ante una eventual restricción estadounidense a las exportaciones de diésel, este esquema podría contener temporalmente el incremento del precio al consumidor, pero no resolvería un problema de oferta. Si el costo de reposición del combustible importado aumenta de manera importante, la diferencia tendría que ser absorbida por el erario, Pemex, importadores, distribuidores o estaciones de servicio. Por ello, mientras más prolongado sea el choque, mayor sería el costo fiscal y mayor el riesgo de que aparezcan presiones sobre márgenes, incentivos a importar y, eventualmente, sobre la disponibilidad del producto. Esto es particularmente relevante ante el fuerte deterioro de las finanzas públicas que han llevado a una mayor reducción del espacio fiscal. Por otro lado, al no permitir que los precios de mercado efectivamente reflejen el costo del diésel, propicia una demanda mayor a la que habría de dejar que el precio fluctúe libremente. De ser así, la demanda por diésel disminuiría y el mercado ajustaría sin menoscabo del presupuesto público.

39: Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2026, 27 de agosto). Acuerdo 131/2026 por el que se dan a conocer los porcentajes, los montos del estímulo fiscal y las cuotas disminuidas del impuesto especial sobre producción y servicios, así como las cantidades por litro aplicables a los combustibles que se indican, correspondientes al periodo que se especifica. Diario Oficial de la Federación. Disponible aquí.

Principal riesgo en costos, más que de desabasto permanente

La posibilidad de que Estados Unidos restringiera sus exportaciones de diésel surgió en un contexto de fuertes presiones sobre los precios internacionales y el mercado doméstico, a pocas semanas de las elecciones legislativas de noviembre de 2026. Sin embargo, la elevada concentración de la refinación en la Costa del Golfo y las limitaciones para redistribuir combustibles hacia otras regiones estadounidenses reducen la efectividad económica de esta medida. En este contexto, la administración Trump descartó públicamente la prohibición el 2 de octubre y buscó incrementar la disponibilidad de combustibles mediante la liberación coordinada de reservas del G7 y un acuerdo anunciado con Rusia para facilitar nuevas exportaciones de diésel. Estas decisiones reducen el riesgo inmediato de una restricción comercial, aunque su efectividad para contener los precios dependerá de los volúmenes que efectivamente lleguen al mercado.

México se encuentra en una mejor posición para enfrentar una eventual interrupción del suministro estadounidense que hace algunos años, pero mantiene una exposición considerable. La producción nacional de diésel prácticamente se duplicó entre 2023 y 2026, impulsada por Dos Bocas y una mayor utilización del Sistema Nacional de Refinación, reduciendo la participación estadounidense dentro del abastecimiento de alrededor de 68% a 45%. Sin embargo, aproximadamente 220 mil barriles diarios continúan llegando desde Estados Unidos, un volumen que difícilmente podría sustituirse de manera inmediata con mayor producción nacional. Aunque los inventarios disponibles podrían amortiguar temporalmente una interrupción, su capacidad de respuesta es limitada. Bajo un escenario *ceteris paribus*, en el que México dejara de recibir los 220 mil barriles diarios de diésel estadounidense sin sustituirlos mediante mayor producción nacional o importaciones de otros países, los inventarios observados de entre 3.4 y 4.6 millones de barriles permitirían cubrir el faltante durante aproximadamente 15 a 21 días. Este ejercicio no representa una estimación de autonomía efectiva, debido a la distribución regional de los inventarios y las restricciones logísticas. Por ello, una interrupción prolongada obligaría a recurrir a proveedores alternativos, con mayores distancias, costos de transporte y tiempos de entrega.

El principal riesgo económico para México se concentraría en el encarecimiento del abastecimiento y su transmisión hacia las actividades productivas, más que en un desabasto permanente. El transporte concentra alrededor de 75% del consumo final de diésel, por lo que un incremento sostenido de su precio elevaría los costos logísticos de buena parte de la economía, con efectos adicionales sobre la agricultura, la manufactura y los precios de los alimentos. Aunque los estímulos al IEPS y los acuerdos de estabilización pueden contener temporalmente el traslado hacia los consumidores, no eliminan el costo del choque y trasladan parte de éste a las finanzas públicas. En consecuencia, la recuperación de la refinación nacional ha reducido la vulnerabilidad energética de México, pero no ha eliminado su exposición a las condiciones internacionales del diésel ni a las decisiones comerciales de su principal proveedor.

BBVA Research

4. Anexo estadístico

4.a Indicadores de desempeño económico estatal

Tabla 10. INDICADORES ECONÓMICOS SELECCIONADOS

	1/	2/	3/	4/ TMCA % 2021 - 2025			Lugar en el Nacional								
	PIB real 2025	Población 2025	PIB/cápita 2025	PIB real	Población	PIB real/hab.	5/ PIB real 2025	6/ PIB/cápita 2025	7/ Inversión Extranjera Directa 2025	8/ Empleo Generado 2025	9/ Masa Salarial Real 2025	10/ Flujo Exportaciones 2025	11/ Saldo Crédito 2025	12/ Part. Federales 2025	13/ Deuda Pública 2025
Nacional															
Aguascalientes	25,523.0	133.4	191.4	2.2	0.8	1.3	24	10	32	9	19	13	20	27	27
Baja California	329.6	1.5	212.7	1.1	1.3	-0.2	7	9	4	32	5	4	9	9	9
Baja California Sur	953.8	4.1	230.9	1.6	1.5	0.0	29	12	5	13	22	30	21	31	31
Campeche	188.6	0.9	208.6	2.5	2.1	0.4	20	**1**	28	27	29	14	30	30	29
Coahuila	456.0	1.0	475.7	-1.8	0.4	-2.2	9	4	6	30	8	2	10	15	6
Colima	923.1	3.4	271.5	0.0	1.3	-1.2	31	14	15	10	30	26	25	32	24
Chiapas	157.8	0.8	205.6	1.7	0.6	1.0	22	32	25	15	21	28	26	8	12
Chihuahua	391.6	6.1	64.1	2.6	1.4	1.2	8	8	8	26	6	**1**	7	11	4
Ciudad de México	935.2	4.0	231.3	2.5	1.2	1.3	**1**	2	**1**	2	**1**	20	**1**	2	**1**
Durango	3,948.0	9.2	429.9	3.1	-0.2	3.3	25	18	29	17	23	23	19	24	17
Guanajuato	324.4	1.9	168.3	1.7	0.8	0.9	5	17	10	5	7	6	5	6	14
Guerrero	1,176.2	6.5	179.9	2.0	0.9	1.1	26	31	22	16	31	29	31	17	26
Hidalgo	316.6	3.6	87.8	1.0	0.1	1.0	19	22	17	7	20	22	22	21	28
Jalisco	457.0	3.3	138.5	3.9	1.1	2.8	4	11	7	4	3	5	3	4	7
Estado de México	1,877.2	8.9	210.8	2.3	0.9	1.4	2	26	3	**1**	4	10	4	**1**	3
Michoacán	2,338.1	17.7	131.9	2.0	0.6	1.3	13	23	18	6	17	16	16	10	10
Morelos	688.6	5.0	136.5	2.3	0.9	1.4	27	25	19	19	24	19	27	25	23
Nayarit	273.5	2.1	133.0	1.3	0.6	0.7	30	28	13	20	28	31	23	29	20
Nuevo León	160.7	1.3	121.3	0.7	1.2	-0.4	3	3	2	3	2	3	2	5	2
Oaxaca	2,074.4	6.4	323.5	2.7	1.7	1.0	18	29	27	22	25	27	28	13	15
Puebla	469.4	4.3	108.2	5.1	0.7	4.3	10	27	12	12	13	12	14	7	18
Querétaro	890.5	7.1	125.9	2.9	1.1	1.7	14	6	11	8	9	11	15	20	30
Quintana Roo	626.4	2.7	236.0	2.0	1.9	0.1	23	16	9	11	16	32	8	23	11
San Luis Potosí	385.2	2.1	183.3	3.7	2.1	1.6	15	15	14	21	14	9	18	19	19
Sinaloa	583.1	3.0	195.7	3.1	0.8	2.3	17	19	26	28	15	21	6	18	22
Sonora	520.9	3.2	163.4	0.7	0.7	-0.1	11	5	16	29	12	8	13	14	8
Tabasco	824.4	3.1	262.5	2.0	1.0	1.1	16	7	31	31	26	17	24	16	25
Tamaulipas	579.1	2.5	234.7	1.5	0.3	1.2	12	13	24	25	10	7	17	12	13
Tlaxcala	771.1	3.7	205.7	1.6	0.9	0.7	32	30	23	14	32	25	32	28	32
Veracruz	153.2	1.4	105.8	1.7	1.2	0.5	6	24	30	24	11	15	12	3	5
Yucatán	1,099.6	8.1	135.4	1.7	-0.1	1.8	21	20	20	18	18	24	11	22	16
Zacatecas	405.3	2.5	161.3	3.1	1.3	1.8	28	21	21	23	27	18	29	26	21

1/ Estimaciones. Cifras en miles de millones de pesos de 2018. La suma del PIB estatal puede no coincidir con el nacional por redondeo.
2/ Indicadores, estimaciones y proyecciones de la población por entidad federativa. 1950-2070. Conapo. Cifras en millones de personas.
3/ Miles de pesos.
4/ Tasa media de crecimiento anual (%).
5/ Posición con base en estimaciones del PIB real 2025.
6/ Posición con base en estimaciones del PIB real per cápita 2025.
7/ Posición con base en la inversión extranjera directa captada por la entidad en 2025.
8/ Posición con base en la variación en el número de trabajadores asegurados en el IMSS en 2025.
9/ Posición con base en la masa salarial real promedio de los asegurados del IMSS durante 2025.
10/ Posición con base en Exportaciones por Entidad Federativa (INEGI).
11/ Posición con base en 040-14A-R1 Cartera a estados y municipios: saldo agregado (CNBV).
12/ Posición con base en las participaciones federales que constan en el ramo 28 del PEF.
13/ Posición con base en la deuda pública y obligaciones como proporción de los ingresos de libre disposición.
Fuente: BBVA Research con datos de Inegi, Conapo, Banxico, STPS, SE y SHCP

4.b Indicadores por entidad federativa

INDICADORES ECONÓMICOS SELECCIONADOS

	Nacional					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (IGAE) Total**	**1.4**	**0.4**	**-0.3**	**-0.4**	**1.6**	**0.2**
Sector Primario	0.9	3.0	-1.1	1.1	7.4	-0.8
Sector Secundario	-0.6	-1.2	-1.5	-2.6	0.5	-1.1
Sector Terciario	2.6	1.1	0.5	0.9	1.8	0.9
Actividad Industrial	**-0.6**	**-1.2**	**-1.5**	**-2.6**	**0.4**	**-1.1**
Producción minera	**-7.1**	**-6.5**	**-8.3**	**-5.0**	**-0.4**	**2.7**
Producción manufacturera	**-0.4**	**-0.4**	**-0.1**	**-1.6**	**-0.6**	**-1.8**
Construcción	**-12.8**	**-25.3**	**-28.0**	**-28.9**	**-13.8**	**1.9**
Obra Privada	-1.1	-12.5	-13.2	-16.9	-8.1	-4.0
Obra Pública	-25.9	-44.3	-49.4	-47.8	-24.0	15.7
Ventas menudeo	**-0.6**	**2.4**	**1.4**	**2.7**	**4.1**	**3.7**
Ventas mayoreo	**-5.5**	**-5.4**	**-9.1**	**-3.2**	**-1.5**	**3.8**
Flujo exportaciones	**4.2**	**7.5**	**4.9**	**8.0**	**13.0**	**18.3**
Saldo de crédito	**-1.3**	**-1.7**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**
Población ocupada (ENOE)1	**0.8**	**0.1**	**0.2**	**0.0**	**0.5**	**0.9**
Trabajadores asegurados (IMSS)	**2.0**	**0.5**	**0.1**	**0.4**	**1.0**	**1.1**
Masa salarial real (IMSS)	**6.8**	**4.1**	**3.4**	**4.0**	**4.3**	**4.1**
Deuda Pública2	**13.6**	**10.6**	**12.7**	**8.4**	**7.1**	**5.4**
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	**38**	**41**	**14**	**8**	**-4**	**25**
Plataforma petrolera (mbd)	**1485**	**1368**	**1369**	**1375**	**1364**	**1368**

	Aguascalientes						Baja California					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	-1.9	1.3	2.0	2.3	-0.3	-1.7	0.2	-0.4	-0.8	-2.1	-0.8	-2.5
Sector Primario	2.1	3.8	17.5	-5.9	3.4	-2.6	-14.7	-0.1	-9.2	-8.7	-13.8	0.4
Sector Secundario	-6.6	1.8	2.7	5.0	-1.3	-5.3	-0.7	-1.0	-1.0	-4.2	-1.8	-6.4
Sector Terciario	2.1	0.6	-0.1	0.9	0.2	1.5	1.8	0.2	-0.1	0.0	0.6	1.0
Producción minera	-48.6	-4.2	-4.2	2.5	1.5	-14.8	-6.9	-5.8	-5.9	9.6	-6.0	-3.0
Producción manufacturera	-3.7	1.5	1.5	5.6	-1.6	-5.4	-2.1	-1.0	-2.3	-6.3	-2.4	-7.8
Construcción	-26.6	-20.4	-14.3	-27.7	-11.3	8.0	6.8	-21.1	-21.7	-10.1	-5.7	10.6
Personal Ocupado en Construcción	-2.5	-9.8	-13.2	-10.0	-13.5	-10.7	-11.6	12.1	17.4	14.9	10.8	6.1
Ventas menudeo	3.8	2.1	0.7	2.6	4.3	3.7	0.3	2.2	1.3	2.7	4.3	3.7
Ventas mayoreo	-7.2	-5.1	-7.2	-3.6	-3.2	3.4	-3.8	-4.4	-6.9	-2.7	-1.8	3.4
Flujo exportaciones	15.9	-7.8	-5.3	0.9	-8.8	-4.5	3.4	1.0	-5.5	-2.7	4.9	2.3
Saldo de crédito	5.9	-1.2	-12.0	8.7	20.2	28.9	4.4	-4.1	-3.5	-8.9	-11.4	-10.2
Población ocupada (ENOE)1	2.0	0.1	-0.2	-1.3	1.1	4.1	-1.5	-1.6	-2.5	-1.5	-1.2	0.6
Trabajadores asegurados (IMSS)	1.9	1.5	1.7	1.8	1.2	0.1	-0.4	-2.0	-2.3	-1.8	-1.8	0.0
Masa salarial real (IMSS)	4.2	5.6	5.6	7.8	6.2	5.3	6.6	3.2	2.8	3.5	3.0	1.4
Participaciones federales (Ramo 28)	17.7	15.2	27.3	8.0	12.1	2.6	14.8	11.9	16.8	11.4	10.2	8.8
Deuda Pública* **	-8.2	-5.7	-9.3	-9.0	25.2	24.9	-4.3	4.6	1.9	-7.4	-3.6	-2.0
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	993.1	-334.1	394.6	200.4	-334.1	342.1	2478.5	1892.3	1576.6	1783.4	1892.3	1394.5

Continúa en la página siguiente

INDICADORES ECONÓMICOS SELECCIONADOS (cont)

	Baja California Sur						Campeche					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	3.6	2.1	3.1	3.3	-0.2	2.5	-6.5	-13.6	-13.7	-11.8	-11.1	-5.2
Sector Primario	1.2	-4.2	-27.3	12.3	-9.1	30.8	10.0	-3.3	-10.7	7.7	1.2	13.7
Sector Secundario	1.1	11.2	15.2	14.5	8.7	-3.5	-8.4	-17.1	-17.4	-15.4	-13.7	-6.7
Sector Terciario	4.3	0.5	2.0	0.3	-1.3	2.5	0.3	-0.6	1.2	-0.8	-3.2	-1.6
Producción minera	-0.8	-0.9	-0.7	-0.7	4.0	6.2	-7.0	-10.0	-9.7	-10.7	-7.9	-3.7
Producción manufacturera	0.4	1.0	0.7	2.4	-0.7	-0.3	-5.1	-15.8	-20.9	-18.9	-14.2	-1.8
Construcción	-3.7	10.2	16.0	8.8	12.7	-17.4	-33.9	-66.9	-65.9	-68.9	-63.1	-29.5
Personal Ocupado en Construcción	1.1	-1.2	-3.1	-7.7	-4.7	-17.1	-7.1	-27.4	-23.6	-27.4	-22.5	-15.4
Ventas menudeo	0.2	2.1	1.0	2.7	4.0	3.5	0.0	2.3	1.5	2.9	4.1	3.4
Ventas mayoreo	-1.7	-5.5	-8.9	-3.5	-2.6	3.4	-14.1	-5.4	-8.2	-3.6	-1.7	3.6
Flujo exportaciones	-5.7	-23.0	-18.1	-25.7	-32.4	-21.9	-19.8	-33.3	-33.0	-25.0	-48.4	-35.1
Saldo de crédito	2.6	-2.5	-0.1	-10.7	-13.8	-19.4	2.8	-12.8	-12.3	-16.8	-16.4	-13.6
Población ocupada (ENOE)1	1.1	-0.1	-2.2	-2.2	4.0	7.4	1.1	-2.9	-3.7	-2.9	-3.3	-2.9
Trabajadores asegurados (IMSS)	0.8	0.7	0.2	1.6	1.1	2.3	-0.1	-6.3	-6.9	-1.9	-8.9	-4.1
Masa salarial real (IMSS)	5.0	5.2	4.6	6.1	5.6	5.8	3.8	-9.6	-11.4	-7.7	-8.5	-0.7
Participaciones federales (Ramo 28)	4.2	17.2	21.5	19.5	5.6	12.9	-2.2	17.8	37.3	15.4	0.3	-19.9
Deuda Pública* **	-8.2	4.0	-1.0	-10.6	3.8	0.2	-5.9	-4.8	-7.7	-7.4	-7.6	-8.2
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	1353.2	1578.0	565.6	873.7	1578.0	222.1	536.0	-9.0	11.6	78.5	-9.0	36.0

	Coahuila						Colima					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	-0.6	-1.9	-0.4	-2.9	-4.5	-4.7	2.6	2.0	1.2	3.2	1.1	4.0
Sector Primario	2.5	-1.0	-1.5	-3.0	-0.8	3.7	2.3	9.7	9.4	47.2	-35.9	-22.5
Sector Secundario	-3.8	-3.9	-1.9	-5.3	-8.1	-8.9	1.2	5.2	2.3	1.0	12.6	16.0
Sector Terciario	3.7	0.7	1.6	0.2	-0.3	0.3	3.1	0.4	0.2	0.8	0.6	2.4
Producción minera	-10.9	-1.2	0.5	-4.0	-3.1	-1.0	-23.2	-0.6	-16.3	-4.2	2.3	4.2
Producción manufacturera	-5.4	-5.2	-3.8	-5.4	-9.1	-9.8	1.1	3.2	5.0	0.5	3.2	-1.5
Construcción	16.4	-15.9	-5.1	-30.5	-20.5	-7.4	5.5	-15.3	-14.8	-25.1	9.5	50.0
Personal Ocupado en Construcción	6.9	3.1	10.8	-2.6	-8.5	-6.9	2.8	-26.4	-29.2	-25.7	-27.2	-15.2
Ventas menudeo	-2.7	2.1	1.0	2.6	4.1	3.4	1.7	2.4	1.1	2.7	4.8	4.1
Ventas mayoreo	-4.8	-4.4	-7.2	-2.4	-1.9	3.5	-5.8	-6.8	-10.0	-4.8	-3.6	2.9
Flujo exportaciones	3.9	-3.6	-4.8	-1.0	-6.2	-2.3	14.9	27.8	22.6	8.0	57.5	48.2
Saldo de crédito	-1.1	-5.9	-6.4	-8.6	-9.1	-10.8	-1.1	-9.9	-15.6	-8.1	-6.0	-12.2
Población ocupada (ENOE)1	1.4	2.7	3.5	0.3	3.5	5.7	-1.7	1.5	-0.5	1.2	9.1	7.9
Trabajadores asegurados (IMSS)	2.1	-1.5	-1.6	-1.7	-2.4	-2.5	2.3	2.3	2.5	2.0	1.9	1.1
Masa salarial real (IMSS)	7.1	2.5	2.4	1.8	1.5	1.4	8.1	6.6	5.9	6.5	6.6	5.7
Participaciones federales (Ramo 28)	9.5	19.1	30.8	13.7	12.2	6.0	13.0	9.8	6.8	14.9	10.2	10.7
Deuda Pública* **	-4.0	-1.3	-4.2	-3.7	-8.8	-9.2	-7.9	-1.1	-6.7	-6.4	-8.8	-11.4
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	396.7	1306.7	845.1	1176.9	1306.7	449.9	261.0	252.9	275.1	254.6	252.9	82.2

Continúa en la página siguiente

INDICADORES ECONÓMICOS SELECCIONADOS (cont)

	Chiapas						Chihuahua					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	2.3	2.0	2.5	1.9	1.6	1.9	-1.0	-0.9	-1.7	-0.8	0.3	-1.0
Sector Primario	2.8	0.7	-3.7	3.0	-1.5	-3.7	-7.6	-1.6	-6.8	2.4	3.8	16.0
Sector Secundario	-1.2	2.5	5.6	-2.7	3.0	3.6	-2.9	-2.3	-2.8	-2.2	-1.2	-4.0
Sector Terciario	3.3	2.0	2.3	2.8	1.6	2.1	1.2	0.3	0.0	0.0	0.9	0.9
Producción minera	0.8	24.0	29.8	24.5	25.6	27.5	-25.9	-5.4	-8.1	0.5	2.8	2.2
Producción manufacturera	-4.5	2.9	6.1	5.8	0.6	2.0	-4.3	-0.1	-0.6	1.1	0.0	-1.5
Construcción	-22.9	-42.0	-27.9	-44.2	-47.7	-24.0	-8.7	-28.9	-31.7	-33.8	-21.9	-19.1
Personal Ocupado en Construcción	-10.9	13.7	30.9	8.8	16.6	-17.3	9.4	-7.2	-7.9	-4.8	-2.2	0.4
Ventas menudeo	1.1	2.3	1.5	2.7	4.1	3.7	-2.3	2.8	1.6	3.5	5.0	4.1
Ventas mayoreo	-2.1	-4.5	-7.0	-2.8	-2.1	3.0	-4.5	-4.5	-6.7	-2.7	-2.2	3.6
Flujo exportaciones	-6.0	10.6	22.9	22.3	-5.8	5.8	8.0	45.1	40.8	43.1	65.2	69.0
Saldo de crédito	-6.1	-1.0	-1.8	-0.7	-1.4	-0.6	1.3	-3.3	-3.1	-4.8	-6.6	-6.3
Población ocupada (ENOE)1	1.9	1.1	0.9	4.4	-2.4	-3.5	0.5	1.5	3.8	0.9	0.7	2.2
Trabajadores asegurados (IMSS)	5.3	0.3	1.2	-2.1	-1.1	-1.6	-0.7	-0.9	-1.1	-0.7	-0.9	-1.1
Masa salarial real (IMSS)	11.2	4.2	5.2	2.1	3.0	2.6	5.3	4.2	3.6	4.6	4.0	1.9
Participaciones federales (Ramo 28)	15.7	6.8	10.8	8.0	10.9	14.6	12.4	13.3	12.2	14.3	20.7	3.0
Deuda Pública* **	-6.7	-4.0	-6.8	-6.8	-5.7	-6.0	-1.5	-0.5	-3.5	1.5	4.0	1.2
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	104.7	32.0	28.1	40.6	32.0	84.2	1496.7	1065.6	936.1	896.4	1065.6	406.4

	Ciudad de México						Durango					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	2.3	2.3	0.1	1.8	5.1	0.0	5.3	-2.8	-4.7	-3.9	-1.9	-0.8
Sector Primario	5.3	-0.5	15.1	-16.4	-8.6	32.2	2.8	4.0	4.7	2.8	4.1	20.1
Sector Secundario	-2.0	4.1	4.8	-2.1	2.9	-4.2	9.5	-8.7	-13.4	-11.7	-6.3	-7.5
Sector Terciario	2.7	2.2	-0.4	2.3	5.3	0.4	2.7	0.7	1.4	0.5	0.0	1.1
Producción minera	-4.7	7.0	7.3	4.5	4.6	-6.9	-8.9	-4.3	-10.2	-0.2	3.9	-2.6
Producción manufacturera	-1.2	-2.5	-3.2	-3.5	-3.5	-3.0	0.9	-4.4	-8.5	-4.3	-2.2	-0.8
Construcción	-9.5	-9.1	-4.9	-18.8	-13.5	5.2	35.9	-50.7	-55.3	-60.5	-49.4	-50.3
Personal Ocupado en Construcción	8.0	-34.1	-39.1	-37.8	-17.9	2.2	-7.6	-8.4	-11.1	-12.7	-8.7	-11.3
Ventas menudeo	-0.8	3.0	2.1	3.1	4.9	5.6	2.7	2.3	1.4	2.8	4.3	3.5
Ventas mayoreo	-5.8	-6.1	-11.4	-3.4	-1.3	4.0	-5.4	-5.8	-8.7	-4.0	-3.3	3.2
Flujo exportaciones	-5.4	-9.3	-12.0	-10.2	-5.0	-8.8	-1.9	-1.9	-7.7	-6.6	7.0	11.8
Saldo de crédito	-2.5	-3.0	-3.3	-4.5	-6.0	-11.3	-8.4	-2.5	1.8	-5.7	-0.7	-8.5
Población ocupada (ENOE)1	3.6	0.7	2.2	-0.6	-2.2	0.2	2.0	3.3	3.7	2.8	3.3	2.3
Trabajadores asegurados (IMSS)	1.6	1.1	-0.9	0.8	4.4	5.3	-0.2	-0.2	-0.7	-0.1	0.3	1.0
Masa salarial real (IMSS)	5.1	3.1	1.7	2.5	4.8	5.3	5.4	4.4	4.1	4.3	4.7	5.8
Participaciones federales (Ramo 28)	12.4	13.0	17.3	11.7	9.9	6.4	0.6	19.9	24.1	21.6	14.3	17.3
Deuda Pública* **	-1.6	0.0	-2.0	-1.3	-0.9	-1.3	0.0	-1.0	-2.7	-2.5	17.3	5.9
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	14426.5	22381.3	19311.8	22812.6	22381.3	11776.8	230.2	-15.5	-58.6	-87.8	-15.5	100.1

Continúa en la página siguiente

INDICADORES ECONÓMICOS SELECCIONADOS (cont)

	Guanajuato						Guerrero					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	4.0	1.7	3.7	0.5	-0.7	1.3	1.2	3.6	2.0	4.1	3.2	0.5
Sector Primario	0.6	12.4	31.0	-2.4	9.8	31.5	2.8	2.3	17.2	-7.1	-3.2	7.3
Sector Secundario	5.2	2.3	5.1	1.0	-3.6	-0.8	-4.8	-0.5	-13.5	5.9	8.1	-7.2
Sector Terciario	3.4	0.4	0.3	0.3	0.5	1.3	2.3	4.6	4.6	4.7	2.8	1.4
Producción minera	13.0	11.2	14.5	12.4	0.3	0.1	-37.4	-12.4	-15.9	-13.8	-18.8	-20.6
Producción manufacturera	3.6	-2.3	0.0	-3.4	-6.5	-1.0	-2.8	-6.0	-6.6	-11.6	-4.9	-2.7
Construcción	3.7	-1.8	4.9	-15.8	-7.8	0.1	17.9	-4.5	-23.8	19.3	20.0	7.9
Personal Ocupado en Construcción	16.5	-26.9	-37.9	-36.7	-32.5	-35.0	-5.2	14.8	13.5	22.2	15.0	14.6
Ventas menudeo	0.1	2.4	1.3	2.8	4.4	4.1	-2.4	14.4	15.6	14.8	7.5	3.8
Ventas mayoreo	-6.3	-5.1	-7.9	-3.0	-2.2	2.7	-10.8	9.4	7.9	11.1	3.1	3.2
Flujo exportaciones	21.0	-6.0	3.4	-10.9	-11.7	9.8	28.7	-40.9	-28.5	-74.4	-35.7	106.8
Saldo de crédito	2.2	-5.6	-9.7	-9.7	-7.3	-7.9	-5.9	-6.7	-6.8	-12.5	-8.6	-13.5
Población ocupada (ENOE)1	0.5	1.0	0.6	2.8	0.9	0.6	-2.1	-1.8	-4.4	2.5	0.9	-0.7
Trabajadores asegurados (IMSS)	2.8	0.7	0.8	0.3	0.1	0.0	2.5	-0.1	-0.6	-2.4	-1.1	-4.2
Masa salarial real (IMSS)	8.6	5.1	4.9	4.6	4.1	4.2	9.1	3.4	3.8	2.0	2.0	1.6
Participaciones federales (Ramo 28)	13.5	8.9	11.4	10.6	7.4	13.6	15.6	9.7	12.8	14.5	9.1	11.2
Deuda Pública***	7.2	-8.7	-16.1	-14.7	-15.1	-15.8	7.5	7.4	-18.2	-12.8	-0.9	-4.6
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	1442.4	774.3	870.7	1084.2	774.3	420.2	50.4	85.1	37.0	96.1	85.1	-86.0

	Hidalgo						Jalisco					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	2.9	3.7	5.6	-0.1	9.4	7.4	0.9	1.1	-0.2	1.8	1.3	-1.2
Sector Primario	4.7	9.2	56.0	-15.3	-9.7	1.7	2.6	-5.6	-18.7	7.1	-18.3	-13.9
Sector Secundario	3.6	6.1	7.3	-2.1	20.9	16.5	-1.7	3.3	2.8	3.2	4.0	-2.7
Sector Terciario	2.3	2.1	2.6	2.4	2.7	1.4	2.0	0.7	0.0	0.7	2.4	0.8
Producción minera	9.7	-7.4	-19.4	-12.7	5.0	7.5	7.7	-0.6	0.2	18.5	-10.5	-0.6
Producción manufacturera	-5.1	8.8	16.9	4.1	20.3	7.9	0.2	0.1	0.5	-0.4	-1.4	-3.4
Construcción	8.1	-21.1	-47.9	-38.6	15.9	84.2	-16.3	-6.9	-8.3	-15.8	4.8	-7.1
Personal Ocupado en Construcción	-14.7	24.4	19.4	28.2	9.1	-44.8	-0.5	5.1	3.5	12.5	6.1	8.6
Ventas menudeo	5.1	2.6	1.7	3.1	4.6	4.1	-0.4	2.1	1.1	2.4	4.0	4.1
Ventas mayoreo	-5.4	-5.8	-9.2	-3.7	-3.0	3.0	-6.5	-4.3	-6.7	-2.6	-0.8	3.6
Flujo exportaciones	-6.4	-15.0	1.2	-22.7	-20.0	-16.5	16.3	66.2	32.9	69.3	124.0	106.6
Saldo de crédito	-2.2	-7.0	-9.6	-11.4	-9.9	-15.0	-3.1	-1.3	1.1	-3.8	-4.6	-3.9
Población ocupada (ENOE)1	-1.1	2.2	0.7	3.7	0.5	-1.6	-2.3	-1.5	-2.4	-1.2	0.4	-2.0
Trabajadores asegurados (IMSS)	5.3	2.5	2.6	2.4	2.5	2.9	2.1	1.2	1.1	1.0	0.9	0.4
Masa salarial real (IMSS)	11.8	4.4	3.8	3.6	4.4	6.2	6.1	4.6	3.3	5.3	5.6	4.8
Participaciones federales (Ramo 28)	18.5	3.7	-2.6	8.7	12.1	18.3	13.9	9.5	12.9	10.2	8.6	11.4
Deuda Pública***	-14.6	-9.6	-15.3	-22.7	-22.3	-22.2	-11.5	-4.2	-6.9	-6.6	-6.6	-6.7
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	296.0	193.7	73.6	68.3	193.7	135.2	1100.3	1256.2	933.0	902.2	1256.2	723.0

Continúa en la página siguiente

INDICADORES ECONÓMICOS SELECCIONADOS (cont)

	Estado de México						Michoacán					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	2.3	1.2	0.2	0.2	1.2	1.5	1.1	1.3	3.0	0.9	0.3	1.7
Sector Primario	2.7	3.8	4.2	1.0	8.5	-7.6	1.0	1.8	8.9	-7.9	0.0	8.5
Sector Secundario	2.9	-1.7	-4.2	-2.9	-0.9	1.5	-7.5	3.4	3.5	13.8	1.1	-1.7
Sector Terciario	2.1	2.4	1.9	1.4	1.8	1.6	4.0	0.7	1.5	-0.1	0.2	1.2
Producción minera	-4.4	-8.7	-27.7	-1.7	29.1	38.6	14.0	-9.0	-0.7	-4.9	-16.2	-5.4
Producción manufacturera	1.3	-3.7	-5.8	-5.5	-4.5	-4.3	-7.4	6.2	5.4	19.6	0.1	-1.9
Construcción	8.5	5.1	12.3	-0.6	28.1	61.6	-26.3	-29.7	-34.3	-20.9	-7.8	22.5
Personal Ocupado en Construcción	0.3	6.6	11.9	2.8	6.9	-1.3	-6.3	2.4	10.6	15.7	-17.0	-23.0
Ventas menudeo	-3.7	2.3	1.3	2.6	4.0	3.8	0.7	2.5	1.6	2.9	4.4	3.8
Ventas mayoreo	-8.7	-4.2	-7.1	-2.4	-1.1	3.7	-4.6	-4.5	-6.0	-2.9	-2.0	3.2
Flujo exportaciones	-1.7	-4.3	-12.0	-2.8	-11.8	-18.5	5.5	1.0	14.1	-0.4	-15.4	-15.1
Saldo de crédito	-2.9	-2.0	-2.7	-2.4	-3.9	-5.1	-5.5	-9.0	-8.9	-12.1	-9.5	-8.8
Población ocupada (ENOE)1	1.9	-0.3	-0.1	-0.5	-0.4	1.6	1.6	0.2	0.5	1.6	0.4	3.1
Trabajadores asegurados (IMSS)	4.7	4.9	3.5	5.8	6.2	5.0	1.3	1.6	2.0	2.5	1.0	1.5
Masa salarial real (IMSS)	9.2	7.6	6.3	8.2	8.4	8.0	6.3	6.9	7.4	8.6	6.0	6.4
Participaciones federales (Ramo 28)	13.1	13.4	19.0	16.7	10.1	8.6	15.9	6.9	7.9	12.8	15.5	13.7
Deuda Pública* **	-1.1	-1.3	-2.3	-10.8	-13.4	-11.3	-2.6	-1.4	-4.8	-0.9	-0.9	-2.4
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	2641.7	3279.3	2248.8	3164.7	3279.3	1983.2	110.6	178.8	161.4	159.2	178.8	278.6

	Morelos						Nayarit					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	0.8	-0.2	-0.7	0.2	-1.5	-3.1	-2.3	2.5	0.6	-0.5	5.2	1.0
Sector Primario	9.7	-8.9	16.3	-28.9	-23.8	4.1	4.8	10.3	-30.0	-30.6	89.4	16.7
Sector Secundario	0.7	-0.5	-3.1	0.5	-4.5	-12.1	-17.6	8.1	9.1	4.4	2.8	0.5
Sector Terciario	0.5	0.5	-0.3	1.8	1.2	0.9	1.0	1.1	2.2	1.4	-1.5	-0.5
Producción minera	4.6	-2.6	-7.3	4.4	-6.2	-9.4	-26.8	3.1	5.3	-0.8	-10.3	-4.3
Producción manufacturera	2.5	-0.6	-3.2	-1.1	-5.6	-12.5	-3.1	-0.2	0.8	-5.2	-3.4	-3.0
Construcción	0.1	-20.0	-5.9	-28.9	-16.3	24.6	-34.8	-31.0	-39.0	-34.6	-41.2	-23.3
Personal Ocupado en Construcción	-12.1	-2.2	-1.2	-2.9	-0.4	0.5	-34.5	11.5	11.7	5.5	25.4	-0.6
Ventas menudeo	0.5	2.3	1.1	2.6	4.2	3.8	0.6	2.6	1.8	3.3	4.6	3.9
Ventas mayoreo	-4.9	-3.8	-6.5	-1.8	-1.3	3.6	-3.9	-4.2	-6.2	-2.5	-0.6	3.7
Flujo exportaciones	21.4	-9.2	-8.2	-14.9	-26.2	-37.0	1.9	5.6	13.0	12.5	5.3	30.7
Saldo de crédito	8.8	34.9	50.7	53.7	-4.7	-15.1	9.7	-1.8	-6.7	-5.8	-4.1	-1.1
Población ocupada (ENOE)1	0.1	0.0	-3.2	-0.6	5.0	1.9	1.2	0.1	-2.0	0.9	3.8	4.9
Trabajadores asegurados (IMSS)	1.4	-0.5	-0.6	0.0	-0.3	0.5	3.0	-0.8	-2.3	-1.2	0.4	0.3
Masa salarial real (IMSS)	7.1	4.0	3.9	4.4	3.2	3.0	10.3	3.7	2.1	3.1	4.4	4.4
Participaciones federales (Ramo 28)	13.6	11.3	18.6	13.7	4.5	8.3	4.7	10.8	15.1	13.3	12.0	13.7
Deuda Pública* **	-6.6	-3.4	-5.6	-5.2	-5.2	-5.6	-0.4	-4.2	-6.9	-6.0	-6.6	-5.5
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	160.5	168.3	116.8	59.3	168.3	47.5	363.5	380.0	129.6	166.4	380.0	126.4

Continúa en la página siguiente

INDICADORES ECONÓMICOS SELECCIONADOS (cont)

	Nuevo León						Oaxaca					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	3.3	1.8	3.6	-1.3	2.5	1.2	5.4	-1.0	-3.6	-6.4	1.6	-2.8
Sector Primario	3.3	6.2	11.7	6.6	-3.0	26.8	2.0	-1.6	3.6	-24.0	2.8	-3.5
Sector Secundario	2.8	2.5	7.4	-3.6	2.0	-0.4	12.0	-1.0	-7.4	-13.4	3.2	-6.9
Sector Terciario	3.7	1.2	0.9	0.3	2.9	2.2	1.7	-0.7	-1.7	-0.3	0.5	0.2
Producción minera	-0.6	-5.6	-14.9	-5.1	7.6	-5.0	-54.3	-7.0	-7.4	-6.7	-4.9	-16.3
Producción manufacturera	0.4	0.9	7.4	-5.4	-1.8	-1.3	7.0	7.5	-10.3	-3.8	36.7	-4.8
Construcción	16.8	-4.2	-3.4	-11.6	10.2	2.4	15.6	-63.0	-67.4	-75.8	-72.5	-50.9
Personal Ocupado en Construcción	4.2	8.8	9.9	10.0	7.2	-1.2	-16.3	25.0	26.8	8.1	16.2	-18.8
Ventas menudeo	1.2	2.3	1.3	2.7	4.2	3.8	0.8	2.0	1.2	2.3	3.6	3.2
Ventas mayoreo	-5.1	-4.9	-8.8	-2.9	-0.8	4.7	-2.8	-5.4	-8.3	-3.5	-2.4	3.1
Flujo exportaciones	4.6	0.8	4.0	-4.0	4.9	10.1	11.4	0.4	-14.9	-15.2	49.9	-5.0
Saldo de crédito	-1.6	-4.4	-6.4	-5.2	-4.0	-11.3	-5.5	-9.5	-9.3	-13.0	-12.2	-14.8
Población ocupada (ENOE)1	2.8	0.1	-0.8	0.9	2.1	2.6	-2.0	-1.3	-1.6	-3.5	2.6	1.6
Trabajadores asegurados (IMSS)	3.9	2.0	2.3	1.4	0.9	0.8	3.5	-1.2	-0.9	-2.7	-2.1	1.1
Masa salarial real (IMSS)	8.4	6.0	6.4	5.6	4.7	4.0	10.7	3.0	3.2	1.1	1.5	5.2
Participaciones federales (Ramo 28)	13.8	9.3	18.9	7.0	8.2	9.7	22.5	8.6	9.4	17.3	5.0	6.8
Deuda Pública* **	-5.7	-2.1	3.3	5.8	7.4	5.6	-9.3	-3.1	-5.1	-4.1	-4.2	-4.6
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	2098.2	3627.6	3032.2	4150.7	3627.6	1956.5	82.0	5.6	-14.1	-7.6	5.6	47.8

	Puebla						Querétaro					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	4.1	0.1	-0.6	-1.2	1.6	2.7	1.5	0.8	0.4	-1.0	3.0	0.7
Sector Primario	5.0	0.4	4.6	0.5	-1.8	-1.7	13.7	5.8	16.9	3.8	12.3	28.3
Sector Secundario	4.4	-3.5	-5.7	-6.3	-0.7	5.3	1.1	0.9	-0.5	-3.6	4.8	-1.5
Sector Terciario	3.9	2.3	2.1	2.1	3.1	1.5	1.2	0.5	0.5	1.0	1.2	1.5
Producción minera	4.1	-7.2	-12.2	-10.0	-8.6	-7.3	6.5	-1.8	-4.9	-9.2	6.9	5.4
Producción manufacturera	-1.1	-2.6	-2.9	-3.1	1.9	8.0	0.2	-0.1	-0.8	-1.2	-0.3	-5.3
Construcción	40.0	-37.6	-46.8	-48.0	-42.2	-28.1	3.1	-11.7	-17.2	-30.0	11.5	38.5
Personal Ocupado en Construcción	10.2	1.3	7.2	-5.9	-6.7	0.2	9.6	1.1	-0.9	-4.6	-2.2	-5.1
Ventas menudeo	1.3	2.4	1.1	2.6	4.6	4.4	3.4	2.1	1.0	2.5	4.0	4.2
Ventas mayoreo	-2.6	-3.8	-6.4	-1.8	-1.5	3.7	-7.7	-5.7	-8.0	-4.3	-2.4	3.8
Flujo exportaciones	-4.7	-9.4	-18.7	3.8	-4.5	22.1	-2.1	2.2	-2.6	7.2	16.6	14.5
Saldo de crédito	4.9	-1.4	1.6	-2.1	-7.9	-11.0	1.0	-0.4	0.0	-4.4	-5.1	-1.6
Población ocupada (ENOE)1	0.4	1.2	0.3	0.1	2.7	1.9	4.6	1.8	2.7	0.5	0.5	0.9
Trabajadores asegurados (IMSS)	2.5	0.3	0.8	-0.5	-0.4	-0.8	3.1	0.7	0.9	0.1	0.6	0.9
Masa salarial real (IMSS)	7.7	4.1	4.2	3.8	3.8	3.2	7.5	4.3	3.8	4.2	3.9	3.8
Participaciones federales (Ramo 28)	10.0	10.3	8.5	17.1	10.9	10.6	13.7	7.0	18.5	1.8	3.3	5.1
Deuda Pública* **	2.5	-9.1	-15.1	-7.2	-17.4	-23.9	541.0	-14.4	-34.4	-36.6	-39.8	-43.8
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	1168.4	453.4	107.3	384.8	453.4	663.8	1055.1	516.2	970.3	956.6	516.2	456.3

Continúa en la página siguiente

INDICADORES ECONÓMICOS SELECCIONADOS (cont)

	Quintana Roo						San Luis Potosí					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	-1.8	-8.7	-8.9	-7.6	-5.2	-2.9	0.8	2.2	1.7	3.5	1.4	-1.8
Sector Primario	-11.4	-7.6	-1.4	-16.2	5.7	26.7	7.7	-2.9	-5.5	17.2	-9.8	7.2
Sector Secundario	17.7	-43.1	-48.0	-39.5	-25.0	-22.7	-0.9	4.2	3.5	5.9	2.0	-4.6
Sector Terciario	-0.2	0.5	2.9	-1.5	-2.2	-0.6	2.1	0.6	0.6	-0.1	1.9	0.7
Producción minera	4.1	-38.9	-42.9	-34.3	-31.4	-20.1	2.1	-1.6	-5.7	-0.5	3.0	-4.8
Producción manufacturera	1.9	0.9	0.3	0.8	6.2	2.3	0.6	4.8	2.9	6.2	1.9	-4.6
Construcción	-41.5	-68.5	-69.6	-62.3	-58.4	-37.0	-10.4	-26.4	-27.8	-24.2	-2.0	18.3
Personal Ocupado en Construcción	53.9	4.0	18.4	-12.6	-16.2	-18.5	-9.0	-4.2	-1.1	-10.6	5.7	9.1
Ventas menudeo	-0.6	2.3	1.8	2.8	4.0	4.5	1.2	2.3	1.1	2.8	4.4	3.9
Ventas mayoreo	-1.0	-4.4	-7.5	-2.6	-1.2	3.7	-4.7	-4.8	-6.7	-3.3	-2.7	3.4
Flujo exportaciones	-21.9	-32.5	62.2	195.8	-79.0	764.7	1.9	11.7	7.9	25.1	9.2	3.8
Saldo de crédito	1.9	16.5	27.4	14.2	4.7	2.7	-2.2	-3.2	-2.2	-3.9	-7.2	-3.7
Población ocupada (ENOE)1	0.1	0.9	3.0	-1.3	0.6	4.1	0.3	-4.2	-6.0	-4.9	-1.0	3.0
Trabajadores asegurados (IMSS)	4.4	0.7	0.9	0.3	0.8	-0.1	2.4	-0.4	-0.5	-1.2	-0.4	-1.1
Masa salarial real (IMSS)	10.7	3.7	3.8	3.1	2.9	3.4	8.1	2.8	2.1	2.6	2.3	2.6
Participaciones federales (Ramo 28)	5.5	20.5	24.8	21.5	12.1	1.6	14.3	16.7	13.8	13.9	22.5	1.2
Deuda Pública* **	-5.8	-1.8	-4.4	-3.9	-3.9	-4.4	27.4	1.8	2.3	0.0	-5.4	2.2
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	921.3	1064.4	509.1	760.2	1064.4	196.5	843.7	263.4	223.0	378.1	263.4	494.0

	Sinaloa						Sonora					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	-0.2	2.8	-1.0	-1.1	14.0	-1.2	-0.6	-0.2	-2.0	0.0	1.3	-0.2
Sector Primario	-9.5	32.0	-12.0	-8.8	146.9	-16.6	-7.3	-3.3	-17.2	1.4	9.0	12.6
Sector Secundario	-7.7	2.0	2.6	-3.8	12.3	5.2	-1.3	0.0	-0.7	-1.0	0.8	-2.6
Sector Terciario	2.8	0.0	-0.6	0.0	0.9	0.8	1.3	0.2	-0.4	0.9	0.9	1.0
Producción minera	-11.6	0.4	1.4	-4.4	13.8	4.5	-14.0	-3.3	-2.2	-4.4	-1.2	-3.8
Producción manufacturera	0.8	-0.7	-0.3	-1.1	1.8	2.1	4.4	2.5	-0.1	1.1	7.4	1.6
Construcción	-29.4	-14.2	-8.6	-18.7	4.7	-7.0	-30.1	-1.3	1.4	7.2	-11.8	-22.3
Personal Ocupado en Construcción	-16.4	12.2	12.6	15.4	22.4	17.6	-4.4	-15.8	-14.7	-15.3	-22.0	-14.4
Ventas menudeo	-0.9	2.3	1.1	2.8	4.2	3.7	-3.6	2.2	1.1	2.9	4.6	3.8
Ventas mayoreo	-0.7	-4.5	-6.0	-2.6	-1.6	3.8	-4.4	-5.1	-7.1	-3.4	-2.9	3.5
Flujo exportaciones	8.2	-8.4	-15.1	-5.9	7.0	-7.1	6.4	0.5	-3.0	-4.1	9.1	-4.3
Saldo de crédito	-4.1	-3.6	-3.9	-8.9	-4.4	-4.2	-20.9	-8.3	-1.6	-5.7	-11.1	-18.2
Población ocupada (ENOE)1	-0.4	-0.7	-1.4	0.5	-1.0	-2.1	-2.0	2.3	2.4	3.4	4.5	1.2
Trabajadores asegurados (IMSS)	0.1	-1.5	-2.3	-1.0	-1.7	-1.9	0.3	-1.9	-1.8	-2.0	-2.5	-1.3
Masa salarial real (IMSS)	6.8	3.7	2.8	4.1	3.5	3.6	6.1	2.9	3.0	3.4	2.0	2.5
Participaciones federales (Ramo 28)	9.7	4.3	11.6	3.7	10.7	17.3	10.1	13.7	18.3	17.9	7.9	8.8
Deuda Pública* **	13.3	-18.9	-18.5	-8.8	-1.8	11.2	2.5	-7.4	-2.3	-0.4	4.1	4.3
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	316.1	20.8	34.3	1.6	20.8	125.8	305.4	203.6	162.0	87.6	203.6	246.0

Continúa en la página siguiente

INDICADORES ECONÓMICOS SELECCIONADOS (cont)

	Tabasco						Tamaulipas					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	-7.0	-4.9	-6.1	-5.0	4.4	3.3	2.6	2.7	2.4	3.3	3.8	5.2
Sector Primario	5.7	1.6	6.6	-0.8	5.3	1.9	-0.1	7.1	-6.4	8.4	26.4	16.5
Sector Secundario	-13.0	-9.2	-11.6	-10.0	6.1	4.2	3.1	6.5	6.5	8.7	7.9	9.4
Sector Terciario	3.6	2.3	2.0	2.8	2.2	2.1	2.5	-0.2	-0.4	-0.8	0.1	1.1
Producción minera	-10.2	-14.2	-18.7	-13.6	-0.9	1.8	20.9	59.8	81.9	82.2	25.1	68.1
Producción manufacturera	10.4	61.7	69.3	70.8	93.0	78.6	2.8	1.0	-0.1	1.5	3.7	3.6
Construcción	-45.7	-61.6	-60.4	-72.2	-38.6	-0.1	-10.5	-3.4	-9.7	-9.4	26.4	16.5
Personal Ocupado en Construcción	-18.6	-16.8	-14.3	-18.5	-18.1	-8.3	-14.3	-7.5	-5.4	-0.7	-6.0	-7.3
Ventas menudeo	-1.0	2.4	1.6	2.9	4.2	3.6	-3.1	2.4	1.3	3.0	4.7	3.9
Ventas mayoreo	-11.0	-4.4	-6.4	-2.9	-1.9	3.5	-5.0	-5.3	-7.9	-3.6	-2.8	3.0
Flujo exportaciones	-18.8	-32.5	-34.8	-22.2	-43.4	-28.7	5.8	0.1	6.8	-0.5	-5.4	-8.2
Saldo de crédito	-13.9	-11.7	-13.5	-8.8	-14.5	-18.1	-3.0	-6.6	-5.7	-8.8	-12.1	-13.4
Población ocupada (ENOE)1	1.8	1.2	2.8	3.7	-0.5	3.6	-0.6	1.4	2.6	-0.4	2.5	2.2
Trabajadores asegurados (IMSS)	-9.9	-8.2	-8.1	-9.0	-6.0	-0.8	0.1	-1.0	-0.7	-1.4	-1.5	-1.9
Masa salarial real (IMSS)	-10.4	-8.4	-9.8	-8.3	-4.9	1.2	7.5	4.4	4.4	4.1	4.1	1.1
Participaciones federales (Ramo 28)	8.5	3.3	-1.6	4.2	8.3	5.5	12.6	10.1	12.8	11.4	9.4	12.2
Deuda Pública* **	-18.5	-8.3	-10.0	-1.6	25.8	22.6	-9.9	-5.3	-12.1	-4.7	-10.5	-10.9
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	384.2	-42.6	-69.2	86.7	-42.6	162.9	463.0	59.1	457.2	465.8	59.1	222.7

	Tlaxcala						Veracruz					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	1.7	0.9	-1.0	2.6	0.3	0.9	3.5	-1.3	-3.8	-1.3	0.0	0.0
Sector Primario	1.3	3.4	-18.8	25.6	4.0	-4.6	4.1	3.6	-7.9	-5.1	15.1	-13.3
Sector Secundario	-2.4	-1.1	-5.0	0.7	0.2	1.5	6.5	-4.1	-9.8	-2.0	-0.6	4.8
Sector Terciario	4.2	2.1	2.6	2.8	0.1	0.7	2.2	-0.4	-0.4	-0.7	-1.1	-0.3
Producción minera	-12.8	0.7	3.7	-0.3	-7.2	-1.4	11.9	14.3	10.2	12.3	19.2	20.7
Producción manufacturera	-2.5	0.7	-2.2	0.7	-0.4	-2.2	-0.8	-4.3	-7.3	0.5	-5.8	0.9
Construcción	-8.9	-13.1	-38.9	28.1	-14.7	49.0	8.8	-26.7	-45.5	-28.0	-7.2	28.0
Personal Ocupado en Construcción	6.8	-1.0	20.5	2.3	-21.0	4.8	-13.5	3.5	-5.6	-3.7	19.7	14.3
Ventas menudeo	-1.0	2.4	1.4	2.8	4.3	3.7	-1.2	2.3	1.3	2.8	4.2	3.8
Ventas mayoreo	-8.5	-4.9	-7.2	-3.2	-2.1	2.9	-2.9	-5.0	-7.6	-3.0	-2.4	3.2
Flujo exportaciones	0.9	2.8	8.4	-8.1	3.9	0.7	-1.2	-8.1	-7.5	0.9	-20.3	-5.5
Saldo de crédito	-6.8	14.5	13.4	18.4	28.8	15.0	-2.6	-1.2	-0.5	-3.1	-4.4	-5.8
Población ocupada (ENOE)1	3.5	2.8	2.7	3.4	1.2	-2.9	1.1	-2.9	0.8	-6.0	-3.6	-2.1
Trabajadores asegurados (IMSS)	2.7	1.1	-0.2	-0.5	3.6	-0.5	2.0	-0.7	-0.8	-1.0	-0.8	-0.1
Masa salarial real (IMSS)	8.4	6.3	5.4	4.7	7.9	4.1	7.8	3.2	2.7	2.6	3.3	4.1
Participaciones federales (Ramo 28)	13.5	12.5	21.0	9.3	4.8	10.0	10.4	37.5	48.7	49.4	40.8	4.6
Deuda Pública* **	-	-	-	-	-	-	-5.4	-2.9	-4.8	-5.4	-6.1	-11.4
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	94.2	68.3	105.9	110.8	68.3	90.4	419.9	-40.5	94.6	-74.3	-40.5	457.0

Continúa en la página siguiente

INDICADORES ECONÓMICOS SELECCIONADOS (cont)

	Yucatán						Zacatecas					
	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26	2024	2025	2T25	3T25	4T25	1T26
Actividad Económica (ITAEE) Total**	4.2	1.3	0.3	1.4	2.0	2.1	5.1	1.7	1.4	2.5	3.4	1.3
Sector Primario	14.4	5.2	0.7	8.5	12.7	14.0	9.1	16.1	13.7	-1.8	27.1	-11.0
Sector Secundario	2.4	-0.3	-2.2	-1.1	3.2	1.8	3.5	0.7	1.0	5.0	1.3	0.9
Sector Terciario	4.4	1.6	1.1	1.9	1.0	1.6	5.0	1.0	0.1	2.1	1.0	2.5
Producción minera	19.7	3.5	-1.0	3.3	7.5	21.3	14.0	-2.3	-4.9	10.3	-1.3	2.9
Producción manufacturera	1.1	-1.9	-3.0	-3.7	-1.0	-1.9	0.8	-4.5	-3.7	-4.0	-4.3	-2.7
Construcción	-3.9	-31.5	-36.7	-31.8	-29.9	-15.2	-7.2	-19.7	2.9	-21.7	-27.3	50.3
Personal Ocupado en Construcción	-4.8	-15.3	-24.1	-15.3	3.0	4.9	-19.6	4.9	13.0	3.7	2.8	11.0
Ventas menudeo	1.3	2.4	1.3	2.9	4.5	4.1	3.3	2.5	1.6	3.1	4.6	3.9
Ventas mayoreo	-4.1	-5.1	-9.4	-2.5	-1.2	4.0	-0.5	-4.4	-5.8	-2.9	-2.9	3.3
Flujo exportaciones	25.9	21.1	17.8	14.6	26.0	11.9	42.0	22.6	33.9	35.6	5.0	56.4
Saldo de crédito	13.0	15.2	17.4	14.9	8.0	4.0	-5.1	-2.6	-4.0	-0.8	-4.6	-5.6
Población ocupada (ENOE)1	0.9	2.0	0.8	2.0	3.3	1.8	0.6	2.0	2.1	2.1	6.5	0.2
Trabajadores asegurados (IMSS)	2.7	-0.2	0.2	-0.9	-0.4	-0.6	-1.2	-2.4	-3.6	-2.2	-0.6	0.2
Masa salarial real (IMSS)	8.2	2.9	2.7	2.6	2.8	3.0	4.7	0.6	-0.8	1.0	0.8	1.7
Participaciones federales (Ramo 28)	11.2	9.0	13.7	7.1	11.4	10.1	11.7	12.5	22.0	13.3	9.4	14.9
Deuda Pública* **	-3.9	9.8	12.0	12.6	-4.9	-3.5	-6.6	-4.2	-6.9	-6.3	-6.4	-7.0
Inv. Extranjera Dir. (millones USD)	147.8	108.1	60.0	70.1	108.1	120.4	131.0	97.5	134.8	-195.1	97.5	-171.7

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones porcentuales anuales de cantidades reales.
** Indicador Global de la Actividad Económica
1 La población ocupada (mayores de 15 años) incluye como subconjunto a los trabajadores asegurados en el IMSS y es un indicador más representativo del empleo nacional.
2 Saldo Histórico de los Requerimientos Financieros del Sector Público
*** Nota de deuda respaldada por Gob. Fed
Fuente: Inegi, SE, SHCP y STPS, CNH.

5. Temas en números anteriores

Primer Semestre 2026

- Coyuntura Automotriz. Frenar en descenso
- México ante el auge de la IA. Oportunidades y retos para la red productiva mexicana
- Evaluación económica de los Polos de Desarrollo en México

Segundo Semestre 2025

- Coyuntura automotriz: El sector cambia de dirección
- Efectos del Tipo de Cambio en las Exportaciones Manufactureras Mexicanas
- De la banca móvil a las aplicaciones financieras multiproducto: los nuevos porteros del mercado digital

Primer Semestre 2025

- ¿2024 último año de crecimiento?
- 5G como ventaja competitiva industrial y digital en México

Segundo Semestre 2024

- Exportación automotriz disminuye la velocidad
- Canales de transmisión de la deuda pública al PIB de Servicios Financieros
- México en las cadenas globales de valor (GVC) durante el *nearshoring*

Primer Semestre 2024

- Equipo de Transporte, la manufactura más dinámica
- ¿Qué es primero la manufactura o la IED en el sector energético?
- Diversificación de exportaciones en el *nearshoring*

Disponibles en **www.bbvaresearch.com**

Este informe ha sido elaborado por:

Carlos Serrano
Economista Jefe
carlos.serrano@bbva.com

Mauricio Escalera
Economista Senior
mauricio.escalera@bbva.com

Emilio Hernández
Economista
angelemilio.hernandez@bbva.com

Diego López
Economista Senior
diegoalberto.lopez@bbva.com

Juan Ramos Macías
Economista
juan.ramos.macias@bbva.com

Samuel Vázquez
Economista Principal
samuel.vazquez@bbva.com

AVISO LEGAL

El presente documento no constituye una "Recomendación de Inversión" según lo definido en el artículo 3.1 (34) y (35) del Reglamento (UE) 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre abuso de mercado ("MAR"). En particular, el presente documento no constituye un "Informe de Inversiones" ni una "Comunicación Publicitaria" a los efectos del artículo 36 del Reglamento Delegado (UE) 2017/565 de la Comisión de 25 de abril de 2016 por el que se completa la Directiva 2014/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos organizativos y las condiciones de funcionamiento de las empresas de servicios de inversión ("MiFID II").

Los lectores deben ser conscientes de que en ningún caso deben tomar este documento como base para tomar sus decisiones de inversión y que las personas o entidades que potencialmente les puedan ofrecer productos de inversión serán las obligadas legalmente a proporcionarles toda la información que necesiten para esta toma de decisión.

El presente documento, elaborado por el Departamento de BBVA Research, tiene carácter divulgativo y contiene datos u opiniones referidas a la fecha del mismo, de elaboración propia o procedentes o basadas en fuentes que consideramos fiables, sin que hayan sido objeto de verificación independiente por BBVA. BBVA, por tanto, no ofrece garantía, expresa o implícita, en cuanto a su precisión, integridad o corrección.

El contenido de este documento está sujeto a cambios sin previo aviso en función, por ejemplo, del contexto económico o las fluctuaciones del mercado. BBVA no asume compromiso alguno de actualizar dicho contenido o comunicar esos cambios.

BBVA no asume responsabilidad alguna por cualquier pérdida, directa o indirecta, que pudiera resultar del uso de este documento o de su contenido.

Ni el presente documento, ni su contenido, constituyen una oferta, invitación o solicitud para adquirir, desinvertir u obtener interés alguno en activos o instrumentos financieros, ni pueden servir de base para ningún contrato, compromiso o decisión de ningún tipo.

El contenido del presente documento está protegido por la legislación de propiedad intelectual. Queda expresamente prohibida su reproducción, transformación, distribución, comunicación pública, puesta a disposición, extracción, reutilización, reenvío o la utilización de cualquier naturaleza, por cualquier medio o procedimiento, salvo en los casos en que esté legalmente permitido o sea autorizado expresamente por BBVA en su sitio web www.bbvaresearch.com.

Determinados contenidos o elementos de análisis del presente documento pueden haber sido elaborados con la asistencia de herramientas de Inteligencia Artificial (IA). En todos los casos, dichos contenidos o elementos han sido objeto de revisión, verificación y validación previa por parte del Departamento de BBVA Research. El uso de herramientas de IA no altera en modo alguno el régimen de responsabilidad sobre la obra, el de protección otorgado por la legislación de propiedad intelectual ni las prohibiciones de uso no autorizado señaladas en este aviso.