

## Industria Automotriz en México, Octubre

### MENSAJES IMPORTANTES:

- **Persiste una tendencia negativa en la venta interna de vehículos**, al contraerse en octubre 8.9% anual, para sumar 28 retrocesos en los últimos 29 meses.
- Por su parte, tanto la **producción** (-16.3%) como la **exportación** (-19.5%) se **desplomaron** a tasas no vistas en tres décadas para un mes de octubre, ante diversos eventos de carácter transitorio como paros y ajustes operativos.
- Mantenemos nuestra perspectiva de un **entorno poco favorable** para la industria automotriz, ante la **prevalencia de distintos riesgos** como una menor demanda externa; un continuo debilitamiento del mercado laboral interno; y condiciones de incertidumbre, con un impacto directo en la inversión privada y el consumo.

### EVOLUCIÓN RECIENTE:

La **venta interna de autos nuevos** reportó su novena caída consecutiva, moderando ahora su retroceso de -12.3% a -8.9% (vs. -4.9% un año antes), de manera que durante el décimo mes del año se comercializaron 107,094 unidades. Con ello, en el período acumulado enero-octubre de 2019 se vendieron 1,062,487 vehículos, equivalente a una baja anual de -7.7% (vs. -6.8% en similar lapso de 2018). Sobresalen, por su peso en el mercado los incrementos que exhibieron las ventas mensuales de Volvo (+80.1%), JAC (+55.2%) y Renault (+8.6%), compensados por los retrocesos de Nissan (-8.1%), General Motors (-13.8%) y Volkswagen (-15.2%).

Por su parte, la **producción de autos** continuó en terreno negativo por sexto mes consecutivo, desplomándose de -0.4% en septiembre a -16.3% en octubre (vs. -2.7% un año antes), siendo éste su **peor ritmo desde el 2009** y su **desempeño más débil para un mes similar en 31 años**. Así, en el acumulado enero-octubre se produjeron 3,242,476 automóviles, contra 3,327,668 en el mismo lapso de 2018, equivalente a una baja de -2.6% (vs. +0.2% un año antes). De las 11 empresas cuyo ensamble de autos se realiza en el país, las que contribuyeron en mayor medida a la caída de la producción, por su representación en el mercado, fueron Volkswagen (-21.3%), General Motors (-30.1%) y Ford Motor (-100%), mientras que Honda (+329.4%), Jac (+152.7%) y Audi (+3.7%) contrarrestaron parcialmente esta contracción. En esta ocasión, la **caída en la producción se debe a la huelga de General Motors** en Estados Unidos, provocando la escasez de ciertos componentes para la fabricación de vehículos en la planta de Coahuila, mientras que **Ford** detuvo por completo su producción ante un **paro programado** en una de sus plantas, y por un **cambio en su maquinaria y equipo** para la producción de un nuevo modelo.

Finalmente, **en sintonía con la producción**, la **exportación de automóviles** observó una disminución más marcada, al pasar de -7.1% a -19.5% anual entre septiembre y octubre (vs. +3.3% un año antes), también su peor desempeño desde 2009 y el más débil para un mes similar en 27 años. Así, en lo que va del año la exportación acumulada de automóviles reportó un retroceso anual de -1.7%, mientras que en similar lapso de 2018 éste fue de 7.0%.

En resumen, en el décimo mes del año la industria automotriz en su conjunto exhibió **malos resultados**, reportando su desempeño más bajo para un mes similar en tres décadas, en el caso de la producción y la exportación. Pese a que ello derivó de eventos de carácter transitorio, como paros en algunas plantas y ajustes operativos en la producción de ciertas armadoras, el **panorama continúa viéndose poco favorable**, ante la prevalencia de ciertos riesgos como: i) una menor demanda externa, consistente con algunas señales de desaceleración de la economía norteamericana; ii) un continuo debilitamiento del mercado laboral interno; y iii) condiciones de incertidumbre económica y política, con un impacto directo en la inversión privada y el consumo.

### CONTACTO

**Alejandro Stewens Zepeda, Especialista**

55.5123.2686

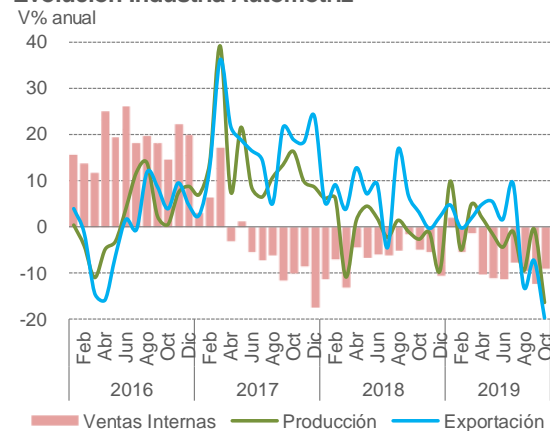
Estudios Económicos

astewens@scotiabank.com.mx

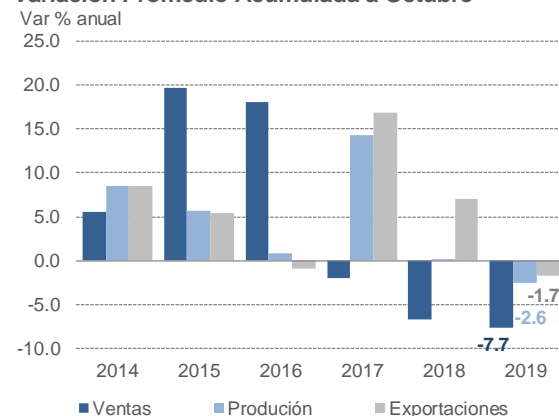
### Resumen de Indicadores (en miles)

Fecha	Venta	Exportación	Producción
Octubre 2019	107.1	252.3	311.2
Octubre 2018	117.6	313.5	371.9
<b>Var. % anual</b>	<b>-8.9</b>	<b>-19.5</b>	<b>-16.3</b>
Ene-Oct 2019	1,062.5	2,836.1	3,242.5
Ene-Oct 2018	1,150.5	2,884.2	3,327.7
<b>Var. % anual</b>	<b>-7.7</b>	<b>-1.7</b>	<b>-2.6</b>

### Evolución Industria Automotriz



### Variación Promedio Acumulada a Octubre





El 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 algunas 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 a "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. Alguna de las empresas del Grupo Financiero Scotiabank Inverlat puede 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 fotocoparse, 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).