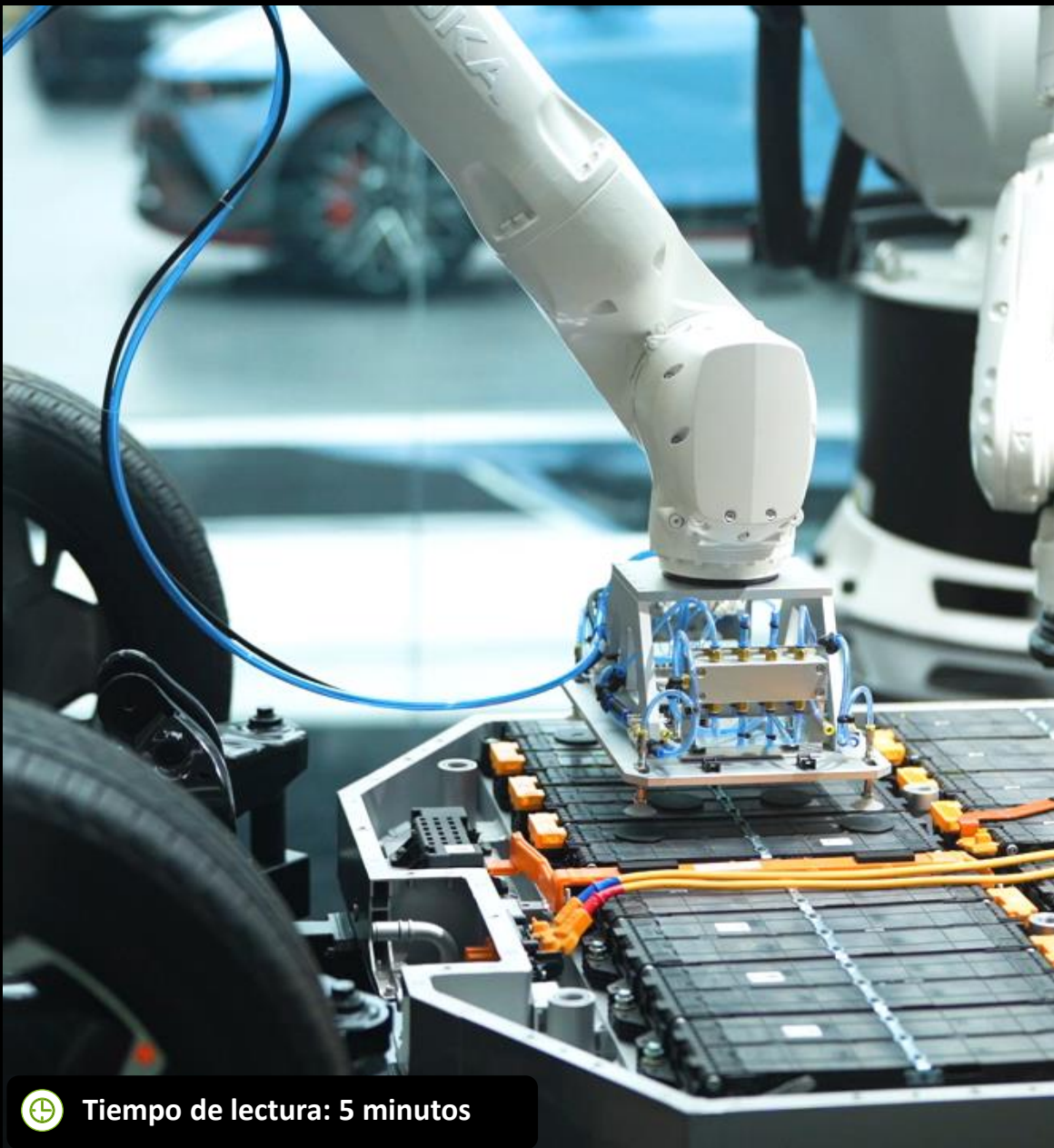




**START**

**Perspectiva Industrial:  
La industria automotriz en México**

Diciembre 2024



 Tiempo de lectura: 5 minutos

## Perspectiva industrial

Este reporte forma parte de la oferta de servicios de Econosignal, enfocado en brindar la **información actual más relevante**, el **análisis de la coyuntura** y los **pronósticos de crecimiento** para una de las actividades más dinámicas de la economía mexicana: la **industria automotriz**.



Comparativa internacional



Indicadores de desempeño



Cadena productiva



Factores coyunturales



Pronósticos y prospectiva

Con información al 30 de noviembre de 2024.

# Industria automotriz en México

## Highlights



Fuente: elaboración propia con información de Global Data, Banxico e INEGI. | Con datos de 2023.



# Contenido

● <b>Panorama internacional</b>	
Industria automotriz y ventas	<u>05</u>
● <b>Panorama local</b>	
Industria terminal	<u>11</u>
Industria de autopartes	<u>17</u>
Actividades comerciales y servicios relacionado	<u>22</u>
● <b>Vehículos eléctricos: capacidad de la industria</b>	<u>30</u>
● <b>Pronósticos y prospectiva</b>	
Tendencias de la industria	<u>34</u>
Pronósticos de crecimiento	<u>37</u>
● <b>Nuestra oferta</b>	<u>41</u>
● <b>Contáctanos</b>	<u>43</u>



# Panorama internacional

## Industria automotriz



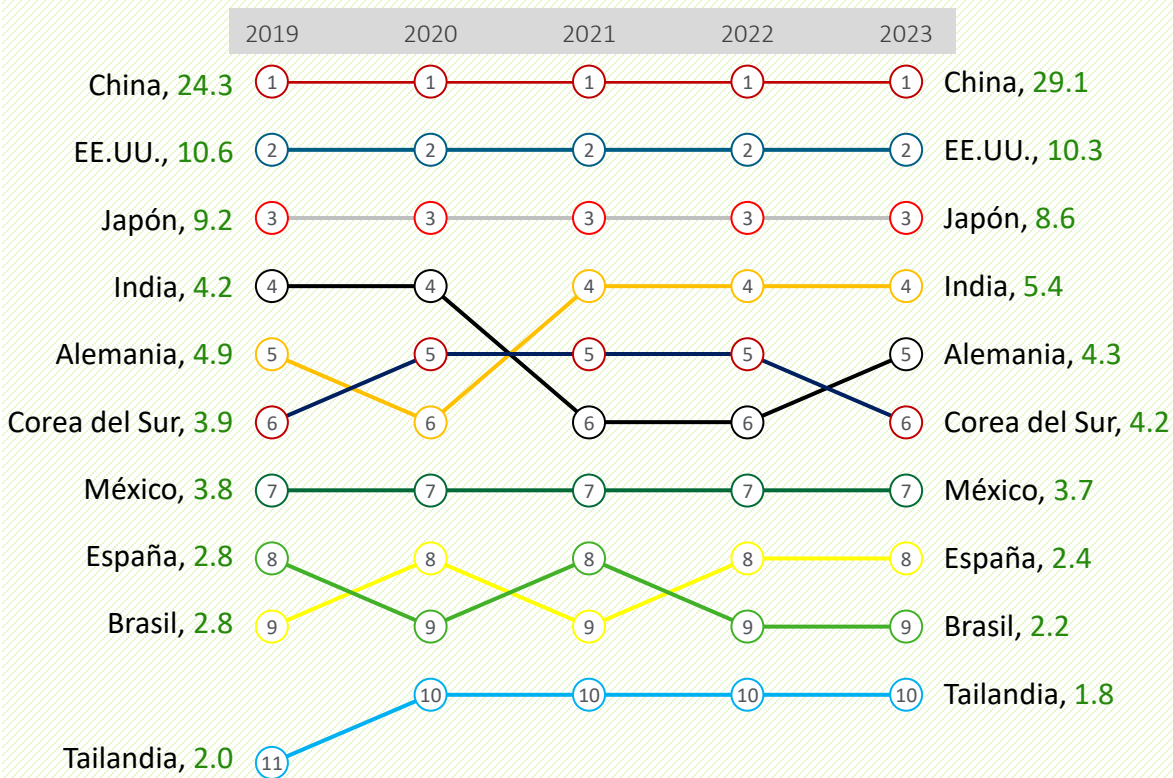
# Principales productores mundiales de vehículos

De 2019 a la fecha, el ranking de los 10 países productores más grandes de automóviles se ha mantenido sin grandes cambios. Sin embargo, las condiciones del mercado están cambiando: auge de las marcas chinas, la guerra comercial entre el gigante asiático y EE.UU., relocalización de la fabricación, inflación y aranceles, etc.



## Producción de vehículo ligero, top 10

(ranking y producción en millones de unidades)



Fuente: elaboración propia con información de Global Data.



### China

China permanece como el **mayor productor global de la industria**, con una producción de más de 29 millones de vehículos en 2023. Esta producción se ha distribuido en su mercado interno, así como a nivel internacional; algunas de sus marcas están comenzado a desplazar a otras marcas, como las europeas, que ya tenían un mercado consolidado.



### EE.UU.

Se posiciona como el **2º productor mundial**, con una producción de 10.3 millones de vehículos. Las marcas estadounidenses están perdiendo atractivo, debido a la entrada de vehículos chinos; por lo que, dentro de las propuestas del nuevo gobierno electo es la puesta de aranceles a estos vehículos.



### México

Se ubica en el **lugar 7** de los mayores productores, gracias a la integración comercial con unos de los **principales consumidores y productores** de automóviles; lo que ha permitido que la producción y exportaciones se mantengan en número positivos y dinámicos. Sin embargo, esta tendencia ha comenzado a ralentizarse.



# Disrupción en la producción

Las irrupciones a la cadena de suministros, específicamente de microchips y semiconductores ha afectado la producción de vehículos durante y después de la pandemia, siendo ahora un foco de atención para algunos países. Actualmente, existen otros factores que puede generar pérdidas de la producción como conflictos, paros o huelgas.

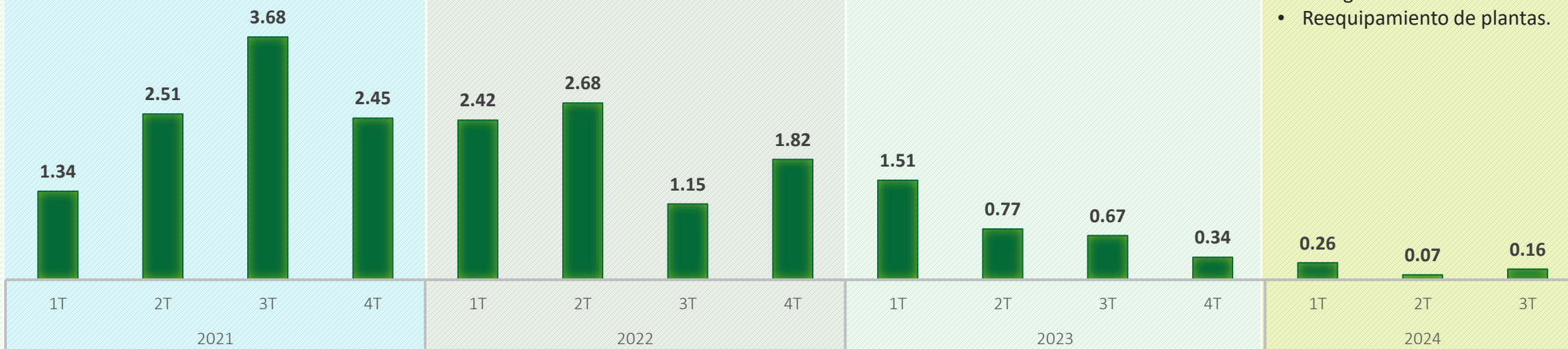
## ! Pérdidas acumuladas de producción (millones de unidades)

- Escasez de chips.
- Escasez de piezas en el sudeste asiático.
- Paro por confinamiento COVID-19.
- Escasez de otros materiales y piezas.
- Demanda débil.

- Problemas de suministro .
- Guerra Rusia-Ucrania.
- Escasez de chips, componentes y repuestos.
- Demanda débil.
- Paro por confinamiento por COVID-19.

- Diversos problemas de suministro.
- Impacto de COVID.
- Demanda débil.
- Huelga de laboral (UAW).
- Restricciones a la importación de kits CKD, componentes y materias primas.

- Irregularidades en las pruebas de vehículos.
- Inundación de proveedores.
- Ataques en el Mar Rojo: escasez de repuestos y piezas.
- Huelga laboral.
- Reequipamiento de plantas.



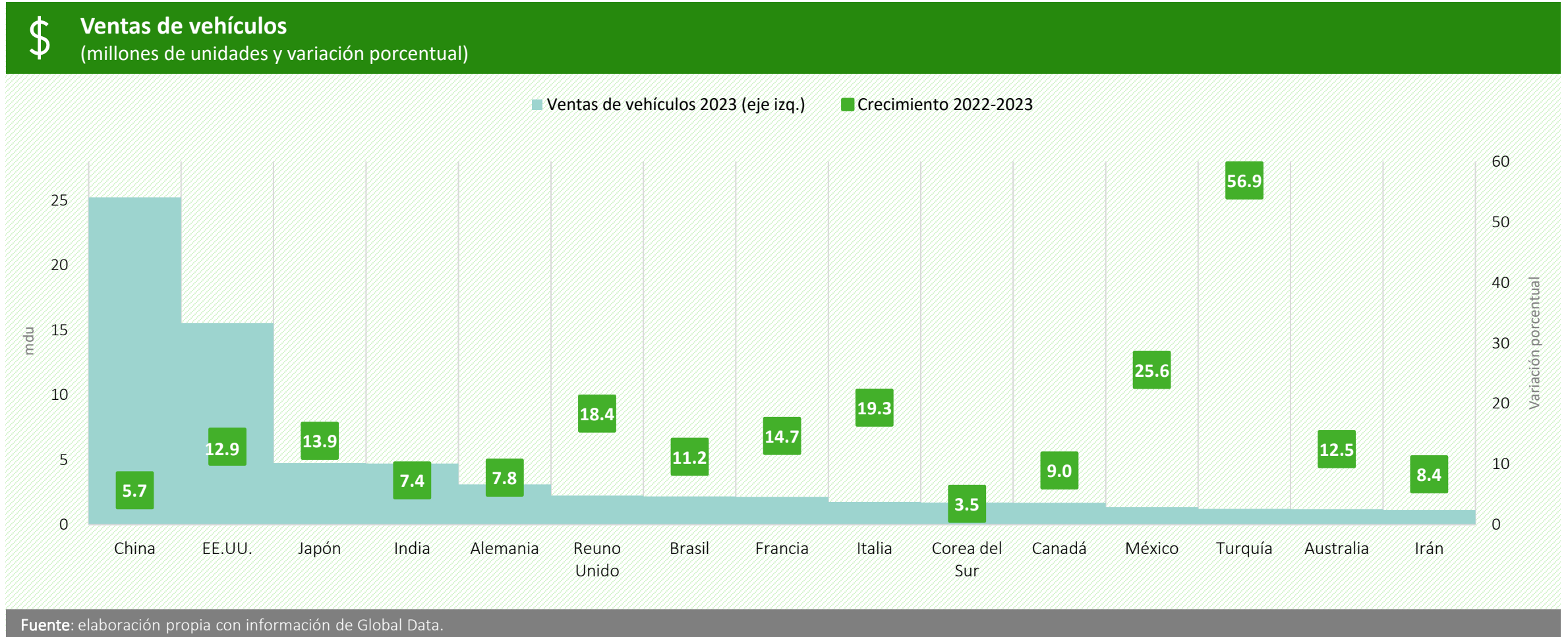
Fuente: elaboración propia con información de Global Data. | Nota:\* El registro de las pérdidas de producción de vehículos se inició en 2021.





# Venta de vehículos en los principales mercados

Las ventas de vehículos a nivel global tuvieron un avance de 10.2% en 2023. Las ventas de los grandes productores igualmente tuvieron crecimientos de doble dígito, destacando Turquía, México, e Italia.

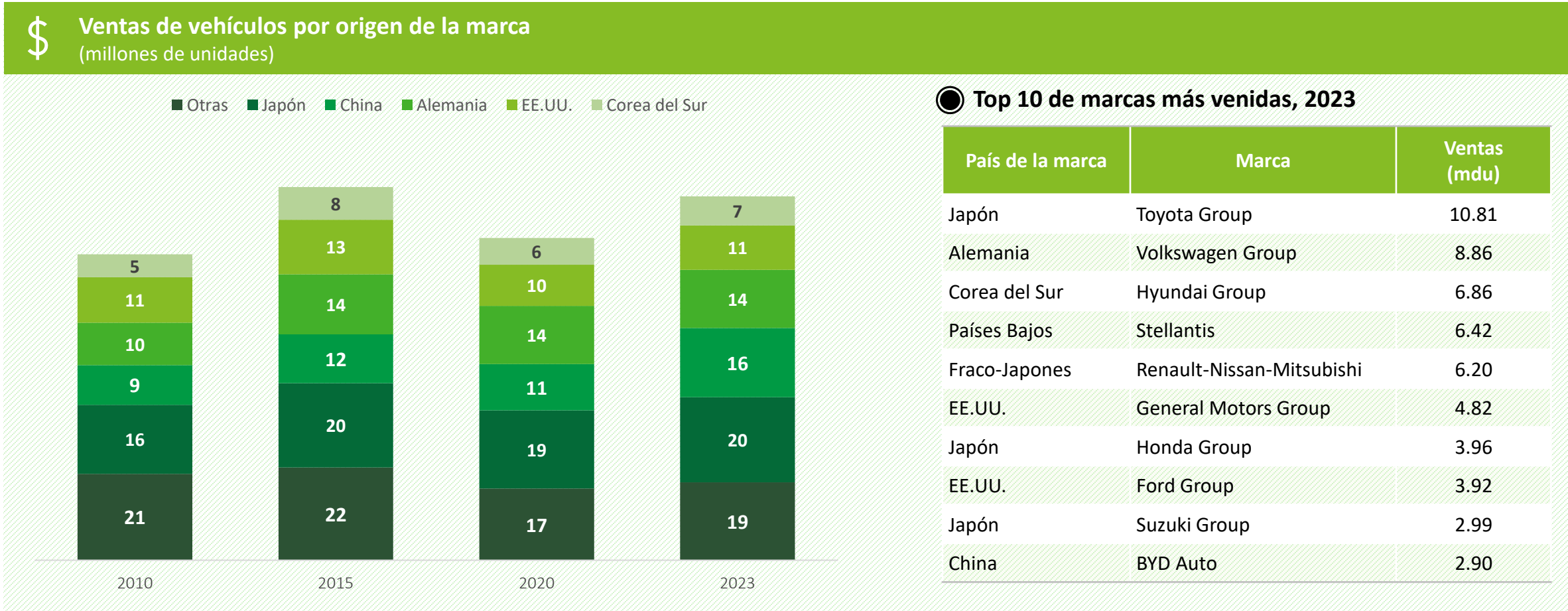






# Producción por marca

Las marcas asiáticas son las más vendidas a nivel global con poco más del 50% del mercado, destacando las de origen japonés, chino y coreano; en especial, las chinas han crecido su participación pasando de 13% en 2010 a 19% en 2023. Las alemanas y estadounidense también juegan un papel.



## Top 10 de marcas más vendidas, 2023

País de la marca	Marca	Ventas (mdu)
Japón	Toyota Group	10.81
Alemania	Volkswagen Group	8.86
Corea del Sur	Hyundai Group	6.86
Países Bajos	Stellantis	6.42
Fraco-Japones	Renault-Nissan-Mitsubishi	6.20
EE.UU.	General Motors Group	4.82
Japón	Honda Group	3.96
EE.UU.	Ford Group	3.92
Japón	Suzuki Group	2.99
China	BYD Auto	2.90

Fuente: elaboración propia con información de Global Data.



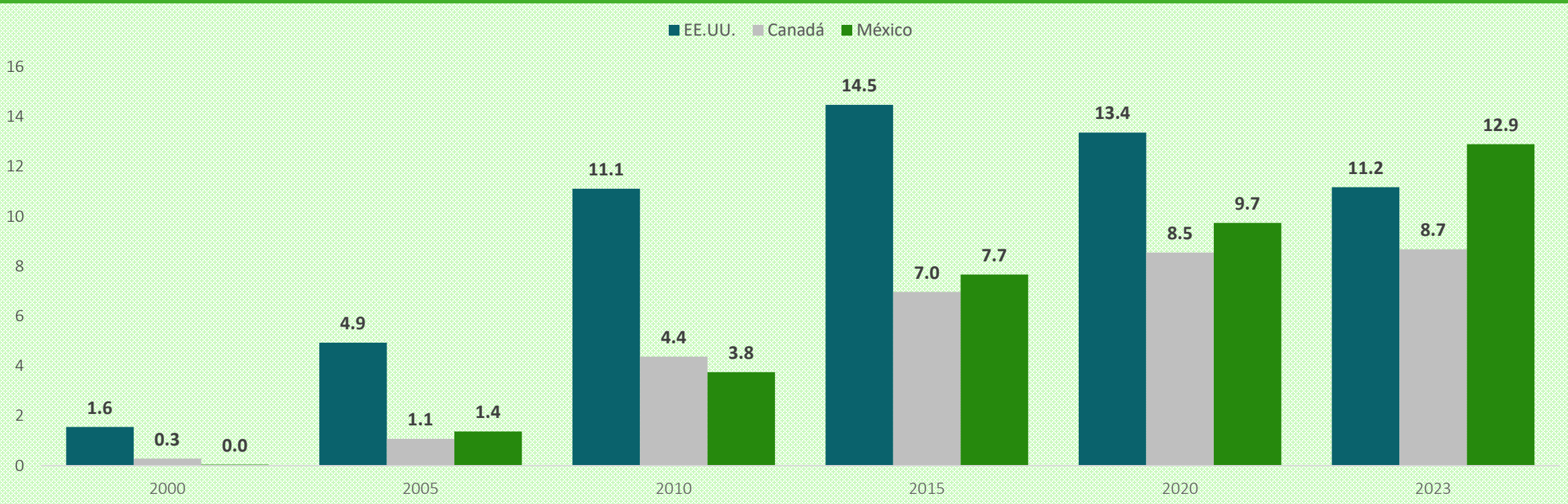
# Importaciones de autopartes provenientes de China en Norteamérica

Además de las marcas de automóviles, las autopartes provenientes de china tienen mayor participación en el comercio: en 2023, para México representaban el 12.9% del total de las importaciones totales de autopartes, con tendencia creciente desde el 2000. Mientras que en EE.UU. representaron 11.2% en 2023, desde 14.5% que ocupaban en 2015.



## Importaciones de autopartes desde China

(participación porcentual en las importaciones de autopartes totales)



**Fuente:** elaboración propia con información de UN Comtrade Database. | **Nota:** se obtiene agregando los productos del código arancelario de la clasificación HS: 870600 - Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor. 8707 - Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas, y 8708 - Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05. Las partidas 81.01 a 87.05 incluyen tractores, vehículos de transporte de diez personas, familiar o de carreras, de transporte de mercancías, etc.



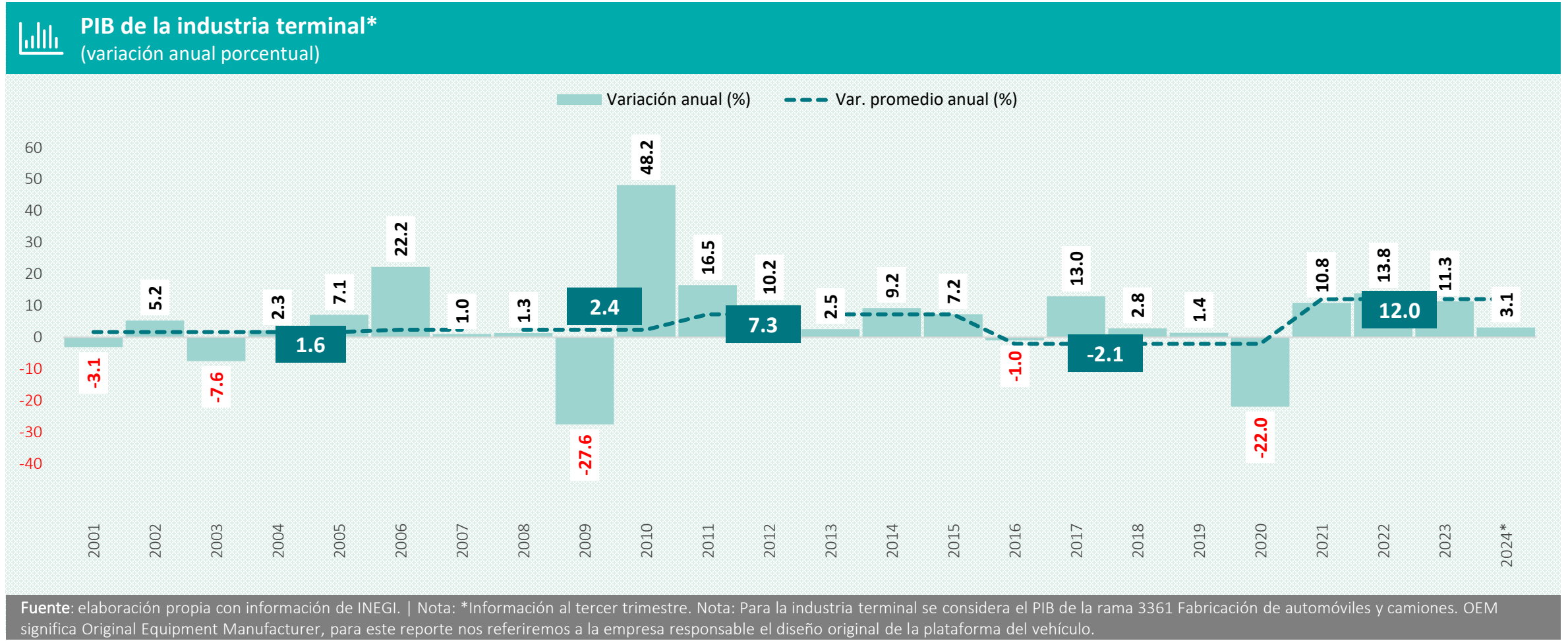
# Panorama local

## Industria automotriz terminal



# Desempeño de las OEM's (industria terminal)

Después de la caída de 22% en 2020, la industria automotriz terminal tuvo tres años consecutivos de crecimientos superiores al 10%, gracias a la recuperación de la economía mexicana y de EE.UU., principal consumidor de vehículos. No obstante, la industria comenzó 2024 con números negativos, logrando un progreso de 3.1% al tercer trimestre.







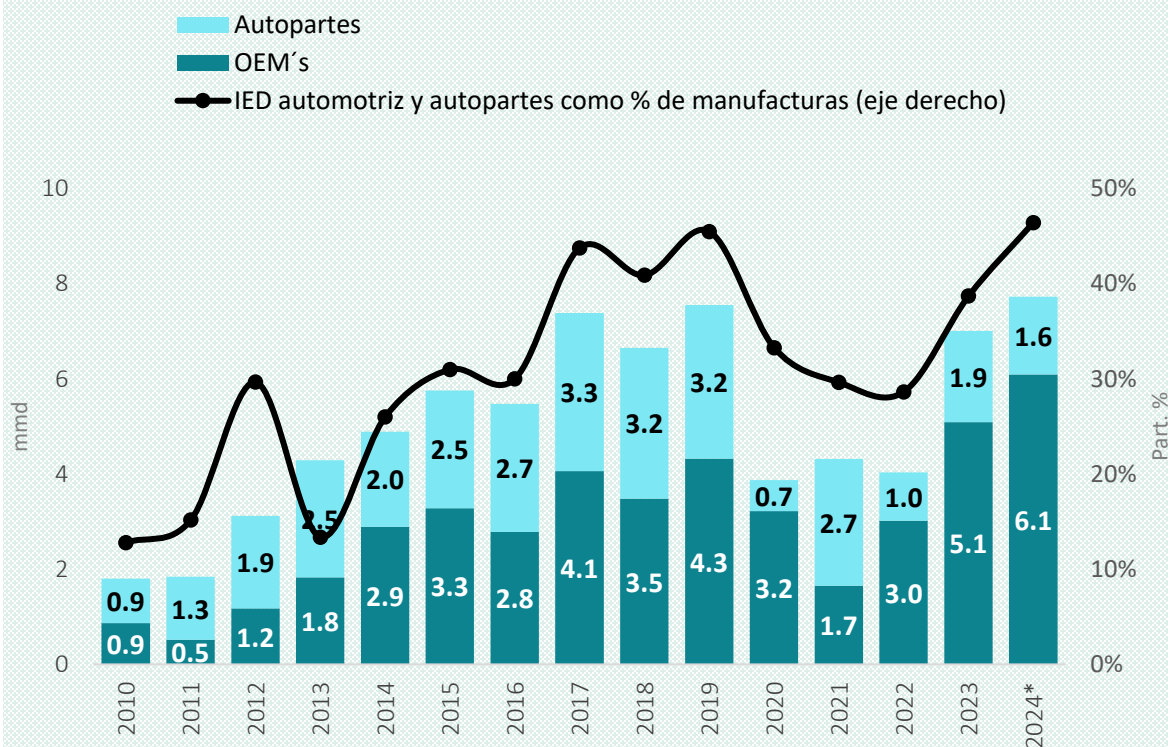
# Inversión en la industria automotriz (terminal)

La inversión extranjera directa en la industria automotriz es una de las más dinámicas en el país. Los proyectos próximos para desarrollarse muestran indicios de la incorporación de fabricantes de vehículos eléctricos y de marcas de países sin presencia en México, pero también las grandes armadoras están ampliando su producción, como Audi, VW, Nissan, etc.



## Inversión extranjera directa en la industria

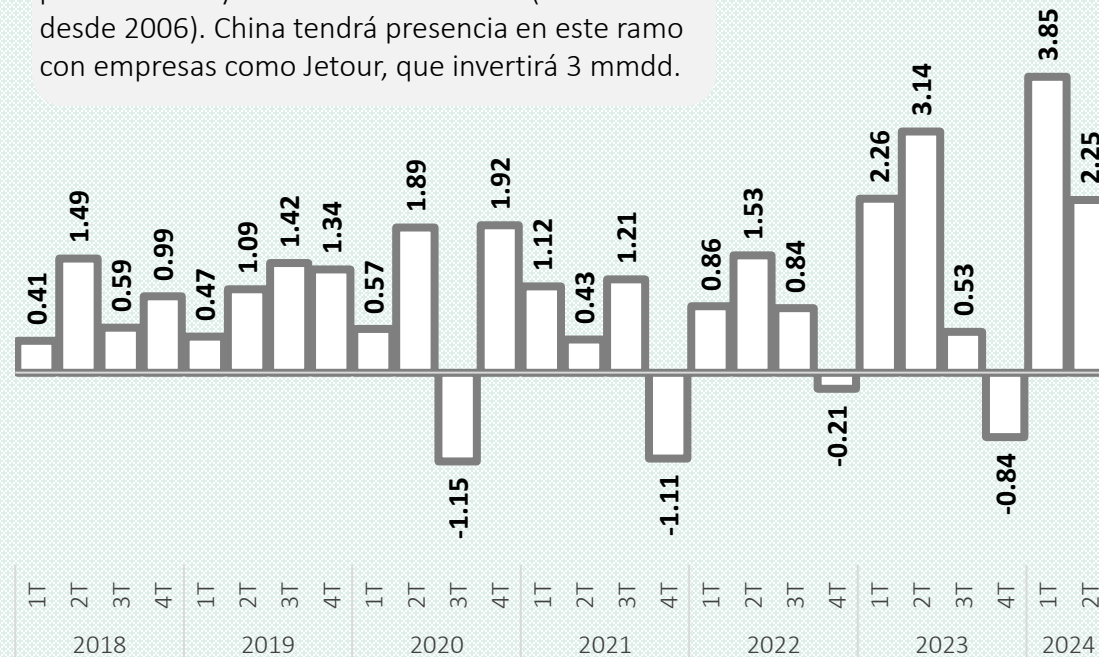
(miles de millones de dólares y participación %)



## Inversión extranjera directa de las armadoras

(miles de mdd)

EE.UU., Alemania, Japón y Corea del Sur son los países con mayor inversión en México (99% del total desde 2006). China tendrá presencia en este ramo con empresas como Jetour, que invertirá 3 mmd.



Fuente: elaboración propia con información de la Secretaría de Economía. | Nota: \*Al tercer trimestre de 2024. Para la industria automotriz se considera la IED de las ramas 3361 Fabricación de automóviles y camiones, así como la 3363 Fabricación de autopartes.



# Proyectos de inversión en industria de autopartes

México es un mercado estratégico por su ubicación para la inversión de proyectos, por su cercanía con EE.UU. y ser puerta al comercio latinoamericano. Marcas chinas de sector automotriz y de autopartes han comenzado a invertir en el país, o han mostrado su intención de hacerlo en el corto plazo.



## Monitor de inversiones, proyectos chinos en México (millones de dólares)

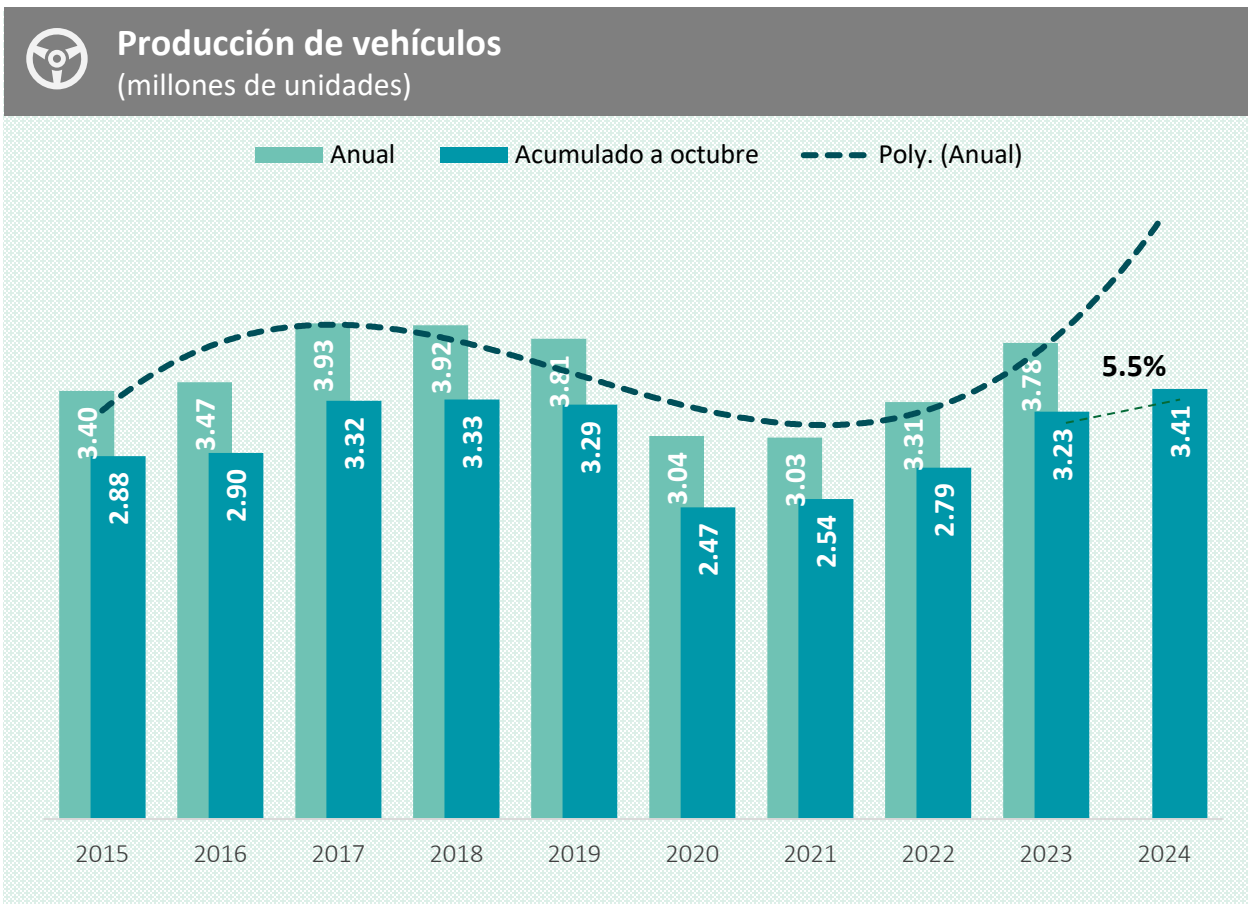
Empresa	Monto (mdd)	Actividad	Etapas	Empleos generados	Estado	Anuncio
Jetour	\$ 3,000.00	Automotriz (VE)	Operación		Aguas./ Gto.	2023
Tuopu	\$ 710.00	Autopartes	Anunciada	10,000	Nuevo León	2023
Asianway	\$ 372.60	Autopartes	Anunciada	1,700	San Luis Potosí	2023
Bestune	\$ 358.00	Automotriz	Construcción		Hidalgo	2023
Xusheng	\$ 350.00	Autopartes	Operación	1,200	Coahuila	2023
MG Motor	\$1,050.00	Automotriz	Anunciada			2024
ZC Rubber	\$ 590.00	Autopartes	Construcción		Coahuila	2024
Sailun Tire Company	\$ 427.00	Autopartes	Construcción	1,400	Guanajuato	2024
Unison Shanghai	\$ 400.00	Autopartes	Construcción	3,000	San Luis Potosí	2024
Faw	\$ 368.40	Automotriz	Anunciada	300	Colima	2024
Sev (Solarever Group)	\$ 340.00	Automotriz (VE)	Anunciada	1,000	Durango	2024

Fuente: elaboración propia con información del Monitor de Inversión de Deloitte – Econosignal.



# Producción de vehículos en México

La producción de vehículos ligeros en el país continúa con números positivos después de la pandemia, registrando un crecimiento de 14.2% anual al cierre de 2023. Sin embargo, esta tendencia parece está desacelerándose, ya que, a octubre de este año, el avance de la producción fue de 5.5% anual.



Marca	Producción acumulada 2020-2024* (miles)	Variación promedio anual 20 – 23	Variación 24 vs.23 (acum. ene - oct, %)
General Motors	3,508	-0.3	22.2
Nissan	2,640	5.7	9.8
Chrysler	2,090	1.9	-9.8
Volkswagen	1,585	5	13.6
Ford Motor	1,359	39.0	9.3
KIA	1,173	7.4	4.3
Toyota	1,112	13.9	-15.4
Mazda	794	13.4	4.0
Audi	741	12.2	-17.5
Honda	741	9.2	19.6
BMW	392	28.1	-14.4
Mercedes Benz	368	-7	-9.9
JAC	67	81.2	11.9

Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: Para la tendencia se empleó tendencia de tipo polinomial, la cual se obtiene a partir de la cantidad de fluctuaciones en los datos o por la cantidad de ajustes de los datos.

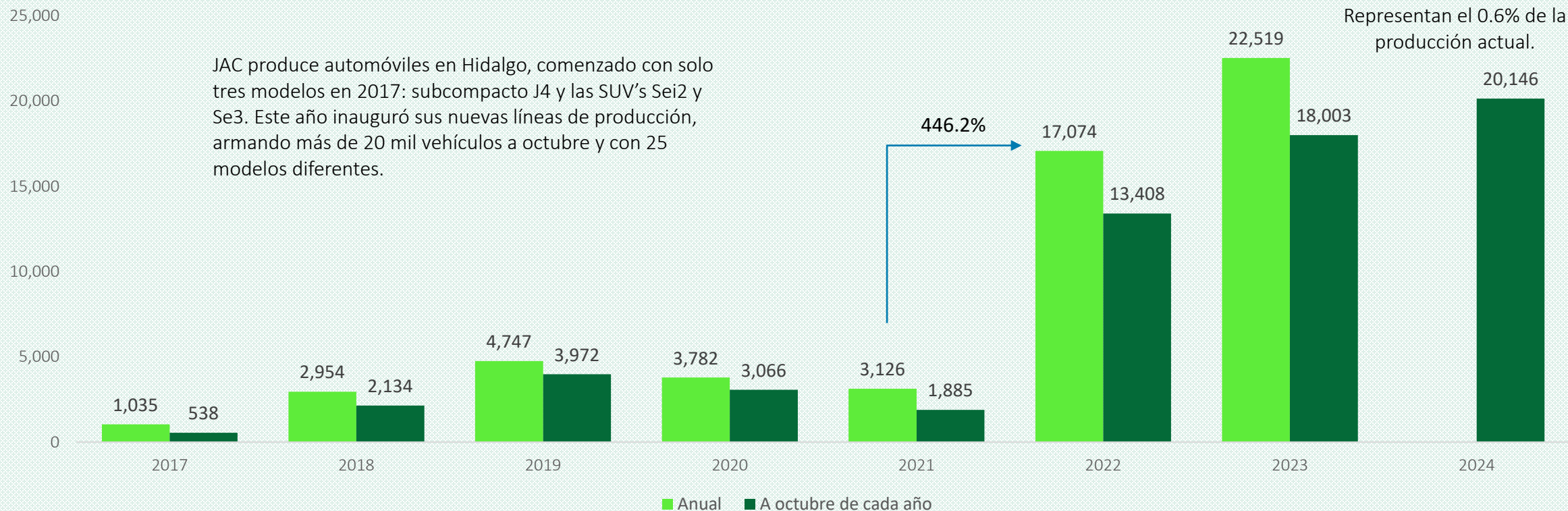


# Producción de vehículos de marcas chinas en México

Desde 2017, las marcas chinas producen vehículos en México, siendo JAC la primera y, por ahora, única en producir en territorio mexicano. Se espera la inversión de otras marcas de acuerdo con el anuncio hecho por Jetour, y las intenciones de invertir de otras marcas como MG Motor, BYD, Great Wall Motors y Chirey.



## Producción de vehículos de marcas chinas (unidades)



Fuente: elaboración propia con información de INEGI.





# Panorama local

## Industria de autopartes



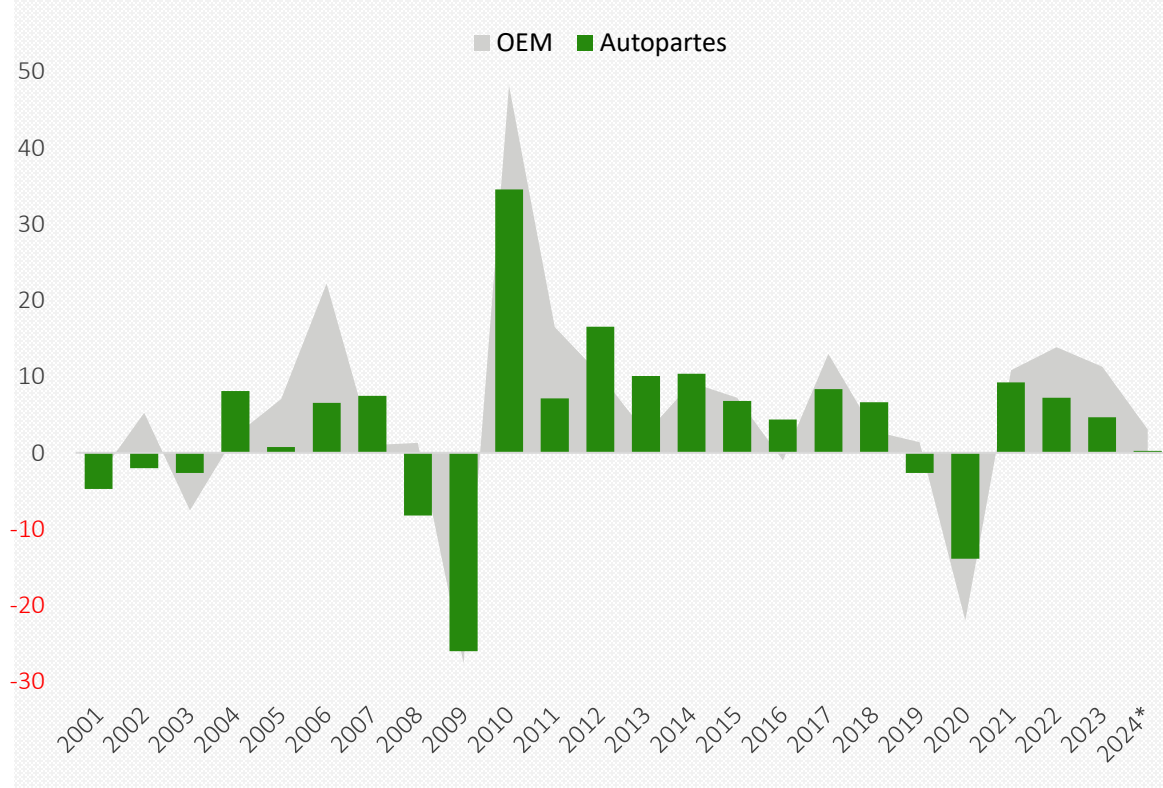
# Segmentos de la industria de autopartes

El PIB del segmento de autopartes registró un limitado crecimiento al tercer trimestre del año (0.3% anual), con dos trimestres en cifras negativas, esto en línea con la reducción de las exportaciones (siguiente hoja).



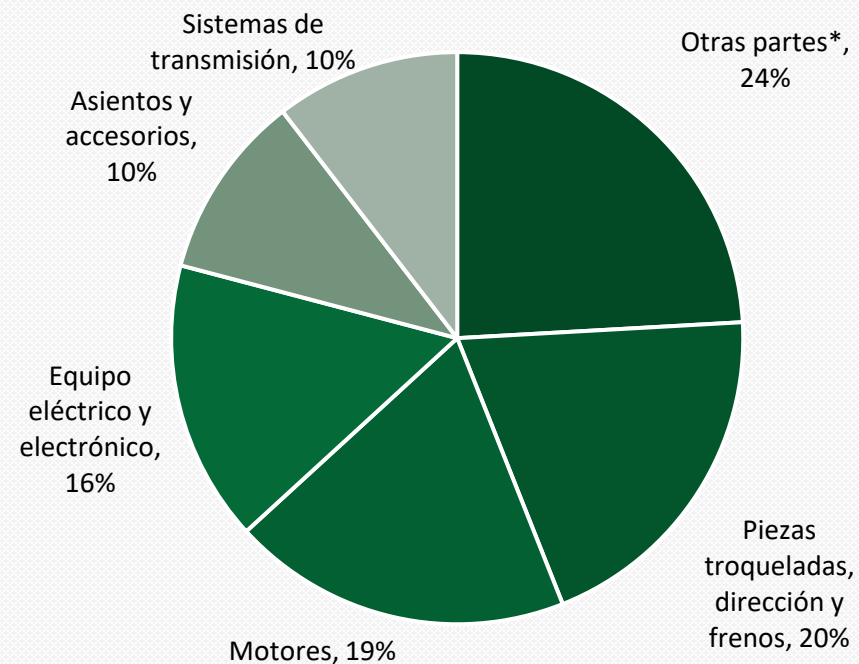
## Evolución del PIB de autopartes

(variación anual porcentual)



## Distribución del valor de la producción, 2023

(según segmento)



Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: \*Información del tercer trimestre. \*\*En otras partes se consideran filtros para gasolina, radiadores, espejos, elevadores, escapes, mofles, sistemas de aire acondicionado y de otras partes para vehículos.



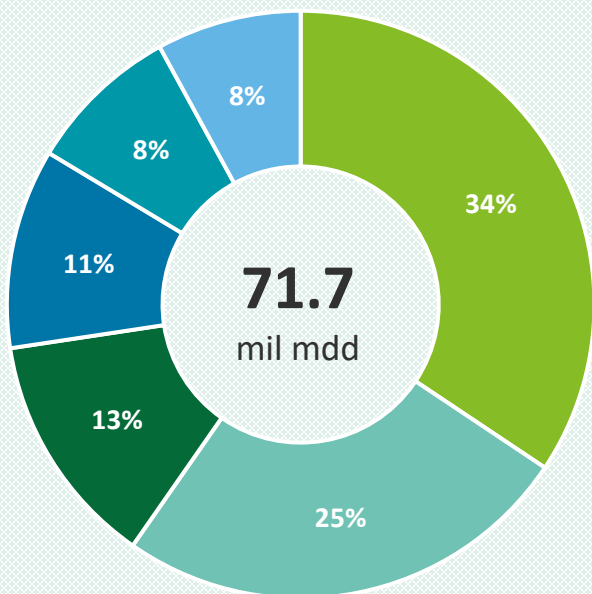
# Exportaciones e importaciones de autopartes de México

La balanza comercial de la industria de autopartes se muestra superavitaria en la mayoría de los segmentos. En 2023, el comercio exterior de la industria presentó un importante avance, con un crecimiento de 23% en exportaciones y 17.8% en importaciones; sin embargo, a septiembre de este año se presenta una ralentización.



## Comercio de autopartes de México, 2023 (participación porcentual y variación porcentual anual)

### Exportación

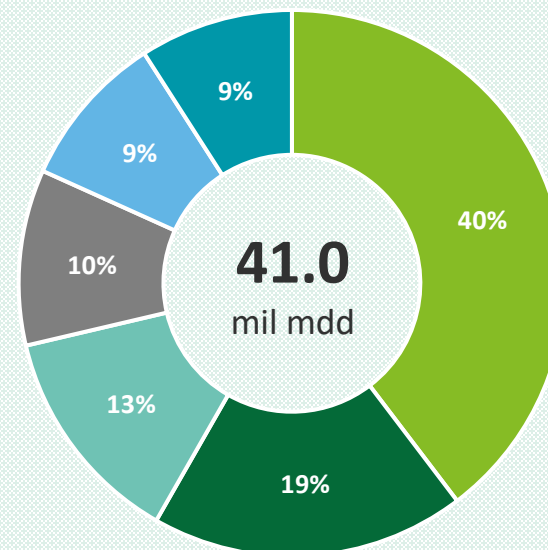


64% de las exportaciones de autopartes se dirigieron a EE.UU.

### (variación porcentual anual)

Año	Exportación	Importación
2023	23.0%	17.8%
2024*	1.34%	3.80%

### Importación



- Otras partes\*
- Partes de transmisión
- Dirección y suspensión
- Equipo eléctrico y electrónico
- Asientos y accesorios
- Motores
- PROSEC Regla 8ª

Fuente: elaboración propia con información de INEGI y Banco de México. | Nota: Se compara la clasificación de TIGIE y SCIAN para obtener la rama 3363. \*En otras partes se consideran filtros para gasolina, radiadores, espejos, elevadores, escapes, mofles, sistemas de aire acondicionado y de otras partes para vehículos automotrices no clasificadas en otra parte; además, en el caso de exportaciones se agrega frenos y piezas metálicas troqueladas; y para importaciones frenos, piezas metálicas troqueladas y asientos y accesorios. \*A septiembre.



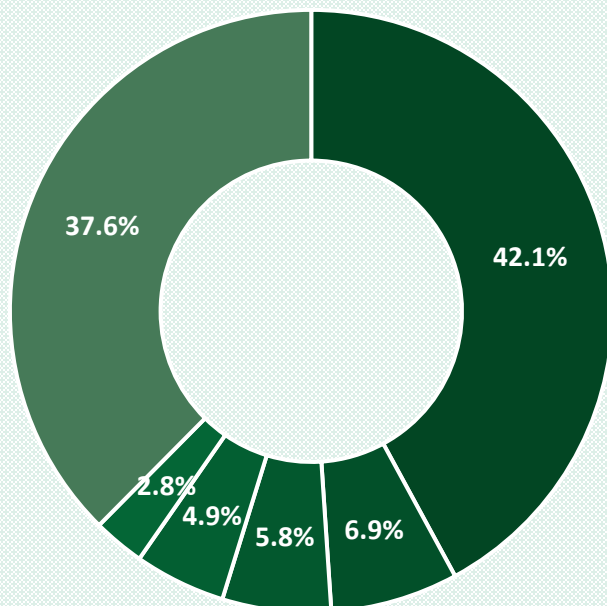
# Principales insumos de la industria automotriz

Autopartes es el segmento que más aporta a la industria automotriz<sup>1</sup> con 42.1% del total de los insumos. De este segmento, casi el 70% se produce de materiales de origen importado.



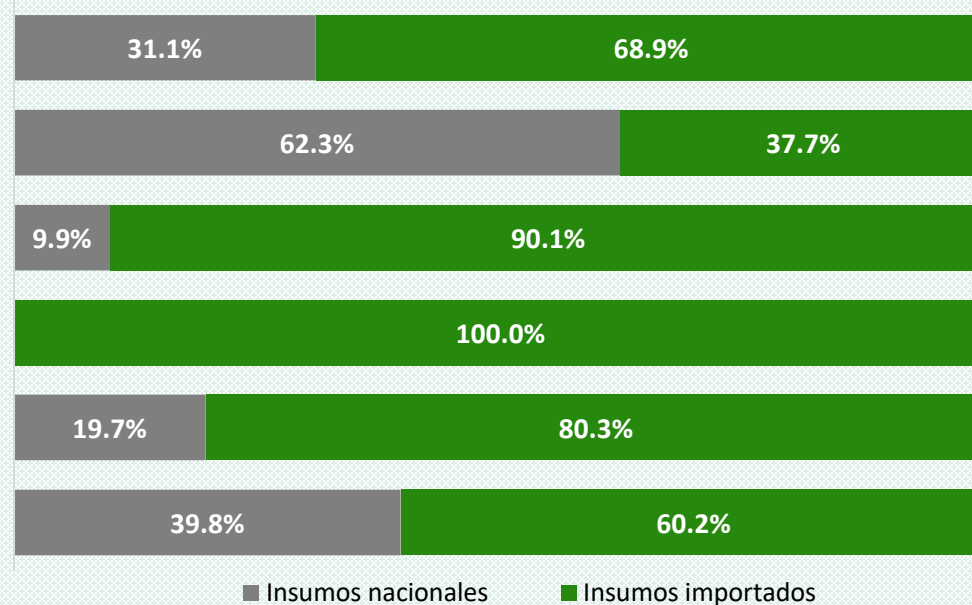
## Insumos de la industria automotriz, según segmento

### ● Participación en la industria



- Partes para vehículos automotores
- Productos de plástico
- Componentes electrónicos
- Motores de combustión interna\*
- Industria básica del aluminio
- Resto de actividades

### ● Origen de los insumos



Fuente: elaboración propia con información del INEGI. | Nota: Con base en la Matriz de Insumo Producto 2018 se obtuvieron los sectores proveedores de la industria automotriz. 1. Se refiere a la rama 3361 Fabricación de automóviles y camiones y 3363 Fabricación de partes para vehículos automotores, del SCIAN. \*Los motores de combustión interna considera la fabricación de unidades para camiones y tractocamiones; los motores para vehículos ligeros se contabilizan en la fabricación de partes para vehículos automotores.



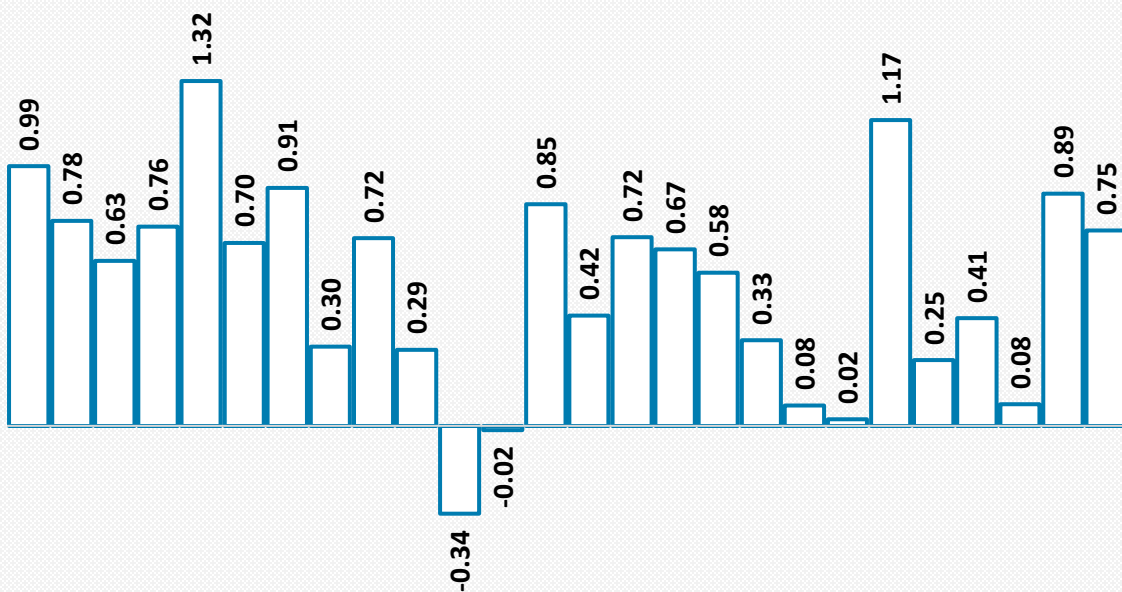


# Proyectos de inversión en industria de autopartes

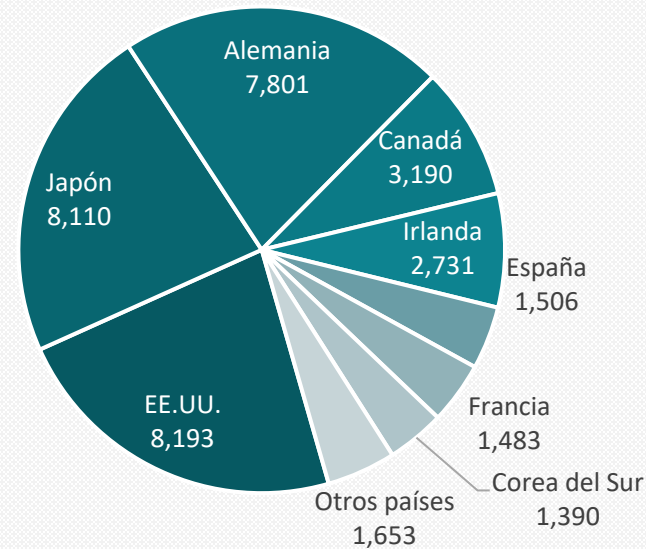
El sector de autopartes se ha caracterizado por tener cifras positivas en su inversión extranjera directa (IED) desde 2014, sólo en el 3T de 2020 tuvo su primera captación negativa. En 2024, sus niveles son similares a los previos a la pandemia.



## Inversión extranjera directa en la industria de autopartes (miles de mdd)



## Inversión extranjera directa por país de origen, acumulado de 2015 a 2023, (mdd)



Al igual que en las OEMs, la IED proviene principalmente de EE.UU., Japón y Alemania (63.9% del total desde 2006). Las empresas chinas se están invirtiendo en la producción de autopartes desde 2015.

Fuente: elaboración propia con información de la Secretaría de Economía. | Nota: \*Información correspondiente a la rama 3363 Fabricación de partes de vehículos automotores.



## Panorama local

# Actividades comerciales y servicios relacionados



# Configuración del mercado mexicano

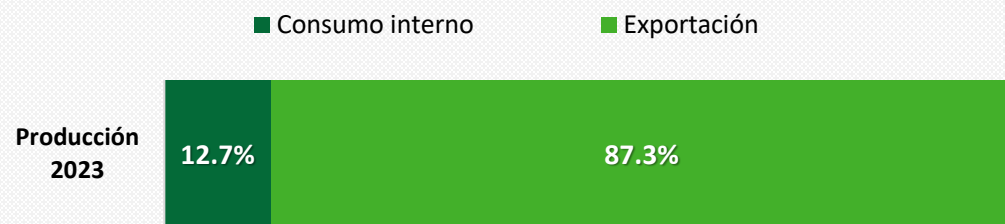
Más del 85% de la producción de vehículos en el país son exportados, de estos, el 77.4% tiene como destino EE.UU. Por su parte, 66.5% de las ventas internas son de origen externo, siendo China el principal proveedor a México, con una participación del 30.4% de los autos importados en 2023 (12.4% en 2021 y 24.7% en 2022).



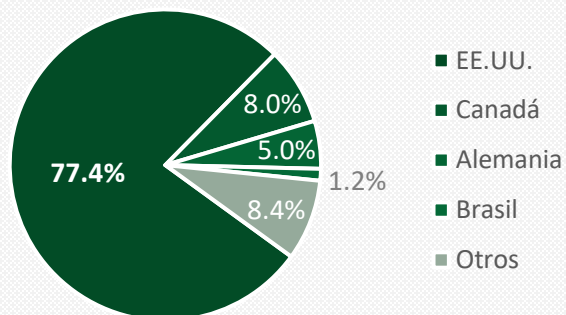
## Oferta y demanda de vehículos

(millones de unidades y participación en el total)

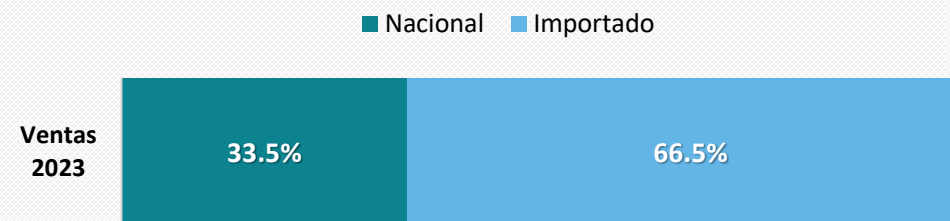
### Oferta, 2023: 3.78 millones



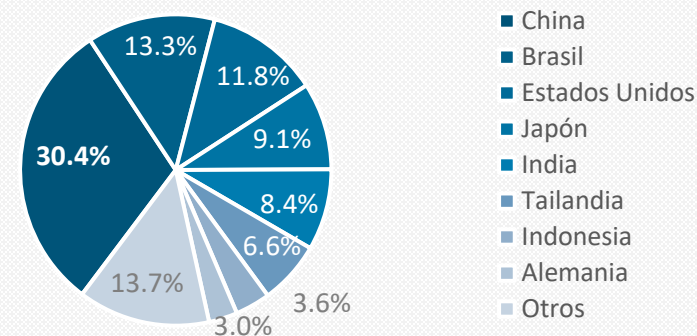
### País de destino, 2023 (% de las exportaciones)



### Demanda, 2023: 1.36 millones



### País de origen, 2023 (% de ventas de autos importados)



Fuente: elaboración propia con información de INEGI.

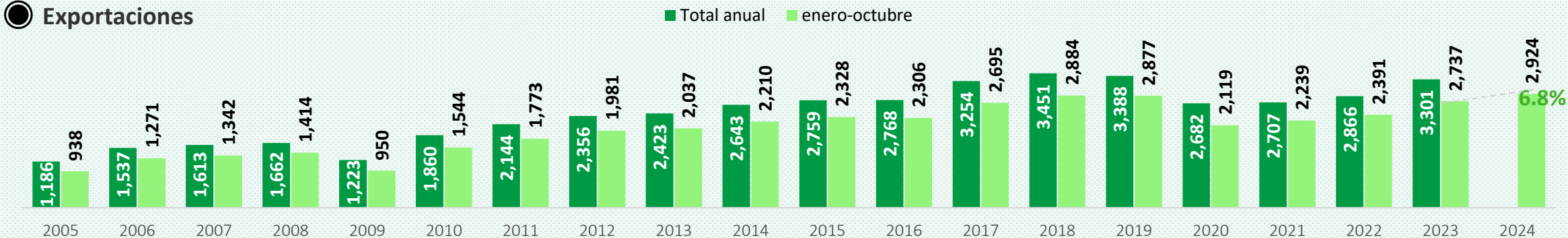


# Exportaciones e importaciones de vehículos ligeros

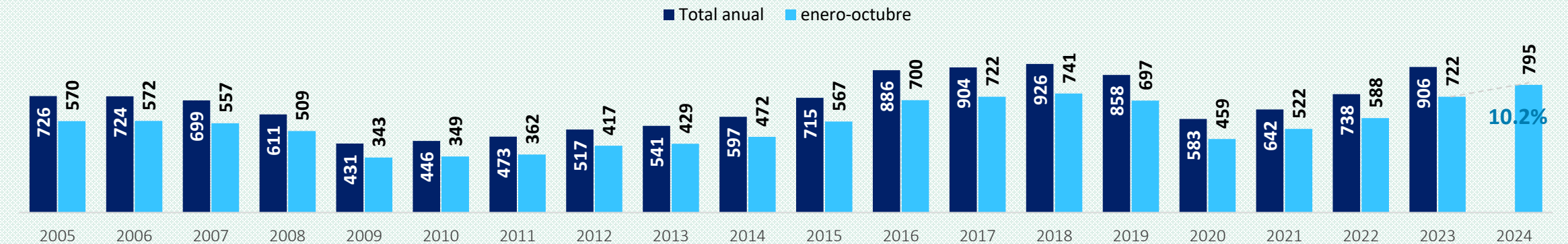
Las exportaciones están altamente relacionadas con el mercado de EE.UU., y han alcanzado niveles récord este año, con un crecimiento de 6.8% a octubre. Las importaciones, el mercado doméstico se ha ido recuperando después de 2020, con un crecimiento de 10.2% en lo que va del año.

## Comercio de vehículos (miles de unidades)

### Exportaciones



### Importaciones\*



Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: \*Se refiere a las ventas de vehículos importados.

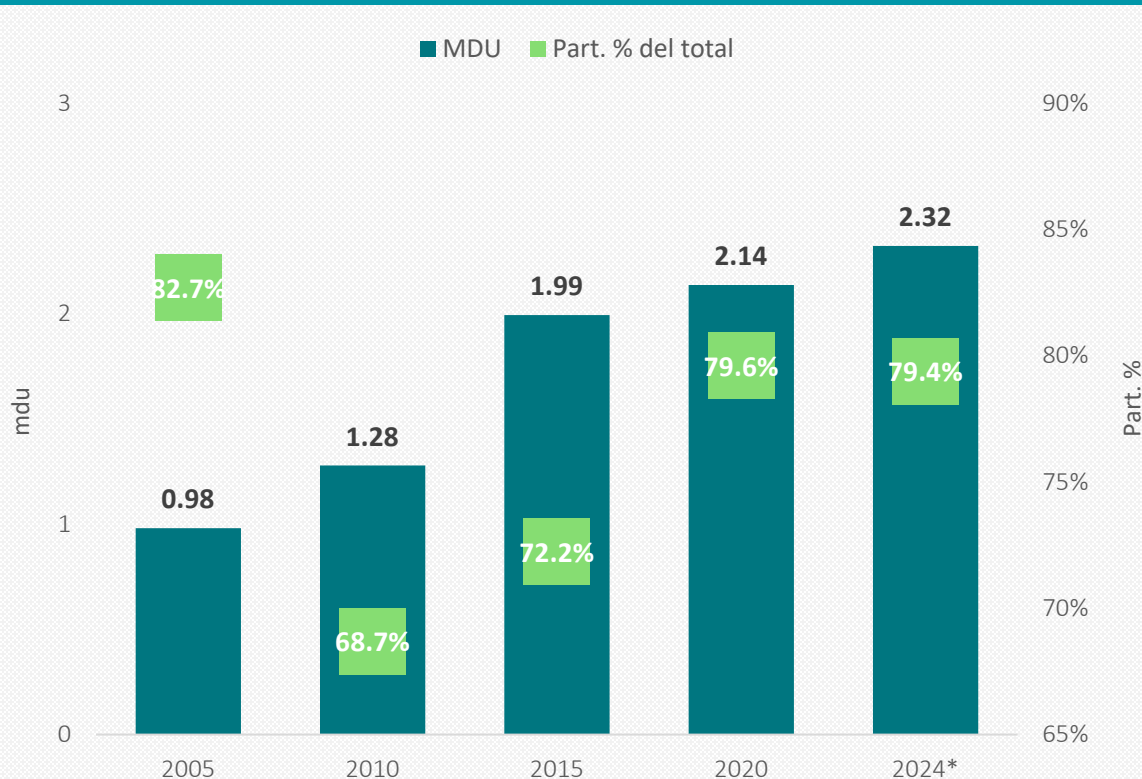


# Exportaciones de vehículos a EE.UU.

A octubre de este año, las exportaciones hacia EE.UU. representaban casi el 80% del total, siendo Ford, General Motors y Chrysler/Stellantis las armadoras estadounidenses residentes en México. Alrededor del 90% de las exportaciones de estas empresas se dirigen a territorio norteamericano.



## Exportaciones mexicanas hacia EE.UU. (millones de unidades y participación % en el total)



## Exportaciones mexicanas de marcas estadounidenses a EE.UU. (miles de unidades y participación porcentual)

Armadora	Producción (mdu)	Export. Totales (mdu)	Export. a EE.UU.		
			mdu	Part. % en producción	Part. % en exportaciones
Ford	336.1	332.0	312.3	92.9%	94.1%
GM	746.4	687.8	591.1	79.2%	85.9%
Chrysler	358.5	295.5	263.8	73.6%	89.3%
<b>Total</b>	<b>1,441.0</b>	<b>1,315.3</b>	<b>1,167.2</b>	<b>81.0%</b>	<b>88.7%</b>

Las tres armadoras exportan la mayor parte de su fabricación a EE.UU.

Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: \* A octubre.



# Tipo y procedencia de vehículos comercializados

Los socios del T-MEC son los más importantes destinos de los autos mexicanos, siendo EE.UU. el principal de ellos en todos los segmentos. China, por su parte, se está posicionando como el principal proveedor de vehículos tanto de marcas chinas como de otras marcas; entre los modelos más importados se encuentran el Aveo de GM y el MG5 de MG Motor.



**Exportaciones totales, 2023:** 3,301 miles de vehículos (miles de unidades)

Subcompactos	Compactos	De lujo	Pickups	SUV's
54	445	111	894	1,797

## País de destino

EE.UU., 48%	EE.UU., 80%	EE.UU., 35%	EE.UU., 85%	EE.UU., 76%
Colombia, 14%	Canadá, 8%	Alemania, 12%	Canadá, 8%	Canadá, 8%
Canadá, 8%	Brasil, 5%	Reino Unido, 11%	Brasil, 1%	Alemania, 8%



**Importaciones totales, 2023:** 906 miles de vehículos (miles de unidades)

Subcomp.	Compactos	De lujo	Deportivos	Minivans	Pickups	SUV's
182	122	35	6	23	128	411

## País de origen

China, 31%	China, 50%	Alemania, 28%	España, 34%	China, 65%	Brasil, 31%	China, 31%
India, 20%	Indonesia, 16%	EE.UU., 25%	Japón, 29%	EE.UU., 26%	Tailandia, 22%	EE.UU., 15%
Brasil, 18%	EE.UU., 13%	Japón, 13%	Alemania, 19%	Canadá, 9%	China, 15%	Japón, 12%

Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: \*Se refiere a las ventas de vehículos importados.

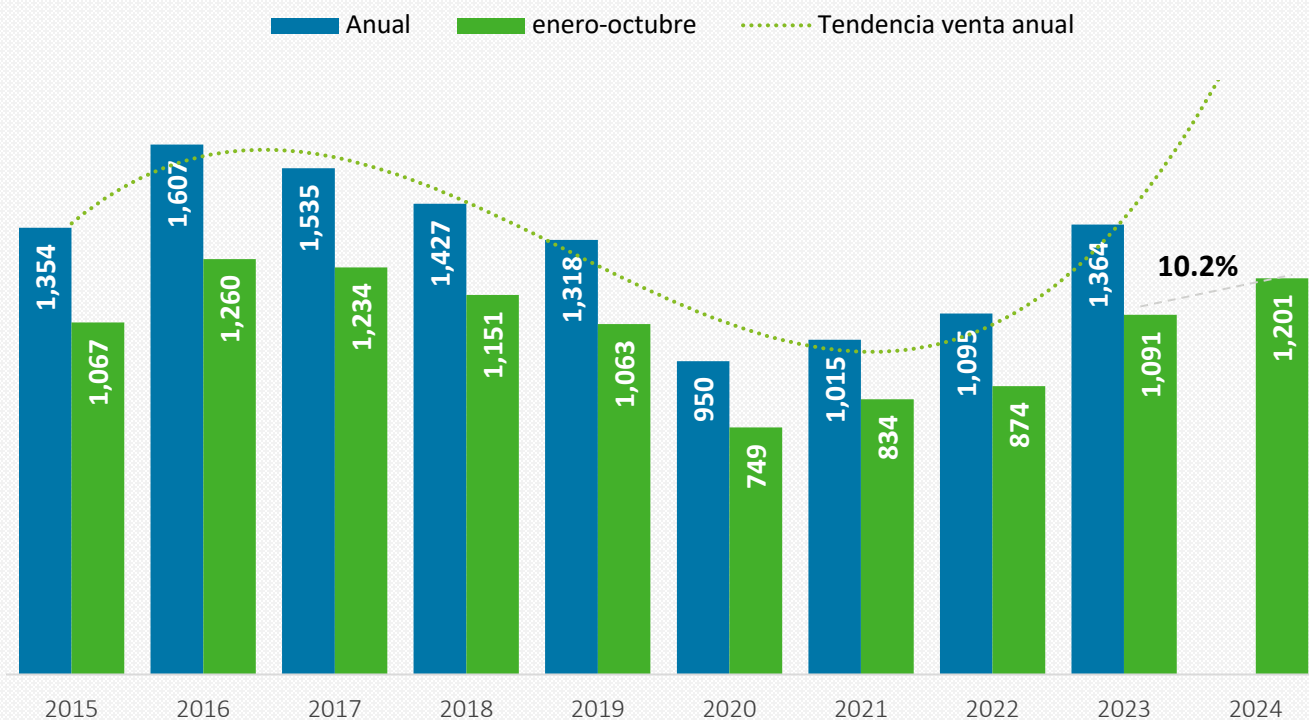




# Comercialización de vehículos ligeros

A octubre de este año, los niveles de ventas se han recuperado significativamente después de la pandemia, superando los presentados en el mismo periodo de 2019. Aun así, las cifras muestran cierta desaceleración.

## Ventas de vehículo en México (miles de unidades)



## Ventas de vehículos, según marca, top 10

Marca	miles de unidades 20-24*	Part. de mercado 20-24*	Var. % ene-oct 23-24
Nissan	1,012.3	18.0%	5.0%
GM	794.2	14.1%	13.4%
VW	508.0	9.0%	21.1%
Toyota	467.6	8.3%	19.8%
KIA	423.2	7.5%	9.4%
Mazda	294.7	5.2%	28.8%
Chrysler	270.5	4.8%	-10.9%
Ford	209.7	3.7%	12.9%
Hyundai	203.3	3.6%	7.8%
Honda	201.6	3.6%	16.6%

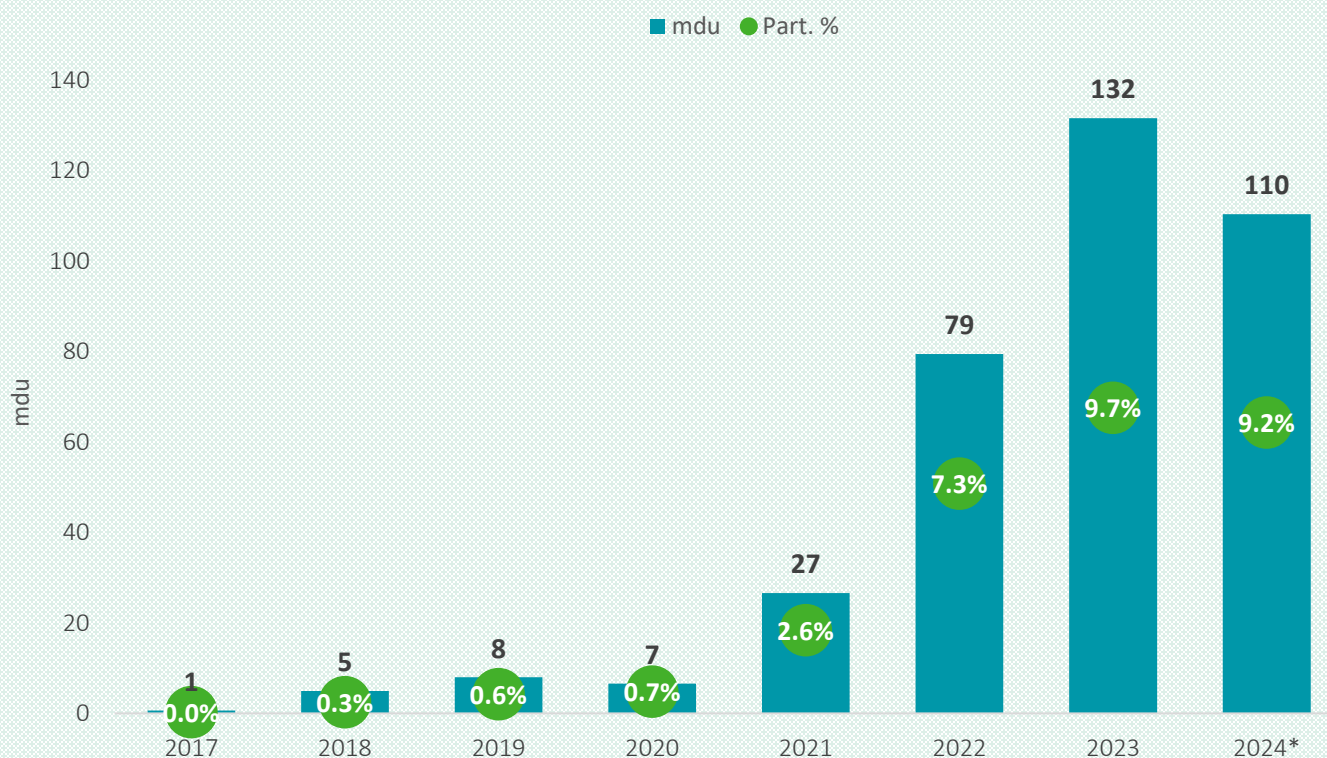
Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: \*Para la tendencia se empleó tendencia de tipo polinomial, la cual se obtiene a partir de la cantidad de fluctuaciones en los datos o por la cantidad de ajustes de los datos.



# Comercialización de vehículos ligeros

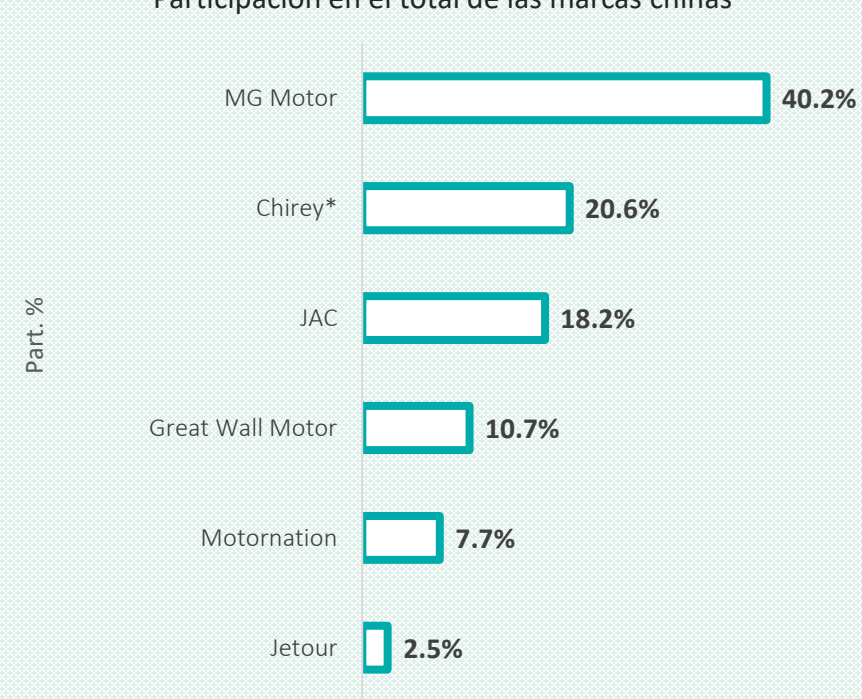
Las marcas chinas han ganado una mayor participación en el mercado mexicano desde 2017. Actualmente tienen una participación superior al 9%, siendo MG Motor el principal participante.

## \$ Ventas de vehículo de marchas chinas en México (miles de unidades y participación del total)



## ● Marcas chinas

Participación en el total de las marcas chinas



Fuente: elaboración propia con información de INEGI. | Nota: \*Chirey y Omoda.



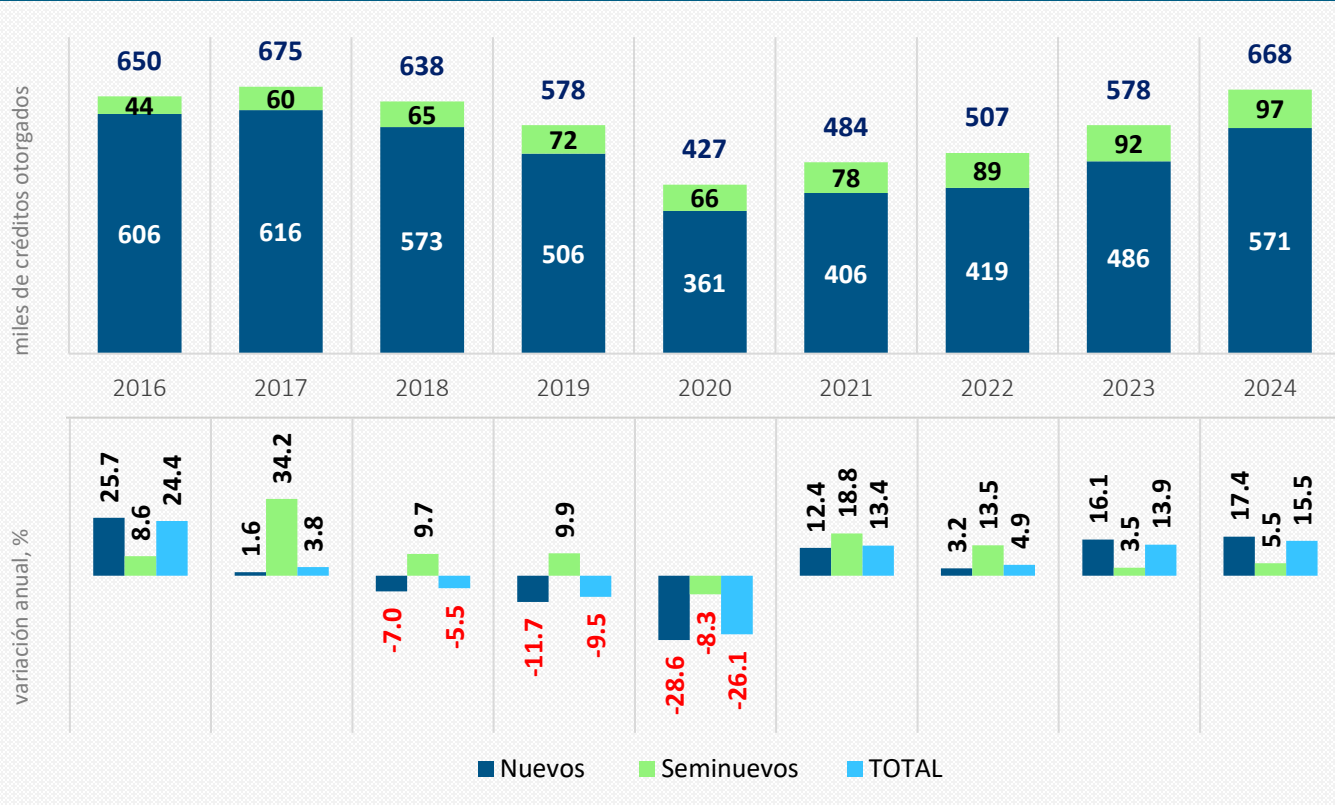
# Financiamiento automotriz

El crédito automotriz se fue reduciendo desde 2018, teniendo una fuerte contracción en 2020. A agosto de este año, tuvo un avance importante a pesar de que el crecimiento de las ventas se ha desacelerado. El financiamiento de autos seminuevos está tomando cada vez mayor importancia.



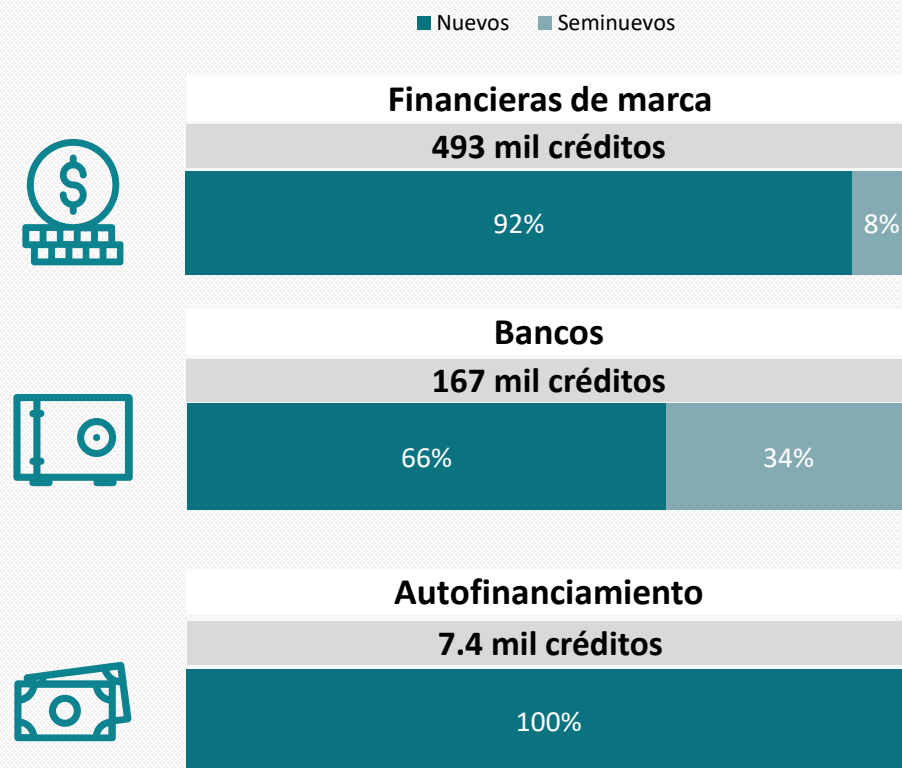
## Financiamiento automotriz, según condición del vehículo

(información acumulada de enero a agosto de cada año)



## Según condición del vehículo

(información acumulada de enero a agosto de 2024)



Fuente: elaboración propia con información de Asociación Mexicana de la Distribuidores Automotrices (AMDA).



# Vehículos eléctricos

## Capacidad de la industria automotriz eléctrica



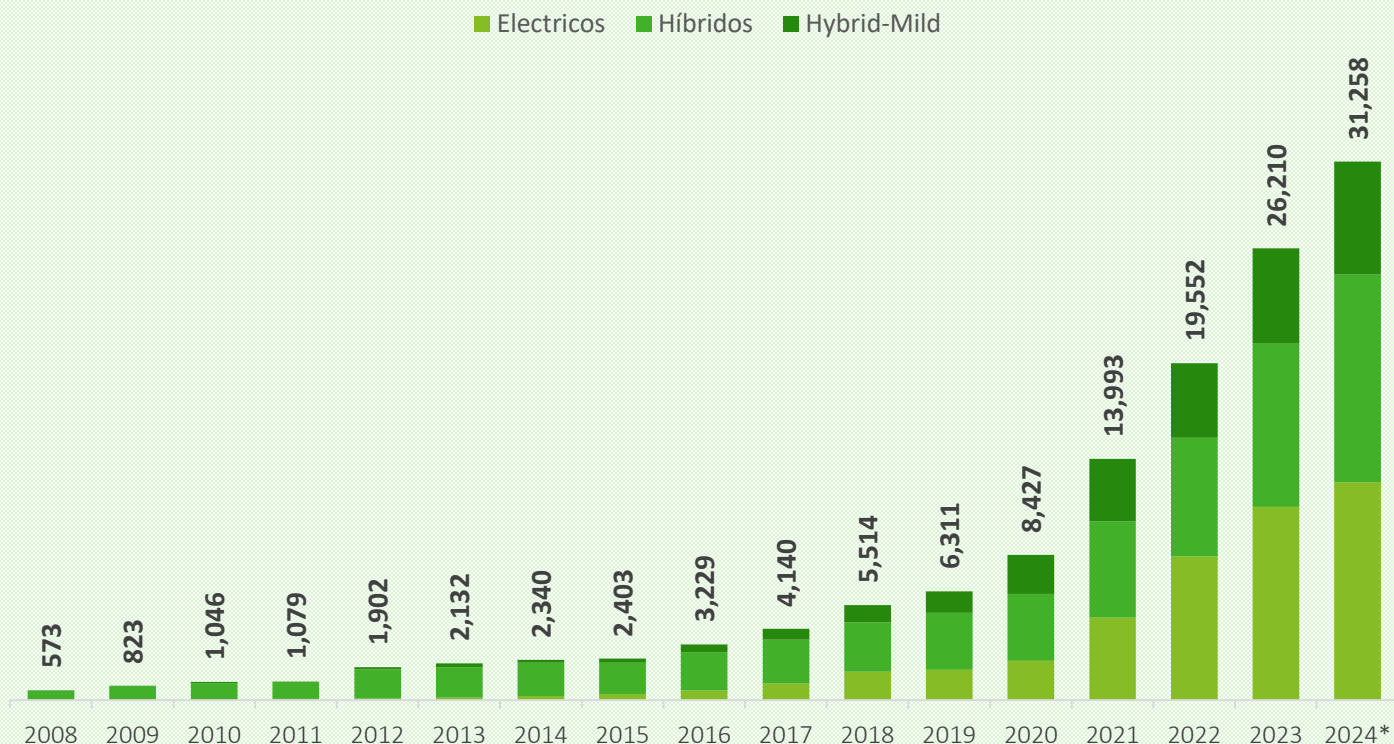
# Producción global de vehículos eléctricos e híbridos (VEH)

Al finalizar 2024, se espera que la producción de vehículos VEH duplique la registrada en 2021. Los compromisos de diferentes países (EE.UU., China y Europa) para reducir las emisiones de carbono han presionado este segmento del mercado, creando infraestructura e incentivos para el desarrollo de la industria.



## Producción anual global de vehículos eléctricos e híbridos

(miles de unidades)



China encabeza la producción de automóviles eléctrico e híbridos (32.6% del total), debido a que ha brindado estímulos y facilidades, que se suma a su atractivo por el tamaño de mercado y un entorno que fomenta el desarrollo de esta tecnología.

### Producción de VEH, 2023, top 5 (miles de unidades)

Rank	País	Producción
1	China	10,191
2	EE.UU.	3,383
3	Japón	1,481
4	Alemania	1,365
5	Reino Unido	1,073

Fuente: elaboración propia con información de Global Data. \* Con información a septiembre.



# Ventas de VEH en México

La venta de VEH ha crecido en los últimos años, principalmente por el abaratamiento de las unidades y la introducción de marcas chinas más económicas al país. De esta manera, en menos de diez años, paso de representar el 0.5% del total al 8.1%.



## Ventas de vehículos eléctricos e híbridos en México

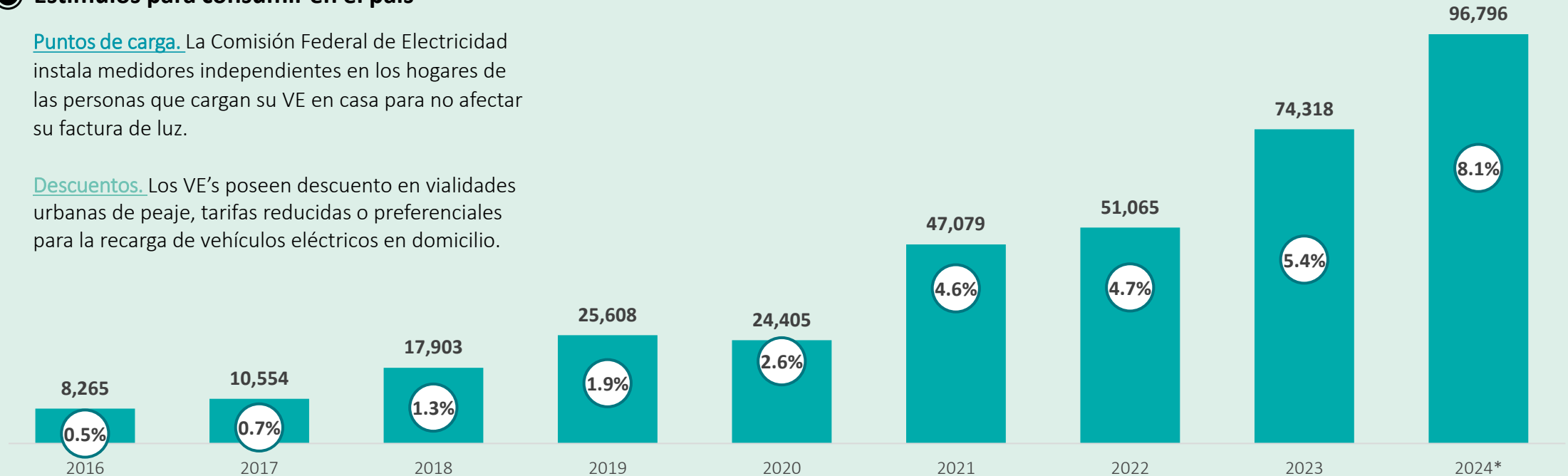
(unidades y participación en el total)

■ Vehículos electricos, híbridos e híbridos plugin    ○ Parti. % en el total

### ● Estímulos para consumir en el país

**Puntos de carga.** La Comisión Federal de Electricidad instala medidores independientes en los hogares de las personas que cargan su VE en casa para no afectar su factura de luz.

**Descuentos.** Los VE's poseen descuento en vialidades urbanas de peaje, tarifas reducidas o preferenciales para la recarga de vehículos eléctricos en domicilio.



Fuente: elaboración propia con información del INEGI. | Nota: \*Información octubre de 2024.





# Retos para el impulso de los vehículos eléctricos en México

La transición a la electromovilidad es un hecho; sin embargo, en este camino se identifican diversos retos que se tiene que superar. En México, las revisiones próximas del T-MEC podrían representar un reto aun mayor debido a los aranceles a este tipo de VEH chinos en EE.UU., así como la competencia que tienen con el país asiático.



**Infraestructura de carga:** Es insuficiente la cantidad de puntos de carga en el país en relación con la demanda del parque vehicular. Además, es importante crear una norma que establezca el tipo de conector que se instalará.



**Cadena de valor:** Ante el incremento de inversiones en VE, se necesita fortalecer la proveeduría que mantenga sólida a la cadena de suministro.



**Concentración urbana:** Las grandes ciudades presentan retos de transición a la electromovilidad al tener grandes concentraciones de población. Se requiere de colaboración entre gobiernos nacionales, estatales y locales para lograrlo, lo que permita instaurar beneficios fiscales y lugares preferenciales.



**Incentivos:** Se necesitan regulaciones legales para incrementar el uso y fabricación de VE; pero, además, ampliar los incentivos económicos gubernamentales para impulsar el desarrollo del mercado.



**Mano de obra especializada:** La producción, diseño y mantenimiento de VE requiere una mano de obra calificada y especializada en tecnología, talento que se está desarrollando en el país.



**Costo:** Si bien, la caída de los costos de producción de los VEH ha reducido la brecha con los precios de los vehículos de combustión, la depreciación del automóvil en el largo plazo, y los altos costos en reparaciones, siguen siendo desincentivos para este tipo de vehículos.



# Pronósticos y perspectivas

## Tendencias de la industria automotriz



# Preferencia de consumo

Desde 2010, Deloitte elabora el Estudio Global del Consumidor Automotriz. En su edición 2024, incluye la opinión de más de 27 mil consumidores dentro de 26 países. Este estudio tiene por objetivo mostrar las tendencias de consumo de la industria.

## Intenciones futuras



- Los consumidores que adquirirán nuevo vehículo estarían pensando en cambiar de marca, considerando el precio y la calidad.
- En México: el 90% de los propietarios de vehículos tienen la intención de comprar un modelo nuevo, pero buscan una marca diferente a la actual.

## Conectividad



- Es probable que el interés en las funciones de conectividad en los autos no se traduzca, por completo, en ingresos y ganancias, sobre todo en mercados desarrollados.
- En México: Los consumidores se mantendrían conectados y compartirían sus datos personales si la tecnología los ayuda con el mantenimiento del vehículo, la seguridad vial y rutas de viaje más seguros.

## Vehículos eléctricos



- A pesar de los incentivos gubernamentales para la adquisición de vehículos eléctricos, presenta cierta desaceleración; lo que afectaría el cumplimiento en plazos de descarbonización.
- En México: la introducción al mercado de VE aún se enfrenta a retos como la infraestructura de carga, costos, modelos limitados, etc.

## Suscripciones









- Los consumidores más jóvenes impulsan el interés en las suscripciones de vehículos, pero necesitarían más información para abordar las preocupaciones que puedan surgir.
- En México: crece el desinterés de tener un automóvil propio para utilizar una suscripción, ya que ofrece mayor flexibilidad y disponibilidad de vehículos.

Fuente: elaboración propia con información de Deloitte.



# Tendencias del mercado

En una industria tan cambiante, la tecnología de los vehículos y los patrones de consumo están presionando por una transformación. Además, los desequilibrios entre oferta y demanda en la cadena de suministros, presenta nuevos retos.

	<b>Vehículos eléctricos</b>	Una mayor oferta de modelos de <b>vehículos eléctricos más asequibles</b> , así como la construcción de <b>estaciones de carga</b> , está abriendo paso a este tipo de vehículos. Además, la llegada de baterías de estado sólido en los próximos años, traerán grandes beneficios respecto a densidad energética y reducción de tiempos de carga.
	<b>Vehículos del futuro</b>	El <b>desarrollo tecnológico</b> potenciará el uso de <b>nuevos esquemas de movilidad</b> y <b>elaboración de automóviles</b> con menor intervención humana, diseños más eficientes y resistentes; así como el incremento de vehículos mejor conectados: <b>vehículos de conducción autónoma</b> .
	<b>Diversificación de suministro</b>	Tras la pandemia, se volvió necesario <b>diversificar la cadena de suministros</b> ante la escasez de insumos. Para esto, los fabricantes están expandiendo su base de proveedores o promoviendo su cercanía para acortar la cadena y simplificar la comunicación, reducir los costos de transporte y mejorar la gestión de envíos.
	<b>Ventas por internet</b>	Los grandes <b>fabricantes de automóviles</b> están integrando salas de <b>exhibiciones virtuales</b> que ayuden a mejorar las ventas, reducir costos y que permitan ofrecer precios más competitivos. Además, los <b>agentes de ventas</b> manejados por <b>inteligencia artificial</b> permitirán asesorías las 24 horas, mejorando la eficiencia.
	<b>Sostenibilidad</b>	Las <b>metas para reducir emisiones de gases de efecto invernadero</b> , las mejoras tecnológicas y abaratamiento de costos han permitido la entrada al mercado de <b>vehículos de combustibles alternativos</b> . Los gobiernos serán clave en la implementación de <b>políticas que incentiven su uso, fabricación y adopción</b> .
	<b>Reconversión de la producción</b>	Las <b>preferencias</b> de los consumidores marcan nuevas tendencias hacia <b>vehículos más eficientes</b> o con fuentes alternas de <b>propulsión</b> . Por esto, los fabricantes autopartes se especializarán en componentes más avanzados con nuevos materiales y formas de producción, integrando la automatización y la digitalización en el proceso.





# Pronósticos y perspectivas

## Pronósticos de crecimiento de la industria



## Avance 2024



### Producción\*

(variación porcentual anual)

**+5.5%**

a octubre de 2024

2022 vs 2023: 14.2%



### Ventas\*

(variación porcentual anual)

**+10.2%**

a octubre de 2024

2022 vs 2023: 24.6%



### Exportaciones\*

(variación porcentual anual)

**+6.8%**

a octubre de 2024

2022 vs 2023: 15.2%



### PIB automotriz

(variación porcentual anual)

**+1.8%**

al 3T de 2024

2022 vs 2023: 8.2%

## Factores coyunturales

Durante 2023, el mercado automotriz mexicano tuvo un excelente desempeño, a pesar de las presiones inflacionarias, las altas tasas de interés y la recuperación paulatina de los inventarios. Esto se debió en gran medida a la fortaleza de las ventas dentro de la región de América del Norte.

Sin embargo, las cifras muestran una desaceleración en la industria este año:

- Las ventas de vehículos ligeros al interior del país crecieron 10.2% anual a octubre, contra 24.8% anual en el mismo periodo de 2023, quedando por debajo de las expectativas del mercado.
- Los niveles de producción lograron restablecerse; sin embargo, muestran un crecimiento menor que el año pasado, de 5.5% anual a octubre (15.9% del mismo periodo previo).
- Por su parte, las exportaciones de automóviles también presentaron un avance más lento, esto debido a que gran parte de ellas se dirigen a EE.UU., mercado que ha mostrado cierta debilidad en el consumo de vehículos.
- Lo anterior se ha visto reflejado en un crecimiento más débil de PIB de la industria (1.8% al 3T); siendo la de las autopartes la que más ha presentado rezagos (0.3% al 3T).

Fuente: elaboración propia con información del INEGI. | \*De vehículos ligeros.





# Aranceles anunciados por EE.UU.

El gobierno de EE.UU. anunció que a partir del 20 de enero de 2025 aplicaría nuevos aranceles a los productos provenientes de México, Canadá y China, con el fin de combatir el tráfico ilegal de drogas que entran al país norteamericano. En concreto, a las exportaciones mexicanas se les agregaría un 25% tarifario adicional.



## Las negociaciones son fundamentales

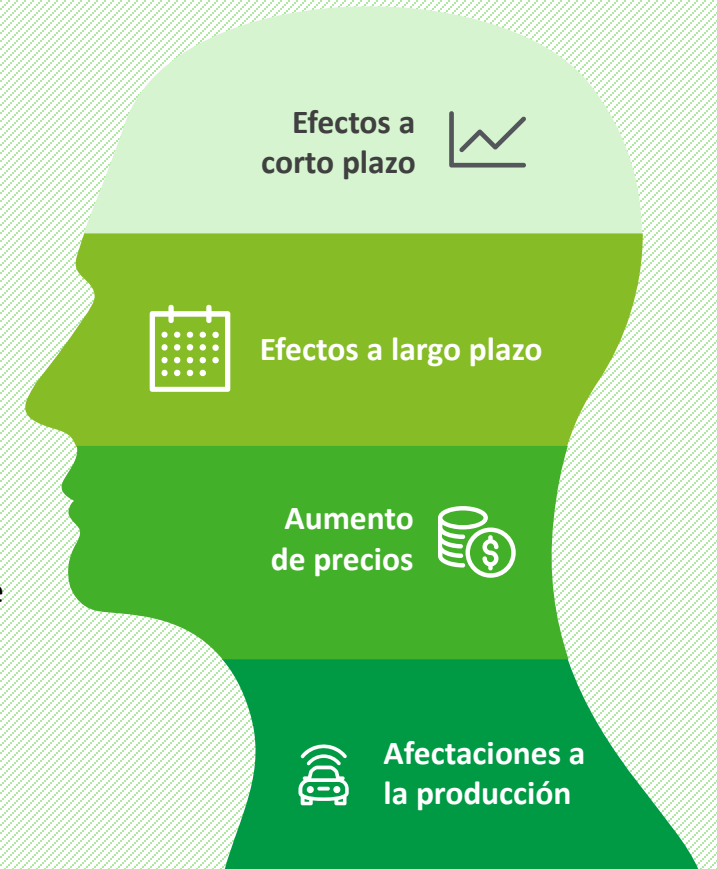
Si se llegaran a aplicar estos aranceles, sería equivalente a que no existiera un tratado de libre comercio vigente.



## Sector automotriz de los más afectados

Uno de los sectores más afectados sería el automotriz debido a la cantidad importante de comercio que se realiza entre ambos países tanto de automóviles como de autopartes.

- **Marcas estadounidenses**  
Los fabricantes de origen estadounidense serían de los más afectados ya que exportan más del 80% de su producción realizada en territorio mexicano.
- **Armadoras**  
Podría modificar las operaciones de otras armadoras globales en México, que exportan casi el 60% de su producción a EE.UU., trasladando su producción desde México.
- **Consumo en EE.UU.**  
La aplicación de esta tarifa implicaría un aumento en los precios en EE.UU., y se trasladaría al productor/ consumidor, reduciendo la demanda de los vehículos.
- **Cadena de valor mexicana**  
El aumento de los precios impactará a México, ya que disminuirá la demanda de vehículos y autopartes, y encarecerá las reimportaciones, afectando la cadena de valor y la producción.

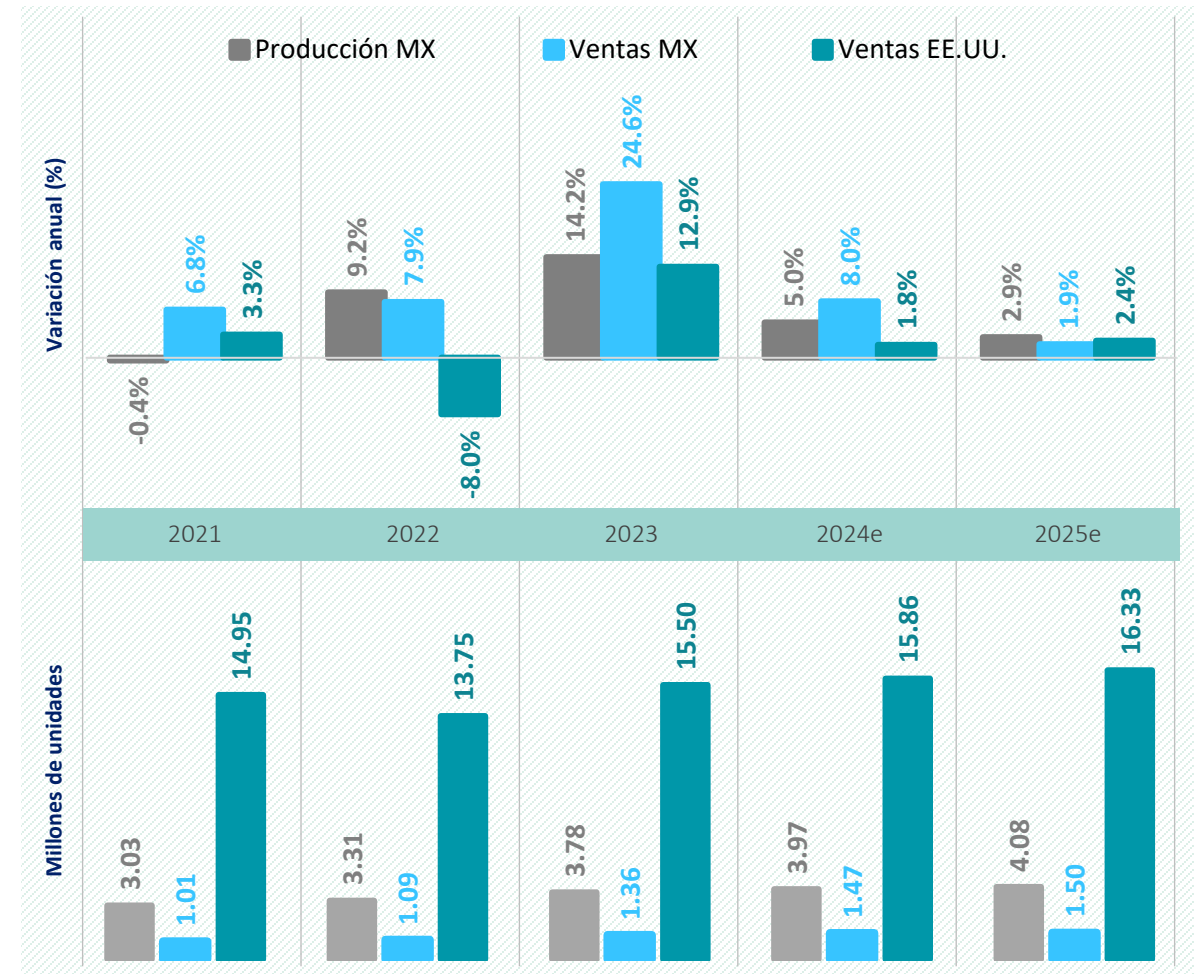


# Pronóstico de la industria



## Puntos clave

- En 2024, la producción y las ventas de vehículos en México tendrían un crecimiento más bajo que el año pasado (5% y 8.0%, respectivamente), por un menor desempeño de la economía mexicana y por un efecto rebote.
- El consumo de autos en EE.UU. será una importante pieza para las exportaciones mexicanas; sin embargo, se espera desaceleración económica del país vecino el próximo año, así como la aplicación de aranceles a vehículos chinos, por lo que se podría debilitar la compra de vehículos y afectará la producción mexicana.
- La relocalización de empresas que integran la cadena automotriz en México sigue siendo un factor positivo en las expectativas del sector. Además, los anuncios de inversión de grandes empresas automotrices abren el camino a más proveedores locales.
- La revisión del T-MEC representará un reto importante en los siguientes dos años debido a la creciente oferta de autopartes y vehículos chinos y las tensiones comerciales de los socios sobre dichos productos, que ven posibles afectaciones a la producción de la región.
- La posible aplicación de aranceles en EE.UU. a productos mexicanos afectará el consumo en el país vecino, que a su vez impactará el comercio y la producción en México. El impacto de esta tarifa dependerá de negociaciones entre los ambos gobiernos.





## Reportes de inteligencia económicas

- Resumen semanal
- Perspectivas económicas de México
- Diagnóstico macroeconómico
- Monitor de inversiones*
- Análisis estatal y sectorial
- Mexico Economic Outlook*

## Presentaciones



Sobre temas económicos de su interés, diseñado para sus apoyar a tus clientes o áreas internas de tu empresa.

## Estudios personalizados



Sobre tu industria, presentando pronósticos y escenarios a considerar.



Regístrese para acceder a todos nuestros reportes.



# Nuestra oferta

Reportes de inteligencia económica diseñados a tu medida

Realizamos **estudios personalizados y presentaciones** de un tema económico de su elección, que implique un impacto en la operación de su empresa, anticipándonos a posibles afectaciones, presentando pronósticos y escenarios a tomar en cuenta.

Cubrimos las siguientes áreas:



## Pronósticos para la toma de decisiones

Tome mejores decisiones estratégicas a partir de nuestros pronósticos económicos.



## Estudios de impacto económico

Cuantificación del impacto de una iniciativa de negocio sobre la economía y la sociedad, y demostrar su valor económico.



## Políticas Públicas

Diseño, planificación y evaluación de políticas públicas, buscando maximizar su impacto económico y social.



## Economía de la competencia

Análisis exhaustivo de potenciales situaciones de dumping, competencia desleal y fusiones, entre otras, y su impacto sobre los consumidores.



## Análisis Costo-Beneficio

Una herramienta de toma de decisiones.



Envíe un e-mail para hacer su solicitud a:

[econosignal@deloittemx.com](mailto:econosignal@deloittemx.com)







## Autores del reporte

### **Daniel Zaga**

Economista en Jefe  
Deloitte Spanish Latin America  
[dzaga@deloittemx.com](mailto:dzaga@deloittemx.com)

### **Dulce González**

Economista Sr.  
Deloitte Spanish Latin America  
[dugonzalez@deloittemx.com](mailto:dugonzalez@deloittemx.com)

### **Alberto Torrijos**

Socio Líder de la Industria Automotriz  
Deloitte Spanish Latin America  
[atorrijos@deloittemx.com](mailto:atorrijos@deloittemx.com)

### **Manuel Nieblas**

Socio Líder de Manufactura  
Deloitte Spanish Latin America  
[mnieblas@deloittemx.com](mailto:mnieblas@deloittemx.com)

## Socios responsables

### **Erick Calvillo**

Socio Líder de Crecimiento de Mercado  
Deloitte Spanish Latin America  
[ecalvillo@deloittemx.com](mailto:ecalvillo@deloittemx.com)

### **Miguel Ángel del Barrio**

Socio Líder de Crecimiento de Mercado  
Marketplace México Centroamérica  
Deloitte Spanish Latin America  
[midelbarrio@deloittemx.com](mailto:midelbarrio@deloittemx.com)



Deloitte se refiere a una o más entidades de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”), su red global de firmas miembro y sus sociedades afiliadas a una firma miembro (en adelante “Entidades Relacionadas”) (colectivamente, la “organización Deloitte”). DTTL (también denominada como “Deloitte Global”) así como cada una de sus firmas miembro y sus Entidades Relacionadas son entidades legalmente separadas e independientes, que no pueden obligarse ni vincularse entre sí con respecto a terceros. DTTL y cada firma miembro de DTTL y su Entidad Relacionada es responsable únicamente de sus propios actos y omisiones, y no de los de las demás. DTTL no provee servicios a clientes. Consulte [www.deloitte.com/mx/conozcanos](http://www.deloitte.com/mx/conozcanos) para obtener más información.

Deloitte presta servicios profesionales líderes de auditoría y assurance, impuestos y servicios legales, consultoría, asesoría financiera y asesoría en riesgos, a casi el 90% de las empresas Fortune Global 500® y a miles de empresas privadas. Nuestros profesionales brindan resultados medibles y duraderos que ayudan a reforzar la confianza pública en los mercados de capital, permiten a los clientes transformarse y prosperar, y liderar el camino hacia una economía más fuerte, una sociedad más equitativa y un mundo sostenible. Sobre la base de su historia de más de 175 años, Deloitte abarca más de 150 países y territorios. Conozca cómo los aproximadamente 457,000 profesionales de Deloitte en todo el mundo crean un impacto significativo en [www.deloitte.com](http://www.deloitte.com).

Tal y como se usa en este documento, **Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de auditoría y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”. **Deloitte Impuestos y Servicios Legales, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de consultoría fiscal, asesoría legal y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”. **Deloitte Audit Delivery Center, S.C.** (antes Deloitte Auditoría, S.C.), tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de auditoría y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”. **Deloitte Asesoría en Riesgos, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de asesoría en riesgos y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”. **Deloitte Asesoría Financiera, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de asesoría financiera y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”. Y **Deloitte Consulting Group, S.C.**, tiene el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limita sus negocios a, la prestación de servicios de consultoría y otros servicios profesionales bajo el nombre de “Deloitte”.

Esta comunicación contiene solamente información general y ni Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”), su red global de firmas miembro o sus Entidades Relacionadas (colectivamente, la “organización Deloitte”) está, por medio de esta comunicación, prestando asesoramiento profesional o servicio alguno. Antes de tomar cualquier decisión o tomar cualquier medida que pueda afectar sus finanzas o su negocio, debe consultar a un asesor profesional calificado.

No se proporciona ninguna representación, garantía o promesa (ni explícita ni implícita) sobre la veracidad ni la integridad de la información en esta comunicación, y ni DTTL, ni sus firmas miembro, Entidades Relacionadas, empleados o agentes será responsable de cualquier pérdida o daño alguno que surja directa o indirectamente en relación con cualquier persona que confíe en esta comunicación. DTTL y cada una de sus firmas miembro y sus Entidades Relacionadas, son entidades legalmente separadas e independientes.