

# Industria automotriz: clave en el crecimiento económico de México

México D.F., Enero de 2012

# Índice

## 1) Principales mensajes y perspectivas de corto plazo

## 2) Comportamiento reciente

## 3) Estructura de mercado y competencia

## 4) Anexos

a) Vehículos ligeros

b) Vehículos pesados

c) Autopartes

d) La demanda interna

# Principales mensajes

- Actualmente, la industria automotriz en México es de las más competitivas y dinámicas del mundo, a la par de China, India, Corea del Sur y Brasil.
- México cuenta con una capacidad productiva sustentada en bajos costos de operación derivados de su ubicación geográfica, bajos niveles salariales, inversiones recientes, y las ventajas del TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte), que la convierte en una industria muy eficiente a nivel mundial. De hecho, esta industria es una de las cadenas de valor más amplias e integradas del país operando con altos estándares de calidad y productividad a nivel mundial.
- Se estima que en 2011 México ocupó el 8° lugar por unidades producidas y el 6° sexto en unidades exportadas. La rápida recuperación de la producción en la pasada crisis, su capacidad exportadora, y los flujos continuos de IED han ampliado su capacidad productiva con plantas flexibles, que les permite adaptarse rápidamente a cambios en el entorno.
- Su importancia en la economía mexicana es innegable: contribuye con 3.6% del PIB, 20.3% del PIB manufacturero y 28.4% de las exportaciones manufactureras del país y una de las mayores empleadoras del país con más de 550 mil empleos directos e indirectos

# Principales mensajes

- Después de experimentar la gran caída derivada de una elevada concentración en el mercado de EEUU, **la lección para las empresas involucradas en la cadena de valor de la automotriz, fue optar por la diversificación**. En promedio durante el período de 2000-2008, 15% de la exportación se orientaba a mercados diferentes al de EEUU, al cierre de 2011 la proporción subió a 36.5%. Los objetivos de las grandes empresas armadoras ya no es sólo el mercado del TLCAN, ahora buscan incrementar su presencia en los mercados de Asia, América Latina y Europa.
- **El principal reto que enfrenta la industria automotriz es la debilidad del mercado interno, limitado por bajos ingresos y poca generación de empleos.** Otros factores que también limitan un mejor desempeño es la importación de vehículos usados, entre otros.
- **De corto plazo, las perspectivas para el sector automotriz son positivas** se estima para 2012, 2.7 millones de vehículos producidos y ventas internas de aproximadamente de 930 mil unidades, lo que implica un incremento anual de 6.3% y de 2.6%, respectivamente. En el mediano plazo, se tendrán retos importantes con bajos crecimiento históricos en las economías desarrolladas, por ello la importancia de aumentar presencia en mercados emergentes.

# Perspectivas positivas para la producción en México en el corto plazo

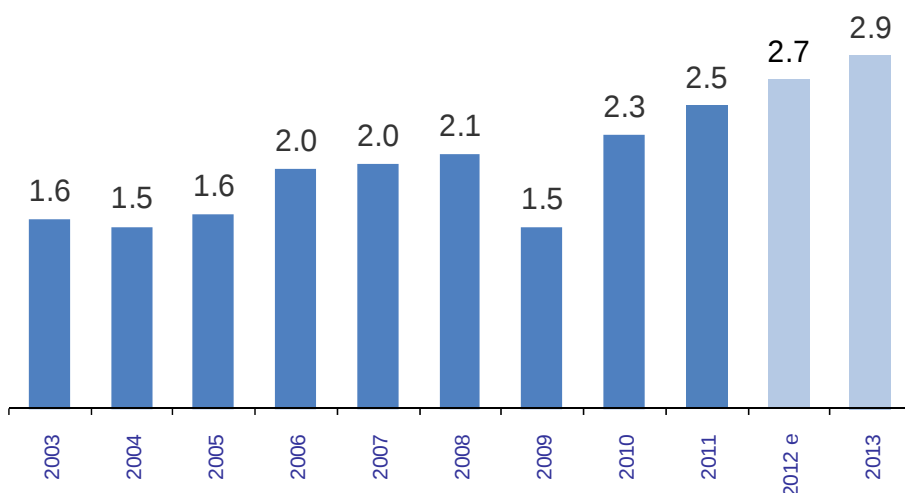
- En 2011, la producción de vehículos ligeros concluyó de manera satisfactoria con 2.5 millones de unidades, un incremento de 13.1% anual. Pese a la moderación del crecimiento de EEUU, la producción en 2012 podría llegar a 2.7 millones de unidades (6.3% adicional). Muestra del fortalecimiento de su posición competitiva. México ha diversificado mercados; se espera una evolución favorable de las ventas hacia América del Sur y Asia

## Producción de vehículos ligeros en México

(Miles de unidades)

e Estimado a partir de esa fecha

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



## Escenario Base: producción de automóviles México

|        | Prod. México<br>(mils.unid.) | Prod. México<br>(Var. % anual) | Contrib. al<br>crec. PIB <sup>1</sup><br>México | PIB EEUU<br>(var. anual) | Ventas Ligeros<br>EEUU<br>(mills unidades) | Ventas Ligeros<br>EEUU<br>(Var. % anual) |
|--------|------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------|
| 2005   | 1,607                        | 6.6                            |                                                 | 3.1                      | 16.9                                       | 0.4                                      |
| 2006   | 1,979                        | 23.1                           |                                                 | 2.7                      | 16.5                                       | -2.6                                     |
| 2007   | 2,022                        | 2.2                            |                                                 | 1.9                      | 16.1                                       | -2.5                                     |
| 2008   | 2,103                        | 4.0                            |                                                 | -0.3                     | 13.2                                       | -18.0                                    |
| 2009   | 1,501                        | -28.6                          |                                                 | -3.5                     | 10.4                                       | -21.2                                    |
| 2010   | 2,261                        | 50.7                           |                                                 | 3.1                      | 11.6                                       | 11.1                                     |
| 2011   | 2,558                        | 13.1                           | 0.47                                            | 1.6                      | 12.6                                       | 8.9                                      |
| 2012 e | 2,719                        | 6.3                            | 0.23                                            | 2.3                      | 13.3                                       | 5.7                                      |
| 2013   | 2,918                        | 7.3                            | 0.26                                            | 2.2                      | 14.2                                       | 6.8                                      |

Nota: Supone que la producción de autopartes y de vehículos pesados se mueven en la misma dirección que la producción de ligeros. El crecimiento en ventas de EEUU es el vigente por parte del equipo de BBVA EEUU

1/En 2011 el cálculo se realizó en base al PIB a precios constantes al 3t11 e Estimado a partir de esa fecha

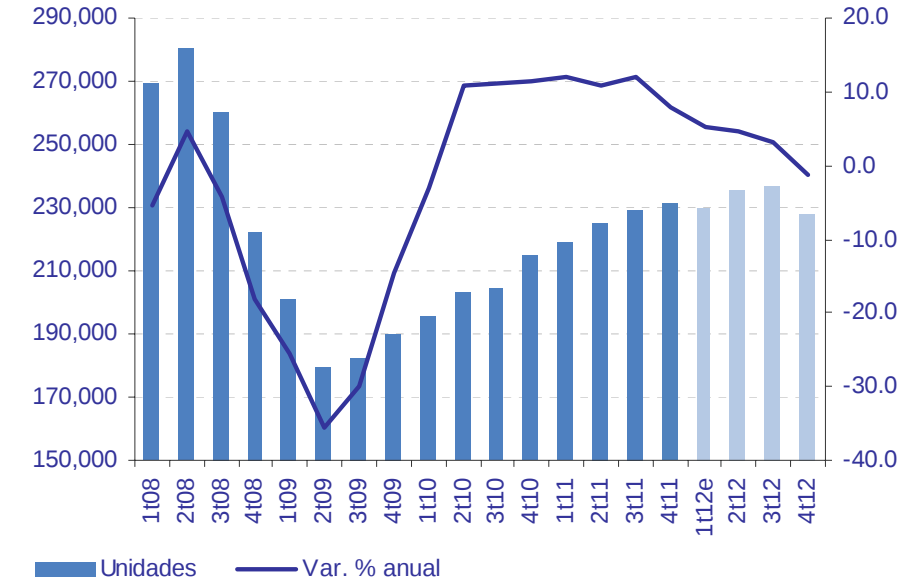
Fuente: BBVA Research con datos de AMIA y BEA

# Avance en el mercado interno, pese al moderado crecimiento de la economía

- En 2011 las ventas internas aumentaron 10.4% sumando 906 mil unidades. En 2012 se estima un crecimiento de al menos 2.6% en el escenario base, las ventas dependerán del ritmo de crecimiento del PIB y del empleo.

### Ventas de vehículos mercado interno México (Unidades y Var. % anual, ae)

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



e Estimado a partir de la fecha que se indica

## Ventas de vehículos en el mercado interno

| Año         | Miles de unidades | Var. % anual | PIB (var. anual) | Mex %      |
|-------------|-------------------|--------------|------------------|------------|
| 2005        | 1,129.3           | 3.3          |                  | 3.1814     |
| 2006        | 1,137.5           | 0.7          |                  | 5.1        |
| 2007        | 1,097.3           | -3.5         |                  | 3.2        |
| 2008        | 1,023.6           | -6.7         |                  | 1.2        |
| 2009        | 754.9             | -26.2        |                  | -6.2       |
| 2010        | 820.4             | 8.7          |                  | 5.4        |
| 2011        | 905.9             | 10.4         |                  | 3.8        |
| 2012e       | 929.2             | 2.6          |                  | 3.3        |
| <b>2013</b> | <b>947.7</b>      | <b>2.0</b>   |                  | <b>2.9</b> |

e Estimado a partir de esa fecha.

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

# Índice

1) Principales mensajes y perspectivas de corto plazo

2) Comportamiento reciente

3) Estructura de mercado y competencia

4) Anexos

a) Vehículos ligeros

b) Vehículos pesados

c) Autopartes

d) La demanda interna

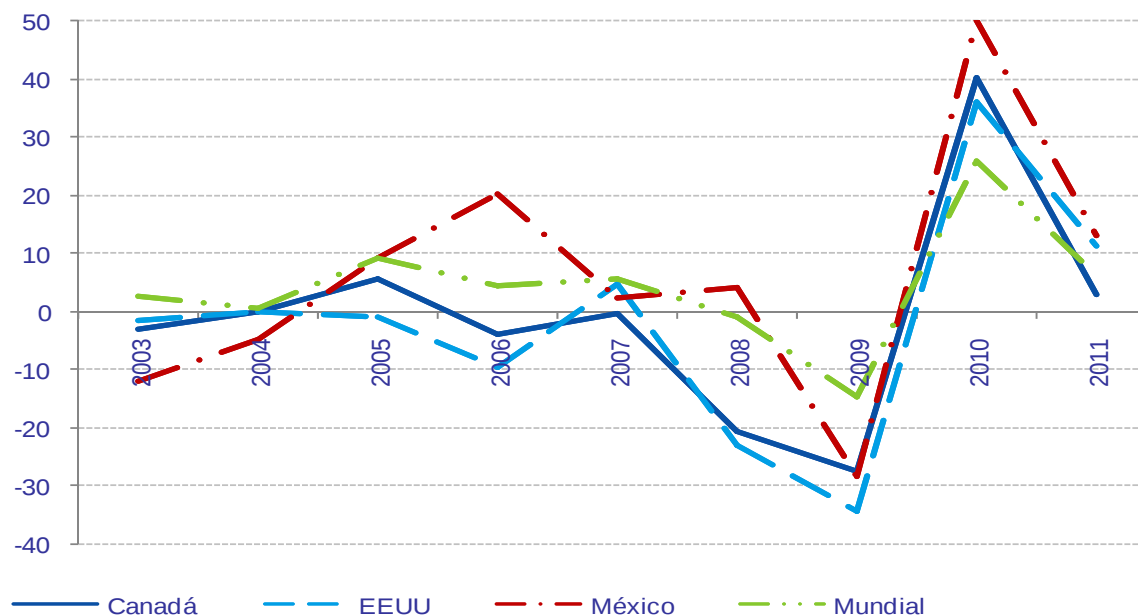
# La industria automotriz global resurge

- A pesar de los serios problemas de crisis y reestructuración que ha enfrentado en los últimos años, la industria automotriz global está de regreso fortalecida. Su resurgimiento fue gracias a una intensa reestructuración organizacional, cambio de enfoque de las grandes empresas a nivel mundial y relocalización de plantas productivas.

## Producción mundial de vehículos

(Unidades, var. % anual)

Fuente: BBVA Research con datos de Ward's. La producción mundial es estimada



# México, entre los 10 principales productores globales

En 2011, se estima que México ocupó el 8° lugar como productor de vehículos en el mundo. En menos de dos años escaló dos posiciones superando a Francia y España. Asimismo, en 2011 continuó siendo el 1° proveedor de autopartes hacia EEUU con 34% de cuota de mercado.

## Principales productores mundiales de vehículos

|    | 2009           | 2010           | 2011           |
|----|----------------|----------------|----------------|
| 1  | China          | China          | China          |
| 2  | Japón          | Japón          | Estados Unidos |
| 3  | Estados Unidos | Estados Unidos | Japón          |
| 4  | Alemania       | Alemania       | Alemania       |
| 5  | Corea del Sur  | Corea del Sur  | Corea del Sur  |
| 6  | Brasil         | Brasil         | Brasil         |
| 7  | India          | India          | India          |
| 8  | España         | España         | <b>México</b>  |
| 9  | Francia        | <b>México</b>  | España         |
| 10 | <b>México</b>  | Francia        | Francia        |

Fuente: BBVA Research con datos de Ward's y PwC

## Importaciones de EEUU autopartes, 2011

|               | mills. Dls. | Part. %      |
|---------------|-------------|--------------|
| México        | 28.8        | 33.7         |
| Japón         | 12.2        | 14.2         |
| Canadá        | 13.0        | 15.2         |
| China         | 8.3         | 9.7          |
| Alemania      | 5.9         | 6.8          |
| Corea del Sur | 4.6         | 5.4          |
| Taiwán        | 1.9         | 2.3          |
| Francia       | 0.9         | 1.1          |
| <b>Total</b>  | <b>85.6</b> | <b>100.0</b> |

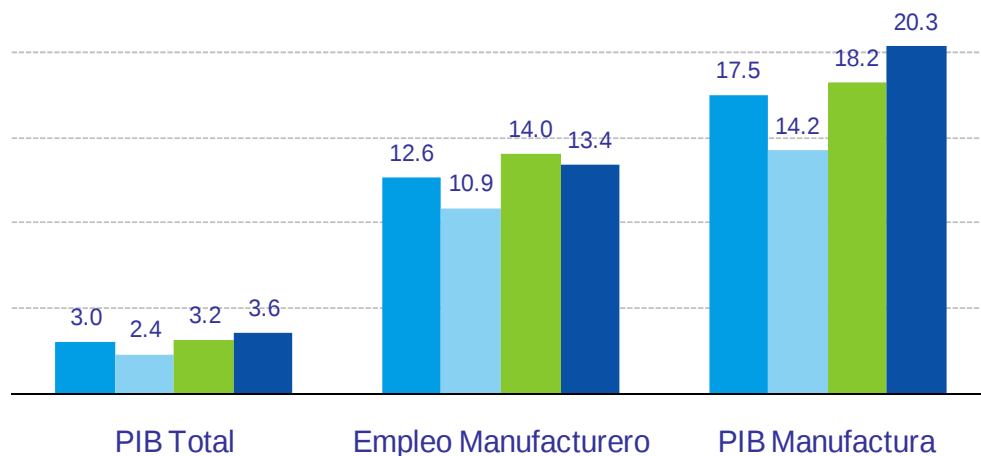
Fuente: BBVA Research con datos de USITC

# Su relevancia en la economía de México es indiscutible

- Al 3er trimestre del 2011, la industria automotriz contribuyó con el 3.6% del PIB total y el 20.3% del PIB manufacturero. Asimismo, al concluir 2011 la industria contribuyó con más de 530 mil empleos directos e indirectos.
- En 2011, las ventas externas de la industria automotriz contribuyeron en 28.4% de la exportación manufacturera total, el más elevada de los últimos años. El nivel alcanzado en 2011 es 1.4 veces más que las exportaciones petroleras del país

## Importancia de la industria automotriz<sup>1</sup> en la economía de México (% de contribución)

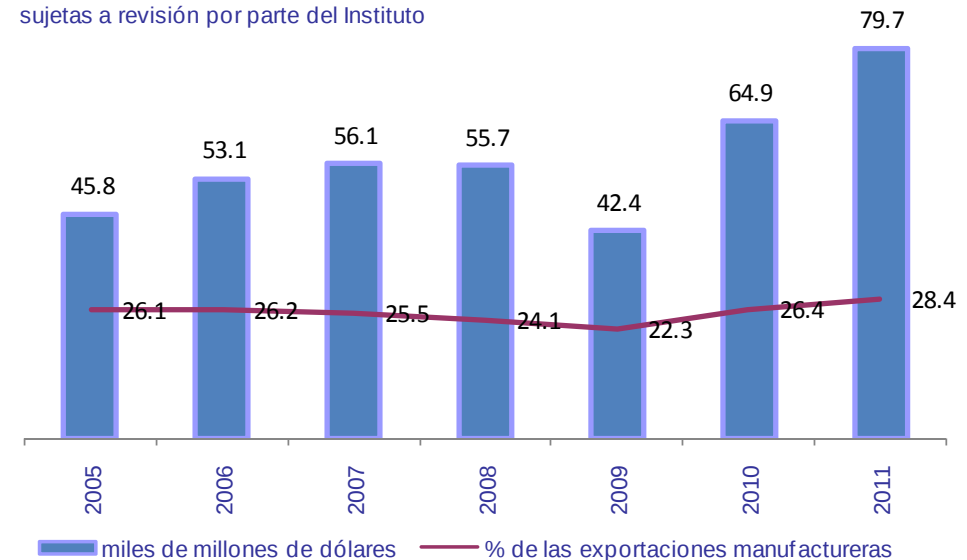
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI 1/ Incluye vehículos ligeros, pesados y partes \*Al 3T11



■ 2008 ■ 2009 ■ 2010 ■ 2011\*

## Exportación industria Automotriz

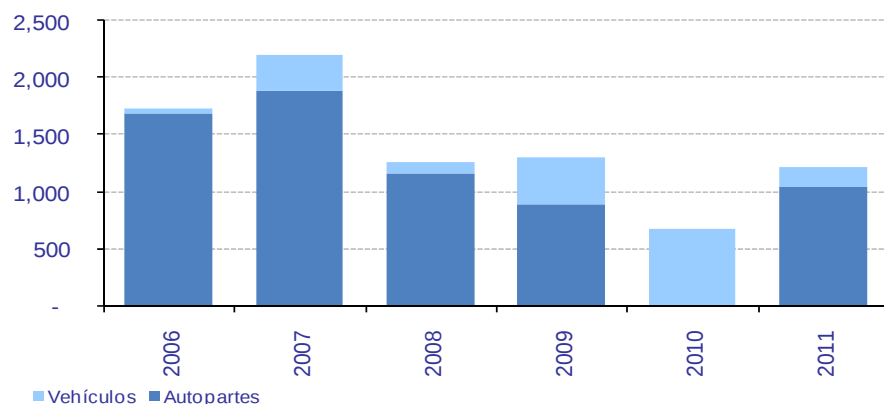
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI; La cifras de 2011 están sujetas a revisión por parte del Instituto



# La competitividad de México es un fuerte atractivo para la IED

- La mayoría de las empresas que fabrican vehículos ligeros, pesados y autopartes han realizado inversiones destinadas a la ampliación y modernización de su producción. Ello ha fortalecido a las firmas existentes y atraído a otras. Asimismo, México no sólo es atractivo para el capital de EEUU, también lo es para el de Japón y Alemania e incluso el Chino, como puerta de acceso al mercado de América del Norte.

**Inversión extranjera en México  
Industria automotriz**  
(mills. de dólares)



Nota: 2011 cifra anualizada con datos al primer semestre

Fuente: BBVA Research con datos de SE

\*Incluye carrocerías, motores sistemas transmisión, suspensión y frenos, etc.

**Inversión en México por empresa automotriz**

(millones de dólares)

|                       | 2008-09      | 2010         | 2011         | 2012         | Acum.         |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Daimler Trucks        | 300          |              |              |              | 300           |
| General Motors        | 300          | 1,360        | 540          |              | 2,200         |
| Volkswagen            | 1,000        | 550          | 400          |              | 1,950         |
| Ford                  | 1,600        |              |              |              | 1,600         |
| Fiat                  | 500          |              |              |              | 500           |
| Nissan                |              | 600          | 328          | 2,000        | 2,928         |
| Honda                 |              |              | 800          |              | 800           |
| Mazda                 |              |              | 500          |              | 500           |
| <b>Nortamericanas</b> | <b>1,900</b> | <b>1,360</b> | <b>540</b>   |              | <b>3,800</b>  |
| <b>Europeas</b>       | <b>1,800</b> | <b>550</b>   | <b>400</b>   |              | <b>2,750</b>  |
| <b>Japonesas</b>      | <b>0</b>     | <b>600</b>   | <b>1,628</b> | <b>2,000</b> | <b>4,228</b>  |
| <b>Total</b>          | <b>3,700</b> | <b>2,510</b> | <b>2,568</b> | <b>2,000</b> | <b>10,778</b> |

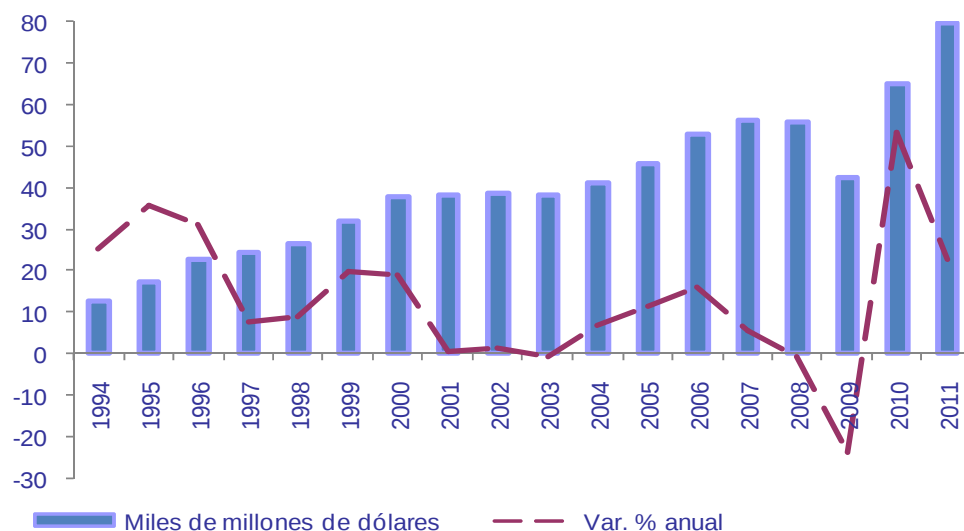
Fuente: BBVA Research con fuentes periodísticas hasta el 17 ene 2012

# Fortalecimiento de las exportaciones, se diversifican mercados

- En 2011 y por segundo año consecutivo las exportaciones automotrices se incrementaron a niveles de dos dígitos fortaleciendo su vocación exportadora. Asimismo, se intensificó la diversificación de mercados sobre todo en las exportaciones de vehículos ligeros hacia Latinoamérica, Europa y Canadá

## Exportaciones industria automotriz

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI



## Destino de las exportación vehículos ligeros

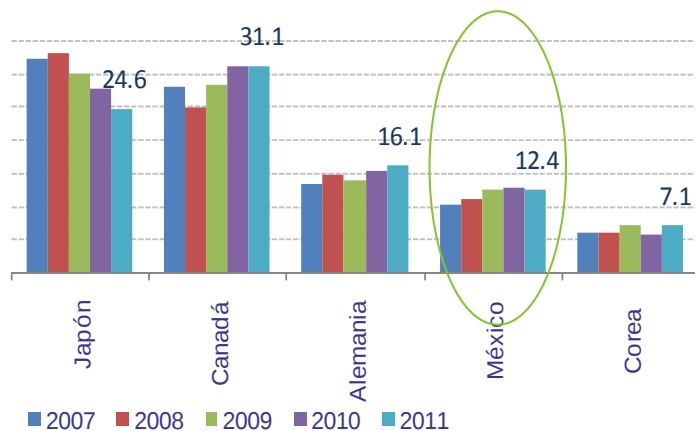
|               | miles de unidades |              |              | Estructura % |              |
|---------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|               | 2010              | 2011         | Var. % anual | 2010         | 2011         |
| EE UU         | 1,277             | 1,362        | 6.7          | 68.7         | 63.5         |
| Latinoamérica | 206               | 322          | 55.9         | 11.1         | 15.0         |
| Europa        | 178               | 221          | 23.9         | 9.6          | 10.3         |
| Canadá        | 143               | 159          | 11.7         | 7.7          | 7.4          |
| otros         | 16                | 46           | 181.1        | 0.9          | 2.1          |
| Asia          | 29                | 26           | -12.1        | 1.6          | 1.2          |
| África        | 9                 | 8            | -15.6        | 0.5          | 0.4          |
| <b>TOTAL</b>  | <b>1,860</b>      | <b>2,144</b> | <b>15.3</b>  | <b>100.0</b> | <b>100.0</b> |

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

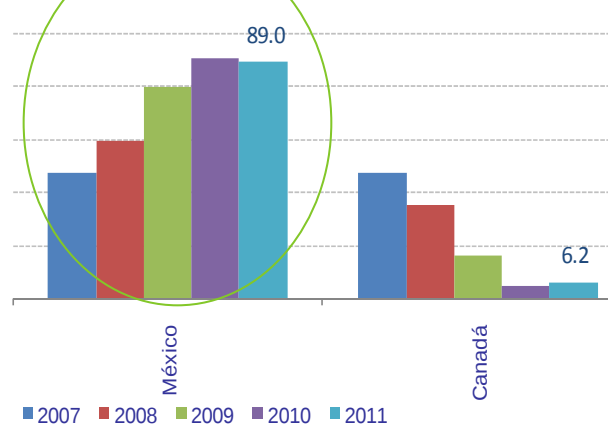
# Continuó el fortalecimiento de las ventas de México en EEUU

- La penetración de México en las importaciones automotrices de EEUU se mantiene en vehículos ligeros con 12.4% y es creciente en vehículos pesados 89% y autopartes 33.7%

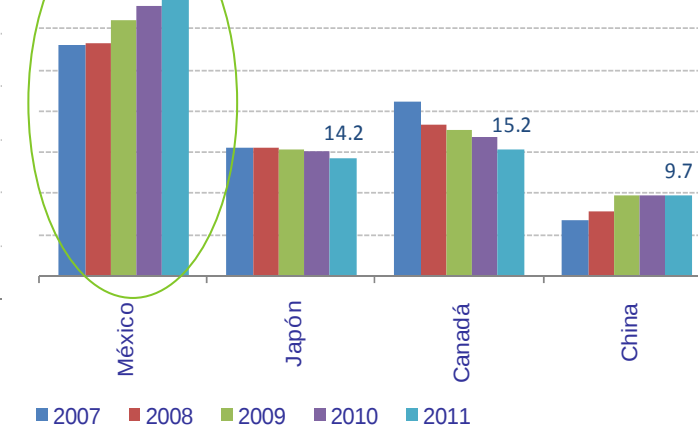
Importaciones de vehículos ligeros de EEUU por país  
(% participación en el total, 2011=123.2 mmdd)  
Fuente: BBVA Research con datos USITC



Importaciones de vehículos pesados de EEUU por país  
(% participación en el total, 2011=17.0 mmdd)  
Fuente: BBVA Research con datos USITC



Importaciones de vehículos pesados de EEUU por país  
(% participación en el total, 2011=85.5 mmdd)  
Fuente: BBVA Research con datos USITC



# Índice

- 1) Principales mensajes y perspectivas de corto plazo
- 2) Comportamiento reciente
- 3) Estructura de mercado y competencia
- 4) Anexos
  - a) Vehículos ligeros
  - b) Vehículos pesados
  - c) Autopartes
  - d) La demanda interna

# En México, están establecidas las principales empresas globales

- El clúster automotriz está integrado por la producción de vehículos ligeros, pesados (comerciales) y de autopartes, entre ellas existe alta integración. Existe un comercio intra-industrial elevado en Norteamérica.
- México cuenta con 18 plantas ensambladoras y más de 300 proveedores de primer nivel (Tier 1) de las empresas más importantes a nivel mundial

## Empresas de la industria automotriz establecidas en México

| Vehículos ligeros            | Vehículos pesados          | Motores             | Autopartes     |
|------------------------------|----------------------------|---------------------|----------------|
| General Motors (EEUU)        | Daimler (Alemania)         | Cummins (EUA y Can) | Existen poco   |
| Ford (EEUU)                  | Scania (Suecia)            | Detroit Diesel      | más de 600     |
| Chrysler/Fiat (EEUU, Italia) | Volvo (Suecia)             |                     | empresas       |
| Nissan (Japón)               | Dina (Mexico)              |                     | Una tercera    |
| Honda (Japón)                | Kenworth (EUA)             |                     | parte de ellas |
| Toyota (Japón)               | International (EUA)        |                     | son            |
| Volkswagen (Alemania)        | Volkswagen (Alemania)      |                     | proveedores    |
| BMW (Alemania)               | Man (Almenia)              |                     | de primer      |
|                              | Hino Motors Toyota (Japón) |                     | nivel (Tier 1) |
|                              | Isuzu (Japón)              |                     |                |
|                              | Giant                      |                     |                |

Fuente: BBVA Research con datos de Sria. Economía

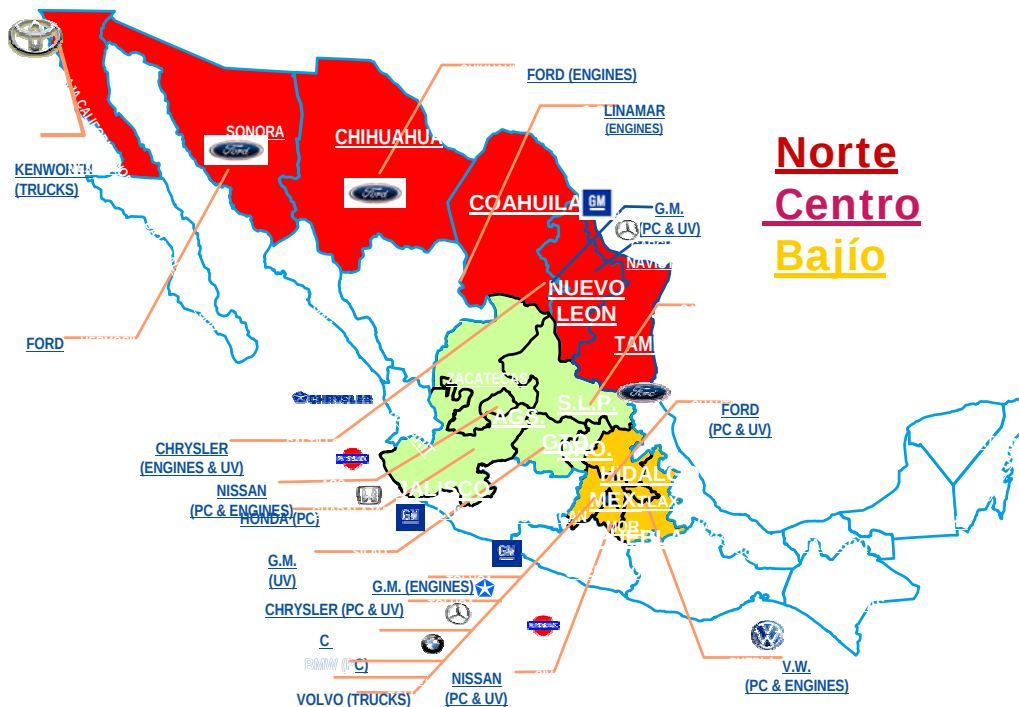
Proveedores de primer nivel o Tier 1: Se refieren a los proveedores de piezas de los fabricantes de vehículos

La industria es pilar de algunas entidades de la zona norte y centro

- El peso relativo de la industria automotriz en el PIB de las entidades es muy variado. Destacan Aguascalientes, Puebla y Coahuila en donde la industria es elevada superior al 20% del PIB estatal. En términos de empleo, la industria aportó 1 de cada 7 empleos en Chihuahua y 1 de cada 10 en Coahuila

## Principales clúster de la industria automotriz

Fuente: BBVA Research con datos de SE



## Importancia de la Industria en las economías estatales

## PIB total, Empleo y Remuneraciones

(Participación %, 2008)

|                 | PIB         | Empleo     | Remuneraciones |
|-----------------|-------------|------------|----------------|
| <b>Nacional</b> | <b>4.3</b>  | <b>2.7</b> | <b>5.5</b>     |
| Coahuila        | 22.3        | 10.0       | 15.3           |
| Chihuahua       | 16.2        | 14.0       | 21.0           |
| Sonora          | 11.6        | 5.9        | 10.0           |
| Tamaulipas      | 5.7         | 6.8        | 10.3           |
| Nuevo León      | 4.7         | 3.6        | 4.3            |
| Baja California | 4.2         | 1.8        | 4.1            |
| <b>Norte</b>    | <b>9.7</b>  | <b>6.7</b> | <b>9.9</b>     |
| Aguascalientes  | 35.3        | 6.7        | 24.3           |
| Quéretaro       | 11.5        | 6.5        | 12.9           |
| San Luis Potosí | 8.6         | 6.2        | 11.1           |
| Guanajuato      | 8.9         | 2.8        | 5.5            |
| Jalisco         | 1.8         | 1.0        | 2.1            |
| <b>Bajío</b>    | <b>8.4</b>  | <b>3.1</b> | <b>7.3</b>     |
| México          | 6.5         | 2.6        | 6.6            |
| Puebla          | 25.6        | 4.5        | 20.8           |
| Morelos         | 10.6        | 1.8        | 10.0           |
| Tlaxcala        | 2.1         | 2.4        | 5.0            |
| <b>Centro</b>   | <b>10.8</b> | <b>3.0</b> | <b>10.1</b>    |

Fuente BBVA Research con datos de INEGI (CE 2009)

# El norte del país es la zona que más contribuye al avance de la industria

- Las entidades que más aportan a la industria automotriz son las de la frontera norte con el 47%. En la producción de vehículos, destaca el clúster del Centro con 43% del total. En autopartes, el clúster de la zona norte con 57% de aportación. De enero a agosto de 2011, el 75.2% de la producción de vehículos ligeros (autos y SUV's y Pickup's) se concentró en cinco entidades federativas: Puebla, Coahuila, Aguascalientes, Sonora y Edo. De México

## Contribución de las entidades al PIB automotriz

(Participación % 2008)

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI CE 2008

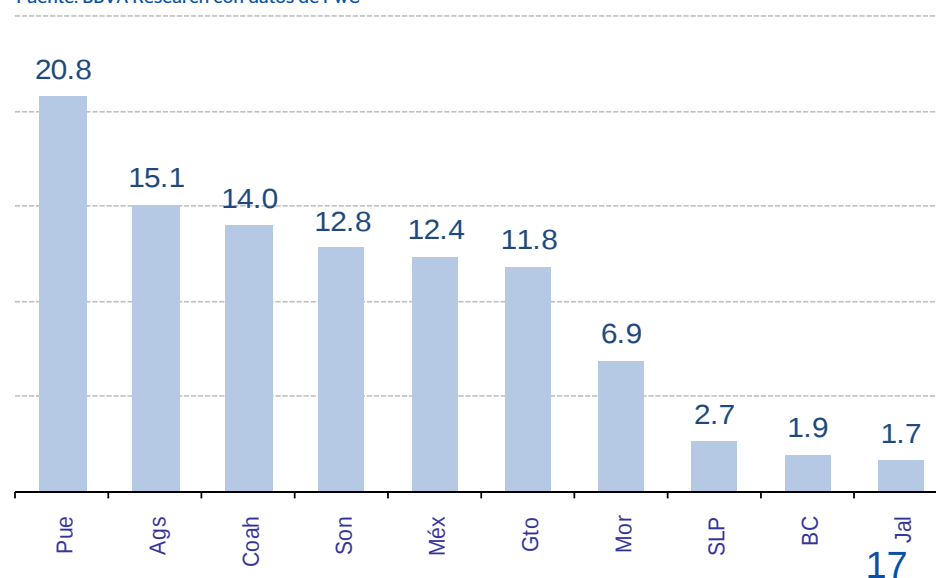
|               | Total       | Vehículos    | Autopartes  | Resto*      |
|---------------|-------------|--------------|-------------|-------------|
| Coah          | 16.0        | 18.1         | 15.3        | 7.6         |
| Chih          | 10.3        |              | 17.8        | 2.5         |
| NL            | 7.6         | 0.9          | 11.8        | 10.1        |
| Son           | 6.5         | 10.1         | 4.5         | 2.3         |
| Tamps         | 4.1         |              | 7.0         | 0.8         |
| BC            | 2.5         | 4.2          | 1.1         | 4.9         |
| <b>Norte</b>  | <b>47.0</b> | <b>33.3</b>  | <b>57.6</b> | <b>28.2</b> |
| Pue           | 14.3        | 29.4         | 5.4         | 1.0         |
| Méx           | 10.7        | 11.1         | 8.8         | 30.6        |
| Mor           | 1.9         | 2.9          | 0.5         | 11.0        |
| <b>Centro</b> | <b>27.0</b> | <b>43.5</b>  | <b>14.8</b> | <b>42.7</b> |
| Ags           | 7.5         | 10.1         | 6.4         | 1.2         |
| Gto           | 6.2         | 10.7         | 3.4         | 4.5         |
| Qro           | 4.6         | 0.3          | 7.6         | 3.2         |
| SLP           | 2.9         | 0.9          | 3.9         | 6.6         |
| Jal           | 2.0         | 1.9          | 1.8         | 4.6         |
| <b>Bajío</b>  | <b>23.3</b> | <b>23.9</b>  | <b>23.1</b> | <b>20.1</b> |
| <b>Total</b>  | <b>97.2</b> | <b>100.0</b> | <b>95.5</b> | <b>90.9</b> |

\*Carrocerías y productos de Hule

## Contribución de las entidades a la producción de vehículos ligeros 2011

(Participación %)

Fuente: BBVA Research con datos de PwC



# Índice

- 1) Principales mensajes y perspectivas de corto plazo
- 2) Comportamiento reciente
- 3) Estructura de mercado y competencia
- 4) Anexos
  - a) Vehículos ligeros
  - b) Vehículos pesados
  - c) Autopartes
  - d) La demanda interna

# Anexo a) Producción de ligeros

- Las empresas que producen vehículos ligeros cuentan con un total de 18 complejos productivos en 11 entidades del país en donde se realizan actividades que van desde el ensamble y/o blindaje hasta la fundición y el estampado de los vehículos y motores y más de 48 modelos.
- Así, por segundo año consecutivo la producción logró avances espectaculares, superando ampliamente el bache de 2008. En 2011, se fabricaron 2.5 millones de vehículos ligeros, siendo la cifra más alta de sus historia .

## Vehículos ligeros producidos en México

### Chrysler/ Fiat

Crewcab  
Journey  
Ram 1500  
Ram 2500  
Ram 4000  
Ram 3500  
Fiat 500

### Ford

Fusión  
MKZ  
H 215  
LCF  
Fiesta

### General Motors

Aveo  
Cehevy  
G3  
HHR  
Avalanche  
Captive Sport  
Escalade  
GMC Sierra  
Silverado  
Srx SUV  
Vue

### Toyota

Tacoma

### Nissan

Platina  
Sentra  
TIIDA  
Tsuru  
Estacas L. D  
Pick-up DC  
Pick-up Largo  
Chasis Largo  
Chasis Largo D.  
Estacas Largo  
Pick-up L D

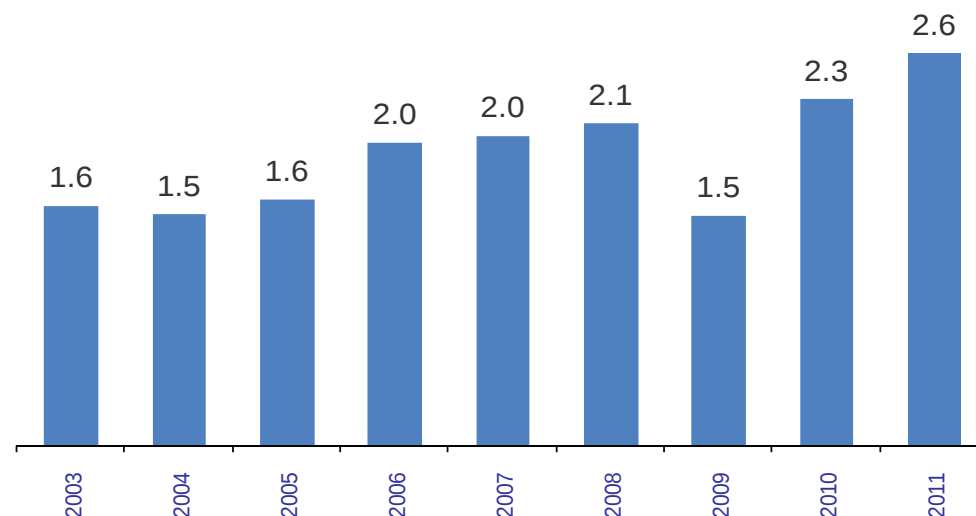
### Honda

CRV

### Volkswagen

Beatle  
Beatle Cabrio  
Bora  
Jetta  
Sportwagen

## Producción de vehículos ligeros en México (millones de unidades)

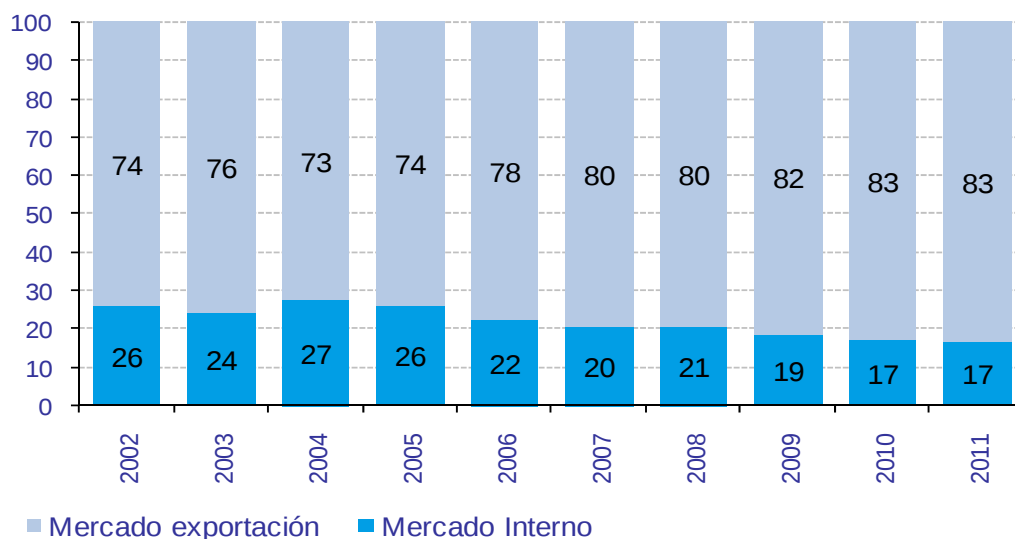


Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

# Producción de vehículos ligeros

- La producción se orientó principalmente a la exportación (83% en 2011), sobre todo al mercado de Norteamérica, el resto se destinó al mercado interno
- Actualmente, Nissan es líder en el número de vehículos ligeros producidos en México con 23.7% del total, de cerca le siguieron GM 21.3% y VW 19.9%

**Destino de la producción de vehículos ligeros en México (Estructura %)**

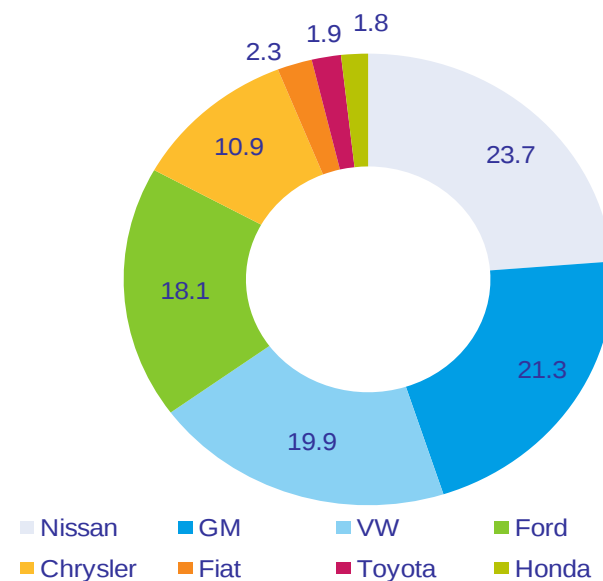


Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

**Principal productor de vehículos en México por número de unidades, 2011**

(Estructura, %)

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



# La exportación de vehículos ligeros

- El principal destino de la producción de ligeros de exportación en 2011 fue el mercado de EEUU (63.5), seguido de los mercados de Latinoamérica (14.3%) y Europa (10.3%). Actualmente los destinos más dinámicos son Latinoamérica (Brasil, Argentina y Colombia), Europa y Canadá
- De las principales empresas exportadoras de vehículos, Ford encabeza la lista seguida muy de cerca por GM, VW y Nissan

## Destino de la producción de exportación vehículos ligeros

|               | Unidades         |                  | Var. %<br>anual | Estructura % |              |
|---------------|------------------|------------------|-----------------|--------------|--------------|
|               | 2010             | 2011             |                 | 2010         | 2011         |
|               |                  |                  |                 |              |              |
| EE UU         | 1,277,184        | 1,362,425        | 6.7             | 68.7         | 63.5         |
| Latinoamérica | 196,859          | 306,583          | 55.7            | 10.6         | 14.3         |
| Europa        | 178,221          | 220,788          | 23.9            | 9.6          | 10.3         |
| Canadá        | 142,800          | 159,440          | 11.7            | 7.7          | 7.4          |
| Otros         | 25,578           | 61,093           | 138.8           | 1.4          | 2.8          |
| Asia          | 29,050           | 25,538           | -12.1           | 1.6          | 1.2          |
| África        | 9,494            | 8,012            | -15.6           | 0.5          | 0.4          |
| <b>Total</b>  | <b>1,859,186</b> | <b>2,143,879</b> | <b>15.3</b>     | <b>100.0</b> | <b>100.0</b> |

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

## Exportaciones por empresa

|              | Miles de unidades |              | Var. %<br>Anual | Estructura, % |              |
|--------------|-------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|
|              | 2011              | 2010         |                 | 2011          | 2010         |
|              |                   |              |                 |               |              |
| Ford         | 450               | 385          | 16.9            | 21.0          | 20.7         |
| GM           | 443               | 460          | -3.7            | 20.7          | 24.7         |
| VW           | 430               | 351          | 22.6            | 20.1          | 18.9         |
| Nissan       | 412               | 344          | 19.6            | 19.2          | 18.5         |
| Chrysler     | 266               | 224          | 18.8            | 12.4          | 12.1         |
| Fiat         | 57                | -            | n.a.            | 2.7           | -            |
| Toyota       | 50                | 54           | -8.7            | 2.3           | 2.9          |
| Honda        | 36                | 41           | -11.4           | 1.7           | 2.2          |
| <b>Total</b> | <b>2,144</b>      | <b>1,860</b> | <b>15.3</b>     | <b>100.0</b>  | <b>100.0</b> |

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

# Anexo b) Producción de pesados

- La industria terminal de vehículos pesados o comerciales también ha alcanzado un importante nivel de desarrollo en México. Actualmente 11 empresas fabricantes de vehículos comerciales cuentan con instalaciones productivas en México. En 2011 la producción de comerciales alcanzó en nivel más alto de su historia al producir 135 mil unidades, 47% mayor que en 2010

## Fabricantes de vehículos pesados establecidos en México

### DINA Camiones

Chasis Pasaje: Mod.  
Linner y Runner

### HINO

Modelos 500: 1524/15.1 ton  
y 1018/10.4 ton

### ISUZU

Camiones: Mod. ELF 600

Chasis pasaje:  
Mod. ELF 600 BUS

### SCANIA

Tractocamión:  
Mod. R340LA4X2NA  
Chasis Pasaje: Mod.  
K420t84X2NB y  
K380t84X2NB

### GIANT

Camiones: Mod. GF 900,  
3600 y 6000

### DAIMLER (Freightliner y Mercedes Benz)

Camiones: Mod. M  
Tractocamiones: Cascadia,  
Mod. C, F, y G  
Construcción: Mod. M  
Autobuses: Boxer, Torino  
y Mod. MBO

### INTERNATIONAL

Camiones: Mod. 4300 y 4400  
Tractocamiones: Prostar y  
Mod. 9200  
Construcción: Mod. 7600  
Chasis Pasaje: Mod. 4700,  
3000, 3100 y 3300  
KEN

### VOLKSWAGEN/MAN

Camiones:  
Mod. 8.150 y 9.150  
Chasis Pasaje:  
Mod. 8.150 y 9.150  
Autobuses:  
Lion's Coach R07-464,  
Lion's Top Coach R08-  
464 y Mod. A82.18.410

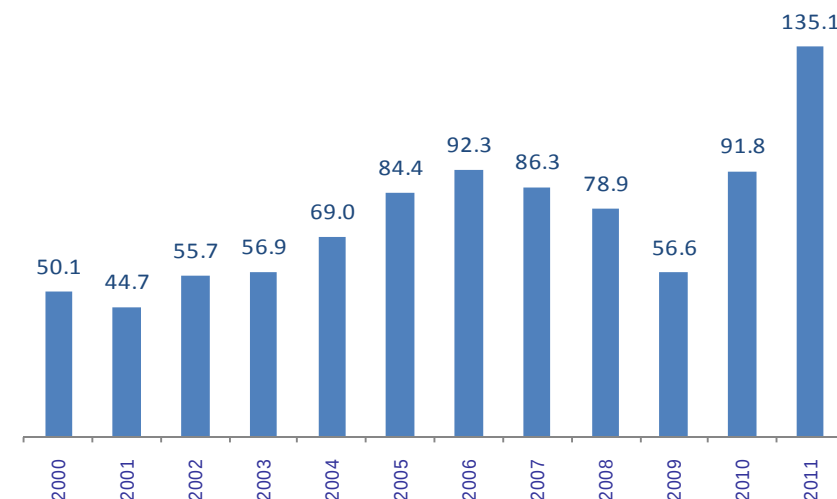
### VOLVO

Autobuses:  
Volvo 8300, 9700 y  
9700 US/CAN

## Producción de vehículos pesados

(miles de unidades)

Fuente: BBVA Research con datos de Anpact y Ward's



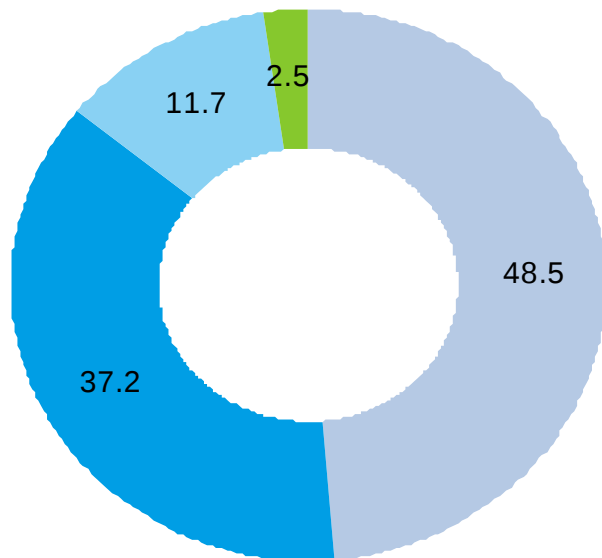
Fuente: BBVA Research con datos de ANDACT

# Producción de vehículos pesados

- A pesar de que existen 11 fabricantes de vehículos pesados, la mayor parte (85.7%) de la producción está concentrada en dos firmas: Daimler (Freightliner y Mercedes Benz), la más grande con 48% de la producción total, seguida de International 37.2%.
- Actualmente, el 78.7% de las unidades producidas se orientan al mercado de exportación, y el resto al mercado interno

## Principales productores de vehículos pesados en México, 2011 (Estructura, %)

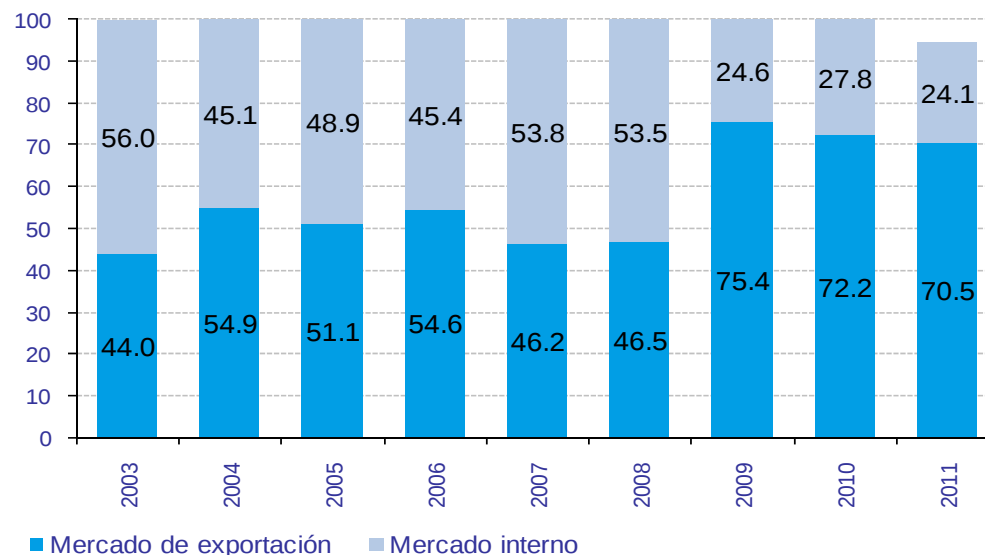
Fuente: BBVA Research con datos de ANPCAT



■ Daimler ■ International ■ Kenworth ■ Otros

## Destino de la producción de vehículos pesados (Estructura, %)

Fuente: BBVA Research con datos de ANPACT

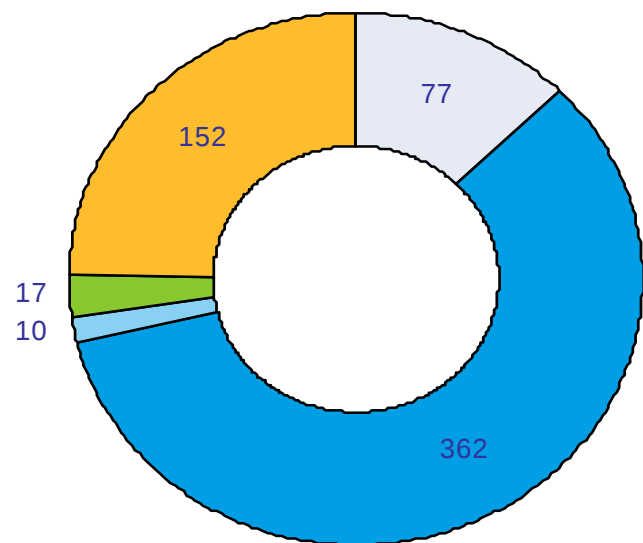


# Anexo c) La producción de autopartes

- México tiene una industria de autopartes competitiva, integrada por más de 600 empresas de primero, segundo y tercer nivel. La industria se encuentra especializada por región. El clúster Noroeste es el más importante de México

## Empresas de Autopartes en México, (618) (Número de empresas)

Fuente: BBVA Research con datos de Economía



- Carrocerías y remolques
- Motores y sus partes
- Sist. de transmisión
- Sist. de suspensión
- Varios

## Principales zonas productoras de Autopartes en México

### Región Norte (70 plantas) BC, BCS, Son, Sin, Dgo

- Sist.de aire acondic. y calefacción
- Componentes de interiores y accesorios
- Sist.eléctricos p/vehí.

### Región Noroeste (198 plantas) Coah, Chih, NL, Tamps.

- Sist.de aire acondic. y calefacción
- Partes para el motor y maquinados
- Partes plásticas
- Partes p/ el sist. Eléctrico
- Sist. Automotrices

### Región Centro (142 plantas) Ags, SLP, Qro, Jal, Gto

- Estampados
- Frenos y sus partes
- Partes para el motor y transmisiones
- Productos de hule
- Partes p/ el sist.eléctrico

### Región Sureste (101 plantas) Mor, Ver, Tlax, Yuc, Pue, Hgo

- Sist.de aire acondic. y calefacción
- Gatos hidráulicos tipo botella
- Componentes de interiores Asientos
- Partes para el motor, sist. Eléc.
- Partes para estampados
- Partes para suspensión

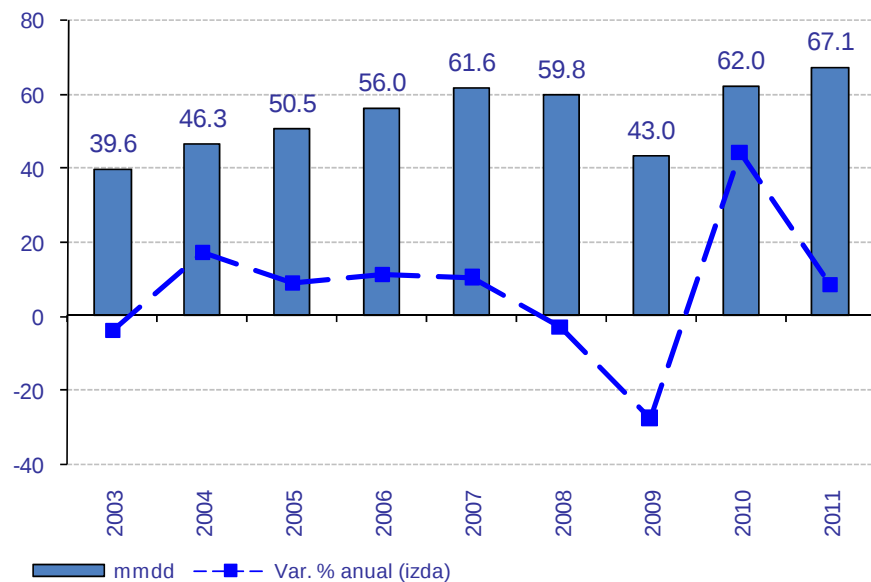
Fuente: BBVA Research con datos de Economía

# La producción y exportación de autopartes

- Por segundo año consecutivo el valor de la producción experimentó una importante recuperación al situarse en 65 mil millones de dólares, 8.3% mayor a la del 2010
- Al igual que la industria terminal, la fabricación de autopartes se destina principalmente a la exportación, siendo EUA (80%) el mercado más importante. En 2011 se calcula que las ventas a EEUU rondan los 36 mil millones de dólares, 28.1% mayor al de 2010

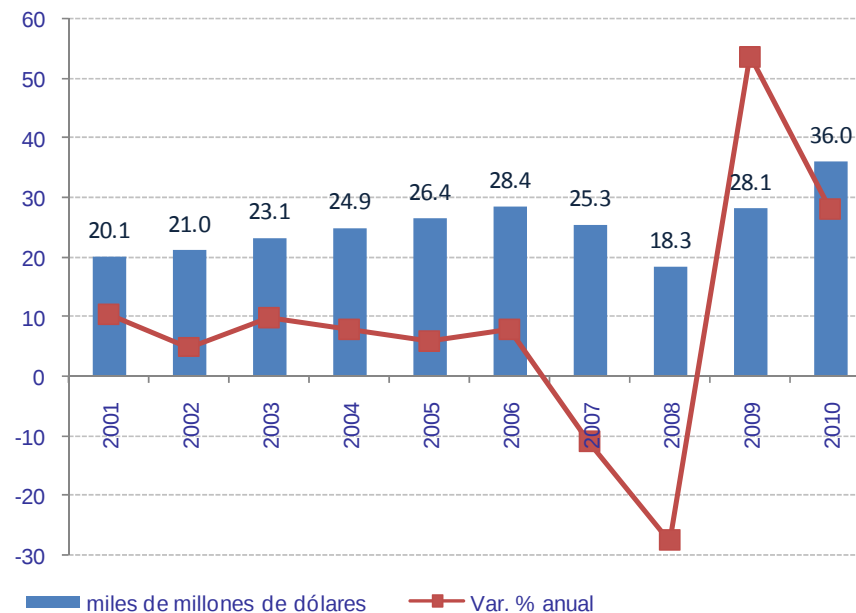
**Valor de la producción de autopartes en México**  
(miles de millones de dólares)

Fuente: BBVA Research con datos de INA



**Exportaciones mexicanas de autopartes a EEUU**

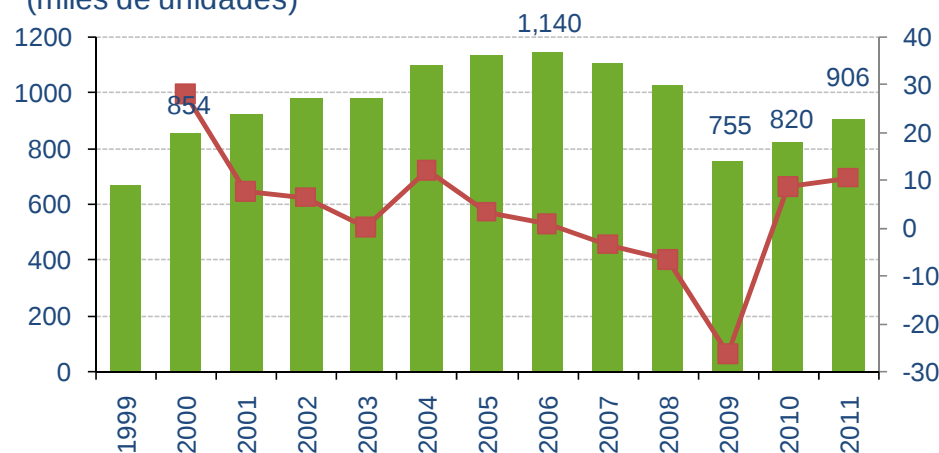
Fuente: BBVA Research con datos de UITC



# Anexo d) Las ventas interna de ligeros

- Las ventas internas de vehículos ligeros en México aún con debilidad. En 2011 sumaron 905 mil unidades, 10.4% mayores a las de 2010. El potencial de consumo de vehículos es mucho mayor si se considera el tamaño de la población. Por ejemplo, en México se vendieron 7.4 vehículos por cada mil habitantes en 2010, si lo comparamos con Brasil país de desarrollo similar, el mercado de México bien podría absorber 1.2 millones de unidades anuales.

Ventas internas de vehículos<sup>1</sup>  
(miles de unidades)

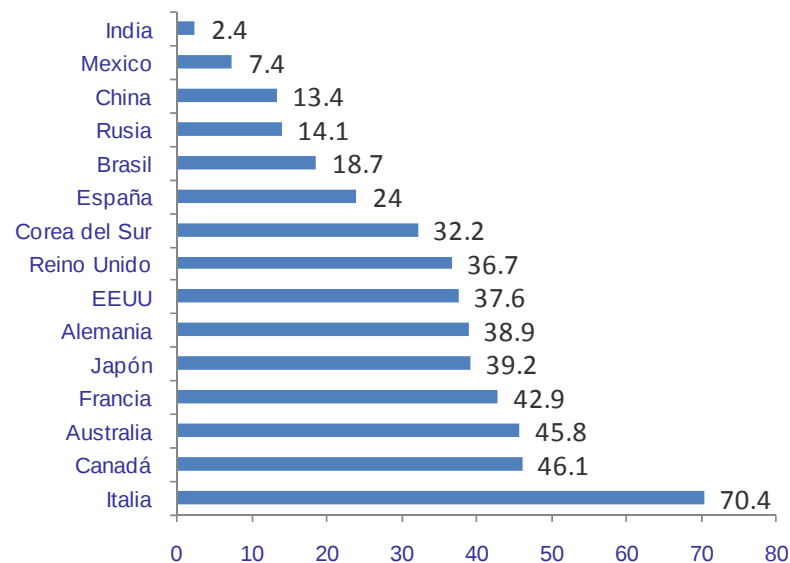


Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

1/ Incluye autos y SUV's y pickup's

1/ A partir de 25 agosto de 2005, se permitió mediante Decreto la importación de vehículos usados de procedencia extranjera, generando una importante oferta en la cadena de usados. Se calcula que han ingresado desde esa fecha 4.5 millones de unidades

Ventas de vehículos en el mercado interno, 2010  
(Unidades por cada 1,000 habitantes)



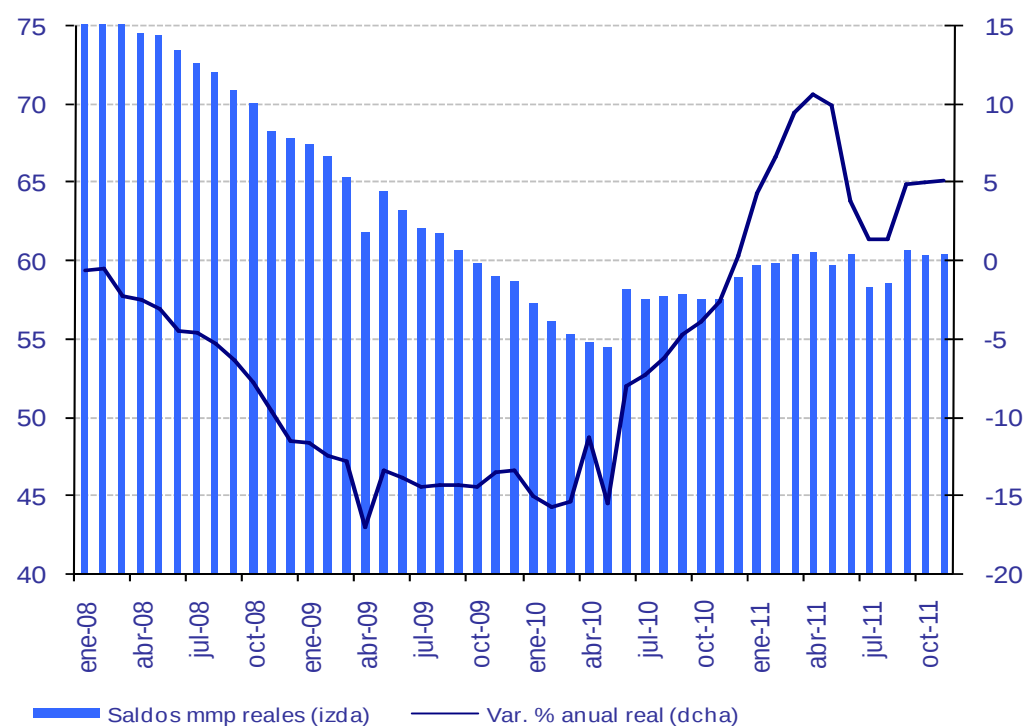
Fuente: BBVA Research con datos de Ward's

# Ventas internas con financiamiento

- En el 1S11 el 51% de las ventas de vehículos en México fueron con financiamiento, aunque dicha cifra es menor al 62% de 2005. Según la AMDA, en términos absolutos la colocación de créditos en los primeros seis meses de 2011 ascendió a 211,076 unidades, cifra 20% superior a la reportada en el mismo periodo de 2010 (176,102 unidades). Esto es consistente con las condiciones de estabilidad y recuperación del empleo y salarios. Según Banxico, el financiamiento a duraderos creció 5.1% anual real en noviembre de 2011

## Financiamiento bancario bienes duraderos

Fuente: BBVA Research con datos de Banxico



# Industria automotriz: clave en el crecimiento económico de México

México DF, Enero de 2012