

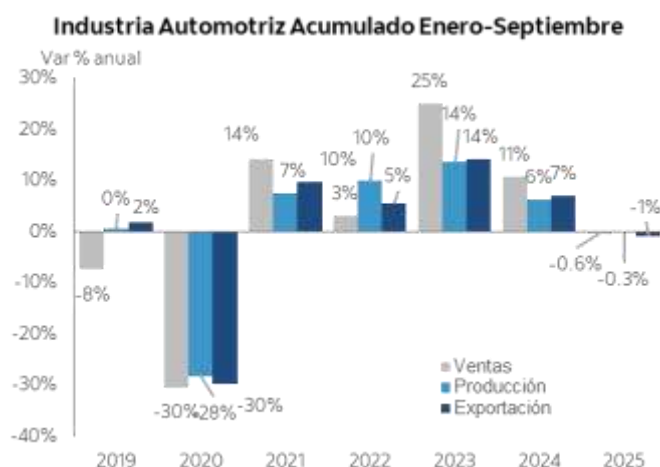
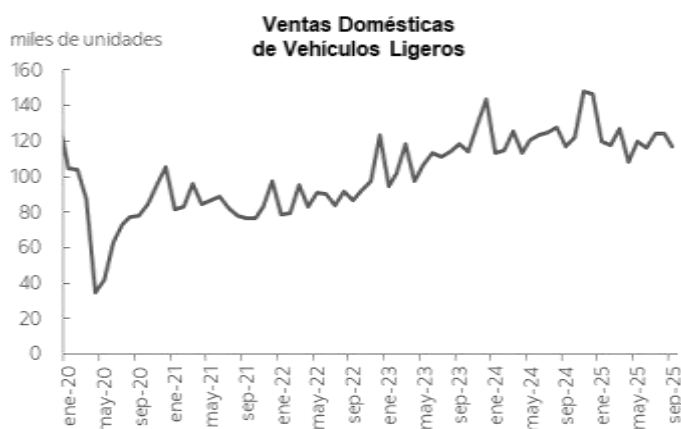
Panorama sector automotriz en el primer semestre de 2025.

- Las ventas internas de vehículos ligeros muestran leve repunte en septiembre, pero acumulan caída anual de -0.6% en el año.
- La exportación y producción de vehículos ligeros retoman terreno negativo, con caídas acumuladas de -0.9% y -0.3%, respectivamente.
- La demanda interna de vehículos pesados se desploma, con contracciones de hasta -55% en ventas al mayoreo.
- Cambios en participación de mercado reflejan un retroceso de marcas chinas y recuperación parcial de Nissan, Toyota y Kia.
- Factores internos como el estancamiento en la creación de empleo formal, el menor envío de remesas y la baja inversión presionan a la baja la demanda automotriz.
- Las tensiones comerciales, imposición de aranceles y la incertidumbre sobre el TMEC podrían limitar la trayectoria de la producción y exportación en los siguientes meses.

Demanda interna: ventas en retroceso tras repunte en julio

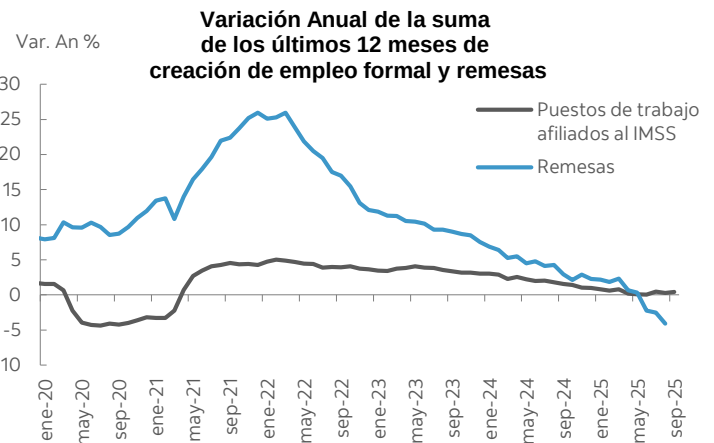
En septiembre, las ventas internas de vehículos ligeros tuvieron un comportamiento mixto, ya que, aunque regresaron a terreno positivo en cuanto a variación anual en septiembre luego de caídas consecutivas desde abril de este año, mostraron una variación mensual del -5.6% con respecto a agosto. El avance fue apenas modesto en 0.3% anual, sumando 117,181 unidades. Con ello, el acumulado de los primeros tres trimestres del año las ventas promedian una contracción anual de -0.6%, equivalente a 1,075,187 vehículos.

Por marcas, se observa la caída en la participación de nuevos competidores (Motornation, JAC, Changan, Jetour) en las ventas de vehículos ligeros, las cuales justamente habían ganado terreno en años anteriores hasta al alcanzar un 9.7% del total de ventas en 2023, 9.5% en 2024, y 8.2% en lo que va del año actual. En contraste, dentro de los mayores participantes, algunas marcas han remontado, tal es el caso de Nissan (18.3%), Toyota (8.4%), y Kia (7.5%), mientras que otras marcas han disminuido su participación de mercado, como General Motors (13.3%), Volkswagen (9.1%), y Stellantis (5.9%).



Esta caída en parte puede deberse a que los nuevos competidores, en su mayoría de origen chino, que estimularon la demanda en años previos, han perdido terreno en lo que va del año. Además, la iniciativa de la Ley de Ingresos 2026, que contempla mayores aranceles para vehículos de origen asiático importado representa un riesgo a la baja para las ventas internas a partir del siguiente año.

Otra de las razones por las que se observan estas caídas es la debilidad que sigue mostrando el entorno interno. Las ventas muestran un freno posiblemente por que el consumo lleva estancado desde septiembre del año pasado. Se mantuvo en negativo hasta junio, con una variación real anual de 1.6%, pero muestra tendencias de estancamiento, con 0.1% en julio. Aunado a esto, la creación de empleo formal se mantiene estancada con un avance anual de tan solo 0.4% a septiembre, sin considerar la regularización de trabajadores de aplicaciones digitales. Además, las remesas observaron una caída de 4.1% en la suma de sus últimos doce meses, mientras que la confianza del consumidor se ha mantenido con cambios menores en terreno de contracción, lo que sugiere que las ventas internas podrían seguir con una tendencia a la baja en los siguientes meses.



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, IMSS.

Producción y exportación de vehículos ligeros



Fuente: INEGI, Estudios Económicos Scotiabank

En septiembre, la producción de vehículos ligeros registró una caída anual de 6.1%, sumando un total de 355,525 unidades. Esta caída se vio reflejada en la variación anual acumulada, mostrando un leve retroceso de -0.3% respecto al mismo periodo del año anterior, en contraste con agosto, cuando se observó un crecimiento de 0.5%. A nivel de marcas, General Motors sigue siendo la marca con mayor producción en México, aunque presentó una caída del 16.9% con respecto al año pasado. Las marcas que también han presentado caídas son Ford Motor, Honda, Audi, Chrysler, Mazda, Volkswagen y JAC con la mayor caída en producción, -38.7%. Por su parte, Mercedes-Benz tuvo el mayor crecimiento anual durante el mes, con un 32.6%, junto con Toyota (3.6%), Kia (3.7%), Nissan (4.3%) y BMW (15.5%).

Las exportaciones también disminuyeron ligeramente, al caer -0.3% anual, con 314,565 unidades, luego de cuatro meses de incrementos. Debido a las fuertes caídas observadas en la primera mitad del año, en el acumulado de los primeros trimestres del año la exportación de vehículos suma 2.5 millones de unidades exportadas, equivalente a una caída del -0.9% anual. Por marcas, las que han sufrido una mayor contracción durante el año son Mazda (-27.7%), Volkswagen (-21.0%), y Mercedes Benz (-20.6%), mientras Toyota y Ford han incrementado sus envíos en 36.1% y 8.2%, respectivamente, y GM se han mantenido prácticamente estable, con un aumento de apenas 0.9%

La industria automotriz representa el 31.3% de las exportaciones del sector manufacturero, lo que evidencia su peso dentro de la actividad industrial del país. Este vínculo se refleja en el comportamiento de la producción manufacturera, que ha presentado estancamientos desde abril y leves caídas, como en julio, que tuvo un decrecimiento de 1.6%, regresando a un crecimiento marginal de 0.2% en agosto. La desaceleración en las exportaciones automotrices pudo haber contribuido a este desempeño, ya que la demanda externa de vehículos influye directamente en los niveles de producción de plantas ensambladoras y proveedoras de autopartes, afectando así al conjunto del sector manufacturero.

Vehículos pesados: deterioro generalizado

El desplome de la industria de vehículos pesados desde enero a septiembre sigue siendo notorio, marcado un estancamiento menor en cerca de un tercio a los niveles del mismo periodo de un año antes. Por el lado de la demanda interna, las ventas de vehículos pesados presentaron en septiembre una contracción anual de -34.6% en las transacciones minoristas, mientras que las ventas mayoristas llevan un desplome de -55.0% con respecto al mismo mes de un año antes. En la suma acumulada de los primeros tres trimestres del año, las ventas minoristas suman 30,644 unidades, mientras que las ventas al mayoreo acumulan 21,763, equivalente a contracciones de -27.5% y -51.8%, respectivamente. Esta debilidad en la demanda interna, especialmente en las ventas al mayoreo, se encuentra relacionada con el estancamiento de la inversión y la confianza empresarial, afectada tanto por el entorno internacional como por factores internos, como la incertidumbre en torno a la reforma judicial y condiciones de seguridad más adversas.

Resumen de Indicadores (cifras absolutas en unidades)				
Fecha	V. Minoristas	V. Mayoristas	Producción	Exportación
Septiembre 2025	3,358	2,514	6,857	5,196
Septiembre 2024	5,132	5,587	16,860	12,459
Var. % anual	-34.6	-55.0	-59.3	-58.3
Ene-Sep 2025	30,644	21,763	106,168	87,816
Ene-Sep 2024	42,269	45,135	162,096	123,857
Var. % anual	-27.5	-51.8	-34.5	-29.1

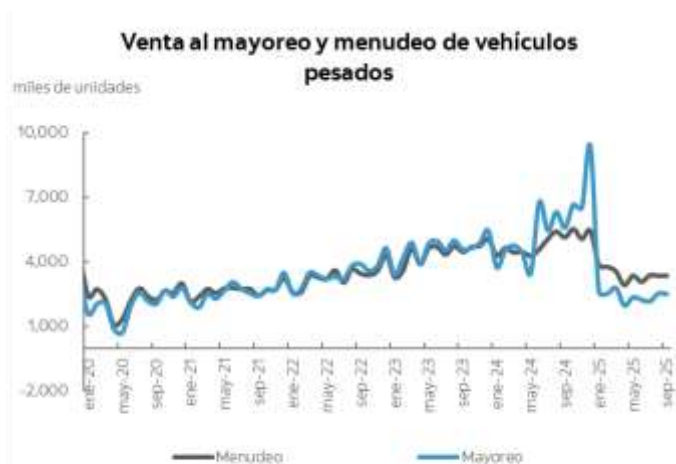
-o-: denota mayor de 500 o menor de -500 por ciento.

Por su parte, en la demanda interna de vehículos pesados sigue presentando un deterioro sin un cambio claro en la trayectoria, con una caída acumulada de -40.0% en la demanda interna, afectada por la baja confianza empresarial y lentas perspectivas de inversión. Por otro lado, el estancamiento del mercado laboral formal, junto con menores envíos de recursos del exterior, además de un gasto público limitado representan un riesgo a la baja para los siguientes meses que podría ser parcialmente compensado por menores tasas de interés en los créditos.

La demanda externa de vehículos pesados también se encuentra afectada por perspectivas más débiles, aunque en menor medida que las variaciones de la demanda interna. En septiembre, las exportaciones de vehículos pesados cayeron en -21.3% anual, mientras que en el acumulado de enero-septiembre, la caída fue -29.1%, equivalente a 87,816 unidades. A pesar de que las variaciones de exportaciones son menores a las observadas en las ventas nacionales, estas enfrentan riesgos a la baja adicionales debido al anuncio de aranceles en Estados Unidos hacia la importación de camiones, a pesar de que la economía estadounidense, mantiene expectativas de crecimiento moderado, lo que junto con los esfuerzos de reindustrialización en zonas clave, representa un soporte relevante para las exportaciones de camiones.

En este contexto, los nuevos aranceles de 25% impuestos por EE. UU. a vehículos pesados desde México —justificados por razones de seguridad nacional— elevarán significativamente el costo de exportación, afectando la competitividad de las armadoras mexicanas. Aunque el T-MEC otorga preferencias arancelarias a productos que cumplen con reglas de origen, la aplicación de estos aranceles ha generado tensiones, ya que muchos vehículos mexicanos sí cumplen con el tratado (91% según AMIA). Sin embargo, la falta de claridad sobre exenciones y la presión política de EE. UU. han puesto en duda la efectividad del T-MEC como escudo comercial. Además, México ha respondido con medidas como propuestas de aranceles del 50% a vehículos chinos, buscando alinearse con EE. UU. y fortalecer el bloque norteamericano, lo que podría ser una carta estratégica en la próxima revisión del tratado en 2026.

Finalmente, la producción de vehículos pesados presenta un mayor deterioro, al caer en -59.3% anual durante septiembre, mientras que en el acumulado de los primeros nueve meses, el retroceso es de -34.5%. En este sentido, el entorno adverso doméstico, junto con la expectativa de una relación comercial con EE. UU. más complicada son factores clave para perspectivas de oferta en el mediano plazo, aunque los esfuerzos de la relocalización industrial representan un riesgo al alza para la industria.



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.



Fuente: Estudios Económicos Scotiabank, INEGI.

En conclusión

La industria automotriz mexicana enfrenta un entorno negativo en los primeros tres trimestres de 2025. Se observa un estancamiento en la producción, exportación y ventas de vehículos ligeros, así como un deterioro generalizado en los vehículos pesados. La debilidad del mercado interno es reflejo de los persistentes efectos de la incertidumbre económica y política nacional e internacional, que se han ido acumulando desde trimestres previos. Se anticipa que esta industria se vea afectada por los anuncios de política comercial de Estados Unidos, particularmente por la imposición de nuevos aranceles que elevan la tasa efectiva de exportación, reduciendo la competitividad de los productos mexicanos en el mercado norteamericano. En el sector interno, la imposición de aranceles a vehículos representa también un riesgo a la baja para las ventas de vehículos. En este contexto, la recuperación del sector dependerá en gran medida de la evolución del entorno macroeconómico, de la certidumbre regulatoria y de las condiciones de inversión, tanto internas como externas, en los próximos meses.

Ventas de Vehículos Ligeros por Empresa							
Razón Social	Marca	Septiembre 2025	Var. Anual	Enero-Septiembre 2025	Variación Acumulada	Participación 2025	Participación por Empresa 2025
Audi México, S.A. de C.V.	Audi	857	2.8%	6,646	-14.7%	0.6%	0.6%
BMW de México, S.A. de C.V.	BMW	1,305	28.4%	11,064	-	1.0%	1.3%
	MINI	332	115.6%	2,939	33.1%	0.3%	
Chirey Motor México S. de R.L. de C.V.	Chirey	0	-100.0%	3,642	-77.1%	0.3%	0.5%
	Omoda	0	-100.0%	1,917	-59.5%	0.2%	
Ford Motor Company, S.A. de C.V.	Ford Motor	4,128	12.6%	38,957	0.6%	3.7%	3.8%
	Lincoln	161	20.2%	1,543	18.3%	0.1%	
General Motors de México, S. de R.L. de C.V.	General Motors	15,177	-6.3%	142,698	-5.6%	13.4%	13.4%
Honda de México, S.A. de C.V.	Acura	45	-50.6%	539	-28.5%	0.1%	2.7%
	Honda	3,341	-1.5%	28,233	-9.1%	2.7%	
Hyundai Motor de México, S. de R.L. de C.V.	Hyundai	4,136	3.6%	38,448	1.7%	3.6%	3.6%
Isuzu Motors de México, S. de R.L.	Isuzu	147	-44.9%	1,821	2.4%	0.2%	0.2%
Jaguar Land Rover México, S.A.P.I. de C.V.	Jaguar	0	-100.0%	5	-92.1%	0.0%	0.2%
	Land Rover	225	29.3%	1,602	22.7%	0.2%	
Kia Motors México, S.A. de C.V.	KIA	9,301	16.2%	81,146	6.0%	7.6%	7.6%
Mazda Motor de México, S. De R.L. de C.V.	Mazda	7,430	-4.3%	75,069	8.8%	7.1%	7.1%
Mercedes Benz México, S. de R.L. de C.V.	Mercedes Benz	844	-10.7%	7,955	-14.7%	0.7%	0.7%
Mitsubishi Motors de México, S.A. de C.V.	Mitsubishi Motors	2,340	5.7%	20,790	18.2%	2.0%	2.0%
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	Infiniti	112	64.7%	874	9.7%	0.1%	18.6%
	Nissan	20,872	11.5%	196,440	7.4%	18.5%	
Renault México, S.A. de C.V.	Renault	3,000	28.3%	23,129	4.8%	2.2%	2.2%
SAIC Motor México, S. de R.L. de C.V.	MG Motor	4,008	-16.9%	35,880	-8.0%	3.4%	3.4%
Stellantis México, S.A. de C.V.	Alfa Romeo	27	8.0%	198	-41.3%	0.0%	5.9%
	Chrysler	4,483	-2.4%	45,084	1.6%	4.2%	
	Fiat	282	-53.3%	3,772	-56.4%	0.4%	
	Peugeot	1,575	-12.5%	13,276	-6.7%	1.2%	
Subaru Automotriz México, S.A. de C.V.	Subaru	386	54.4%	3,072	32.4%	0.3%	0.3%
Suzuki Motor de México, S.A. de C.V.	Suzuki	2,846	-14.1%	28,680	-10.5%	2.7%	2.7%
Toyota Motor Sales de México, S. de R.L. de C.V.	Lexus	223	19.3%	1,978	1.1%	0.2%	8.7%
	Toyota	9,893	-2.9%	90,379	0.1%	8.5%	
Volvo Group México, S.A. de C.V.	Volvo	528	3.5%	4,707	-11.8%	0.4%	0.4%
Volkswagen De México, S.A. de C.V.	Bentley	1	0.0%	10	0.0%	0.0%	10.9%
	Porsche-Rover	263	14.4%	2,488	31.1%	0.2%	
	Seat	1,901	-10.4%	15,803	-19.0%	1.5%	
	Volkswagen	11,475	-0.1%	97,970	0.0%	9.2%	
Empresas no afiliadas a AMIA							
Autos Orientales Picacho S.A. Promotora de Inversión	MOTORNATION	215	-72.9%	2,368	-68.8%	0.2%	0.2%
Changan Auto México, S. de R.L. de C.V.	Changan	2,052	0.0%	-	0.0%	-	-
Giant Motors Latinoamérica S.A. de C.V.	JAC	1,769	-16.6%	17,980	-0.6%	1.7%	1.7%
Great Wall Motor México, S. de R.L. de C.V.	GWM	1,293	9.7%	10,978	6.5%	1.0%	1.0%
LDR Solutions S.A. de C.V.	Foton	208	-15.5%	1,812	3.3%	0.2%	0.2%
	JETOUR	0	-100.0%	195	-92.4%	0.0%	
Total general		117,181	1.9%	1,062,087	9.8%	100%	100%
Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) INEGI, Scotiabank.							

Producción de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Septiembre 2024	Septiembre 2025	Var. Anual	Enero-Septiembre 2024	Enero-Septiembre 2025	Variación Acumulada	Participación 2025
Acura	0	3,385	-	0	29,569	-	1.0%
Audi	15,647	14,217	-9.1%	113,160	109,417	-3.3%	3.6%
Bmw	8,723	10,075	15.5%	75,706	70,881	-6.4%	2.3%
Chrysler	38,120	34,326	-10.0%	326,285	290,685	-10.9%	9.6%
Ford Motor	36,564	35,259	-3.6%	299,781	315,064	5.1%	10.4%
General Motors	97,269	80,864	-16.9%	663,469	657,421	-0.9%	21.8%
Honda	16,495	15,212	-7.8%	147,818	130,129	-12.0%	4.3%
Jac	2,060	1,262	-38.7%	17,939	20,814	16.0%	0.7%
Kia	25,110	26,050	3.7%	197,150	213,930	8.5%	7.1%
Mazda	17,223	15,239	-11.5%	155,612	138,991	-10.7%	4.6%
Mercedes Benz	3,597	4,768	32.6%	48,602	43,482	-10.5%	1.4%
Nissan	57,683	60,169	4.3%	504,984	514,813	2.0%	17.0%
Toyota	24,603	25,497	3.6%	174,558	236,234	35.3%	7.8%
Volkswagen	35,489	29,202	-17.7%	305,790	250,124	-18.2%	8.3%
Total general	378,583	355,525	-6.1%	3,030,854	3,021,554	-0.3%	100.00%

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

Exportación de Vehículos Ligeros por Marca							
Marca	Septiembre 2024	Septiembre 2025	Var. Anual	Enero-Septiembre 2024	Enero-Septiembre 2025	Variación Acumulada	Participación 2025
Acura	0	3,185	-	0	26,550	-	1.0%
Audi	12,766	12,388	-3.0%	105,620	102,364	-3.1%	3.9%
Bmw	8,302	5,430	-34.6%	73,258	62,424	-14.8%	1.7%
Chrysler	29,793	39,957	34.1%	269,818	243,120	-9.9%	12.7%
Ford Motor	36,452	35,318	-3.1%	297,175	321,385	8.2%	11.2%
General Motors	76,339	75,485	-1.1%	609,227	614,376	0.9%	24.0%
Honda	20,911	16,436	-21.4%	169,979	150,082	-11.7%	5.2%
Kia	19,521	19,205	-1.6%	149,231	161,195	8.0%	6.1%
Mazda	7,330	3,930	-46.4%	104,309	75,371	-27.7%	1.3%
Mercedes Benz	5,777	6,452	11.7%	50,530	40,112	-20.6%	2.1%
Nissan	44,637	46,972	5.2%	339,110	338,428	-0.2%	14.9%
Toyota	24,958	27,250	9.2%	170,554	232,183	36.1%	8.7%
Volkswagen	28,920	22,648	-21.7%	252,656	199,582	-21.0%	7.2%
Total general	315,706	314,656	-0.3%	2,591,467	2,567,172	-0.9%	100.0%

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

Publicación de Estudios Económicos México de Scotiabank – [Eduardo Suárez Mogollón](#); [Rodolfo Mitchell Cervera](#); [Miguel Angel Saldaña Blanco](#); [Martha Alejandra Córdova Méndez](#); [Cynthia Hernández González](#)

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

Scotiabank.

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 algunas emisora(s) menciona da(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).