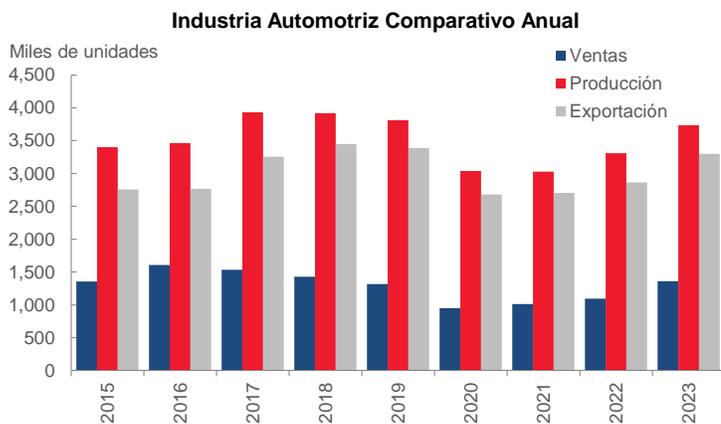


### Importante recuperación del sector automotriz en 2023.

- Las ventas internas en 2023 tuvieron el mayor dinamismo anual con registro, apoyado por la solidez en el consumo privado y en el ingreso de los hogares, así como por una mayor oferta.
- Al interior de las ventas, destaca una mayor participación de nuevos competidores, con los vehículos compactos y SUVs observando los mayores avances.
- En la producción, la industria de equipos de transporte ha liderado el avance en las manufacturas. El ensamblaje de vehículos ligeros se encuentra cercano a máximos históricos.
- La exportación también mostró avances importantes, aunque con señales de moderación en 2024 en línea con una perspectiva de desaceleración en la economía estadounidense.
- En el mediano y largo plazo, la relocalización de cadenas de suministro inyecta una perspectiva favorable para el sector. No obstante, la incertidumbre política y problemas climático representan importantes riesgos en el panorama.

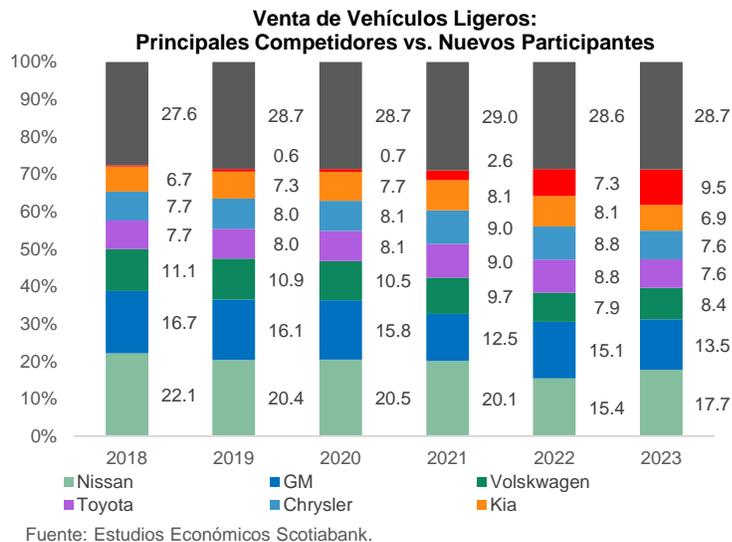


Fecha	Venta	Exportación	Producción
Diciembre 2023	142,959	282,316	215,923
Diciembre 2022	123,282	243,344	239,536
<b>Var. % anual</b>	16.0	16.0	-9.9
Ene-Dic 2023	1,361,433	3,300,876	3,779,234
Ene-Dic 2022	1,094,728	2,865,641	3,308,346
<b>Var. % anual</b>	24.4	15.2	14.2

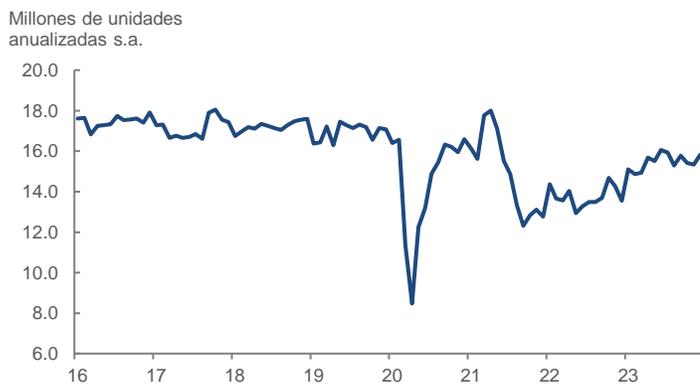
Fuente: Estudios Económicos Scotiabank

El sector automotriz cerró 2023 con niveles cercanos a sus máximos históricos, y con una perspectiva favorable, a pesar de las expectativas de desaceleración en Estados Unidos, y en menor medida, en México. En particular, a final de año observamos un ritmo todavía dinámico en el sector, en la medida en que la demanda por vehículos ligeros permanece sólida, apoyada por un comportamiento favorable en el ingreso de los hogares, sustentado a su vez de un fuerte mercado laboral e incrementos en los salarios reales. Adicionalmente, la producción y exportación se han visto beneficiadas por una mayor estabilización en las cadenas de suministro, destacando su comportamiento frente al resto de las manufacturas, que se han visto más afectadas por tasas de interés restrictivas y cambios en las canastas de consumo. A futuro, creemos que la perspectiva del sector presenta todavía ciertos riesgos e incertidumbre, en línea con el panorama de la economía, aunque con una perspectiva favorable gracias a la expectativa de relocalización de cadenas productivas hacia México.

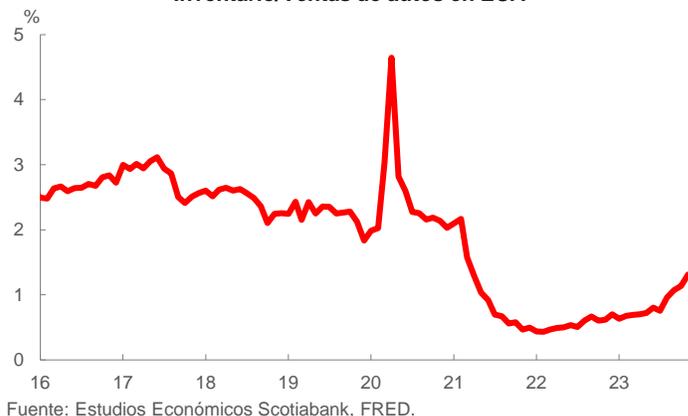
Las ventas internas de vehículos ligeros cerraron 2023 con un incremento acumulado de 24.4% con 1,361,433 unidades, presentado el mayor incremento anual con registro, desde 2005, aunque debajo de las 1,607,165 ventas de 2016, su mayor nivel, en -15.3%. Tan solo en diciembre, las ventas presentaron un total de 142,959 unidades, equivalente a un aumento anual de 16.0%. En términos de participación de mercado, Nissan (17.7%), GM (13.5%), Volkswagen (8.4%), Toyota (7.6%), y Chrysler (5.2%) obtuvieron poco más de la mitad del total, aunque destacamos el incremento reciente de nuevos competidores (Chirey, JAC, MG Motor, Motorination y Omoda), cuya tendencia prevemos que continúe en el mediano plazo.



**Ventas de vehículos ligeros en EE.UU.**



**Inventario/Ventas de autos en EUA**



La exportación de vehículos sumó un avance anual de menor magnitud que el de las ventas internas, aunque también con un dinamismo importante. Durante 2023, las ventas al exterior sumaron 3,300,876 unidades, representando un incremento anual de 15.2%, el mayor avance anual en los últimos seis años. En comparación con su mejor año, en 2018, que sumó 3.451 millones de vehículos, las exportaciones de 2023 se ubicaron todavía debajo, en -4.4%. El avance anual de diciembre fue similar, de 16.0%. En los últimos meses, los inventarios de vehículos en Estados Unidos han incrementado más que las ventas, lo que implica que la proporción de venta sobre inventario ha mostrado una recuperación importante, disminuyendo así las ventas sobre pedido, aunque lejos todavía de la proporción observada previo a las disrupciones en las cadenas productivas. Si bien, la noticia de estabilización en los inventarios es positiva, también obedece a la desaceleración de las ventas minoristas, afectada a su vez por mayores costos de financiamiento por el aumento de tasas, aunque con una perspectiva positiva en el mediano plazo, a medida que tenga efecto el relajamiento de las tasas de interés en Estados Unidos. Para un detalle sobre el panorama global automotriz, ver aquí la publicación más reciente de nuestro equipo de Toronto. [\[link\]](#)

Por el lado de la oferta, la producción de vehículos ligeros en 2023 presentó un incremento anual de 14.2%, su mayor ritmo desde 2011, al acumular 3,779,234 unidades ensambladas. Si bien, la producción muestra una recuperación, cerró el año con un retroceso de -3.9% frente a su mejor periodo, en 2017, cuando alcanzó las 3,933,154 unidades ensambladas. Por marca, GM continuó el liderazgo, aunque perdió participación, al pasar de 22% al 19% del total de unidades, mientras Nissan, el segundo mayor competidor, ganó terreno, al pasar de 12% a 16%, seguido de Chrysler (12% vs. 13% el año previo), Ford (10% vs. 9.0% previo) y Volkswagen (9% en 2022 y 2023). En términos de variaciones anuales, la menor cuota de GM se debió a un retroceso de -2.8% respecto a las unidades ensambladas un año antes, mientras Nissan incrementó sus líneas de producción en

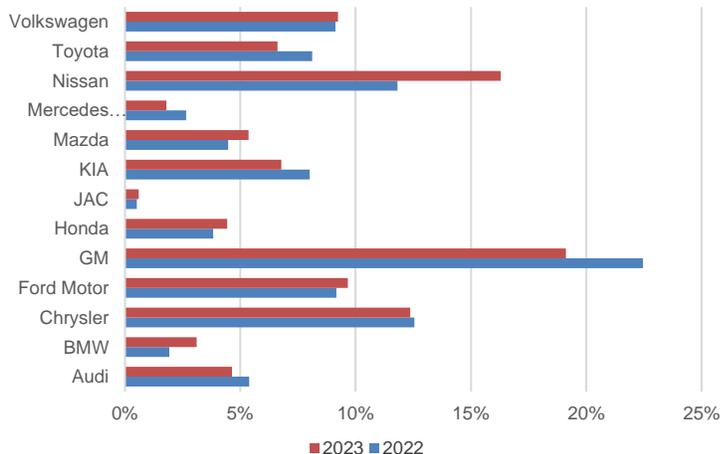
57%, destacamos también los incrementos en la producción de Mazda, Honda y JAC, con avances de 36.7%, 32.4% y 31.9%, respectivamente. En este sentido, la normalización de cadenas ha permitido un mayor incremento de la producción de vehículos, acortando la brecha con respecto a la demanda por vehículos automotrices. Creemos que en el corto plazo la producción continuará con avances importantes, a pesar de una desaceleración esperada en la economía estadounidense. Sin embargo, consideramos que el sector automotriz y de autopartes en México presenta una perspectiva más favorable que la del resto de las manufacturas gracias a la relocalización de cadenas productivas.

A pesar de las expectativas favorables en el sector, creemos que persisten riesgos importantes en el horizonte:

- La peor etapa de las disrupciones globales en las cadenas de suministro posiblemente ha terminado, junto con la pandemia, con los riesgos de nuevas disrupciones persisten. En este sentido, la perspectiva de una relocalización importante de cadenas de suministro beneficiará a México en el mediano y largo plazo. Sin embargo, durante un periodo de tiempo largo, el sector automotriz seguirá sujeto en una medida importante a cadenas de valor a insumos provenientes de otras regiones, donde tensiones geopolíticas podrían limitar la oferta de semiconductores.

- También relacionado a tensiones e incertidumbre geopolítica, la campaña presidencial de Donald Trump podría inyectar una dosis adicional de incertidumbre por la posibilidad de cambios en el TMEC y medidas proteccionistas dentro de sus propuestas de campaña.

**Participación por marca en las ventas de vehículos ligeros**



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank.

**Producción de vehículos ligeros en América del norte**

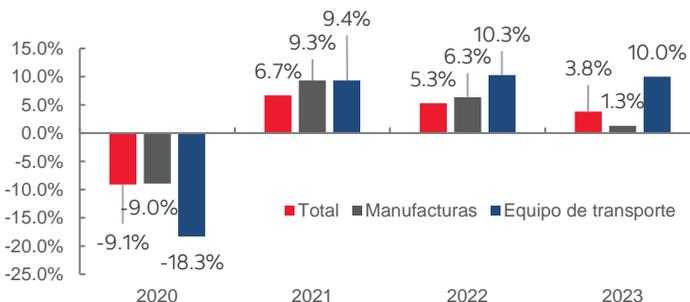


\*datos a noviembre 2023.

Fuente: Scotiabank Estudios Económicos, Wards Automotive.

- La posibilidad de nuevos eventos climatológicos que afecten las cadenas de producción ha cobrado una mayor relevancia en los últimos años. Si bien, la relocalización busca mitigar el impacto de disrupciones globales, los planes de las empresas y regulaciones fomentan el desarrollo de procesos y tecnologías que privilegien el uso de energías limpias. En este aspecto, el cambio en adopción de tecnologías y electromovilidad será una de las prioridades para el sector en el largo plazo.

**Crecimiento anual acumulado de la producción industrial**



\* 2023 datos a noviembre

Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

- En el corto plazo, un último riesgo para la producción y exportación, pero no menos relevante es la expectativa de desaceleración tanto en la economía estadounidense. El sector automotriz ha sido la excepción en la caída observada tanto en la producción como exportación manufacturera observada desde mediados del 2023. Para 2024 las altas de interés podrían impactar negativamente en el sector. No obstante, creemos que la oferta no ha alcanzado aún a la demanda. En este sentido, consideramos que en 2024 podríamos observar nuevos niveles récord, gracias a la estabilización de cadenas de valor, y en el mercado interior, gracias a un mercado laboral sólido que permita la incorporación de nuevos competidores.

Para hacer frente a los riesgos arriba mencionados, creemos que será necesaria la participación del sector público para fomentar una serie de políticas y programas que permitan que el sector automotriz en México aproveche su potencial y su posición estratégica global. Ante ello, las propuestas que presenten las candidaturas presidenciales de este año serán relevantes para la toma de decisiones de futuros proyectos de inversión y políticas públicas en el sector automotriz.

Producción de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Diciembre 2022	Diciembre 2023	Var. Anual	Enero-Diciembre 2022	Enero-Diciembre 2023	Variación Acumulada	Participación 2023
Audi	14099	7750	-45.0%	178,000	175,121	-1.6%	4.6%
BMW	5206	5984	14.9%	63,465	117,462	85.1%	3.1%
Chrysler	31590	31553	-0.1%	414,952	467,542	12.7%	12.4%
Ford Motor	22583	27398	21.3%	303,419	365,365	20.4%	9.7%
General Motors	53049	42310	-20.2%	743,246	722,631	-2.8%	19.1%
Honda	6414	11155	73.9%	126,319	167,249	32.4%	4.4%
JAC	2365	2097	-11.3%	17,074	22,519	31.9%	0.6%
KIA	16500	16900	2.4%	265,000	256,000	-3.4%	6.8%
Mazda	13243	13996	5.7%	148,098	202,506	36.7%	5.4%
Mercedes Benz	2618	4589	75.3%	87,562	67,846	-22.5%	1.8%
Nissan	33775	35791	6.0%	391,002	615,751	57.5%	16.3%
Toyota	15297	1576	-89.7%	268,344	250,015	-6.8%	6.6%
Volkswagen	22797	14824	-35.0%	301,865	349,227	15.7%	9.2%
<b>Total general</b>	<b>239,536</b>	<b>215,923</b>	<b>-9.9%</b>	<b>3,308,346</b>	<b>3,779,234</b>	<b>14.2%</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.

Ventas de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Diciembre 2022	Diciembre 2023	Var. Anual	Enero-Diciembre 2022	Enero-Diciembre 2023	Variación Acumulada	Participación 2023
Acura	0	80	-	865	1,120	29.5%	0.1%
Alfa Romeo	5	46	820.0%	109	371	240.4%	0.0%
Audi	1131	1343	18.7%	9,884	13,109	32.6%	1.0%
Bentley	2	3	50.0%	16	20	25.0%	0.0%
BMW	1328	1580	19.0%	12,284	13,995	13.9%	1.0%
Chirey	1925	2195	14.0%	7,669	27,155	-	2.0%
Chrysler	6967	9727	39.6%	58,650	71,376	21.7%	5.2%
Fiat	928	1027	10.7%	7,448	11,815	58.6%	0.9%
Ford Motor	4400	5696	29.5%	41,357	47,968	16.0%	3.5%
General Motors	18900	19674	4.1%	165,117	184,051	11.5%	13.5%
Honda	2900	3741	29.0%	39,095	37,791	-3.3%	2.8%
Hyundai	3314	5211	57.2%	41,357	49,757	20.3%	3.7%
Infiniti	84	91	8.3%	847	988	16.6%	0.1%
Isuzu	122	142	16.4%	1,585	1,468	-7.4%	0.1%
JAC	2007	2400	19.6%	16,357	21,067	28.8%	1.5%
Jaguar	8	9	12.5%	100	86	-14.0%	0.0%
KIA	7351	7907	7.6%	89,140	93,490	4.9%	6.9%
Land Rover	64	166	159.4%	1,083	1,763	62.8%	0.1%
Lexus	224	281	25.4%	1,700	2,681	57.7%	0.2%
Lincoln	110	112	1.8%	1,333	1,274	-4.4%	0.1%
Mazda	7185	7304	1.7%	48,275	76,017	57.5%	5.6%
Mercedes Benz	1593	1435	-9.9%	15,515	14,386	-7.3%	1.1%
MG Motor	5271	8320	57.8%	48,112	60,128	25.0%	4.4%
Mini	475	376	-20.8%	3,855	3,708	-3.8%	0.3%
Mitsubishi Motors	1465	1814	23.8%	19,622	19,183	-2.2%	1.4%
MOTORNATION	777	825	6.2%	6,314	9,650	52.8%	0.7%
Nissan	22975	24514	6.7%	168,940	241,056	42.7%	17.7%
Omoda	495	766	54.7%	1,001	11,329	-	0.8%
Peugeot	1035	1186	14.6%	8,210	13,233	61.2%	1.0%
Porsche	184	152	-17.4%	1,400	1,673	19.5%	0.1%
Renault	3906	5453	39.6%	36,598	43,779	19.6%	3.2%
SEAT	944	2197	132.7%	11,895	21,159	77.9%	1.6%
Subaru	451	534	18.4%	2,258	4,001	77.2%	0.3%
Suzuki	4485	3911	-12.8%	40,366	37,372	-7.4%	2.7%
Toyota	10993	10839	-1.4%	96,387	104,113	8.0%	7.6%
Volkswagen	9005	11437	27.0%	85,941	113,975	32.6%	8.4%
Volvo	273	465	70.3%	4,043	5,326	31.7%	0.4%
<b>Total general</b>	<b>123,282</b>	<b>142,959</b>	<b>16.0%</b>	<b>1,094,728</b>	<b>1,361,433</b>	<b>24.4%</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.

# Scotiabank

## Estudios Económicos

19 de enero de 2024

Publicación de Estudios Económicos de Scotiabank – [Eduardo Suárez, Miguel A. Saldaña Blanco, Brian Pérez Gutiérrez](#)

Visita nuestra [página](#) o [contáctanos](#).

The Scotiabank logo, consisting of the word "Scotiabank" in white lowercase letters on a red rectangular background.

Este documento, elaborado por la Dirección de Estudios Económicos, y dirigido exclusivamente a personas que radican en el territorio mexicano, es publicado con la única intención de proporcionar información y análisis con base en las fuentes que se consideran fidedignas y que, sin embargo, no garantizan su veracidad. Las opiniones, estimaciones y proyecciones contenidas aquí reflejan el punto de vista personal de los economistas y analistas de Scotiabank Inverlat señalados en el presente documento, no el de un área de negocio en particular y no necesariamente una opinión institucional. Dichas opiniones pueden modificarse de acuerdo con los cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales, y no deben ser consideradas como una declaración unilateral de la voluntad, ni ser interpretadas como una oferta, sugerencia o invitación para comprar o vender valor alguno, o como una oferta, invitación o sugerencia para contratar los servicios de Scotiabank Inverlat. Asimismo, el presente análisis no puede ser entendido como una Asesoría de Inversiones ya que no constituye en forma alguna, una recomendación personalizada a quien lo recibe, por lo que la decisión de inversión sobre alguna o alguna (s) emisora (s) mencionada(s) en el presente análisis es responsabilidad exclusiva del cliente en función de su perfil de inversión. Este documento es de libre distribución de acuerdo con "Prácticas de Venta". La compensación de los analistas que elaboraron el documento depende, entre otros factores, de la rentabilidad y la utilidad generada por todas las áreas de Scotiabank Inverlat, pero no por un negocio o área de negocio en particular. La compensación de los analistas no se relaciona con una recomendación en particular; la compensación, entre otros factores, depende de la asertividad de las estimaciones y recomendaciones contenidas en este documento. Los analistas no reciben compensación alguna por parte de las emisoras de los valores que se describen en este reporte. Asimismo, los analistas no percibieron compensación alguna de personas distintas al Grupo Financiero Scotiabank Inverlat o de sus subsidiarias y/o afiliadas con respecto a la elaboración de este reporte. Algunas de las empresas del Grupo Financiero Scotiabank Inverlat pueden realizar inversiones por cuenta propia en los valores descritos en este reporte. Scotiabank Inverlat o alguna otra empresa del Grupo pueden tener alguna relación de negocios con las emisoras de los valores contenidos en este reporte (agente colocador, agente estructurador, representante común, asesor financiero, servicios financieros, etc.). La Dirección de Estudios Económicos es un área independiente de las áreas de negocio, incluyendo el área de Operaciones y de Banca de Inversión y, no recibe remuneración, directriz, o de cualquier forma, influencia alguna por parte de las áreas de negocio que pueda afectar en cualquier sentido las opiniones contenidas en este documento. Este documento no puede fotocopiarse, ser utilizado por cualquier medio electrónico o bien ser reproducido por algún otro medio o método en forma parcial o total; tampoco puede ser citado o divulgado sin la previa autorización de la Dirección de Estudios Económicos de Grupo Financiero Scotiabank Inverlat, S.A. de C.V. Los servicios de Scotia Inverlat Casa de Bolsa no están disponibles para personas en los Estados Unidos de América, salvo Inversionistas Institucionales Mayores (Major Institutional Investors) o Corredores Registrados (Registered Broker Dealers).