

26 agosto de 2025

 Elaborado por:
 Janneth Quiroz
 Rosa M. Rubio Kantún

Análisis Sectorial: Industria Automotriz

- En julio, la producción de vehículos ligeros fue de 309.5 mil unidades, lo que implicó un incremento del 2.4% anual. Sin embargo, a inicio del 2S-25 se registró un marginal aumento del 0.7% anual en la fabricación de vehículos.
- Por su parte, las exportaciones repuntaron con fuerza, con un crecimiento del 7.9% anual. No obstante, se extendió la pérdida de dinamismo en su acumulado, con una caída en los envíos al exterior del 1.4% anual.
- Las ventas de vehículos ascendieron a 124.5 mil unidades, lo que representó una disminución del 0.6% anual. En su acumulado de enero a julio, la comercialización en el mercado interno se redujo 0.3% respecto al mismo lapso de 2024.

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, eléctricos y de autopartes**. Finalmente, se incorpora una visión global del sector dada la coyuntura actual y se destacan las noticias y tendencias más relevantes del entorno, considerando los retos actuales y oportunidades para la industria automotriz nacional.

Sector automotriz nacional, inversiones y desafíos

A inicios del 2S-25, los indicadores del sector automotriz muestran una marcada desaceleración en las cifras acumuladas de enero a julio, en especial, en las exportaciones y ventas internas de vehículos ligeros y pesados. Además, persiste el endurecimiento de las políticas comerciales de EUA, con una tarifa arancelaria efectiva promedio del 8.26% en vehículos ligeros, partes y accesorios. En este contexto, las exportaciones de vehículos ligeros a EUA cayeron 1.1% anual; mientras que, los indicadores manufactureros del sector reflejan un menor dinamismo, tanto en el volumen físico de producción, como en la capacidad de planta utilizada. Asimismo, la inversión fija de mayo mostró una caída 8.2% anual en maquinaria y equipo, hilando cinco meses con descensos, lo que podría repercutir en la capacidad y procesos productivos del corto plazo.

Pese al desafiante entorno económico y comercial derivado de la incertidumbre arancelaria, la industria automotriz nacional conserva un sólido posicionamiento a nivel global, destacando como cuarto productor global de autopartes. Asimismo, se han realizado diversos anuncios de inversiones y de inauguración de proyectos, como el inicio de construcción de la planta para luces y faros de la empresa china *UTAS-NOVA Automotive Lighting System* en Aguascalientes. Así como, la expansión de la coreana *Kyungshin* en Durango para fabricar módulos de batería para vehículos eléctricos de Ford, lo que continuaría consolidando al estado como un *hub* estratégico de la electromovilidad. Otras entidades que se mantienen como líderes en la recepción de inversión del núcleo automotriz son Guanajuato y San Luis Potosí, reafirmando su posición como proveedores claves del sector.

México se mantiene beneficiado por sus ventajas comparativas y la robusta integración de las cadenas de producción de la región. Sin embargo, persisten relevantes desafíos para la industria automotriz mexicana para el segundo semestre del año. Ante la coyuntura actual, consideramos que el balance de riesgos para el sector automotor del país presenta un sesgo a la baja. De cara a la próxima revisión del T-MEC, será relevante asegurar un acceso preferencial al mercado estadounidense, que permita preservar la integración de las cadenas regionales.

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

Código SA	Fracción	2024	Ene-Jun	Jun-25
87	Vehículos, partes y accesorios	0.34	5.03	8.26
8701	Tractores	0.00	0.35	0.29
8702	Autobuses (pasajeros)	0.06	0.06	0.00
8703	Vehículos ligeros	0.37	7.41	14.06
8704	Vehículos para mercancías	0.03	2.24	3.19
8705	Vehículos especiales	0.00	0.21	0.00
8707	Carrocerías de vehículos	0.55	8.69	10.74
8708	Partes y accesorios	0.74	6.22	7.83
8711	Motocicletas	0.02	0.38	0.00
8714	Partes y accesorios de motocicletas	0.12	1.69	1.30
8716	Remolques y semirremolques	0.03	0.18	0.11

Fuente: U.S. Census Bureau. Cifras a junio de 2025. Capítulo 87 y partidas del Sistema Armonizado.

Top de Producción de Vehículos Ligeros por Marca		
Número de unidades ¹		
	Jul-25	Var. Anual (%)
General Motors	73,363	2.6%
Nissan	47,452	11.7%
Stellantis ²	38,821	42.0%
Volkswagen	27,219	-9.9%
Toyota	22,881	13.3%

Top de Exportación de Vehículos Ligeros por Marca		
Número de unidades ¹		
	Jul-25	Var. Anual (%)
General Motors	69,707	22.0%
Stellantis ²	32,479	24.3%
Volkswagen	30,682	30.6%
Ford Motor	29,832	11.3%
Nissan	24,933	-11.3%

Top de Ventas de Vehículos Ligeros por Marca		
Número de unidades ¹		
	Jul-25	Var. Anual (%)
Nissan	23,614	13.3%
General Motors	15,919	-6.8%
Volkswagen	10,921	-4.6%
Toyota	10,471	-5.4%
Mazda	9,803	17.1%

¹ Fuente INEGI. Cifras a julio de 2025.

² Stellantis integra las marcas de Chrysler y Fiat.

Historial de Reportes de Análisis Sectorial Automotriz	
Diciembre – 2024	
Enero – 2025	
Febrero – 2025	
Marzo – 2025	
Abril – 2025	
Mayo – 2025	

Vehículos Ligeros

De enero a julio, la producción de vehículos ligeros registró su crecimiento más débil desde 2020

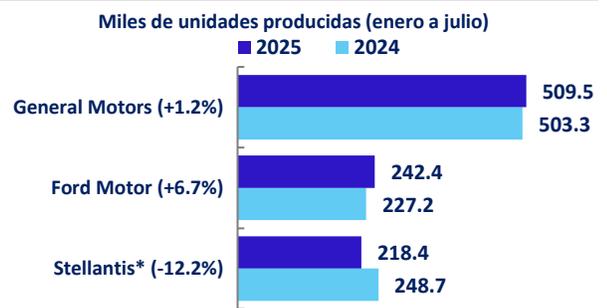
En julio, la producción de vehículos ascendió a un total de 309.5 mil unidades (+2.4% anual), lo que marcó un nuevo máximo en el nivel de producción para un mismo mes. A pesar de establecer dicho récord, se extiende una notoria desaceleración en la manufactura de este tipo de unidades. En las cifras acumuladas de enero a julio, la fabricación de vehículos ligeros presenta un marginal crecimiento del 0.7% anual (a/a); lo anterior, como reflejo de las presiones arancelarias para las ensambladoras instaladas en el país. Con relación al desempeño por marcas, el top 3 en volumen de fabricación de julio fue liderado por General Motors con 79.4 mil vehículos, seguido por Nissan (47.5 mil) y Ford Motor (38.8 mil), lo que representó aumentos del 23.7%, 15.3% y 12.5% a/a, respectivamente. Finalmente, en su desglose por segmentos, los vehículos de lujo (+10.5% a/a), las SUV's (+4.1%) y las Pick Ups (+0.5%) encabezaron el mayor incremento por volumen de ensamblaje, respecto a las realizadas en julio de 2024. En contraste, se observó una disminución en la producción de vehículos subcompactos (-5.4% a/a) y compactos (-0.8%).

Con cifras al mes de junio del U.S. Census Bureau, las exportaciones de vehículos ligeros a EUA mantienen una tarifa efectiva promedio del 14.06%.

Producción y exportación de vehículos ligeros



Armadoras de EUA con presiones arancelarias



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Gráfico izquierdo: Cifras acumuladas de enero a julio de 2019 al 2025.

Gráfico derecho: Miles de unidades producidas entre enero y julio de cada año y su variación anual (%). *Producción de Stellantis integra las marcas de Chrysler y Fiat.

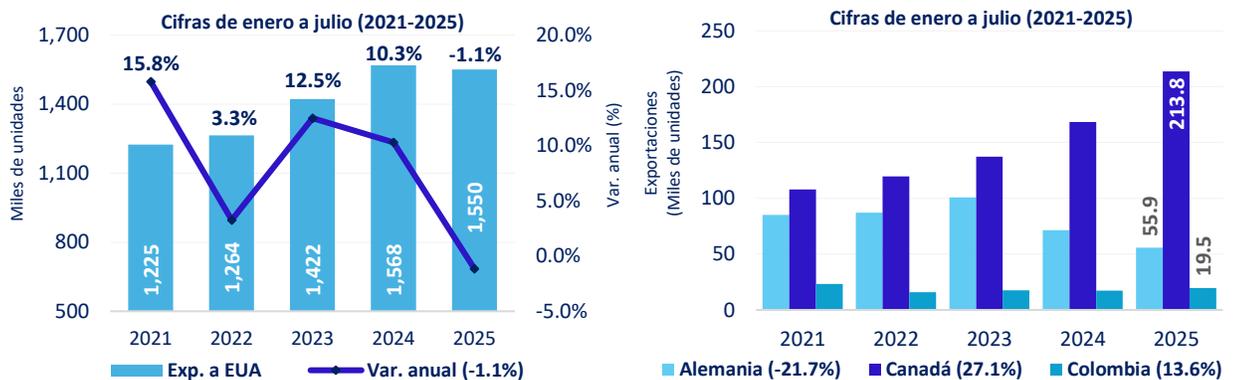
Las ensambladoras estadounidenses de General Motors y Ford Motor fabrican cuatro de los diez modelos con mayor volumen de producción en el país.

Las ventas al exterior de vehículos se redujeron en 1.4% anual

En julio, la industria automotriz de vehículos ligeros colocó 289.6 mil unidades (+7.9% a/a) en el mercado externo. Esta marca implicó el mayor número de ventas para un mes de julio, superando el máximo previo registrado en el mismo mes de 2019 (276.8 mil unidades). A su interior, se observó un comportamiento mixto en los flujos de envíos por tipos de vehículos: las de automóviles se contrajeron 11.6% a/a, mientras que las de camiones subieron 1.3% a/a. Los resultados acumulados al periodo (enero – julio) matizaron una notoria desaceleración en la exportación de vehículos, lo que representó una caída del 1.4% a/a.

Con relación al desempeño por países, los vehículos canalizados a EUA presentaron una ligera disminución del 1.1% a/a en el periodo de enero a julio de 2025, acentuando las presiones derivadas de las tarifas para el sector automotriz, así como por las relacionadas al acero y aluminio. A pesar de este resultado, EUA obtuvo la mayor participación de mercado con un 79.3% de nuestras exportaciones. Por su parte, los envíos dirigidos hacia Canadá (+27.1% a/a), Alemania (-21.7%) y Colombia (+13.6%) reflejaron un comportamiento mixto durante el periodo referido, consolidando en su conjunto una participación de mercado de 14.8% del total de nuestras exportaciones automotrices.

Top canalización de exportaciones de vehículos ligeros por países



Los estados con mayor participación en las exportaciones al 1T-25 del subsector de equipos de transporte fueron: Coahuila (21%), Guanajuato (10.4%) y Nuevo León (8.4%).

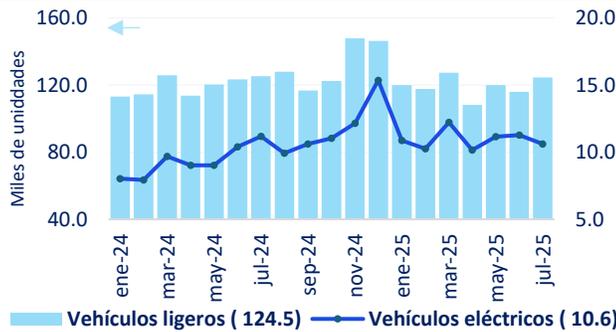
Fuente: Elaboración con datos del INEGI. Cifras en miles de unidades, acumuladas de enero a julio para cada periodo (2021 – 2025).

La comercialización interna de vehículos refleja presiones, ante una posible moderación en la demanda

En julio, las ventas en el mercado nacional de vehículos ligeros (VL) alcanzaron las 124.5 mil unidades, lo que implicó una disminución del 0.6% a/a. Al considerar dicho resultado, se registró el cuarto mes consecutivo con una variación anual negativa y con ello se acentúa una notoria moderación de la demanda interna. Dentro del top 5 de marcas con mayor presencia en el mercado interno, se observaron ganancias anuales únicamente para Nissan (+13.3%) y Mazda (+17.1%), mientras que las ventas de General Motors (-6.8%), Volkswagen (-4.6%) y Toyota (-5.4%) se contrajeron considerablemente respecto a las realizadas en julio del año pasado. En su comparación con cifras acumuladas de enero a julio, las ventas totales de fueron de 833.8 mil unidades (-0.3% a/a). En este periodo, el top 5 de modelos con mayor colocación de vehículos en territorio nacional fueron: Versa de Nissan (52.3 mil unidades); Aveo de Chevrolet (31.8 mil); NP300 de Nissan (32.7 mil); K3 de KIA (23.9 mil); y March de Nissan (16.5 mil). En conjunto, la distribución de estos modelos alcanzó una cuota de mercado del 19.4% del total.

Con base en los datos registrados de vehículos ligeros de julio, la AMDA estima que la venta de unidades incrementará 0.7% anual en 2025.

Ventas internas de vehículos ligeros y eléctricos



Participación de mercado por segmentos (VL)



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras mensuales al mes de julio de 2025.

Con cifras al mes de julio, el top 3 de marcas chinas (MG Motor, JAC y Changan) con mayores ventas en el mercado mexicano consolidaron una cuota de mercado del 6.1% del total.

De enero a julio, las ventas de vehículos eléctricos crecieron 17.4% anual

En julio, las ventas de vehículos híbridos, híbridos conectables y eléctricos fueron de 10.6 mil unidades, lo que implicó una disminución del 5.0% respecto a las comercializadas en julio de 2024. Este desempeño conllevó una cuota de mercado del 8.5% del total de ventas del mes. En su acumulado al séptimo mes del año, las ventas de vehículos con este tipo de tecnología fueron de 76.6 mil unidades (+17.4% a/a). Durante este periodo, las unidades con mayor presencia en el mercado doméstico fueron las híbridas, con una participación del 78.3%, seguidas de las unidades tipo eléctricas (14.2%) y las conectables (7.4%). En su desglose por estados, la mayor concentración de las ventas de vehículos eléctricos se localizó en la Ciudad de México (26.2%), Estado de México (13.8%), Nuevo León (9.9%) y Jalisco (8.1%). En conjunto, representaron el 58.0% de las ventas totales de este tipo de tecnologías.

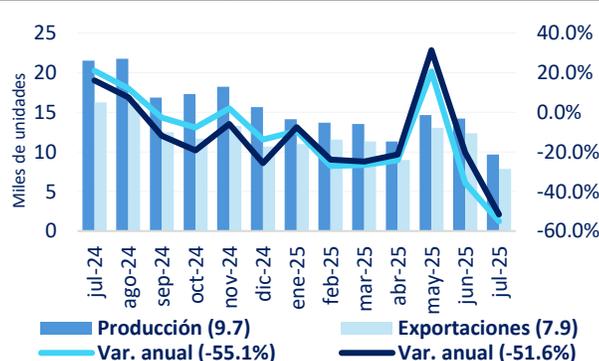
Vehículos Pesados

La fabricación de vehículos pesados hiló dos periodos (enero - julio) con variaciones anuales negativas

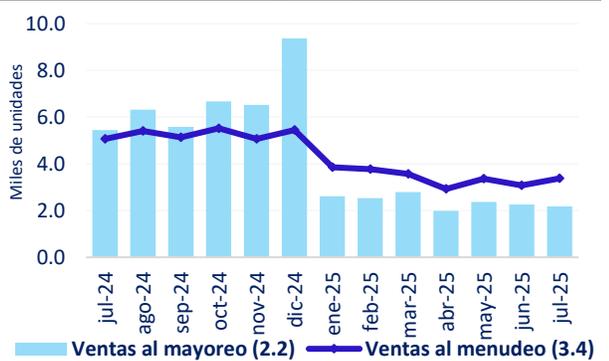
En julio, se reportó la producción de 9.7 mil unidades, lo que representó una disminución de 11.9 mil vehículos (-55.1% a/a) respecto a los elaborados en julio del año pasado. Este deterioro se observó en la producción de vehículos para pasajeros (-74.3% a/a), así como en los de carga (-54.4% a/a). Con ello, en su acumulado al séptimo mes del año, se alcanzó la producción de 91.1 mil unidades (-26.2% a/a).

El top 5 de ventas de vehículos pesados al menudeo (ene-jul) se encuentra liderado por Kenworth, Freightliner, International, Mercedes-Benz e Isuzu.

Producción y exportaciones totales



Ventas al mayoreo y menudeo



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Cifras mensuales al mes de julio de 2025.

De enero a julio, las exportaciones cayeron 20.1% anual

En julio, las exportaciones de la industria automotriz pesada reportaron una pronunciada contracción del 51.6% a/a. Con ello, el indicador hiló dos meses con variaciones anuales negativas, acentuando signos de pronunciado deterioro en dicho subsector. En este mes, el principal destino para la comercialización externa de vehículos pesados fue al mercado estadounidense con 7.4 mil unidades y una participación de 94.6% del total. Con cifras acumuladas, se reportaron exportaciones de 76.0 mil unidades (-20.1% a/a), de las cuales el 94.9% fueron canalizadas a EUA, 3.5% a Canadá y el 1.7% hacia el resto de países.

Para 2025, la AMDA estima una pronunciada contracción en las ventas al menudeo de vehículos pesados entre 17.4% y hasta 19.5% respecto al 2024.

Las ventas al mayoreo y menudeo se mantienen con una trayectoria descendente

En julio, las ventas al mayoreo y menudeo ascendieron a 2.2 y 3.4 mil unidades, lo que implicó una disminución del 60.1% y 33.2% respecto a las registradas en el mismo mes de 2024. Ante una menor demanda en los primeros siete meses de 2025, las ventas acumuladas se redujeron 49.7% y 24.6% a/a, respectivamente. En su desglose por segmentos, el mayor rezago se concentró en la comercialización de vehículos para pasajeros, con caídas del 52.1% en las ventas al por mayoreo y del 25.2% a/a al por menor. De manera paralela, este deterioro se extiende particularmente en las ventas al menudeo con relación a las unidades comercializadas en los niveles prepandemia del 2019, con una contracción del 5.3% a/a.

Autopartes

Desempeño de las autopartes a mayo de 2025: crecimiento en la producción del 5.0% mensual

De acuerdo con lo reportado por la Industria Nacional de Autopartes (INA), en mayo, la producción de autopartes de México alcanzó un monto de \$10.2 mil millones de dólares (mmdd), que significó un incremento de 5.0% mensual (m/m). Durante los primeros cinco meses del 2025, las exportaciones e importaciones de autopartes alcanzaron \$42.2 mmdd y \$27.7 mmdd, respectivamente. En este lapso, el comercio de la región de América del Norte se mantuvo con una sólida fortaleza, destacando que el 87.0% de la producción de autopartes mexicanas fue canalizada hacia EUA y el 3.5% a Canadá, lo que refuerza la relación trilateral de la región. Considerando este desempeño, México se posicionó como el principal proveedor (importaciones) de autopartes de EUA, lo que implicó una cobertura del 43.48% del mercado estadounidense. De enero a mayo, el segmento con mayor productividad fue el de partes eléctricas con un monto de \$9.3 mdd (19.0%). Otros rubros destacados fueron los de transmisiones, embragues y partes (\$4.8 mdd); telas, alfombras y asientos (\$4.3 mdd); y partes de motor (\$3.9 mdd). Por último, entre las entidades con mayor contribución en la elaboración de autopartes, destacaron: Coahuila con 15.0% del total, Guanajuato (13.7%), Nuevo León (13.3%), Chihuahua (8.7%) y Querétaro (7.8%).

De enero a julio de 2025, el top 5 de marcas en ventas al menudeo alcanzó una participación de mercado del 79.5% del total.

Balanza comercial e indicadores manufactureros

En el 1S-25, las exportaciones automotrices se redujeron 3.1% anual

De acuerdo con el registro realizado en la balanza comercial, publicado por el INEGI, en julio y con cifras desestacionalizadas, las exportaciones manufactureras crecieron 2.7% m/m, recuperando parcialmente su fortaleza tras una leve caída en el mes previo. Este desempeño fue explicado por el sólido repunte en los envíos automotrices del 6.1% m/m. Con relación a la canalización de los envíos manufactureros de junio, el 86.0% de las ventas fueron destinadas a EUA y 14.0% al resto del mundo. Al considerar esta evolución, las exportaciones manufactureras de junio dirigidas al mercado estadounidense repuntaron con fuerza en 2.9% m/m (vs 0.4% previo). En la composición de las ventas realizadas, el 32.4% correspondió a las automotrices y 67.6% a las no automotrices.

Indicadores manufactureros del sector automotriz

Los indicadores manufactureros de junio enfatizan notables riegos para el sector automotriz nacional. En primer lugar, la capacidad de planta utilizada de automóviles y camiones se situó en 91.3%, lo que implicó una reducción de 0.7 puntos porcentuales (pp) respecto al mismo mes de 2024. El mayor retroceso se observó en la capacidad de planta utilizada en la fabricación de camiones y tractocamiones (-10.6 pp), así como en la de carrocerías y remolques (-4.6 pp). Además, el volumen físico de producción de equipos de transporte presentó un ligero descenso de 0.2% a/a. Por otra parte, las cifras de la producción manufacturera confirmaron la notoria ralentización del sector, con una caída del 2.1% a/a en la fabricación de equipos de transporte durante el periodo enero - julio, particularmente en la elaboración de automóviles y camiones (-2.9% a/a) y de partes para vehículos automotores (-0.9% a/a). Bajo este contexto, la industria automotriz terminal conserva signos de fragilidad, derivado de las presiones en la capacidad de producción, moderación en los niveles de demanda externa e interna (vehículos ligeros y pesados) y una marcada debilidad en la confianza empresarial del sector.

Durante el 1S-25, EUA se mantuvo como el principal comprador de las exportaciones manufactureras automotrices de México, con una participación del 86.1% del total.

Directorio

DIRECCIÓN DE ANÁLISIS 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	irsolano@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	amaurinp@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. 0686	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.