

24 de abril de 2025

Elaborado por:
Janneth Quiroz
Rosa M. Rubio Kantún

Análisis Sectorial: Industria Automotriz

- En marzo, la producción de vehículos ligeros creció 12.1% anual (338.7 mil unidades). Con ello, en su acumulado al 1T-25, la fabricación subió 4.8% respecto al 1T-24.
- Por su parte, las exportaciones avanzaron 3.8% anual; sin embargo, en su comparación trimestral cayeron 6.0% respecto al mismo periodo de 2024.
- Finalmente, las ventas de vehículos ligeros en el mercado interno fueron de 127.4 mil unidades (+1.3% anual). De tal forma, en el primer trimestre de 2025, las ventas subieron 3.3% respecto al mismo trimestre del año previo.

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**. 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 posibles oportunidades para la industria automotriz.

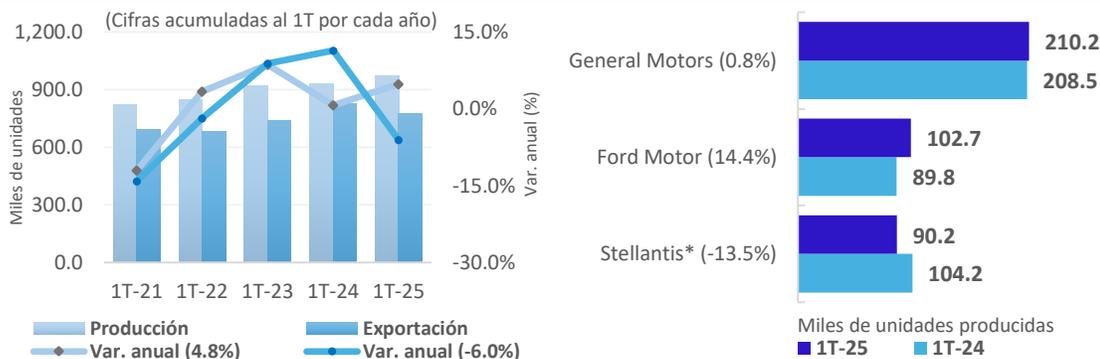
Tensiones comerciales y retos emergentes para la industria automotriz de México

La industria automotriz mexicana se enfrenta a un entorno desafiante tras el anuncio del gobierno de EUA, que el 2 de abril de 2025 confirmó la **imposición de un arancel del 25.0%** a la importación de vehículos **ensamblados en México y Canadá que no cumplan con los criterios establecidos en el T-MEC**. Ante este contexto, se añade la presión ejercida por el presidente Donald Trump sobre las armadoras americanas con operaciones en México (General Motors, Ford y Stellantis) para regresar su producción a EUA. Estas medidas, representan una amenaza directa para las exportaciones mexicanas, que en 2024 alcanzaron un récord de 3.5 millones de unidades. Ante este escenario, el sector podría enfrentar una desaceleración significativa, considerando que el 79.7% de la producción nacional fue destinada al mercado estadounidense. Cabe mencionar que, este nuevo arancel podría traducirse en un encarecimiento por unidad para los consumidores americanos, lo que impactaría a la demanda. De manera paralela, las ensambladoras establecidas en México evalúan ajustes en sus cadenas de suministro para incrementar el **contenido regional** y asegurar su elegibilidad para la exención, subrayando la importancia crítica de cumplimiento de las reglas de origen del tratado comercial.

¿Qué esperar?

Los resultados al 1T-25 reflejan señales mixtas de la industria, tanto para los vehículos ligeros como para los pesados, materializando repercusiones iniciales en el sector automotriz nacional. La producción y venta de vehículos ligeros se mantienen en terreno positivo, mientras que las exportaciones totales presentan un pronunciado declive, anotando su mayor caída desde el 1T-21. Por su parte, el componente de vehículos pesados permanece en un profundo decaimiento, con lastres en la producción, exportación y ventas al mayoreo y menudeo. Bajo este entorno, consideramos que la balanza de riesgo para la industria automotriz mexicana se mantiene sesgada a la baja, derivado de la política proteccionista y de aranceles de EUA, lo que podría repercutir a la estrecha interdependencia de las cadenas de suministro; y particularmente por la inminente desaceleración de la economía nacional. Hacia adelante, será fundamental el anuncio de posibles negociaciones bilaterales, considerando la elevada participación del contenido automotriz mexicano en las ventas del mercado estadounidense.

Producción y exportación de vehículos ligeros Armadoras de EUA con presiones arancelarias



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Gráfico izquierdo: Cifras acumuladas al cierre del 1er. Trimestre de 2021 al 2025.

Gráfico derecho: Cifras en miles de unidades y variación anual (%). *Producción de Stellantis integra las marcas de Chrysler y Fiat.

Top de Producción de Vehículos Ligeros por Marca		
Número de unidades ¹		
	Mar-25	Var. Anual (%)
General Motors	80,217	15.9%
Nissan	50,376	-0.9%
Chrysler	35,960	12.6%
Ford Motor	35,840	46.0%
Toyota	27,279	68.9%

Top de Exportación de Vehículos Ligeros por Marca		
Número de unidades ¹		
	Mar-25	Var. Anual (%)
General Motors	74,063	12.6%
Nissan	41,020	-14.2%
Ford Motor	37,235	26.8%
Chrysler	31,243	1.8%
Toyota	25,529	43.6%

Top de Ventas de Vehículos Ligeros por Marca		
Número de unidades ¹		
	Mar-25	Var. Anual (%)
Nissan	23,625	0.4%
General Motors	18,009	2.7%
Volkswagen	11,007	5.5%
Toyota	10,894	19.8%
Mazda	9,044	25.0%

¹ Fuente INEGI. Cifras de marzo de 2025.

Historial de Reportes de Análisis Sectorial Automotriz	
Noviembre – 2024	
Diciembre – 2024	
Enero – 2025	
Febrero – 2025	

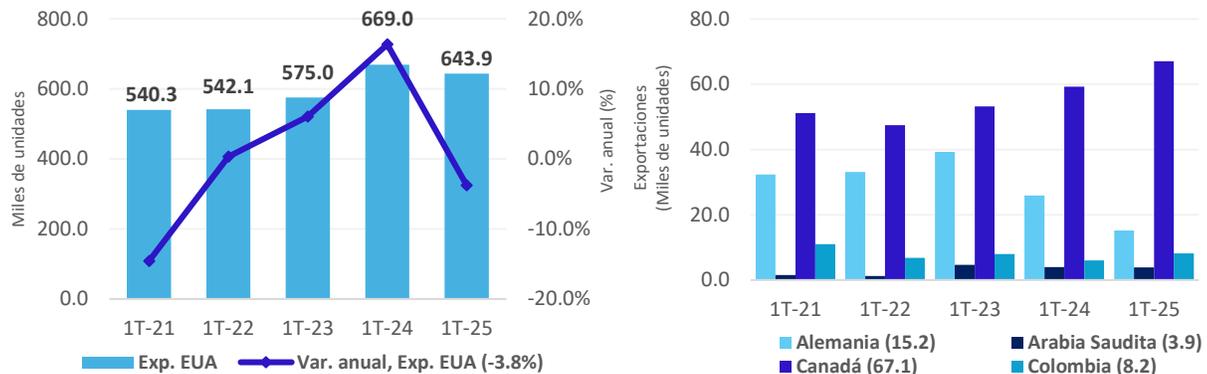
Vehículos Ligeros

Con cifras al 1T-25, la fabricación de vehículos alcanzó su 2do. mejor histórico con 973.5 mil unidades

En marzo, la producción de vehículos fue de 338.7 mil unidades, lo que representó un crecimiento de 12.1% anual (a/a). En este periodo, el mayor volumen de ensamblajes fue liderado por General Motors con 80.2 mil vehículos, seguido de Nissan (50.4 mil) y Chrysler (36.0 mil). Sin embargo, se observó un compartimiento mixto en el desglose de los datos, señalando que las unidades producidas por Nissan cayeron 0.9% respecto al mismo mes de 2024, mientras que las de General Motors y Chrysler registraron un avance a doble dígito del 15.9% y 12.6% a/a, respectivamente. Por otro lado, en su separación por segmentos, las SUV's (+15.3% a/a) y Pick Ups (+16.2% a/a) encabezaron el mayor volumen de ensamblajes. Finalmente, con cifras acumuladas de enero a marzo de 2025, se produjeron 973.5 mil unidades (+4.8% a/a), con lo cual se estableció su segundo mejor histórico para un primer trimestre.

Nissan pausó los pedidos a EUA de SUV de su marca Infiniti, fabricadas en México, ante los aranceles a las importaciones automotrices a EUA.

Top canalización de exportaciones de vehículos ligeros por países (1T, 2021 – 2025)



Acorde con el INA, EUA necesitaría en torno a 18 plantas automotrices nuevas, para sustituir los autos producidos en México.

Fuente: Elaboración con datos del INEGI. Cifras acumuladas al cierre del 1er. Trimestre de 2021 al 2025.

Las exportaciones de vehículos del 1er. trimestre (-6.0% a/a) registraron su mayor caída desde el 1T-21

En el tercer mes del año, la exportación de vehículos ligeros subió 3.8% a/a, lo que implicó la canalización de 297.0 mil unidades al exterior. En su desglose por exportaciones por tipo de vehículos se reflejó un comportamiento opuesto, señalando que las de **automóviles** cayeron 11.1% a/a, mientras que las de **camiones ligeros** incrementaron 8.1% a/a. Por otro lado, en su **acumulado al 1T-25** se registraron envíos de 775.9 mil unidades, lo que conllevó una **disminución del 6.0%** respecto a las canalizadas en el mismo periodo de 2024. Lo anterior, fue explicado por una pronunciada caída en las exportaciones hacia EUA (-3.8% a/a), Alemania (-41.3%), Arabia Saudita (-2.9%) y Brasil (-59.5%); posiblemente atribuido por la incertidumbre actual en el comercio mundial y de aranceles. No obstante, este fue parcialmente compensado por el modesto avance en las exportaciones a Canadá (13.3% a/a) y Colombia (+36.6% a/a), consolidando una participación del 8.6% y de 1.1% sobre el total de los envíos realizados en el 1T-25.

En marzo, KIA dio banderazo de producción del K4 Hatchback en su planta de Pesquería, Nuevo León.

Las ventas de vehículos establecieron su segundo mejor histórico, para un mes de marzo

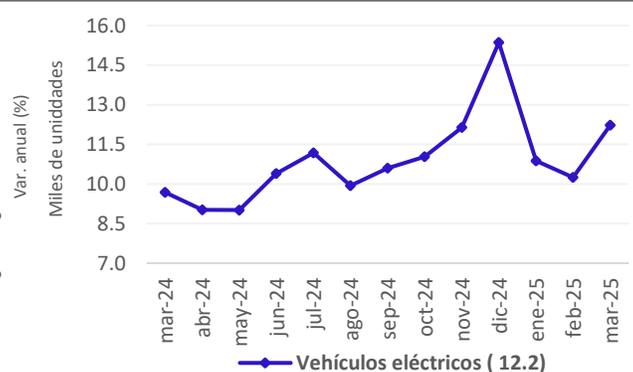
En marzo, las ventas en el mercado nacional de vehículos ligeros alcanzaron las 127.4 mil unidades, su segundo mejor récord para el mes reportado, lo que conllevó un incremento de 1.3% a/a. Las marcas con mayor volumen de comercialización fueron: Nissan (23.6 mil unidades), General Motors (18.0 mil) y Volkswagen (11.0 mil). Destacando puntualmente las ventas de los modelos: Versa (-12.6% a/a) y NP300 (+23.3% a/a) de la Nissan; y Aveo (+40.2% a/a) de General Motors. En su **acumulado al 1T-25**, las ventas totales crecieron 3.3% a/a, con 365.0 mil unidades comercializadas en el mercado interno.

Top de ventas por marcas de origen chino en el 1T-25: 1) MG Motor con 11.1 mil unidades vendidas; 2) JAC con 6.1 mil unidades; y 3) Great Wall Motor con 3.9 mil.

Ventas internas de vehículos ligeros



Venta de vehículos eléctricos



Fuente: Elaboración con datos del INEGI.

La venta de vehículos eléctricos del 1T-25 estableció una participación del 9.1% del total de ventas

En marzo, las ventas de vehículos híbridos, híbridos conectables y eléctricos alcanzaron las 12.2 mil unidades, lo que representó un crecimiento del 26.3% a/a y una participación del 9.6% en el total de ventas del periodo. Con cifras al 1T-25, se registró la comercialización de 33.4 mil unidades en el mercado interno, equivalente a un incremento del 30.1% a/a. Cabe destacar la concentración geográfica de estas ventas, con mayor participación en la Ciudad de México (25.3%), el Estado de México (14.2%), Nuevo León (10.2%) y Jalisco (8.0%).

Vehículos Pesados

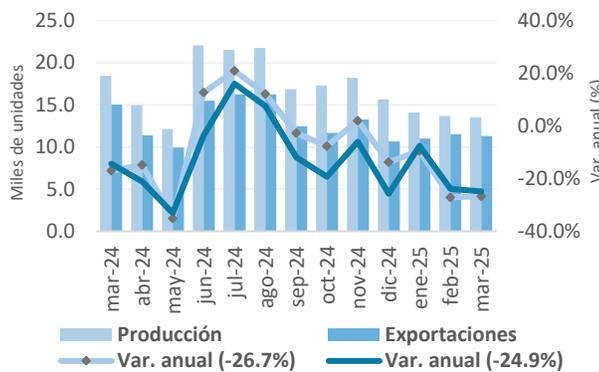
La producción total del primer trimestre cayó 21.8% anual

En marzo, se reportó la producción de 13.5 mil unidades, lo que implicó una disminución del 26.5% a/a; principalmente en la fabricación de vehículos pasajeros (-39.6%) y de carga (26.3%). De tal forma, la producción de vehículos pesados de enero a marzo de 2025 alcanzó las 41.3 mil unidades (-21.8% a/a).

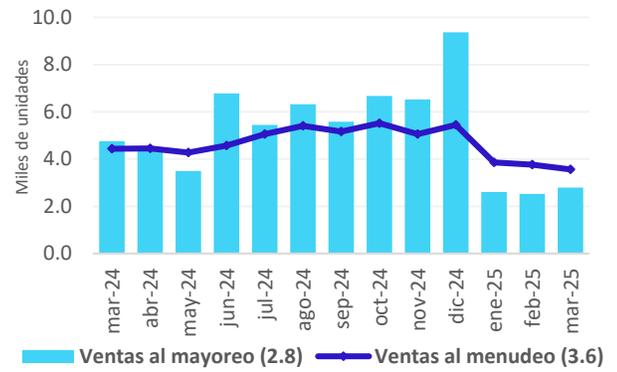
En los primeros tres meses de 2025, las exportaciones se redujeron 19.7% anual respecto al 1T-24

En marzo, las exportaciones de la industria automotriz pesada bajaron 24.9% a/a, hilando 3 meses con variaciones anuales negativas en 2025, y sumando señales de deterioro en dicho subsector. En este lapso, EUA fue el principal destino de los envíos de vehículos pesado con 10.7 mil unidades, con una participación del 95.2% del total. Con cifras al 1T-25, se exportaron 33.8 mil vehículos pesados, de los cuales el 95.6% fue canalizado a EUA, 3.0% a Canadá, 0.5% a Colombia y un 0.9% al resto de países.

Producción de vehículos pesados y var. anual



Ventas al mayoreo y menudeo



Fuente: Elaboración de Monex con datos del INEGI.

Las ventas al mayoreo y menudeo anotaron 3 meses consecutivos con variaciones anuales negativas

En marzo, las ventas al mayoreo y menudeo ascendieron a 2.8 y 3.6 mil unidades, con disminuciones del 41.3% y 19.7% respecto a las ventas registradas en el mismo mes de 2024. De tal forma, en su comparación trimestral, las ventas se redujeron en 39.3% y 16.2% a/a, respectivamente. Con un enfoque específico en las ventas al menudeo, estas se ubicaron 7.7% por debajo de los niveles previos a la pandemia; mientras que las ventas acumuladas al 1T-25 fueron 12.0% superiores a las registradas en 2019. Cabe mencionar que, en su desglose por segmentos, la comercialización al menudeo de vehículos pasajeros (-23.8% a/a) y de vehículos de carga (-14.8% a/a) se debilitó drásticamente.

Desempeño sectorial en balanza comercial e indicadores manufactureros

Respecto al registro realizado en la balanza comercial y de acuerdo con las cifras publicadas por el INEGI, en febrero y con cifras desestacionalizadas, las exportaciones automotrices se redujeron 3.0% m/m (vs +1.0% en enero); y en su acumulado al primer bimestre de 2025 cayeron 6.3% a/a. En este último lapso, los envíos canalizados a EUA disminuyeron 4.3% a/a y hacia el resto de los países en 18.4% a/a. Sin embargo, en los resultados de la actividad industrial a corto plazo, la producción manufacturera del subsector de equipo de transporte repuntó 3.6% m/m, luego de registrar 2 caídas consecutivas.

Finalmente, los indicadores manufactureros de febrero reflejaron un comportamiento diferenciado del sector automotriz. Por un lado, la capacidad de total planta utilizada de automóviles y camiones se situó al 89.9%, superior en 0.4 puntos porcentuales (pp) respecto a lo reportado en el año previo. No obstante, a su interior se presentó un declive de 19.1 pp en la utilización de planta para fabricación de camiones y tractocamiones, confirmando el deterioro de la producción del 1T-25; el cual fue ligeramente compensado por el aumento de 3.5 pp en la capacidad de planta para automóviles y camionetas. A su vez, destacó que, el volumen físico de producción de equipos de transporte se contrajo 2.3% a/a. Reflejando en su conjunto mayores desafíos para el dinamismo de la industria automotriz terminal.

De acuerdo con la proyección preliminar del AMDA, en 2025 las ventas al menudeo de vehículos pesados podrían disminuir en un rango del (-6.7% y -3.2% anual) respecto al 2024.

El top 5 de ventas al menudeo del 1T-25 se encuentra liderado por: Freightliner, Kenworth, International, Mercedes-Benz y Volkswagen

En el 1T-25, el top 5 de ventas al menudeo consolidó una participación de mercado del 85.3% del total.

Volvo confirmó inversión hasta de \$1,000 mdd para la construcción de su planta de vehículos pesados en Ciénega de Flores, Nuevo León, que iniciará operaciones en 2026.

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. 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.