

Análisis Sectorial: Industria Automotriz

26 de marzo de 2025

Elaborado por:
Janneth Quiroz
Rosa M. Rubio Kantún

- En febrero de 2025, la producción de vehículos ligeros ascendió a 317.2 mil unidades, lo que implicó una caída del 0.8% anual.
- Asimismo, las exportaciones de automóviles disminuyeron 9.2% anual, conservando ligeras presiones en los envíos dirigidos a EUA (-5.5% anual).
- Las ventas en el mercado interno fueron de 117.7 mil unidades (+2.9% anual), impulsadas por el incremento del 17.0% en las ventas de Nissan.

Entorno sectorial de México

En la edición de este reporte sectorial se concentran algunos de los indicadores claves de la industria automotriz de México: 1) **producción**; 2) **exportaciones**; y, 3) **ventas de vehículos ligeros, pesados y eléctricos**. Adicionalmente, se incorpora una visión global del sector dada la coyuntura actual; así como el posicionamiento del país con respecto a los principales competidores de la industria. Finalmente, se destacarán las noticias y tendencias más relevantes del entorno, considerando los principales retos y oportunidades de la industria.

Presiones arancelarias y desafíos para la industria del 2025

La industria automotriz global está enfrentando una serie de riesgos para el comercio y las cadenas de suministros establecidas. Recordando que, el 12 de marzo de 2025 entró en vigor la aplicación de aranceles del 25.0%, sobre todas las importaciones de acero y aluminio de EUA. En este sentido, es importante destacar el papel fundamental de la materia prima del acero para la industria automotriz de EUA; añadiendo que, en 2023 México y Canadá se posicionaron dentro del top 5 de sus proveedores, con una participación 39.2% del total. Bajo este contexto, se podría observar un incremento en los precios para los consumidores americanos. De acuerdo con las estimaciones de la Industria Nacional de Autopartes, se prevén que un arancel del 25.0% elevaría en \$3 mil dólares, el precio promedio de los automóviles en EUA, ocasionando una reducción en las ventas previstas para 2025 (reducción de 1 millón de unidades vendidas). Mientras que, para la producción nacional y de la región (Canadá y México) se anticipan presiones al alza en el costo de producción. Finalmente, será clave el estatus del anuncio de aranceles del 2 de abril del 25.0% a las importaciones de autos de México y Canadá. Precizando que, una de las condiciones de esta política es el cumplimiento de las reglas de origen del T-MEC; pues, la exención temporal únicamente aplicará a los automóviles que cumplen con la regla de 75% de contenido regional que indica el tratado.

¿Qué esperar?

Los resultados del primer bimestre del sector automotriz mostraron ligera moderación en su desglose por producción y venta de automóviles ligeros, pero manteniéndose en un nivel similar a su promedio de los últimos 12 meses; mientras que, las exportaciones reflejaron una mayor merma (-11.4% anual). Las principales limitantes del sector se mantienen centradas en el conjunto de **políticas arancelarias** implementadas y anunciadas por el Gobierno de EUA: 1) 25.0% sobre todas las importaciones de acero y aluminio y 2) 25.0% a las importaciones de autos y semiconductores. Recordando que, México y Canadá aportan el 29% de las importaciones de EUA, por lo que la disponibilidad y los precios de los productos del sector se verán afectados. Sin embargo, para México la imposición definitiva de estas tarifas se dirigirá directamente a las exportaciones mexicanas (en torno al 4.7% del total, que equivalen a más del 1.5% del PIB de 2024).

Top de Producción de Vehículos Ligeros por Marca		
Número de unidades ¹		
	Feb-25	Var. Anual (%)
General Motors	69,885	-2.8%
Nissan	59,731	7.2%
Ford Motor	34,301	11.0%
Chrysler	31,585	-8.8%
Toyota	24,676	98.2%

Top de Exportación de Vehículos Ligeros por Marca		
Número de unidades ¹		
	Feb-25	Var. Anual (%)
General Motors	63,527	-7.9%
Nissan	37,992	-8.7%
Ford Motor	31,957	-2.0%
Toyota	24,219	141.9%
Chrysler	21,937	-33.8%

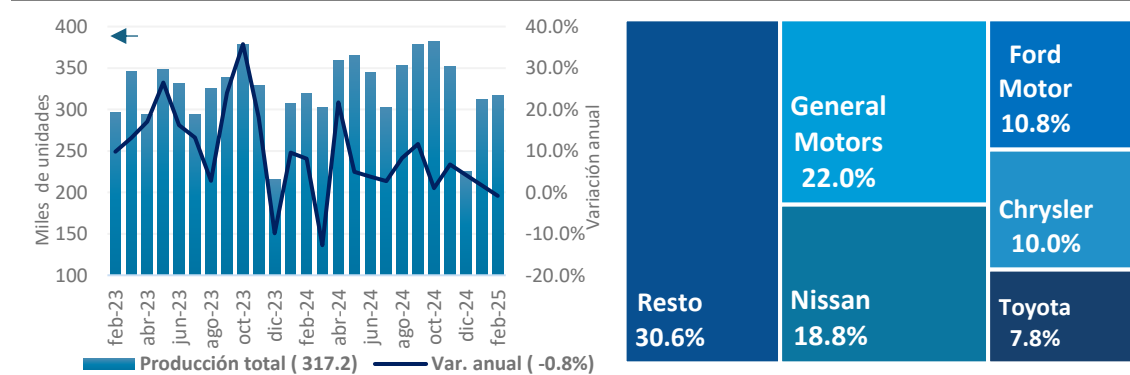
Top de Ventas de Vehículos Ligeros por Marca		
Número de unidades ¹		
	Feb-25	Var. Anual (%)
Nissan	21,444	17.0%
General Motors	15,613	-3.2%
Volkswagen	10,819	1.6%
Mazda	9,299	40.3%
KIA	8,902	10.0%

¹ Fuente INEGI. Cifras de febrero 2025.

Historial de Reportes de Análisis Sectorial Automotriz	
Noviembre-2024	
Diciembre-2024	
Enero-2025	

Producción mensual de vehículos ligeros

Participación por marcas (% del total)



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. ¹ Cifras mensuales al cierre de febrero de 2025.

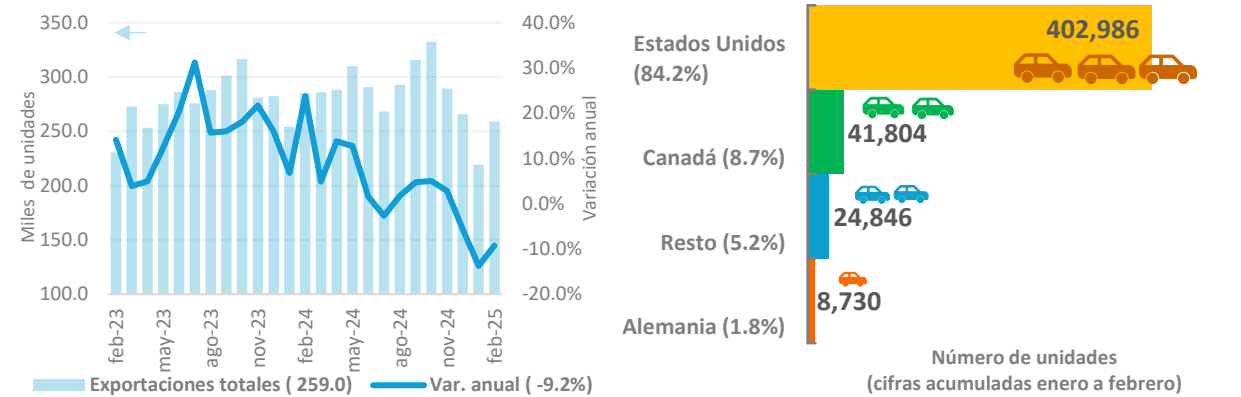
Vehículos Ligeros

En el primer bimestre del año, la producción vehículos creció 0.4% anual

En febrero, la producción de vehículos ascendió a 317.2 mil unidades (-0.8%) anual, siendo ésta su primera caída, tras 10 meses de variaciones anuales positivas y situándose por debajo de su producción promedio de los últimos 12 meses de 332.8 mil unidades. En el periodo reportado, el mayor volumen de fabricación fue liderado por las marcas: General Motors con 69.9 mil vehículos, Nissan (59.7 mil), y Ford Motor (34.3 mil), que su en conjunto concentraron el 49.3% de la producción total. Pese a este desempeño, únicamente Ford Motors y Nissan produjeron un mayor número de unidades respecto a febrero de 2024, anotando incrementos del 11.0% y 7.2% anual (a/a), respectivamente. En contraste, las fabricadas por General Motors (-2.8% a/a) se mantuvieron por debajo del volumen reportado previamente. Finalmente, en su desglose por segmentos, los SUV's (+3.4%) encabezaron el mayor volumen de ensamblajes, mientras que los compactos disminuyeron 13.1% a/a.

Exportación de vehículos ligeros

Top canalización de exportaciones y su participación



Fuente: Elaboración con datos del INEGI.

En los primeros 2 meses de 2025, las exportaciones vehículos ligeros se redujeron un 11.4% anual

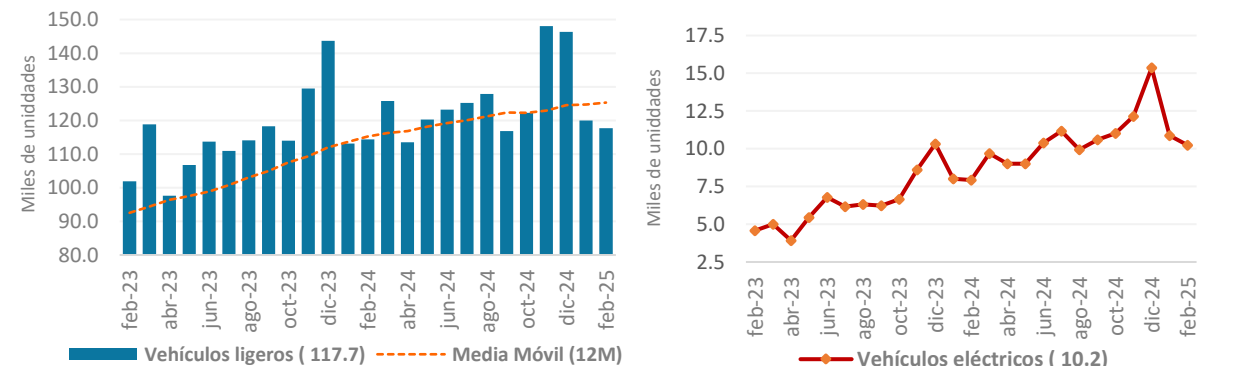
Por otro lado, la exportación de vehículos registró un menor ritmo de avance en los envíos canalizados al exterior, exhibiendo una caída de 9.2% a/a. Este desempeño fue explicado por las disminuciones en las ventas de automóviles (-18.7% a/a) y camiones ligeros (-6.4% a/a). En su análisis por países, los envíos del periodo canalizados a EUA cayeron 5.5% a/a; pese a este débil resultado, nuestro vecino del norte consolidó el mayor porcentaje de participación del periodo (84.8%). Además, las exportaciones dirigidas a Alemania también exhibieron una notoria contracción del 58.6% a/a; mientras que las de Canadá repuntaron 13.5% a/a. Finalmente, en su desglose por marcas, las de General Motors decrecieron 7.9% a/a, particularmente las de los modelos: Silverado 2500 Doble Cabina y Terrain SUV.

Las ventas en el mercado interno aumentaron 4.5% anual en el primer bimestre de 2025

Las ventas de vehículos ligeros de febrero ascendieron a 117.7 mil unidades (+2.9 a/a), acumulando una racha de 5 meses de avances, pero colocándose por debajo de su promedio de los últimos 12 meses (125.3 mil). En este periodo, las marcas con mayor volumen de comercialización fueron: Nissan (21.4 mil unidades), General Motors (15.6 mil) y Volkswagen (10.8 mil). Destacando puntualmente a Nissan, con los modelos: Versa, NP300, March y Kicks; los cuales en su conjunto consolidaron una cuota de mercado del 14.8% de las ventas totales.

Venta de vehículos ligeros

Venta de vehículos eléctricos



Fuente: Elaboración con datos del INEGI.

El 74% de los insumos directos e indirectos incorporados en los vehículos fabricados en México provienen de EUA.

Las autopartes cruzan las fronteras de la región del T-MEC, en promedio, 8 veces antes de que un vehículo sea terminado.

De acuerdo con Business Insider, algunos vehículos que podrían reflejar un incremento en sus precios por la imposición de aranceles son: BMW serie 2 coupé, Ford Bronco Sport y Chevrolet Blazer.

Para México, el impacto directo de aranceles sería sobre la industria exportadora, ya que 83% del total se dirige a EUA; lo que se traduciría en un menor crecimiento económico.

Las ventas de febrero de vehículos híbridos y eléctricos registraron notable moderación

En febrero de 2025, las ventas de vehículos híbridos, híbridos conectables y eléctricos fueron de **10.2 mil unidades**, exhibiendo un aumento del **29.2% a/a**. Respecto a su comercialización, destacó el volumen de ventas en las entidades de: Ciudad de México (+33.5%), Estado de México (+11.8%) y Nuevo León (+37.5%); estableciendo en su conjunto una **participación de 49.3%** de las ventas.

Para 2025, el INA estima un crecimiento del 1.2% en la producción de autopartes, lo que significaría un valor de \$124.01 mmdd.

Vehículos Pesados

La producción total del primer bimestre cayó 19.3

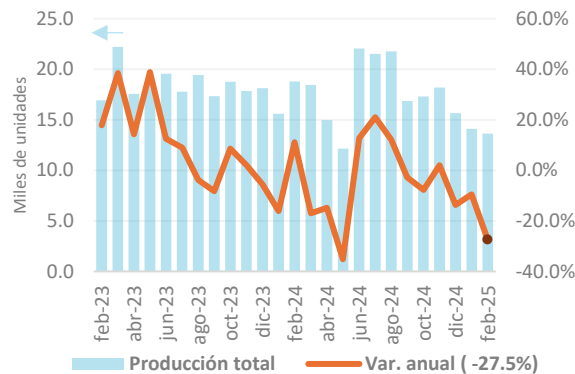
El componente de vehículos pesados conservó fragilidad generalizada en sus principales indicadores. En febrero, se reportó la **producción de 13.6 mil unidades**, que implicó una **contracción del 27.5% a/a**, colocándose por debajo de su promedio de 12 meses (17.6 mil). En su composición, la fabricación de vehículos para pasajeros y de carga bajaron 56.0% y 26.4%, respectivamente. Lo anterior derivado de un menor volumen de fabricación en las unidades de Freightliner (-27.0%) e International (-32.7%).

La comercialización de vehículos pesados se mantuvo en terreno negativo por 6to mes consecutivo

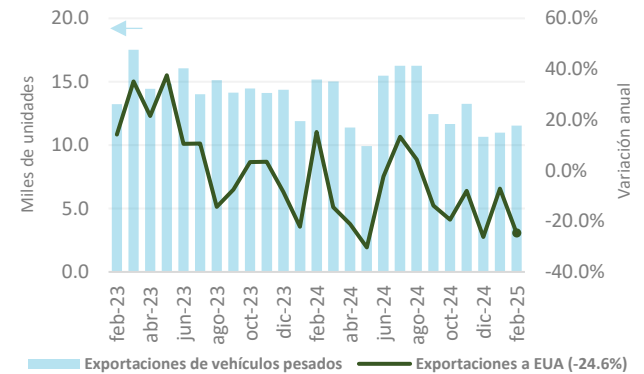
Las ventas al exterior de la industria automotriz pesada disminuyeron 23.9% a/a, sumando señales de deterioro en dicho subsector. En este sentido, los envíos canalizados a EUA (participación del 95.2% del total) se contrajeron 24.6% a/a, colocándose por debajo de su promedio de 12 meses (12.6 mil unidades).

Principales destinos de las autopartes mexicanas: Estados Unidos (86.8% del total), Canadá (3.9%) y Brasil (1.7%).

Producción de vehículos pesados y var. anual



Exportación de vehículos pesados y su canalización



Fuente: Elaboración de Monex con datos del INEGI.

Demanda interna persiste con moderación

En el segundo mes de 2025 se reportaron caídas en las ventas mayoreo y menudeo del 44.5% y 18.5% anual respectivamente, extendiendo su debilitamiento a los primeros meses del periodo. Las unidades comercializadas al mayoreo por Freightliner e International (participación conjunta del 28.1%) se contrajeron 66.5% y 57.2% a/a, respectivamente. Mientras que, la venta de vehículos de la marca Kenworth mantuvo un trayecto positivo, la cual aumentó 1.4% a/a.

Industria de autopartes: cierre 2024

De acuerdo con la Industria Nacional de Autopartes (INA), en el 2024 la **producción de autopartes en México alcanzó un valor de \$121.7 mil millones de dólares (mmdd)**, lo cual representó un **incremento de 1.2% con respecto al 2023**. Destacando los siguientes resultados claves: 1) la región norte del país concentró 43.0% de la fabricación de autopartes, puntualmente Coahuila (14.8%) y Nuevo León (12.8%); 2) en cuanto a crecimiento, Yucatán (+8.1%) y Zacatecas (+6.5%) fueron los estados con mayor aumento en la producción del periodo; y 3) las partes eléctricas y las transmisiones y embragues lideraron la producción nacional con un 19.4% y 10.0% del total, respectivamente.

Desempeño sectorial en balanza comercial e indicadores manufactureros

A inicios de 2025, según el reporte de **balanza comercial** de INEGI, las **exportaciones automotrices subieron 1.2% mensual m/m** (vs -2.7% previo). Por su parte, nuestro vecino del norte, EUA, registró una participación del 85.4% de las exportaciones automotrices; las cuales crecieron 0.8% m/m, después de 2 meses consecutivos de disminuciones. Finalmente, los **indicadores manufactureros de enero** reflejaron un comportamiento diferenciado del sector: 1) la **capacidad de planta utilizada** se ubicó al 88.9% (+2.6 puntos porcentuales a/a) en la fabricación de automóviles y camiones; 2) **contracción del 0.7% a/a del volumen físico de producción** de equipos de transporte y 3) la **producción manufacturera** del subsector de equipo de transporte cayó 0.8% m/m; reflejando en su conjunto dinamismo moderado en la industria automotriz terminal.

Top de autopartes dirigidas a EUA: cables para bujías, partes para carrocería, partes para asientos, motores de combustión y convertidores catalíticos, (representan 55.0% del total).

Top de importaciones de autopartes (México – EUA): motores de combustión, partes para baterías de almacenamiento y cajas de cambio.

Directorio

DIRECCIÓN DE ANALISIS ECONÓMICO CAMBIARIO Y BURSÁTIL

Janneth Quiroz Zamora	Directora de Análisis Económico, Cambiario y Bursátil	T. 5230-0200 Ext. 0669	jquirozz@monex.com.mx
J. Roberto Solano Pérez	Gerente de Análisis Económico, Cambiario y Bursátil	T. 5230-0200 Ext. 0760	rsolano@monex.com.mx
Brian Rodríguez Ontiveros	Analista Bursátil	T. 5230-0200 Ext. 4195	brodriguez01@monex.com.mx
André Maurin Parra	Analista Económico	T. 5230-0200 Ext. 2307	amauring@monex.com.mx
Rosa M. Rubio Kantún	Analista Económico	T. 5230-0200 Ext. 4465	rmrubiok@monex.com.mx
Kevin Louis Castro	Analista Económico	T. 5230-0200 Ext. 4186	klouisc@monex.com.mx
César Adrián Salinas Garduño	Analista de Sistemas de Información	T. 5230-0200 Ext. 4790	casalinasg@monex.com.mx

Disclaimer

Nosotros, el Área de Análisis y Estrategia Bursátil, certificamos que las opiniones contenidas en este documento reflejan exclusivamente el punto de vista del analista responsable de su elaboración. Asimismo, certificamos que no hemos recibido, ni recibiremos, compensación alguna directa o indirecta a cambio de expresar una opinión específica de este reporte.

Es importante mencionar que los analistas no mantienen inversiones directas o a través de interpósita persona, en los valores o instrumentos derivados objeto del reporte de análisis, así como que ninguno de los miembros del Consejo, directores generales y directivos del nivel inmediato inferior a éste, funge con algún cargo en las emisoras que pueden ser objeto de análisis en el presente documento.

En los últimos doce meses, es posible que Monex Grupo Financiero, S.A. de C.V. y/o las Entidades Financieras que lo conforman (en lo sucesivo "Monex"), a través de sus áreas de negocio, haya recibido compensaciones por prestar algún servicio de representación común, financiamiento corporativo, banca de inversión, asesoría corporativa u otorgamiento de créditos bancarios, a emisoras que pueden ser objeto de análisis en el presente informe. Monex no mantiene inversiones, al cierre del último trimestre, directa o indirectamente, en valores o instrumentos financieros derivados, cuyo subyacente sean valores, objeto del presente reporte, que representen el uno por ciento o más de su cartera de inversión, de los valores en circulación o del subyacente de los valores emitidos.

Este reporte está dirigido a la Dirección de Promoción de Banca Privada, Asesoría Patrimonial y Banca de Empresas de Monex. Las recomendaciones reflejan una expectativa de comportamiento de un valor contra su mercado de referencia y en un plazo determinado. Este comportamiento puede estar explicado por el valor fundamental de la compañía, pero también por otros factores. El cálculo del valor fundamental realizado se basa en una combinación de una o más metodologías generalmente aceptadas en los análisis financieros, y que pueden incluir, entre otras, análisis de múltiplos, flujos de efectivo descontados, análisis por partes o alguna otra que aplique al caso particular que se esté analizando. Sin perjuicio de lo que antecede, podrían tener más peso otros factores, entre los que se encuentran el flujo de noticias, momento de beneficios, fusiones y adquisiciones, el apetito del mercado por un determinado sector, entre otros; estos factores pueden llevar a una recomendación opuesta a la indicada solamente por el valor fundamental y su comparación directa con la cotización.

Nuestra política de recomendación contempla los siguientes escenarios: Compra. - Cuando el rendimiento esperado de la acción supere en más del 5% el rendimiento esperado del IPyC; Mantener.- Cuando el rendimiento esperado de la acción se ubique entre el $\pm 5\%$ el rendimiento esperado del IPyC; Venta.- Cuando el rendimiento esperado de la acción sea inferior en más del 5% el rendimiento esperado del IPyC.

El presente documento fue elaborado por Monex con información pública obtenida de fuentes consideradas como fidedignas, sin embargo, no existe garantía, explícita o implícita, de su confiabilidad, por lo que Monex no ofrece ninguna garantía en cuanto a su precisión o integridad. El inversionista que tenga acceso al presente documento debe ser consciente de que los valores, instrumentos o inversiones a que el mismo se refiere pueden no ser adecuados para sus objetivos específicos de inversión, su posición financiera o su perfil de riesgo. El contenido de este mensaje no constituye una oferta, invitación o solicitud de Monex para comprar, vender o suscribir ninguna clase de valores o bien para la realización de operaciones específicas. Monex no asume, ni asumirá obligación alguna derivada del contenido del presente documento, por lo que ningún tercero podrá alegar un daño, perjuicio, pérdida o menoscabo en su patrimonio derivado de decisiones de inversión que hubiese basado en este documento. Las opiniones aquí expresadas sólo representan la opinión del analista y no representan la opinión de Monex ni de sus funcionarios. Los empleados de las áreas de promoción, operación, directivos o cualquier otro profesional de Monex, podrían proporcionar comentarios de mercado, verbalmente o por escrito a los clientes que reflejen opiniones contrarias a las expresadas en el presente documento. Inclusive, Monex o cualquiera de sus promotores, operadores, afiliadas o personas relacionadas podrían realizar decisiones de inversión inconsistentes con las opiniones expresadas en el presente documento.