

Situación Regional Sectorial

México

Segundo Semestre 2015

Análisis Económico

- Las exportaciones manufactureras no automotrices de México son clave para impulsar un mayor crecimiento económico en 2015
- El crecimiento económico de la mayoría de las regiones del país será mayor en 2015
- La industria automotriz en México se consolida como un importante motor de la economía
- Elementos necesarios para menores tarifas eléctricas: resoluciones de competencia económica y una regulación basada en desempeño
- Los usuarios residenciales en México consumirán en promedio alrededor de 1.5 veces más electricidad en 2028 vs. 2014

Índice

1. En Resumen.....	2
2. Análisis sectorial y regional	
2.a Un mayor dinamismo exportador es una condición necesaria para la consolidación del crecimiento.....	4
2.b Pronósticos sectoriales	11
2.c La mayoría de las regiones del país mostrarán un mayor crecimiento económico en 2015 vs. 2014.....	13
3. Temas de análisis	
3a. La automotriz en México, principal tren motriz de la economía.....	16
Recuadro 1: La resiliencia de la industria automotriz global.....	21
Recuadro 2: México se consolida en el mercado automotriz de Estados Unidos.....	23
3b. Factores a considerar para lograr una reducción de costos y tarifas eléctricas	24
Recuadro 3: Comparando el consumo de electricidad entre una residencia del año 2028 vs una del 2014.....	28
4. Anexo estadístico	
4.a Indicadores de desempeño económico estatal.....	29
4.b Indicadores por entidad federativa.....	30
5. Temas especiales incluidos en números anteriores.....	39

Fecha de cierre: 14 de agosto de 2015

1. En resumen

Un mayor dinamismo exportador es una condición necesaria para la consolidación del crecimiento

La demanda por las exportaciones manufactureras mexicanas está fuertemente vinculada con la producción manufacturera de Estados Unidos. En el primer trimestre de 2015, esta producción se desaceleró al mostrar un incremento anual de 3.8% vs. 4.5% en el último trimestre del año pasado. Consecuentemente, la expansión de las exportaciones manufactureras se derivó, en buena medida, del impulso de las dirigidas a Estados Unidos. En particular, destacan las exportaciones automotrices de vehículos ligeros a ese país al haber crecido a una tasa de 13.4% en el primer cuatrimestre de 2015. No obstante, las exportaciones manufactureras no automotrices (70% de las exportaciones no petroleras) mantienen a la producción manufacturera con lento avance. Para este tipo de exportaciones, datos ajustados por estacionalidad muestran tasas de crecimiento anual que promedian 2.5% en los últimos 27 meses vs. 4.0% en 2012.

A nivel sectorial, la producción en el sector industrial en 2015 será estimulada principalmente por la actividad manufacturera y, en menor medida, por la construcción y electricidad; la minería seguirá ralentizando el crecimiento industrial. Los sectores manufactureros vinculados con la producción automotriz, los aparatos electrónicos, los artefactos y componentes eléctricos, los plásticos, y la maquinaria y equipo serán los de mayor dinamismo exportador durante el año en curso. Por su parte, el crecimiento de los servicios estará limitado por la debilidad del mercado interno.

La mayoría de las regiones del país mostrarán un mayor crecimiento económico en 2015 vs. 2014

Nuestra previsión de crecimiento económico nacional para 2015 es 2.5%, cifra que estará por arriba del 2.1% correspondiente al año previo. En cuatro de las cinco regiones en las que hemos dividido al país según la vocación económica, se prevé que el desempeño de sus economías será mejor que en 2014.¹ En particular, destacan las siguientes expectativas para 2015: i) la región Turística será la que muestre el mayor crecimiento económico; ii) siendo la región Industrial la que mayor peso tiene en la composición nacional, se contempla que acelerará su crecimiento en solamente 0.2 puntos porcentuales con respecto a 2014; y iii) se pronostica que la región de Alta marginación crecerá 1.5%, dato que será inferior al crecimiento de 3.6% del año pasado.

Como ha venido ocurriendo desde 2013, el crecimiento económico nacional ha estado por debajo de su potencial. Para poner esta situación en contexto, se analizaron dos periodos de tiempo. Al únicamente tomar en cuenta los años 2013, 2014 y 2015, se espera que la economía mexicana crezca 2.0% en promedio, lo cual se compara de manera desfavorable con el crecimiento promedio de 2.8% que se materializó durante el lapso 2004-2012. Para explicar esta desaceleración del crecimiento económico nacional de los años recientes, se procedió a realizar un análisis de incidencia regional sobre dicha desaceleración. Se encontró que la región Industrial explica 50.8% de la desaceleración económica nacional mientras que la región de Alto desarrollo es responsable de 28.8% de dicha desaceleración. En tercer lugar figura la región de Desarrollo medio con una contribución de 13.7% mientras que las regiones Turística y de Alta marginación conjuntamente representan 6.7%.

¹ Una descripción detallada de esta clasificación se puede consultar en *Situación Sectorial Regional México*, "Agrupamiento Regional, Cómo y Para Qué", Noviembre 2007. BBVA Bancomer. Regiones según su vocación y nivel de desarrollo: Alto desarrollo: DF; Turística: BCS y QR; Industrial: Ags, BC, Coah, Chih, Jal, Méx, NL, Qro, Son, Tamps; Desarrollo medio: Camp, Col, Dgo, Gto, Hgo, Mich, Mor, Nay, Pue, SLP, Sin, Tab, Tlax, Ver, Yuc, Zac; Alta marginación: Chis, Gro y Oax.

Temas especiales: la industria automotriz mexicana como principal motor de la economía y un análisis de los factores a considerar para hacer posible una reducción en las tarifas eléctricas

En esta edición de *Situación Regional Sectorial México* se presentan un par de análisis sobre los siguientes temas: 1) el panorama actual de la industria automotriz mexicana y su relevancia para la economía en su conjunto; y 2) los mecanismos complementarios a la nueva legislación de la industria eléctrica que favorezcan la reducción de costos y tarifas eléctricas.

Los principales aspectos a resaltar del análisis de la industria automotriz mexicana son los siguientes: i) la contribución de dicha industria en 2014 fue 3.1% del PIB vs. 2.1% en 2008; ii) la industria emplea a alrededor de 700 mil personas según información a diciembre de 2014 (un nivel de empleo 63% mayor en relación al observado en diciembre 2008) y además contribuye con 20% del empleo manufacturero total; iii) los vehículos exportados desde México a EEUU representan aproximadamente 60% de la producción total y 72% de todas las exportaciones de estos bienes, reflejo de la alta integración de la industria automotriz con la economía de EEUU; y iv) las nuevas plantas en México aumentarán su capacidad de producción en cerca de 50% desde 3.2 millones de unidades para llegar a 5 millones de unidades en 2019.

En cuanto a las perspectivas para la industria automotriz mexicana, éstas son muy favorables en términos del crecimiento de la producción para este año. El mercado de vehículos en EEUU continúa fuerte y aunque la economía de ese país crece a tasas moderadas, se espera que evolucione con un poco más de vigor en la segunda mitad de 2015. Asimismo, los relativos menores precios de las gasolineras en ese país coadyuvarán a un mayor ritmo de las ventas de vehículos ligeros. Por lo anterior, estimamos que la producción automotriz crecerá en torno a 10% en 2015.

En el poco tiempo que ha transcurrido después de la aprobación de las leyes secundarias de la reforma energética, la deseable y esperada reducción de las tarifas eléctricas adquiere un mayor peso en la medición del éxito de dicha reforma ante el nuevo contexto energético internacional caracterizado por precios relativamente menores para el barril de petróleo. Es decir, los beneficios esperados para el sector de hidrocarburos tardarán más tiempo en materializarse por lo que una más rápida reducción de las tarifas eléctricas coadyuvará a una percepción de una reforma energética exitosa.

Si bien la nueva legislación energética contempla una nueva arquitectura de la industria eléctrica más propicia para el desarrollo de un mercado competitivo que eventualmente inducirá mejores tarifas, será necesario complementarla con mecanismos de regulación basada en incentivos y con resoluciones de competencia económica tanto para el mercado de insumos (gas natural principalmente) como para el de productos. Asimismo, la implementación de la Ley de la Industria Eléctrica deberá efectivamente promover el libre acceso y la imparcialidad a todos los jugadores que tengan interés en conectarse a la red de transmisión para vender electricidad. Como en todo proceso reformista, la evolución de la nueva industria eléctrica a través del tiempo irá marcando la pauta para una segunda ola de reformas.

2. Análisis sectorial y regional

2.a Un mayor dinamismo exportador es una condición necesaria para la consolidación del crecimiento

El entorno externo aún con debilidades

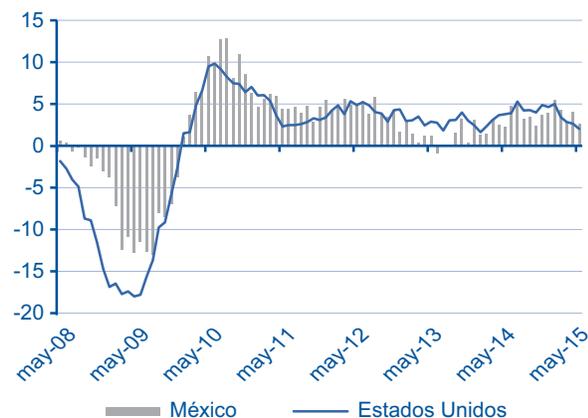
En el 1T15 la economía de Estados Unidos mostró flancos débiles tanto en lo externo como en lo interno. El ambiente externo estuvo influido por el crecimiento modesto de la economía europea, los precios bajos de las materias primas básicas como hidrocarburos, la depreciación de diversas monedas con respecto al dólar y diversos focos de inestabilidad geopolítica. Las consecuencias adversas de estos factores probablemente inducirán un incremento en el déficit comercial debido a que encarece los productos estadounidenses y abarata sus importaciones. Por su parte, los precios declinantes de hidrocarburos han provocado una importante disminución en la inversión privada. En referencia al aspecto interno, se observó una fuerte desaceleración en el consumo privado -derivado de la contracción en la compra de automóviles, alimentos y bebidas-, así como una caída en la construcción de viviendas unifamiliares y en la inversión en equipo industrial e informática. Si bien hubo factores que influyeron para que la economía de Estados Unidos se desacelerara en el 1T15, información económica más reciente ha sido favorable: el PIB estadounidense creció 2.3% en términos anualizados durante el 2T15 y en junio se crearon 223 mil puestos que implicaron una tasa de desempleo de 5.3% -la más baja desde mayo de 2008-, lo cual sugiere que la expansión se aceleró en el 2T15.

Modesto crecimiento de las exportaciones no petroleras; las no automotrices mantienen a la producción manufacturera con lento avance

En lo que se refiere a la producción manufacturera de Estados Unidos -cuyo crecimiento impulsa la demanda de nuestras exportaciones-, se observó una desaceleración en el 2T15 al mostrar un avance de 2.3% anual vs. 3.5% en el 1T15. Cabe mencionar que nuestro dinamismo normalmente estaba uno o dos puntos porcentuales por encima del que había en Estados Unidos, pero desde finales de 2012 la tasa de crecimiento promedio ha estado por debajo de lo que sucede en aquel país. Entre otras razones, este relativo menor dinamismo manufacturero probablemente se ha derivado de la debilidad del mercado interno de los últimos años. También han influido los incrementos en los impuestos tanto al consumo como a las empresas derivados de la reforma fiscal y, más recientemente, el menor optimismo que tienen las empresas por la caída en los ingresos petroleros y los recortes anunciados al presupuesto del gobierno federal.

Gráfica 2a1

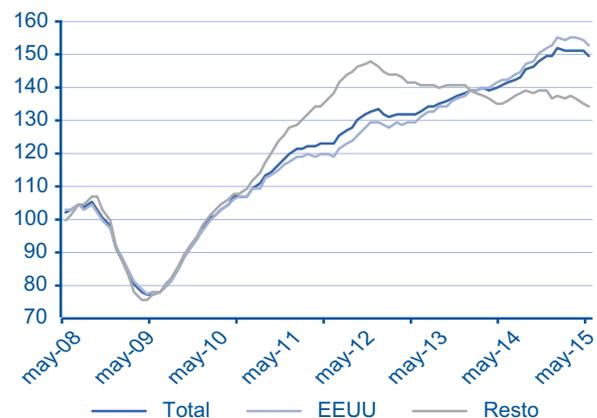
Producción manufacturera de México y Estados Unidos (Var. % anual, ae)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y Reserva Federal de Estados Unidos

Gráfica 2a2

Exportaciones no petroleras por destino (Índice 2008=100 ae mm6m)

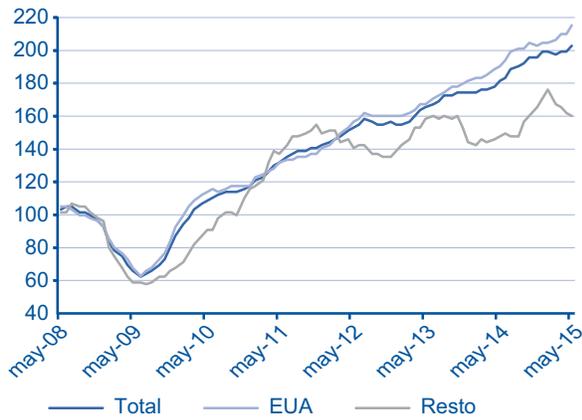


Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

La expansión de las exportaciones no petroleras se originó, en buena medida, del impulso de las dirigidas a Estados Unidos, en consistencia con el crecimiento de la actividad productiva que se observó en ese país. A su vez, el dinamismo de estas exportaciones fue reflejo de incrementos tanto en las exportaciones del sector automotriz como en las del resto del sector manufacturero. Por su parte, las exportaciones no petroleras hacia el resto del mundo continuaron con una tendencia negativa tanto para el caso de las automotrices como el de las no automotrices.

Gráfica 2a.3

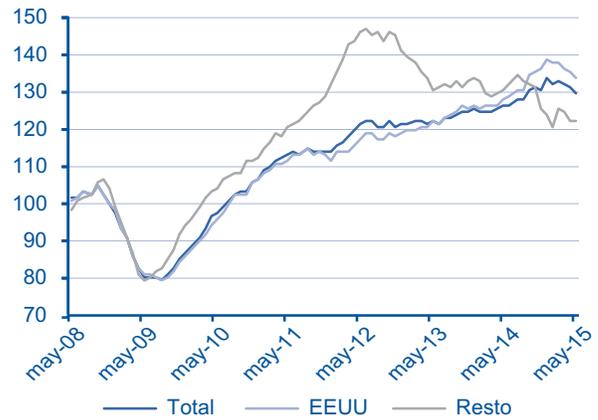
Exportaciones automotrices por destino
(Índice 2008=100, sa mm6m)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 2a.4

Exportaciones no automotrices por destino
(Índice 2008=100 ae mm6m)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

El impulso de las exportaciones de automóviles no solo provino de nuevas líneas de producción --resultado de la reestructuración de la automotriz en EEUU en 2009--sino también de una recuperación del mercado automotriz. Las importaciones de EEUU de vehículos ligeros en el primer cuatrimestre de 2015 aumentaron 5.4% anual. Las procedentes de México, las cuales representaron el 12% del total, aumentaron 13.4%, tasa solamente superada por Corea del Sur con 17.4% anual. Mientras que las exportaciones de México y Corea del Sur se expanden en EEUU, las correspondientes a Japón y Alemania se contrajeron 8.3 y 7.2%, respectivamente.

Cuadro 2a.1

Principales destinos de exportación de vehículos ligeros de México (Unidades)

Ranking 2014	Ranking 2015	País	Enero-junio		Variación		
			2014	2015	Part. % 2015	Relativa, %	Ab-soluta
1	1	Estados Unidos	901,671	994,817	70.8	10.3	93,146
2	2	Canadá	121,564	149,857	10.7	23.3	28,293
4	3	Alemania	50,139	54,306	3.9	8.3	4,167
3	4	Brasil	60,534	41,884	3.0	-30.8	-18,650
6	5	Colombia	26,913	31,463	2.2	16.9	4,550
5	6	China	33,612	22,192	1.6	-34.0	-11,420
7	7	Argentina	13,006	20,191	1.4	55.2	7,185
8	8	Arabia	9,993	9,114	0.6	-8.8	-879
10	9	Italia	4,970	7,467	0.5	50.2	2,497
21	10	Bélgica	1,475	7,348	0.5	398.2	5,873
		Otros países	49,694	66,819	4.8	34.5	17,125
		Total exportado	1,273,571	1,405,458	100.0	10.4	131,887

Fuente: BBVA Research con datos de AMDA

Gráfica 2a.5

Producción Manufacturera
(Var. % anual, Índice 2008=100 ae mm3m)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Las exportaciones de vehículos ligeros hacia EEUU (el 70% del total exportado por México) no son las únicas en expansión, también se destacan las tasas de Canadá con 35.5% de incremento (con una contribución de 11.6% en el total), y las de Italia y Bélgica con incrementos sustanciales aunque a partir de bases pequeñas. Por el contrario, hay disminuciones de Brasil (-30.8%) y China (-34.0%).

Las exportaciones no automotrices (70% de las no petroleras), tanto las enviadas a EEUU como al resto del mundo perdieron dinamismo al empezar 2013 y desde entonces han tenido un crecimiento anual promedio de tan solo 3.3%, la mitad de lo que se observó en 2012 (7.3%). Esto último es lo que ha provocado que las cifras de la producción manufacturera con datos ajustados por estacionalidad (que significan el principal motor de crecimiento) muestren tasas de avance aún modestas, 2.5% en los últimos 27 meses vs. 4.0% en 2012.

Por componentes, el dinamismo de la producción manufacturera de bienes duraderos (los más vinculados con la demanda externa) en el 1T15 es mayor y casi generalizado con respecto al de hace un año con excepción de maquinaria y equipo¹ y metálicas básicas. Esta última influida por un exceso de producción con respecto al consumo mundial, y China es el motor detrás de esa tendencia. En cuanto a los bienes no duraderos (los más vinculados con la demanda interna) cuatro actividades han rezagado el crecimiento manufacturero: producción de derivados del petróleo, la cadena textil-vestido y productos químicos con importantes caídas. Los estimados para el crecimiento manufacturero de 2015 apuntan a un avance anual en torno al 3.0%, menor al 3.7% de 2014. La tendencia actual de los componentes de la manufactura se mantendrá sobre todo si consideramos el fortalecimiento del dólar frente a la mayoría de las divisas del mundo, lo cual resta competitividad a la producción manufacturera de EEUU y sus exportaciones.

Cuadro 2a.2

Producción de bienes duraderos (Var. % anual, ae)

	2013	2014	1T15	2015e
Plásticos	-1.4	5.3	4.6	3.9
Productos de papel	2.2	3.2	4.7	3.8
Manufactura	1.5	3.7	3.8	3.5
Bebidas y tabaco	-0.6	4.8	3.6	3.3
Productos textiles	3.5	5.6	2.7	2.2
Alimentos	1.0	0.9	2.2	1.7
Imprenta y editoriales	-7.0	-2.5	2.7	0.7
Fabricación de textiles	-2.7	-3.3	-4.3	0.4
Productos químicos	0.8	-0.4	-2.4	0.3
Productos cuero y piel	-0.6	-1.4	-0.5	0.0
Ropa y accesorios	3.2	-3.3	-1.5	-0.7
Productos del petróleo	3.3	-4.5	-8.1	-6.0

e=estimado

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cuadro 2a.3

Producción de bienes no duraderos (Var. % anual, ae)

	2013	2014	1T15	2015e
Equipo de transporte	5.5	11.4	10.6	10.8
Electrónicos y computación	3.7	5.7	11.4	8.0
Productos metálicos	-6.9	8.3	8.9	4.8
Eléctricos	-2.0	6.5	4.9	4.3
Mobiliario e instalaciones	-6.3	-2.2	10.0	4.0
Maquinaria y equipo	1.3	-3.1	-0.3	4.0
Minerales no metálicas	-3.0	2.2	3.9	3.6
Manufactura	1.5	3.7	3.8	3.5
Productos de madera	-2.0	1.2	5.8	3.3
Otros	-0.1	7.0	4.9	1.1
Metálicas básicas	0.4	9.6	-7.3	-4.1
Productos del petróleo	3.3	-4.5	-8.1	-6.0

e=estimado

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

La minería, pesada ancla para el crecimiento de la industria

La caída en la producción de petróleo ha sido una causa de preocupación importante en México durante la última década. La contracción promedio anual de 3.3% que registró la producción de petróleo entre 2005 y 2014 ha sido difícil de revertir. A pesar de que la participación de la producción de petróleo y gas en la actividad económica ha disminuido paulatinamente, sigue siendo importante. En 2014, la producción de petróleo y gas representó el 82% de la minería, el 21% de la producción industrial y el 7% de la actividad económica total. En el 1T15, la producción de la minería descendió 5% anual con datos ajustados por estacionalidad, siendo el componente petrolero el de mayor caída; no se vislumbra una mejoría en el corto y mediano plazos con lo que se estima un descenso que rondará el 4% en 2015.

¹ La maquinaria y el equipo no eléctrico está integrado por la fabricación y ensamble de bienes de capital agrupados en siete grupos de actividad económica: para uso agropecuario, construcción e industria extractiva; para industria manufacturera excepto metalmeccánica; para el comercio y los servicios; aire acondicionado, calefacción y refrigeración; para la industria metalmeccánica; de combustión interna, turbinas y transmisiones; y otra maquinaria para la industria en general.

La construcción en el largo camino de la recuperación

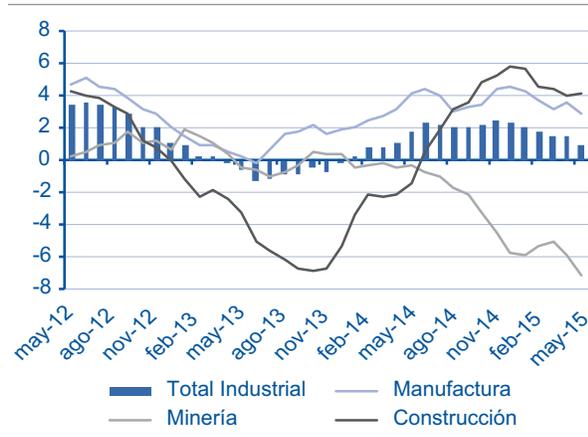
En el 1T15 el sector construcción creció a tasa anual 4.4% con lo que se mantiene la tendencia hacia la recuperación observada desde la segunda mitad de 2014. La elevada tasa de avance observada en el 1T15 obedece en parte a un efecto estadístico de comparar con una base menor, pero también a una mejora en la edificación (aumentó 5.4% en el 1T15) impulsada por una respuesta de los consumidores al anticipar un incremento en las tasas de interés hacia el último tramo del año. No obstante, aún prevalecen factores que limitan su avance como la volatilidad del tipo de cambio, la disminución en los ingresos del petróleo y el recorte al gasto del gobierno federal.

El segmento de obras civiles y de infraestructura es el más rezagado en la recuperación, pues está íntimamente ligado a la inversión pública. En el 1T15 dicho segmento por fin avanzó 2.6% anual luego de 27 meses de caídas continuas. El modesto avance es reflejo, entre otras cosas, de la caída de la inversión en exploración petrolera y otros productos mineros, como consecuencia de la disminución en los precios del petróleo.

El segmento de trabajos especializados de construcción representa los esfuerzos de autoconstrucción y remodelación. Estos se encuentran correlacionados con la entrada de remesas, las cuales son utilizadas como complemento de sus ingresos, pero también para invertir en sus casas. De modo que si las remesas siguen avanzando como hasta ahora, podríamos esperar que el segmento siga recuperándose como hasta ahora con un desempeño positivo en 2015, aunque no necesariamente muy dinámico. Así, el sector construcción se rehabilita aunque a un ritmo moderado. Pese a ello, se prevé que este año el sector contribuirá al avance de la economía en general después de tres años de no hacerlo.

Gráfica 2a.6

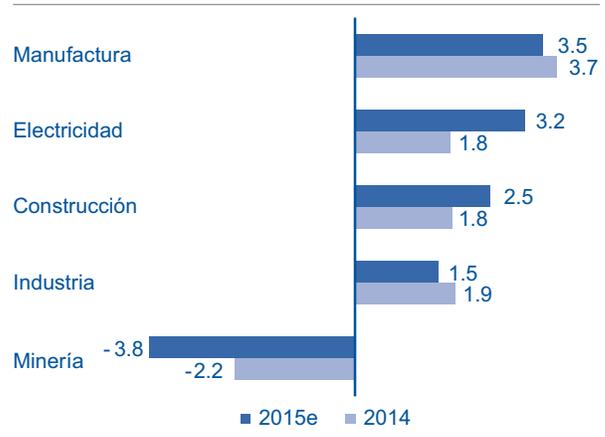
Componentes de la producción industrial (Var. % anual del índice 2008=100 ae mm3m)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 2a.7

PIB Industrial 2015e (Var. % anual)



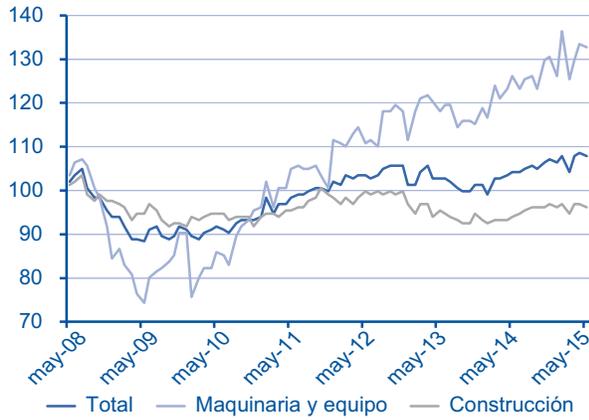
e=estimado
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

La Inversión Fija Bruta muestra una recuperación aunque no suficiente para generar más empleo y mayor impulso al consumo

Durante el 1T15 las compras de IFB total aumentaron 5.3% con respecto al mismo trimestre del año pasado con lo que hila cuatro trimestres de crecimiento continuo. La construcción, la cual representa 68.2% de la inversión total, ya muestra una recuperación desde mediados del año pasado, en 1T15 avanzó 3.4% anual, aunque aún con tasas muy modestas como para generar más empleo e inclusive aún no recupera los niveles observados en 2008; en el 1T15 todavía estaba por debajo de 3.7%.

Gráfica 2a.8

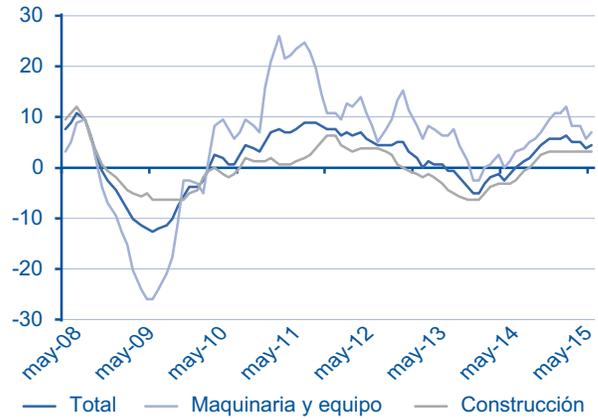
**Inversión fija bruta por componentes
(Índice 2008=100 ae)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 2a.9

**Inversión fija bruta por componentes
(Var. % anual, ae mm3m)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

En cuanto a la adquisición de maquinaria y equipo (equivale al 31.8% de toda la IFB), este componente es el que muestra el mayor dinamismo; en el 1T15 aumentó 8.3% anual, impulso que provino principalmente de la importación de maquinaria y equipo importado cuyo crecimiento anual fue de 9.1% en el mismo lapso. Este último rubro fue impulsado principalmente por la compra de herramental para las nuevas instalaciones automotrices en el país. Asimismo, contribuyó la adquisición de equipo de transporte nacional de vehículos ligeros pero sobre todo de pesados, los cuales acumulan al mes de abril un incremento anual de 8.7% con lo que el mercado al menudeo parece haber superado los efectos de las modificaciones fiscales del año pasado. Ambos rubros representan 23.4% en el total de maquinaria y equipo.

En conclusión, podemos decir que la IFB empieza a mostrar señales de recuperación, aunque no a las tasas deseadas, por lo menos ya vemos un sólido regreso a terrenos positivos. Se estima que la inversión cierre el año con un avance de 3.7%.

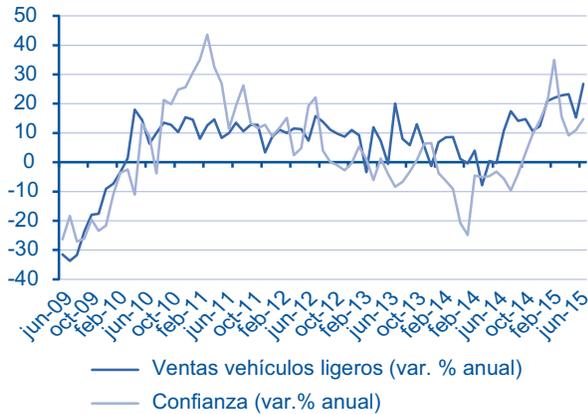
El sector servicios con cierto impulso debido al consumo, que si bien muestra algunas señales positivas, sigue muy acotado por el bajo dinamismo del mercado laboral

En lo que va del año se han incrementado las señales de un cierto impulso en el consumo de los hogares. Las ventas de vehículos ligeros nuevos crecieron 15.6% a tasa anual en mayo de 2015, representando un avance acumulado de 20.8%, tasa que se compara con una caída de 1.0% en igual lapso de 2014. Esta evolución se explica por una mayor accesibilidad al financiamiento (menores tasas de interés y plazos más largos). Asimismo, la confianza para adquirir bienes duraderos (quinto componente) ha mostrado una tendencia positiva en lo que va del año. En contraparte, el mercado laboral, sin incluir formalizaciones, ha crecido muy lentamente; en el 1T15 y 2T15 avanzó 1.2% y 1.0% respectivamente, tasas muy similares a las observadas en iguales trimestres de 2014.

El sector servicios, el cual aporta dos terceras partes a la actividad económica, fue reflejo del desempeño del mercado interno. Este sector aumentó 2.9% en el 1T15, cifra ligeramente mayor al 2.2% de 2014. El avance de los servicios en el 1T15 superó al del PIB total de 2.5% y de la industria de 1.9%. El aún modesto crecimiento de la actividad se atribuye a un mercado interno sin mayor capacidad de consumo, considerando la debilidad del mercado laboral para crear puestos de trabajo mejor remunerados.

Gráfica 2a.10

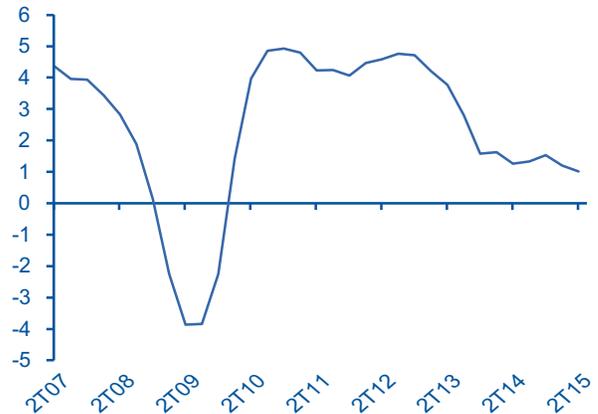
Ventas de vehículos en el mercado interno y confianza del consumidor (Índice 2008=100 ae)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y AMIA

Gráfica 2a.11

Asegurados al IMSS (sin formalizaciones) (Var. % anual, ae)



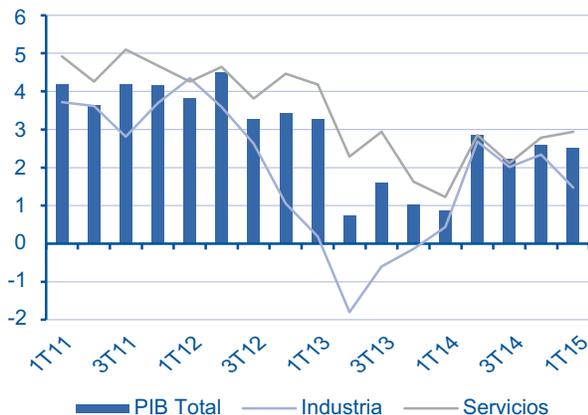
Fuente: BBVA Research con datos de STPS

Por componentes, el mayor crecimiento lo encabezaron los medios masivos de comunicación (5.7% en el 1T15), el comercio (5.7%) y las actividades de gobierno (5.2%); estas tasas inusualmente elevadas son efecto de una baja base de comparación. Cabe destacar que los servicios de alojamiento temporal crecieron 3.6% a tasa anual, cifra que es consistente con una continua mejora del turismo extranjero en el país. Al 1T15 las llegadas de turistas extranjeros crecieron 11.4% en términos anuales al situarse en 7.9 millones de personas, cifra que de mantenerse podría llegar a 32 millones de visitantes extranjeros lo que representaría un crecimiento anual de 10% en 2015. Por su parte, la tasa de ocupación hotelera al 3 de mayo se sitúa en 60.8%, mayor al 58.8% de igual lapso de 2014.

Para el cierre de 2015 estimamos que el crecimiento anual del sector servicios podría situarse en 2.8%, tasa un poco mayor al 2.2% de 2014. La debilidad del consumo privado afecta a dicho sector y se explica principalmente por un bajo dinamismo en el mercado laboral y una reforma fiscal que disminuyó el ingreso disponible. Los sectores que mostrarán un mayor rezago con respecto al promedio de los servicios serán los educativos y los de salud aunque concluirán el año con tasas positiva (ver cuadro 2a.4).

Gráfica 2a.12

PIB industrial y de servicios (Var. % anual, ae)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cuadro 2a.4

PIB servicios (Var. % anual, ae)

	2013	2014	1T15	2015e
Información en medios masivos	51	2.2	5.7	7.3
Serv. esparcimiento, cult. y deport.	4.0	-0.8	3.7	3.4
Comercio	2.9	3.3	5.7	3.4
Serv. alojam.tempy prep.alim y beb.	1.9	2.9	3.6	3.3
Actividades del gobierno	-0.5	2.5	5.2	3.0
Serv. financieros y de seguros	10.5	2.0	1.5	2.9
Transp., correos y almacenamiento	2.7	1.9	3.1	2.9
Sector servicios	2.7	2.2	2.9	2.8
Serv. prof., científicos y técnicos	0.9	1.2	2.5	2.6
Serv. inmobiliarios y alq. de bienes	1.0	2.1	1.5	2.2
Serv. de apoyo a los negocios	4.3	0.0	2.6	2.2
Otros serv. exc. act. del gobierno	2.2	1.4	2.8	1.8
Serv. de salud y de asistencia social	2.5	0.7	1.3	1.2
Serv. educativos	0.8	1.5	0.6	1.0
Dir. de corporativos y empresas	-1.4	6.4	-2.8	0.0

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Conclusiones

Nuestro pronóstico de crecimiento anual para el PIB de México en 2015 es de 2.5%, con lo que se acumularían tres años con un crecimiento menor a 3%. Los principales factores que seguirán limitado el desempeño económico son la caída de los precios del petróleo y una perspectiva económica global poco alentadora haciendo poco viable que México alcance en el futuro un PIB de 3% de forma sostenida (nuestra previsión de crecimiento para 2016 es 2.7%). En cuanto al crecimiento de la economía de EEUU, existen factores que pueden nublar su recuperación en los próximos meses. Por un lado está el impacto causado por la caída de los precios del petróleo, los cuales han debilitado la inversión física sobre todo en el sector energético; por el otro encontramos la fortaleza del dólar y los efectos negativos que se derivan del encarecimiento relativo de sus exportaciones y el abaratamiento de sus importaciones.

En cuanto a los pilares de la economía mexicana, vemos un sector industrial estimulado por el sector manufacturas y en mucho menor medida por los sectores construcción y electricidad; la minería seguirá ralentizando el crecimiento industrial. Las actividades manufactureras más prometedoras, por su dinamismo exportador, serán la automotriz, electrónicos, eléctricos, plásticos, y maquinaria y equipo, entre otros. Estos sectores permitirán contrarrestar la debilidad de otros segmentos exportadores.

La construcción, la cual empezó a recuperarse desde mediados del año pasado, avanzará en 2015 aunque a un ritmo lento. El menor gasto público previsto para 2015 y 2016 debido al derrumbe de los ingresos petroleros y la menor plataforma de producción dificultarán que la economía repunte con fuerza al afectar la inversión pública y en particular la petrolera. Por su parte, el débil mercado interno es un factor que limita el crecimiento de los servicios, sobre todo los que están más relacionados con la actividad económica interna.

2.b Pronósticos sectoriales

Cuadro 2b1

Indicadores y pronósticos sectoriales México, Producción sectorial base 2008=100, ae

					Variación % anual							
	2013	2014	2015	2016	1T14	2T14	3T14	4T14	1T15	2T15	3T15	4T15
PIB Total	1.7	2.1	2.5	2.7	0.9	2.9	2.2	2.6	2.5	2.4	2.6	2.3
Primario	0.8	3.5	5.8	2.7	2.6	3.1	6.8	1.4	6.8	5.5	6.4	4.6
Secundario	-0.6	1.9	1.5	2.8	0.4	2.7	2.0	2.3	1.5	1.9	1.6	1.2
Minería	-0.5	-2.2	-3.8	-1.5	-0.3	-0.2	-2.8	-5.6	-4.7	-4.7	-3.6	-2.2
Electricidad, agua y suministro de gas	0.5	1.8	3.2	3.9	2.2	1.7	1.5	1.7	3.2	2.6	4.0	2.8
Construcción	-4.7	1.8	2.5	3.7	-3.2	1.3	3.8	5.6	4.4	5.3	1.8	-1.2
Manufactura	1.5	3.7	3.5	3.8	2.9	4.1	3.3	4.6	3.8	3.2	3.5	3.5
Terciario	2.7	2.2	2.8	2.7	1.2	2.9	2.1	2.8	2.9	2.5	2.9	2.8
Comercio	2.9	3.3	3.4	3.4	0.6	3.4	3.9	5.4	5.7	3.1	2.7	2.1
Transporte, correos y almacenamiento	2.7	1.9	2.9	3.3	1.6	2.9	0.8	2.3	3.1	2.5	2.8	3.0
Información en medios masivos	5.1	2.2	7.3	6.5	2.1	4.6	-0.2	2.4	5.7	5.6	9.5	8.6
Serv. financieros y de seguros	10.5	2.0	2.9	6.8	4.2	1.4	1.0	1.7	1.5	2.5	3.0	4.6
Serv. inmobiliarios y de alq. de bienes	1.0	2.1	2.2	2.0	1.8	2.2	2.3	2.2	1.5	1.9	2.6	2.9
Serv. profesionales, científicos y técnicos	0.9	1.2	2.6	1.9	-0.5	0.2	1.3	3.7	2.5	3.3	2.8	1.9
Dirección de corporativos y empresas	-1.4	6.4	0.0	1.8	6.5	3.9	3.4	12.5	-2.8	-2.0	2.9	1.9
Serv. de apoyo a los negocios	4.3	0.0	2.2	1.2	0.0	1.8	-0.1	-1.7	2.6	1.3	2.5	2.4
Serv. educativos	0.8	1.5	1.0	0.8	1.1	1.8	2.3	0.9	0.6	0.7	1.2	1.6
Serv. de salud y de asistencia social	2.5	0.7	1.2	0.8	0.3	0.9	0.8	0.6	1.3	1.1	1.5	1.1
Serv. de esparcimiento, culturales y dep.	4.0	-0.8	3.4	2.6	-2.2	-0.9	2.0	-2.0	3.7	3.9	3.1	2.9
Serv. de alojam. temp. y de prep. de alim. y beb.	1.9	2.9	3.3	2.0	1.9	4.2	2.1	3.3	3.6	3.0	3.8	2.8
Otros serv. excepto actividades del gob.	2.2	1.4	1.8	1.6	0.4	1.4	1.9	1.9	2.8	1.4	1.2	1.7
Actividades del gobierno	-0.5	2.5	3.0	-2.3	3.0	2.6	2.3	2.0	5.2	2.9	2.1	1.9

	Estructura, %				Contribuciones al crecimiento, pp			
	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
PIB Total	100.0	100.0	100.0	100.0	1.7	2.1	2.5	2.7
Primario	3.0	3.1	3.2	3.2	0.0	0.1	0.2	0.1
Secundario	33.6	33.5	33.2	33.2	-0.2	0.6	0.5	0.9
Minería	7.6	7.3	6.8	6.5	0.0	-0.2	-0.3	-0.1
Electricidad, agua y suministro de gas	2.2	2.2	2.2	2.2	0.0	0.0	0.1	0.1
Construcción	7.3	7.3	7.3	7.4	-0.4	0.1	0.2	0.3
Manufactura	16.5	16.7	16.9	17.1	0.2	0.6	0.6	0.6
Terciario	60.8	60.8	61.0	61.0	1.7	1.4	1.7	1.6
Comercio	15.3	15.5	15.6	15.7	0.4	0.5	0.5	0.5
Transporte, correos y almacenamiento	5.8	5.8	5.8	5.8	0.2	0.1	0.2	0.2
Información en medios masivos	3.4	3.4	3.5	3.7	0.2	0.1	0.2	0.2
Serv. financieros y de seguros	4.6	4.6	4.6	4.8	0.4	0.1	0.1	0.3
Serv. inmobiliarios y de alq. de bienes	11.9	11.9	11.9	11.8	0.1	0.3	0.3	0.2
Serv. prof., científicos y técnicos	2.2	2.2	2.2	2.1	0.0	0.0	0.1	0.0
Dirección de corporativos y empresas	0.6	0.6	0.6	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0
Serv. de apoyo a los neg.	3.2	3.1	3.1	3.1	0.1	0.0	0.1	0.0
Serv. educativos	3.7	3.7	3.6	3.5	0.0	0.1	0.0	0.0
Serv. de salud y de asistencia social	2.0	2.0	2.0	1.9	0.1	0.0	0.0	0.0
Serv. de esparcimiento, culturales y dep.	0.4	0.4	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0
Serv. de alojam. temp. y de prep. de alim. y beb.	2.1	2.1	2.1	2.1	0.0	0.1	0.1	0.0
Otros serv. excepto actividades del gob.	2.0	2.0	2.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Actividades del gobierno	3.6	3.6	3.6	3.5	0.0	0.1	0.1	-0.1

Nota: pronóstico aparece con negrita. Todas las cifras están sujetas a revisión por parte del Instituto

ae: Ajuste estacional; pp: Puntos porcentuales

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cuadro 2b.2

Indicadores y pronósticos sectoriales México, Producción manufacturera base 2008=100, ae

					Variación % anual							
	2013	2014	2015	2016	1T14	2T14	3T14	4T14	1T15	2T15	3T15	4T15
Total	1.5	3.7	3.5	3.8	2.9	4.1	3.3	4.6	3.8	3.2	3.5	3.5
Alimentos	1.0	0.9	1.7	1.9	1.2	0.9	1.4	0.4	2.2	1.1	1.5	2.2
Bebidas y tabaco	-0.6	4.8	3.3	2.3	3.0	4.4	6.8	4.9	3.6	3.2	3.5	3.0
Insumos textiles	-2.7	-3.3	0.4	1.9	0.2	-8.6	-2.9	-1.5	-4.3	0.9	2.5	2.7
Confección de prod.textiles	3.5	5.6	2.2	6.9	0.5	1.5	4.9	16.3	2.7	-1.3	3.8	3.8
Prendas de vestir	3.2	-3.3	-0.7	1.6	7.1	-5.2	-5.7	-8.3	-1.5	-2.0	-3.0	3.7
Prod.de cuero y piel	-0.6	-1.4	0.0	1.1	-0.9	-4.9	0.1	0.0	-0.5	2.3	-0.6	-1.2
Ind. de la madera	-2.0	1.2	3.3	0.9	-2.4	1.1	1.5	4.5	5.8	4.4	2.5	0.7
Ind. del papel	2.2	3.2	3.8	1.6	3.0	2.2	3.2	4.6	4.7	5.1	3.6	2.0
Impresión e Ind. conexas	-7.0	-2.5	0.7	-0.7	-3.9	-4.5	-5.2	3.9	2.7	1.7	2.5	-3.9
Prod. deriv. petróleo	3.3	-4.5	-6.0	-0.2	-3.3	-4.7	-1.3	-8.8	-8.1	-7.6	-7.6	-0.4
Química	0.8	-0.4	0.3	1.7	2.2	-3.0	-1.8	1.0	-2.4	1.3	1.5	0.9
Plástico y del hule	-1.4	5.3	3.9	3.5	6.0	4.4	4.0	6.9	4.6	3.1	4.0	4.1
Prod. min. no metálicos	-3.0	2.2	3.6	0.9	1.1	0.1	2.0	5.6	3.9	4.4	5.1	1.2
Metálicas básicas	0.4	9.6	-4.1	3.1	15.0	11.2	5.2	7.3	-7.3	-4.0	-3.4	-1.5
Prod. metálicos	-6.9	8.3	4.8	3.7	2.1	4.2	13.1	14.2	8.9	4.6	2.9	3.2
Maquinaria y equipo	1.3	-3.1	4.0	3.6	-0.1	-2.9	-4.0	-5.4	-0.3	3.0	4.7	8.6
Computación y electrónico	3.7	5.7	8.0	7.3	4.2	1.3	5.8	11.7	11.4	8.4	5.7	6.8
Eq. eléctrico	-2.0	6.5	4.3	7.1	3.8	2.5	8.2	11.8	4.9	4.2	3.8	4.4
Eq. de transporte	5.5	11.4	10.8	8.8	12.3	10.9	9.2	13.4	10.6	10.6	12.3	9.6
Muebles y relacionados	-6.3	-2.2	4.0	0.4	-4.4	-8.5	-2.4	6.3	10.0	6.4	5.5	-4.6
Otras Ind. manufactureras	-0.1	7.0	1.1	2.2	6.4	6.3	9.1	6.2	4.9	2.1	-0.5	-1.7

	Estructura, %				Contribuciones al crecimiento, pp			
	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	1.5	3.7	3.5	3.8
Alimentos	21.8	21.2	20.9	20.5	0.2	0.2	0.4	0.4
Bebidas y tabaco	5.0	5.1	5.1	5.0	0.0	0.2	0.2	0.1
Insumos textiles	0.7	0.7	0.7	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0
Confección de prod.textiles	0.6	0.6	0.6	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0
Prendas de vestir	2.5	2.3	2.2	2.2	0.1	-0.1	0.0	0.0
Prod.de cuero y piel	0.8	0.8	0.7	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0
Ind. de la madera	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Ind. del papel	2.0	2.0	2.0	2.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Impresión e Ind. conexas	0.7	0.7	0.6	0.6	-0.1	0.0	0.0	0.0
Prod. deriv. petróleo	3.7	3.4	3.1	2.9	0.1	-0.2	-0.2	0.0
Química	11.7	11.3	10.9	10.7	0.1	0.0	0.0	0.2
Plástico y del hule	2.9	3.0	3.0	3.0	0.0	0.2	0.1	0.1
Prod. min. no metálicos	5.0	4.9	4.9	4.8	-0.2	0.1	0.2	0.0
Metálicas básicas	6.7	7.1	6.6	6.5	0.0	0.6	-0.3	0.2
Prod. metálicos	3.1	3.2	3.2	3.2	-0.2	0.3	0.2	0.1
Maquinaria y equipo	4.2	4.0	4.0	4.0	0.1	-0.1	0.2	0.1
Computación y electrónico	4.2	4.3	4.5	4.6	0.2	0.2	0.3	0.3
Eq. eléctrico	2.9	2.9	3.0	3.1	-0.1	0.2	0.1	0.2
Eq. de transporte	17.0	18.3	19.5	20.5	0.9	1.9	2.0	1.7
Muebles y relacionados	1.2	1.1	1.1	1.1	-0.1	0.0	0.0	0.0
Otras Ind. manufactureras	2.1	2.2	2.1	2.1	0.0	0.1	0.0	0.0

Nota: pronóstico aparece con negrita. Todas las cifras están sujetas a revisión por parte del Instituto

ae: Ajuste estacional; pp: Puntos porcentuales

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

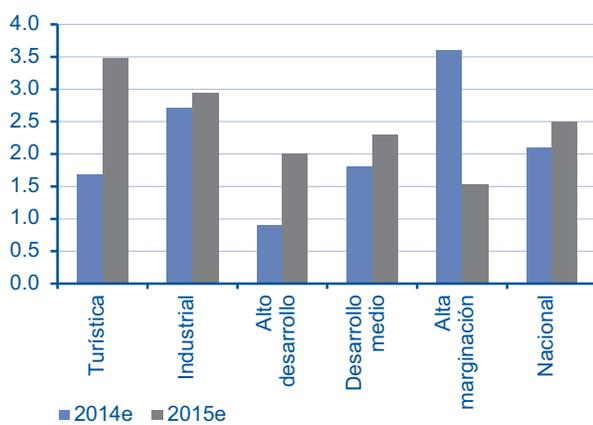
2.c La mayoría de las regiones del país mostrarán un mayor crecimiento económico en 2015 vs. 2014

Nuestra previsión de crecimiento económico nacional para 2015 es 2.5%, cifra que estará por arriba del 2.1% correspondiente al año previo. En cuatro de las cinco regiones en las que hemos dividido al país según la vocación económica, se prevé que el desempeño de sus economías será mejor que en 2014 (ver Gráfica 2c.1).¹ En particular, destacan las siguientes expectativas para 2015: i) la región Turística será la que muestre el mayor crecimiento económico; ii) siendo la región Industrial la que mayor peso tiene en la composición nacional, se contempla que acelerará su crecimiento en solamente 0.2 puntos porcentuales con respecto a 2014; y iii) se pronostica que la región de Alta marginación crecerá 1.5%, dato que será inferior al crecimiento de 3.6% del año pasado.

Como ha venido ocurriendo desde 2013, el crecimiento económico nacional ha estado por debajo de su potencial. Para poner esta situación en contexto, se analizaron dos periodos de tiempo. Al únicamente tomar en cuenta los años 2013, 2014 y 2015, se espera que la economía mexicana crezca 2.0% en promedio, lo cual se compara de manera desfavorable con el crecimiento promedio de 2.8% que se materializó durante el lapso 2004-2012. A nivel regional, el desempeño económico de todas las regiones para los años recientes también se compara de manera desfavorable con respecto a dicho lapso (ver Gráfica 2c.2).

Gráfica 2c.1

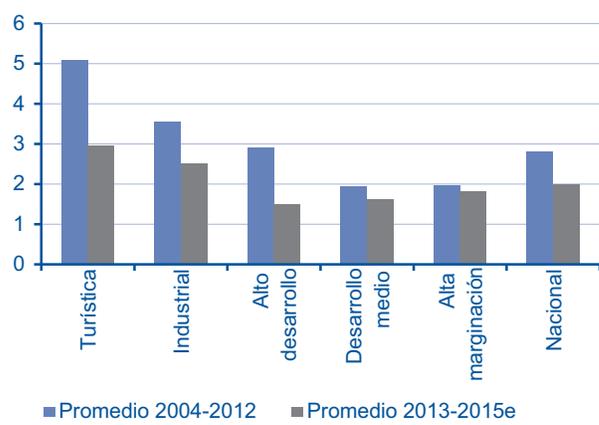
Expectativa de crecimiento económico anual para 2015 vs 2014 (%)



e/estimaciones propias
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 2c.2

Promedio del crecimiento económico anual para dos periodos (%)



e/estimaciones propias
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

¹ Una descripción detallada de esta clasificación se puede consultar en *Situación Sectorial Regional México*, "Agrupamiento Regional, Cómo y Para Qué", Noviembre 2007. BBVA Bancomer. Regiones según su vocación y nivel de desarrollo: Alto desarrollo: DF; Turística: BCS y QR; Industrial: Ags, BC, Coah, Chih, Jal, Méx, NL, Qro, Son, Tamps; Desarrollo medio: Camp, Col, Dgo, Gto, Hgo, Mich, Mor, Nay, Pue, SLP, Sin, Tab, Tlax, Ver, Yuc, Zac; Alta marginación: Chis, Gro y Oax.

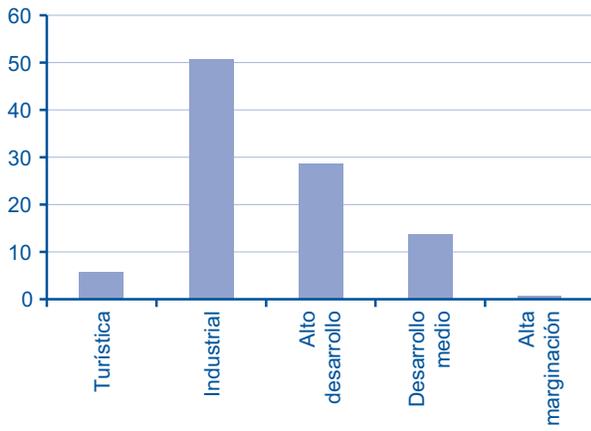
El ochenta por ciento de la desaceleración del crecimiento económico nacional de los años recientes se debe a las regiones Industrial y de Alto desarrollo

Para explicar la desaceleración del crecimiento económico nacional del lapso 2013-2015 con respecto al periodo 2004-2012, se procedió a realizar un análisis de incidencia regional sobre la misma. Se encontró que la región Industrial explica 50.8% de la desaceleración económica nacional mientras que la región de Alto desarrollo es responsable de 28.8% de dicha desaceleración. En tercer lugar figura la región de Desarrollo medio con una contribución de 13.7% mientras que las regiones Turística y de Alta marginación conjuntamente representan 6.7% (ver Gráfica 2c.3).

Los años de la recuperación económica posteriores a la recesión económica global de 2008-2009 han mostrado un dinamismo económico diverso a través de las regiones del país. La actividad económica parece mostrar una evolución más favorable en la región Turística, para la cual anticipamos un crecimiento acumulado de 21.5% durante el lapso 2011-2015 (ver Gráfica 2c.4). Le siguen cercanamente las regiones Industrial y de Alto desarrollo con cifras correspondientes de 18.1% y 13.5%, respectivamente. Por su parte, las regiones de Desarrollo medio y Alta marginación muestran un dinamismo económico menos favorable que el resto dado que se prevé que crezcan 11.5% y 10.6% de manera acumulada, respectivamente, durante dicho lapso. Cabe mencionar que la cifra correspondiente a nivel nacional sería de 14.7%.

Gráfica 2c.3

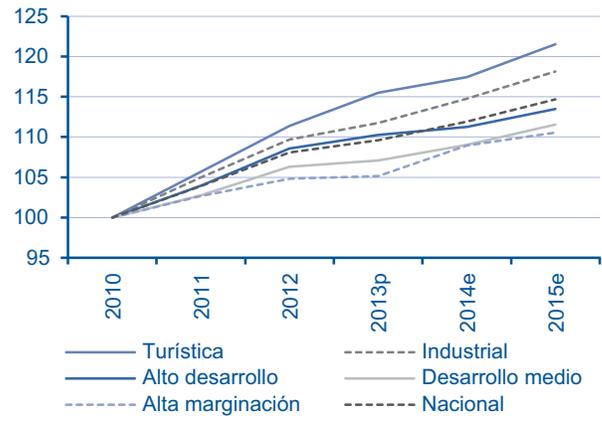
Contribución a la desaceleración económica nacional de 2013-2015e vs 2004-2012 (% del total)



e/estimaciones propias
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 2c.4

Evolución de la actividad económica regional y nacional 2010-2015e (Índice 2010 = 100)



e/estimaciones propias
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cuadro 2c.1

PIB por Regiones*

Crecimiento real anual (porcentaje)							Participación en el total (porcentaje)						
	2010	2011	2012	2013p	2014e	2015e		2010	2011	2012	2013p	2014e	2015e
Total	5.1	4.0	4.0	1.4	2.1	2.5	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Turística	3.7	5.7	5.4	3.7	1.7	3.5	Turística	2.2	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
Industrial	6.8	5.0	4.5	1.9	2.7	2.9	Industrial	40.3	40.7	40.9	41.1	41.3	41.5
Alto desarrollo	4.4	4.0	4.4	1.6	0.9	2.0	Alto desarrollo	17.0	17.0	17.1	17.1	16.9	16.8
Desarrollo medio	3.9	2.7	3.5	0.7	1.8	2.3	Desarrollo medio	35.6	35.2	35.0	34.8	34.7	34.6
Alta marginación	5.4	2.7	2.1	0.3	3.6	1.5	Alta marginación	4.9	4.9	4.8	4.7	4.8	4.7

Aportación al crecimiento (puntos porcentuales)							Actividad económica (Índice 2008 = 100)						
	2010	2011	2012	2013p	2014e	2015e		2010	2011	2012	2013p	2014e	2015e
Total	5.1	4.0	4.0	1.4	2.1	2.5	Total	100.2	104.1	108.3	109.8	112.1	114.9
Turística	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	Turística	97.9	103.4	109.0	113.1	115.0	118.9
Industrial	2.7	2.0	1.8	0.8	1.1	1.2	Industrial	100.1	105.1	109.8	111.9	114.9	118.3
Alto desarrollo	0.8	0.7	0.8	0.3	0.2	0.3	Alto desarrollo	100.3	104.2	108.8	110.6	111.6	113.8
Desarrollo medio	1.4	1.0	1.2	0.3	0.6	0.8	Desarrollo medio	99.9	102.7	106.2	107.0	108.9	111.4
Alta marginación	0.3	0.1	0.1	0.0	0.2	0.1	Alta marginación	104.3	107.1	109.3	109.6	113.6	115.3

* Regiones según su vocación y nivel de desarrollo: Alto desarrollo: DF; Turística: BCS y QR; Industrial: Ags, BC, Coah, Chih, Jal, Méx, NL, Qro, Son,Tamps; Desarrollo medio :Camp, Col, Dgo, Gto, Hgo, Mich, Mor,Nay,Pue, SLP, Sin, Tab, Tlax, Ver, Yuc, Zac; Alta marginación: Chis, Gro y Oax.
p/cifras preliminares; e/estimaciones propias. Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cuadro 2c.2

PIB por Entidad Federativa

	2009	2010	2011	2012r	2013p	2009	2010	2011	2012r	2013p	2009	2010	2011	2012r	2013p
	(Miles de millones de pesos de 2008)					(Crecimiento real, % anual)					(Aportación a crecimiento, pp)				
Total nacional	11,375	11,966	12,435	12,936	13,122	-4.7	5.2	3.9	4.0	1.4	-4.7	5.2	3.9	4.0	1.4
Aguascalientes	1216	1305	1361	1413	1480	-4.6	7.3	4.3	3.8	4.7	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
Baja California	3411	3485	3652	3808	3835	-8.2	2.2	4.8	4.3	0.7	-0.3	0.1	0.1	0.1	0.0
Baja California Sur	865	896	944	975	1002	-5.0	3.6	5.3	3.3	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Campeche	6835	6542	6327	6264	6311	-9.3	-4.3	-3.3	-1.0	0.7	-0.6	-0.3	-0.2	-0.1	0.0
Coahuila	3328	3809	4148	4358	4358	-12.8	14.4	8.9	5.1	0.0	-0.4	0.4	0.3	0.2	0.0
Colima	651	677	729	759	766	-6.0	4.0	7.7	4.1	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Chiapas	2045	2206	2276	2318	2279	-1.3	7.9	3.2	1.9	-1.7	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0
Chihuahua	3196	3267	3353	3557	3751	-7.8	2.2	2.7	6.1	5.4	-0.2	0.1	0.1	0.2	0.1
Distrito Federal	1,9491	2,0344	2,1150	2,2072	2,2422	-3.9	4.4	4.0	4.4	1.6	-0.7	0.8	0.7	0.7	0.3
Durango	1385	1436	1495	1537	1567	-3.1	3.7	4.1	2.8	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Guanajuato	4265	4545	4799	5042	5240	-4.7	6.6	5.6	5.1	3.9	-0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Guerrero	1728	1831	1835	1860	1869	-0.8	6.0	0.2	1.3	0.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
Hidalgo	1789	1899	1989	2051	2080	-5.0	6.2	4.7	3.1	1.4	-0.1	0.1	0.1	0.0	0.0
Jalisco	6971	7375	7742	8067	8218	-6.7	5.8	5.0	4.2	1.9	-0.4	0.4	0.3	0.3	0.1
México	1,0180	1,0952	1,1363	1,1797	1,1926	-3.8	7.6	3.8	3.8	1.1	-0.3	0.7	0.3	0.3	0.1
Michoacán	2647	2770	2877	2934	3001	-6.1	4.6	3.9	2.0	2.3	-0.1	0.1	0.1	0.0	0.1
Morelos	1299	1388	1470	1542	1563	-2.7	6.9	5.9	4.9	1.3	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Nayarit	751	784	801	811	845	-3.7	4.4	2.2	1.2	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nuevo León	7843	8550	9074	9491	9642	-7.3	9.0	6.1	4.6	1.6	-0.5	0.6	0.4	0.3	0.1
Oaxaca	1821	1857	1941	1995	2050	-1.0	1.9	4.5	2.8	2.8	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
Puebla	3514	3787	3979	4246	4209	-5.9	7.8	5.1	6.7	-0.9	-0.2	0.2	0.2	0.2	0.0
Querétaro	2172	2322	2473	2621	2701	-2.6	6.9	6.5	6.0	3.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Quintana Roo	1689	1752	1855	1977	2062	-5.9	3.7	5.8	6.6	4.3	-0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
San Luis Potosí	2113	2246	2372	2522	2538	-4.2	6.3	5.6	6.3	0.6	-0.1	0.1	0.1	0.1	0.0
Sinaloa	2454	2556	2517	2645	2689	-4.7	4.2	-1.5	5.1	1.7	-0.1	0.1	0.0	0.1	0.0
Sonora	3090	3310	3537	3754	3954	-3.7	7.1	6.9	6.1	5.3	-0.1	0.2	0.2	0.2	0.2
Tabasco	3817	4034	4236	4338	4254	3.8	5.7	5.0	2.4	-1.9	0.1	0.2	0.2	0.1	-0.1
Tamaulipas	3722	3812	3890	4005	4015	-4.6	2.4	2.0	3.0	0.2	-0.2	0.1	0.1	0.1	0.0
Tlaxcala	627	662	687	712	715	-3.9	5.5	3.8	3.7	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Veracruz	6102	6353	6500	6770	6759	-0.6	4.1	2.3	4.1	-0.2	0.0	0.2	0.1	0.2	0.0
Yucatán	1685	1758	1806	1884	1899	-2.1	4.3	2.7	4.3	0.8	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0
Zacatecas	1046	1151	1174	1233	1215	6.6	10.1	2.0	5.0	-1.5	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0

r/cifras revisadas; p/cifras preliminares
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

3. Temas de análisis

3a. La automotriz en México, principal tren motriz de la economía

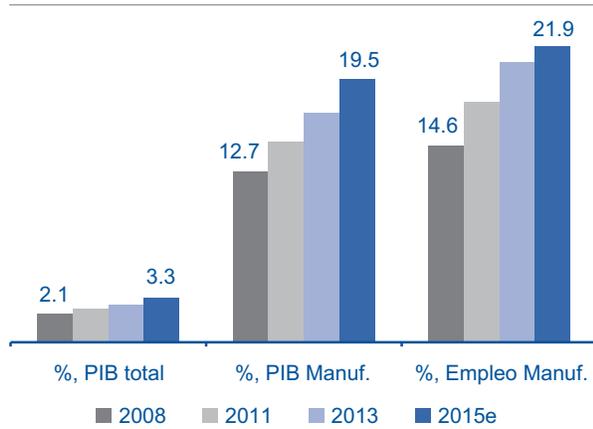
El boom que experimenta la industria automotriz en México continuará reflejándose en todos los ámbitos de la economía. La inversión proyectada (principalmente de origen japonés y alemán) aumentará la capacidad de producción a más de cinco millones de unidades anuales, consolidando al país entre las primeras cinco potencias productoras de autos y camiones del mundo en los próximos años. No está de más decir que estas inversiones conllevan tres grandes retos para el país: 1) dotar de capital humano necesario para apoyar su crecimiento; 2) el éxito de los proveedores de la cadena de suministro (Tier 1, Tier 2 y Tier 3)¹ dependerá del desarrollo e innovación de sus productos y 3) de la infraestructura que se demanda como vías férreas, terrestres y marítimas para transportar los vehículos al consumidor final y la habilidad logística para realizarlo en su momento. Otro reto no menos importante, es cómo podemos desarrollar el mercado local para apoyar el crecimiento de esta sorprendente industria automotriz.

La evolución de la industria automotriz, con impacto en diversas esferas de la economía

En 2015 la contribución de la industria automotriz en México será de 3.3% del PIB, 57.4% mayor al 2.1% del 2008 (año de la recesión mundial) y previo a la reestructuración de la industria en EEUU. Asimismo, a abril de 2015 el sector empleó a cerca de 759 mil personas, 69% más con respecto a diciembre 2008 y contribuyó con 22% del empleo manufacturero. Así, en los últimos años, la industria ha sido un importante impulsor del crecimiento de la manufactura y del empleo, amortiguando el relativo lento crecimiento de los sectores manufactureros no vinculados con la automotriz. Asimismo, ha impactado positivamente la balanza comercial, sobre todo ahora cuando el menor volumen exportado de petróleo y la abrupta caída del precio han propiciado una importante reducción de los ingresos por este concepto, mismos que se han visto compensados por un saldo positivo y creciente de las exportaciones del sector automotriz.

Gráfica 3a.1

Contribución de la Automotriz en México (%)

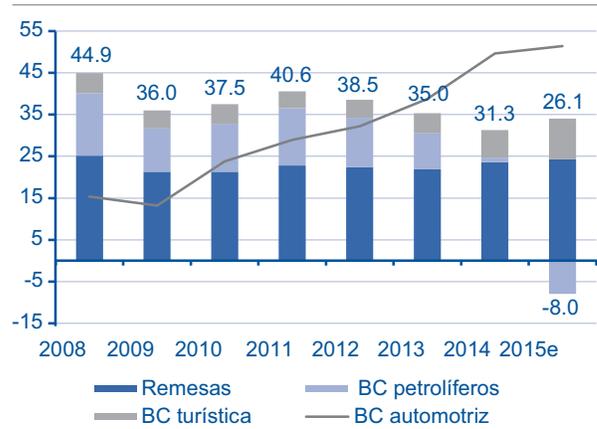


e=estimado

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 3a.2

Ingreso de divisas automotrices vs. otras fuentes (miles de millones de dólares)



e=estimado

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

¹ Tier 1 son proveedores de partes originales a las ensambladoras, principalmente de subensambles y tienen capacidad de diseño. Tier 2 y 3 son proveedores de partes con diseños suministrados por Tier 1, generalmente son productos relativamente básicos y partes individuales. Se considera que alrededor de una tercera parte de las empresas de autopartes son Tier 1.

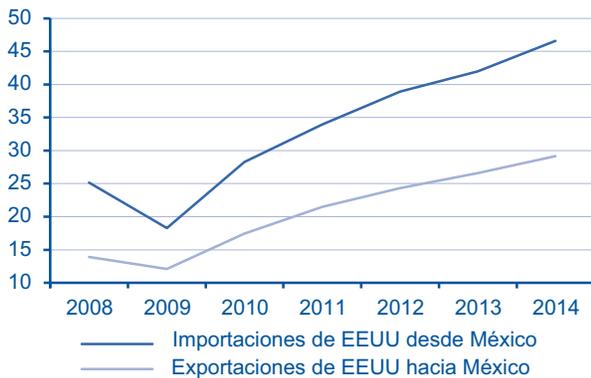
La industria automotriz en México está fuertemente integrada a EEUU permitiendo su consolidación regional

No solo los salarios competitivos están impulsando la producción de automóviles en México, es también la proximidad a Estados Unidos y una cadena de suministro de autopartes altamente integrada que se ha desarrollado entre ambos países. De hecho, los componentes de un vehículo pueden cruzar la frontera varias veces agregando valor antes de que el producto final salga de la línea de producción. Esta cadena de valor ha incrementado la interdependencia entre países con un creciente flujo de insumos intermedios, pero también contribuye a hacer a las economías de la región más resistentes ante choques adversos.

La alta integración se refleja en un flujo creciente de comercio de autopartes entre EEUU y México. Por ejemplo, las importaciones de autopartes de México desde EEUU representan 60% del flujo importado por EEUU desde México, situación que permite que un auto fabricado en EEUU tenga alrededor del 30% del valor de sus componentes manufacturado en México. Si esas autopartes se produjeran en EEUU es probable que el vehículo perdiera competitividad frente a competidores coreanos o japoneses. Lo mismo ocurriría para un vehículo fabricado en México.

Gráfica 3a.3

Comercio exterior de autopartes EEUU-México (billones de dólares)



Fuente: BBVA Research con datos de US Department of Commerce

Cuadro 3a.1

Comercio exterior de autopartes EEUU

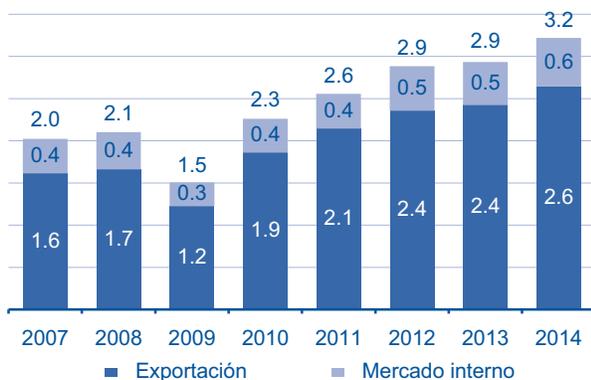
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rank Import de EEUU							
Total	891	635	918	1095	1247	1265	1379
1 México	251	183	283	340	389	420	466
2 China	8.8	73	9.8	12.2	14.7	16.0	18.0
3 Canadá	16.0	10.8	15.0	15.9	16.9	16.3	17.4
Rank Export de EEUU							
Total	576	429	583	678	750	775	810
1 Canadá	28.2	196	259	284	318	318	304
2 México	13.9	121	175	215	243	266	291
3 China	0.9	0.9	1.3	1.5	1.6	2.3	2.6

Fuente: BBVA Research con datos de US Department of Commerce

La integración regional también se refleja en un elevado y creciente volumen de vehículos exportados de México hacia EEUU, 60% de la producción total de México y 72% del total de las exportaciones, situándolo muy cerca del primer exportador de vehículos a ese país (Ver recuadro 2). Las exportaciones al resto del mundo también han sido crecientes aunque en los últimos dos años se han visto frenadas por posturas proteccionistas de Brasil y Argentina, así como por una menor demanda de Europa (-32%).

Gráfica 3a.4

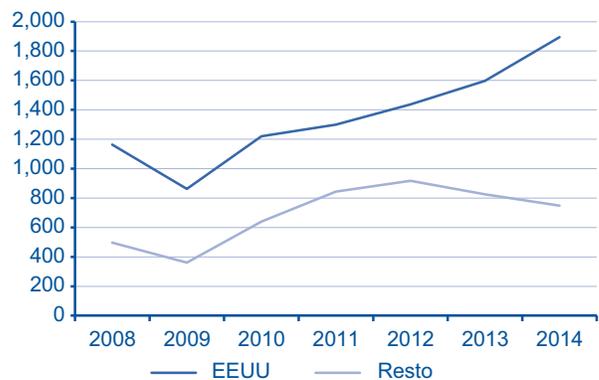
Producción de vehículos ligeros en México para exportación y mercado interno (millones unidades)



Fuente: BBVA Research con datos AMIA

Gráfica 3a.5

Exportaciones de vehículos ligeros desde México hacia EEUU y resto del mundo (millones unidades)



Fuente: BBVA Research con datos AMIA

México más atractivo que EEUU para invertir en nuevas plantas automotrices

La consolidación de México como exportador de vehículos que satisfacen los gustos de todo el mundo, los salarios competitivos, las mejoras en logística y la amplia red de tratados comerciales —México tiene 10 TLCs que abarcan a 45 países además de acuerdos comerciales con Latinoamérica y Asia Pacífico vs. EEUU que tiene acuerdos de libre comercio con 20 países la mayoría de ellos son economías pequeñas— lo han vuelto muy atractivo para la inversión y como plataforma de exportación no solo para EEUU, sino también para el resto del mundo.

La construcción de nuevas plantas en México y no en EEUU es resultado de la combinación de las ventajas mencionadas en el párrafo anterior. Si bien las plantas de EEUU han sido ampliadas o en el caso de la nueva planta de Toyota en Blue Springs, Mississippi que retrasó su construcción por la recesión de 2008 (la mayoría ubicadas al sur por sus ventajas de menores salarios, pocos conflictos sindicales, entre otras), la última nueva planta fue la de VW que inició formalmente operaciones en 2011 en Chattanooga, Tennessee.

Las nuevas fábricas automotrices en México aumentarán su capacidad de producción en cerca de 50% desde un 3.2 millones de unidades para llegar a cerca de 5 millones de unidades en 2019. De la nueva capacidad de producción, 450 mil unidades serán vehículos *premium* para abastecer la demanda del mercado estadounidense y del resto del mundo con lo que prácticamente todos los fabricantes de automóviles a nivel mundial estarán representados en el país. El reto para producir vehículos de alta gama será el desarrollo de proveedores locales que aseguren la calidad requerida. Asimismo, a las nuevas plantas les interesa tener a sus proveedores lo más cerca posible con el fin de cumplir con el contenido nacional y reducir sus costos de mano de obra, transportación y logística.

Cuadro 3a.2

Plantas automotrices en EEUU (Nuevas)

Compañía	Planta (localización)	Capacidad de producción (unidades)	Fecha de apertura	Inversión Mills. Dls.
Hundai	Montgomery, Alabama	399,500	2005	1,700
Kia	West Point, Georgia	360,000	2008	
Toyota	Blue Springs, Mississippi	150,000	2011	1,300
VW	Chattanooga, Tennessee	180,000	2011	1,000

Fuente: BBVA Research con datos de la Web de cada planta

Cuadro 3a.3

Plantas automotrices en México (Nuevas)

Compañía	Planta (localización)	Capacidad producción (unidades)	Fecha de apertura	Inversión Mills. Dls.
GM	San Luis Potosí	144,000	2008	650
Nissan	Aguascalientes, Ags	600,000	fin 2013	2,928
Mazda	Salamanca, Gto.	140,000	mar'2014	1,250
Honda	Celaya, Gto.	200,000	2014	650
Toyota-Mazda	Salamanca, Gto.	50,000	2S2015	100
VW	Puebla (ampliación)	n.d.	2S2016	1,000
Audi	San José Chiapa, Pue.	150,000	2016	2,000
Kia	Nuevo León	300,000	2S2016	1,500
Daimler-Nissan	Aguascalientes, Ags.	150,000	2017	1,360
BMW	San Luis Potosí	150,000	2019	1,000
Toyota	Irapuato, Gto	200,000	2019	1,200

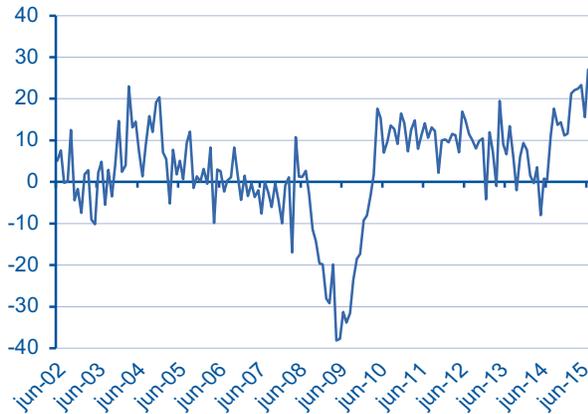
Fuente: BBVA Research con fuentes periodísticas y comunicados de las fábricas

Recuperación de las ventas internas de vehículos nuevos

Las ventas en el mercado interno han crecido a dos dígitos en el último año y a junio de 2015 alcanzaron una tasa anual de 27%. Por sexta vez en ocho años el promedio móvil de 12 meses registró un máximo con respecto al nivel máximo alcanzado en noviembre de 2006 luego de que las ventas estuvieron deprimidas durante muchos años. En términos anuales, a junio de 2015 las ventas internas de vehículos nuevos registraron un incremento anual de 22% con lo que se consigue el nivel récord de unidades comercializadas en el país (610 miles de unidades). El 46% son unidades de origen nacional y el resto importadas.

Gráfica 3a.6

Ventas internas de vehículos ligeros en México (Var. % anual)



Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

Gráfica 3a.7

Ventas internas de vehículos ligeros en México (Unidades, MM12M)

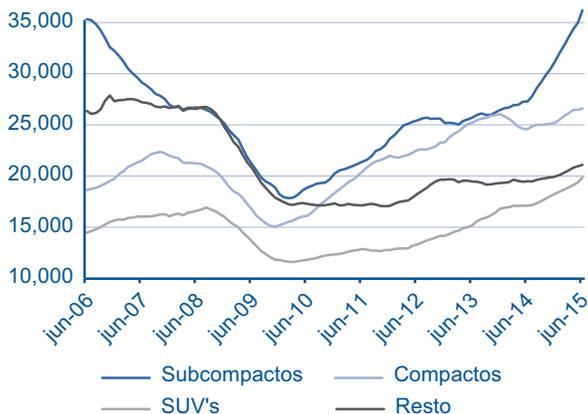


Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

Tres son los segmentos con mayor volumen de ventas que en conjunto representan 80% del total. El de subcompactos, el de mayor volumen, es el que muestra el mayor dinamismo reciente con tasas de dos dígitos en los últimos ocho meses alcanzando una tasa máxima de 55% en junio de 2015. Cabe señalar que este segmento ya ha superado los niveles más altos registrados en enero de 2006 con cifras en promedios móviles de 12 meses. El segmento de SUVs también muestra tasas de dos dígitos en los últimos 11 meses, mientras que el segmento de compactos comienza a despuntar. Ambos segmentos, muestran niveles de ventas que ya superan los máximos registrados en el periodo para el que se cuenta con información. Por marca, Nissan sigue encabezando el liderazgo en ventas seguida de GM y VW; estas tres compañías concentran el 62% del mercado local.

Gráfica 3a.8

Ventas internas de vehículos ligeros en México: segmentos de mayor volumen (MM12M)



Fuente: BBVA Research con datos AMIA

Cuadro 3a.4

Ventas internas de vehículos ligeros en México

Grupo/Marca	2014	Var. % anual	ene-jun 2015	Var. % anual
Nissan	291,729	10.7	160,579	25.8
General Motors	216,958	7.6	116,251	22.9
Volkswagen	195,332	2.8	101,485	9.6
FCA México	88,803	-7.8	46,934	14.3
Ford Motor	79,097	-7.7	41,308	12.8
Toyota	69,597	14.6	35,444	22.2
Honda	60,128	3.0	31,875	33.7
Mazda	40,997	22.9	25,947	50.7
Renault	24,889	17.5	10,436	-3.9
Hyundai	12,064	n.a.	11,004	544.6
Otros	55,815	6.1	28,562	13.4
Total	1,135,409	6.8	609,825	21.9

FCA México: Fiat Chrysler Automobiles
Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

El financiamiento automotriz, clave para el avance de las ventas internas

Según la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles (AMDA), se han vendido 749 mil unidades a través de crédito automotriz con cifras anualizadas a mayo de 2015, representando un incremento anual de 23% con respecto al de hace un año. Como proporción de las ventas, el financiamiento sigue ganando contribución con 60% en mayo 2015, aún está lejos de los niveles más altos registrados (70%). El alza sostenida en el número de créditos por parte de las financieras y más recientemente por parte de la banca (ver Gráfica 3a.9) apunta a un panorama positivo para el incremento del volumen de ventas de vehículos, pues combinan una oferta atractiva en plazo (la mayoría se negocia a 3, 4 y 5 años) y costo competitivo para el consumidor.

Cuadro 3a.5

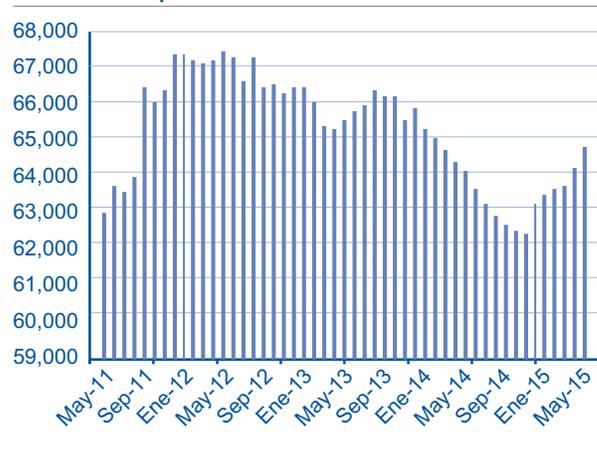
Financiamiento por institución (No. de créditos)

Empresas	2013	2014	Ene-Abr	
			2015	2014
Unidades				
Financieras	349,426	445,208	121,474	166,140
Bancos	100,279	80,959	59,366	70,523
Autofinanciamiento	43,953	45,893	15,220	16,235
Total	698,576	762,904	168,752	217,460
Estructura, %				
Financieras	50.0	58.4	72.0	76.4
Bancos	29.3	25.0	19.0	16.1
Autofinanciamiento	6.3	6.0	9.0	7.5
Total	100.0	100.0	100.0	100.0
Var. % anual				
Financieras	19.1	27.4		36.8
Bancos	12.7	-6.9		9.4
Autofinanciamiento	10.5	4.4		6.7
Total	35.6	9.2		28.9

Fuente: BBVA Research con datos de AMDA

Gráfica 3a.9

Crédito vigente otorgado por la banca comercial al consumo de bienes duraderos: Automotriz (Millones de pesos reales)



Fuente: BBVA Research con datos de Banco de México

Perspectivas

La industria automotriz continúa desempeñándose de una manera muy satisfactoria. Al primer semestre de 2015, la producción de vehículos ligeros creció 8.1% anual y el volumen fabricado llegó a 1,728 mil unidades al mes de junio. Las exportaciones continuaron en aumento. En primer semestre se incrementaron 10.7%, para un total de 1,405.4 mil unidades enviadas al exterior. Adicionalmente, en el primer semestre las ventas internas aumentaron 22% y contabilizaron 610 mil unidades.

Con lo anterior, el sector mantiene expectativas muy favorables en términos del crecimiento de la producción para este año. El mercado de vehículos en EEUU continúa fuerte y aunque la economía de ese país crece a tasas moderadas, se espera que evolucione de modo positivo y con un poco más de vigor que en 2014. Un elemento coyuntural que puede propiciar un buen ritmo de las ventas de vehículos ligeros en ese país, es que se espera que el precio de la gasolina se mantenga bajo durante el año, lo cual estimulará las ventas de vehículos, por lo que las ventas en EEUU continuarán avanzando. Cabe mencionar que el sector automotriz está, en términos de producción, poco influido por las condiciones de la economía nacional o del mercado interno. Sin embargo, fluye prácticamente a un ritmo similar al de las ventas de vehículos ligeros en EEUU, principal destino de las exportaciones de México. Estimamos que la producción crecerá en torno a 10% en 2015 y que las ventas internas pudieran avanzar alrededor de 13% al cierre del año como resultado de la mayor accesibilidad al financiamiento.

Recuadro 1: La resiliencia de la industria automotriz global

Los factores que impulsan su crecimiento

Los productores de vehículos enfrentan cambios importantes frente a un mercado global de rápida evolución. Por el lado de la demanda se tiene que la mayor prioridad para los compradores consiste en obtener un vehículo de larga duración y con un consumo menor de combustible. Asimismo, el consumidor desea que se incorporen las últimas innovaciones tecnológicas en seguridad y movilidad. Para satisfacer esos segmentos de la demanda y generar las soluciones adecuadas y tener éxito en el mercado, los fabricantes han avanzado en tecnologías de automóviles híbridos conectables y celdas de combustible para el futuro. No obstante lo anterior, la mayor parte del esfuerzo se ha enfocado en aumentar la eficiencia de los motores de combustión interna, pues en gran medida las normas gubernamentales obligan a que los motores tengan parámetros de alta eficiencia de millas por galón –tal es el caso de la regulación CAFE en Estados Unidos–. Asimismo, la búsqueda de una mayor eficiencia de combustible está impulsando un uso más generalizado de materiales ligeros, como el aluminio, el magnesio y la fibra de carbono. Con la mayor tecnología integrada a un vehículo, el número de componentes electrónicos ha aumentado. Afortunadamente para los fabricantes, su costo ha ido disminuyendo, por lo que incluso vehículos de bajo costo hoy pueden incluir una serie de tecnologías que previamente solo se encontraban en modelos de lujo.

En síntesis, actualmente cuatro fuerzas principales están impulsando la innovación en la industria automotriz: 1) los mandatos regulatorios con respecto a la eficiencia de combustible; 2) las emisiones de gases y la seguridad; 3) la demanda y las expectativas de los consumidores; y 4) los avances tecnológicos que permiten el desarrollo de nuevas funciones y la reducción de sus costos.

Evolución de los países productores de vehículos en 2014

En 2014 la producción global de vehículos ligeros y pesados sumó 90.1 millones de unidades, un aumento de 2.8% anual pero menor al del año previo de 3.7%. En términos de crecimiento anual en 2014, los países que destacaron fueron: China (7.3% o 1.6 millones de unidades más que en 2013), EEUU (5.4% o 594 mil unidades), México (10.2% o 310

mil unidades) y España (11.1% o 210 mil unidades). Por otra parte, Brasil aún cuando sigue figurando dentro de los diez más importantes, ha reducido notoriamente su producción (-15.3% o 570 mil unidades) lo que lo hace descender al sitio ocho en el ranking mundial dándole el paso a México como el séptimo productor en el mundo y el primero en América Latina con una contribución de 3.7% de la producción mundial. India antecede a México con una diferencia de casi medio millón de vehículos, esta brecha posiblemente se diluirá antes de 2020 con las nuevas plantas que se establecerán en México.

Cuadro R11

Los diez más importantes productores globales de vehículos ligeros 2013-2014

Rank (unidades)	País	2014	2013	Var. % anual	Diferencia (millones de unidades)
1	China	23.7	22.1	7.3	1.61
2	EEUU	11.7	11.1	5.4	0.59
3	Japón	9.8	9.6	1.5	0.14
4	Alemania	5.9	5.7	3.3	0.19
5	Corea	4.5	4.5	0.1	0.00
6	India	3.8	3.9	-1.5	-0.06
7	México	3.4	3.1	10.2	0.31
8	Brasil	3.1	3.7	-15.3	-0.57
9	España	2.4	2.2	11.1	0.24
10	Canadá	2.4	2.4	0.6	0.01
	TLCAN	17.4	16.5	5.6	0.92
	Subtotal	70.7	68.3	3.6	2.48
	Total	90.1	87.6	2.8	2.48

Fuente: BBVA Research con datos de International Organization of Motor Vehicle Manufacturers - www.oica.net

Para los próximos años la intensiva innovación tecnológica seguirá siendo la clave para competir en el mercado automotriz mundial. Se espera también que los fabricantes de OEMs¹ seguirán centrándose en relocalizar su producción con lo que probablemente mayores oportunidades surgirán para adquirir nuevos negocio a un costo más bajo. Se espera que el ciclo de vida de un vehículo siga acortándose hasta alcanzar aproximadamente cinco años.

¹ Original Equipment Manufacturer (OEMs) o fabricantes de equipo original.

Por otro lado, se espera que la recuperación de la industria europea de vehículos suceda a partir de 2015 en adelante. Se puede atribuir esto a la relocalización continua de la producción de fabricantes OEM japoneses y coreanos en Europa.

Las ventas globales de 2014 impulsadas por China y EEUU; Europa Occidental también registró avances

En 2014 las ventas mundiales de automóviles se incrementaron 3.1% con respecto a 2013 al situarse en 88.2 millones de unidades. China encabezó la lista, pero los mercados de Estados Unidos y Europa Occidental también registraron avances en este terreno. Las ventas de vehículos en China sumaron 23.5 millones de unidades por primera vez en la historia, significando esto un incremento anual de 6.9% en 2014. En Estados Unidos, las ventas de vehículos aumentaron 6%, tasa menor a la de 2013 de 7.4%. La mejora en las condiciones económicas y la confianza de los consumidores -la más elevada en siete años-, vehículos envejecidos (la edad media de los vehículos en Estados Unidos es de 11.4 años), y más recientemente la caída del precio de los combustibles, que también acelerará la preferencia hacia los camiones ligeros (SUVs, CUV² y camionetas) y con ello la rentabilidad del sector dado que ésta es mayor con respecto a los vehículos pequeños y medianos.

A pesar de la reciente menor perspectiva de crecimiento económico de Europa Occidental (FMI), las ventas de automóviles continúan ganando impulso. Entre los miembros de la Unión Europea, las ventas de vehículos crecieron 5.7% anual en 2014 luego de una contracción de 1.6% de 2013. La actividad también se recuperó en Europa del Este con un aumento de 13% entre los miembros de la Unión Europea y compensando parcialmente el retroceso de Rusia que profundiza sus descensos de 5% en 2013 y de 15% en 2014. Por el contrario, las ventas de vehículos siguen debilitándose en América del Sur, siendo Colombia la excepción al registrar un avance de 9.5%. Brasil ha profundizado su contracción, con tasas anuales -1% y -7% en los dos últimos años, mientras que Argentina retrocedió 36.3% en 2014.

Cuadro R12

Ventas internas de vehículos ligeros 2014

	Miles de unidades	Var. % anual
China	23,492	6.9
EEUU	16,842	6.0
UE (15 países)	13,869	5.1
Japón	5,563	3.5
Brasil	3,498	-7.1
India	3,177	-2.0
Rusia	2,546	-15.1
Canadá	1,889	6.1
Corea del Sur	1,730	11.2
Indonesia	1,208	-1.8
México	1,176	6.9
Australia	1,113	-2.0
UE (14 países*)	1,067	12.9
Argentina	614	-36.3
Total	88,165	3.1

* Nuevos miembros de la UE: Bulgaria, Croacia, Chipre, Rep. Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Rumania, Eslovaquia
Fuente: BBVA Research con datos de OICA

Lo que se espera en ventas mundiales de vehículos en 2015

Impulsadas por el crecimiento en América del Norte y China, se espera que las ventas globales de vehículos ligeros podrían crecer 2.4%, aproximadamente 90 millones de unidades en este año. En Estados Unidos -mercado clave para México- las ventas podría llegar a 17 millones de unidades, favorecidas por los bajos precios de los combustibles, la recuperación en la confianza del consumidor y la accesibilidad al financiamiento. Al 1T15 y, pese a diversos obstáculos, las ventas de vehículos acumularon un crecimiento de 5.6% y están a punto de alcanzar durante este año su nivel más alto en más de una década. El segmento de camiones ligeros es el más dinámico con 11.2% de crecimiento anual.

² SUVs sport utility vehicle; CUV crossover utility vehicle.

Recuadro 2: México se consolida en el mercado automotriz de Estados Unidos

El resurgimiento de la industria automotriz de Estados Unidos dado por el aumento de su producción local, ha impulsado que declinen sus importaciones y que sus exportaciones aumenten. Esta tendencia continuará pues las inversiones en la ampliación de su actual capacidad instalada han sido crecientes.

Las importaciones totales de vehículos automotores de Estados Unidos desde países No-TLCAN aún no recuperan los niveles previos a la crisis de 2009. Además, en los últimos tres años esas exportaciones se han mantenido estancadas (ver grafica R2.1). Por el contrario, las importaciones de vehículos procedentes de la zona TLCAN, sobre todo de México, siguen en ascenso, sumando 1,896 miles de unidades en 2014, cifra muy cercana a la registrada por Canadá de 2,024 miles de unidades en el mismo año. En los últimos años, las exportaciones de vehículos de México hacia Estados Unidos muestran una tendencia creciente mientras que Canadá ha avanzado muy poco. De continuar esta evolución en los próximos años, México superará a Canadá en el número de unidades producidas de vehículos ligeros que Estados Unidos reporta.

Las importaciones de Estados Unidos procedentes del resto del mundo, principalmente de Japón, Corea y Alemania, mostraron una evolución dispar en 2014. Las procedentes de Alemania y Japón se redujeron en 2014 pero las de Corea aumentaron (ver cuadro R2.1). Esta situación coloca a México como el segundo más importante proveedor de vehículos de Estados Unidos, dejando a Japón, por primera vez, en el tercer lugar mundial.

Se espera que esta tendencia se acelere en los próximos años, dado que México ofrece una mano de obra relativamente menos costosa con acceso abierto a Estados Unidos y Canadá. Otra consideración que se ha tenido en cuenta para localizarse en México ha sido la diferencia cambiaria, lo cual puede tener un impacto significativo en las ganancias de las compañías. Si se toma en cuenta que la mayor parte de las importaciones No-TLCAN provienen de Japón, Corea del Sur y Alemania, resulta ventajoso localizar la producción dentro de la región. De hecho, actualmente la capacidad productiva de origen japonés en México es mayor que la existente en Japón. Asimismo, la nueva capacidad hará que México pronto ocupe el primer sitio como proveedor de vehículos a EEUU.

Gráfica R2.1

Importaciones de vehículos ligeros de EEUU (miles de unidades)



Fuente: BBVA Research con datos de US Department of Commerce TPIS database

Cuadro R2.1

Principales exportadores de vehículos ligeros a EEUU

Rank / País	Miles de unidades			Var. % a/a		Participación %	
	2012	2013	2014	13/12	14/13	2012	2014
1 Canadá	2,097.9	2,011.2	2,023.6	-4.1	0.6	30.2	27.3
2 México	1,438.0	1,597.5	1,895.4	11.1	18.6	20.7	25.6
3 Japón	1,722.3	1,721.3	1,528.9	-0.1	-11.2	24.8	20.6
4 Corea del Sur	704.7	759.6	901.5	7.8	18.7	10.1	12.2
5 Alemania	625.9	654.6	616.5	4.6	-5.8	9.0	8.3
Resto	355.4	407.3	440.2	14.6	8.1	5.1	5.9
Total	6,944.3	7,151.6	7,406.1	3.0	3.6	100.0	100.0

Fuente: BBVA Research y BLS

3b. Factores a considerar para lograr una reducción de costos y tarifas eléctricas

La percepción de una reforma energética exitosa dependerá en gran medida de menores tarifas eléctricas ante precios relativamente menores del petróleo para el corto y mediano plazo

Uno de los objetivos de la reforma energética consiste en reducir los costos en la producción de electricidad y propiciar una reducción en las tarifas eléctricas de todos los tipos de consumidores: industriales, comerciales, agrícolas, residenciales y del sector servicios. En el poco tiempo que ha transcurrido después de la aprobación de las leyes secundarias de la reforma energética, la reducción de las tarifas eléctricas adquiere un mayor peso en la medición del éxito de dicha reforma ante el nuevo contexto energético internacional caracterizado por precios relativamente menores para el barril de petróleo. Es decir, los beneficios esperados para el sector de hidrocarburos tardarán más tiempo en materializarse por lo que una más rápida reducción de las tarifas eléctricas coadyuvaría a una percepción de una reforma energética exitosa.

La potencial reducción de las tarifas eléctricas no es tarea fácil. Cuando comparamos las tarifas industriales y comerciales con las de Estados Unidos, cálculos propios con datos de mayo de 2015 señalan que esas tarifas en México son 23.3% y 72.2% superiores a las de Estados Unidos, respectivamente. Si bien las tarifas residenciales mexicanas resultan 40.6% menores a las de EEUU dado el cuantioso subsidio gubernamental que reciben, una eliminación total del subsidio pondría a las tarifas residenciales de México alrededor de 41.5% por encima de las correspondientes a ese país.¹ La nueva etapa histórica de la electricidad en México, que comenzará con la operación del Mercado Eléctrico Mayorista en diciembre de 2015, presenta a la vez una serie de retos y oportunidades para hacer posible la reducción de las tarifas eléctricas.

La retención intencional de la oferta de electricidad será un potencial problema que la COFECE deberá mitigar

En teoría, la competencia que implicará subastar electricidad a los mejores precios fomentará la eficiencia operativa de las empresas generadoras. No obstante, se corre el riesgo de que algunas de estas empresas retengan intencionalmente la oferta de electricidad, lo cual elevaría los costos marginales además de propiciar una mezcla sub-óptima de activos de generación. Indudablemente, este potencial problema tendrá que ser monitoreado por la Comisión Federal de Competencia (COFECE) para mitigar el riesgo de que ocurra.

Otro de los temas clave para la eventual reducción de las tarifas eléctricas está asociado con el mercado del gas natural. Este insumo, en comparación con el combustóleo, es aproximadamente cuatro veces más barato para generar electricidad y 68% menos contaminante.² Cabe recordar que el consumo de combustóleo para la generación eléctrica tuvo un repunte durante 2011 y 2012 a pesar de no haber sido la alternativa más económica para producir electricidad (ver Gráfica 3b.1). Si bien la proporción de electricidad basada en vapor (producido por la combustión externa de combustóleo) ha mantenido una tendencia negativa en los últimos trece años, aún representa alrededor de 13% del total (ver Gráfica 3b.2).

El desarrollo de un mercado competitivo para el gas natural constituye un elemento importante para la reducción de las tarifas eléctricas

Por lo anterior, la mayor generación de energía eléctrica basada en gas natural constituye un elemento indispensable para disminuir los costos (incluyendo los ambientales) y, por consiguiente, las tarifas. Para contar con un abasto seguro y eficiente de gas natural, será necesario contar con un sistema regional de gasoductos a través de todo

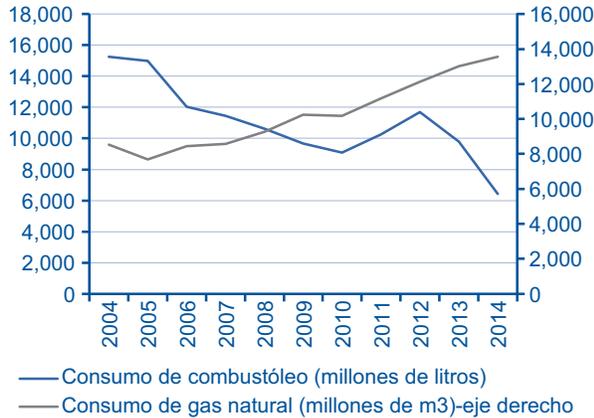
¹ Se asume que las tarifas residenciales reciben un subsidio de alrededor de 58% de acuerdo a lo señalado por el CIDAC (Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C.) en el documento "Luz a la competitividad nacional- Propuesta de reforma al sector eléctrico mexicano."

² Ver artículo de prensa "CFE anuncia licitaciones por 4,900 millones de dólares" en El Economista, 18 de agosto de 2014.

el territorio nacional. Es importante mencionar que, para aumentar la probabilidad de que se reduzcan las tarifas eléctricas, deberá darse una separación entre el desarrollo de infraestructura de gasoductos y la comercialización del gas natural.³ La falta de separación podría convertirse en un obstáculo para el desarrollo de un mercado competitivo para el gas natural, lo cual iría en detrimento de la reducción de tarifas eléctricas.

Gráfica 3b.1

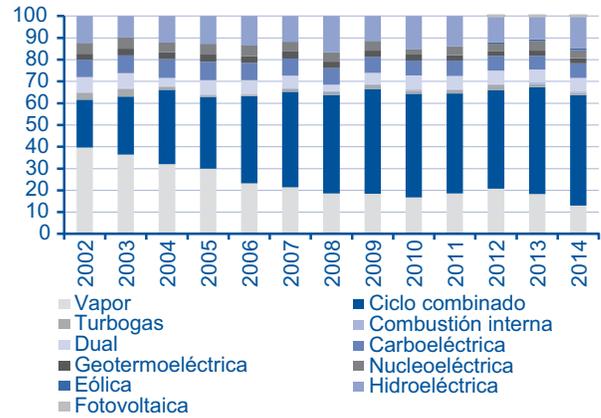
Consumo de combustible para generación de electricidad



Fuente: BBVA Research con datos del SIE

Gráfica 3b.2

Generación bruta de electricidad por tecnología (% del total)



Fuente: BBVA Research con datos del SIE

Cabe recordar que los segmentos de transmisión y distribución de electricidad quedaron reservados para el Estado en la reforma energética aprobada a finales de 2013. Consecuentemente, el porteo a la red de transmisión eléctrica de la CFE será otro elemento importante a considerar que impactará en cierta medida las tarifas eléctricas. La valuación financiera de los activos de la red de transmisión se convertirá en el elemento primordial para el cálculo de las tarifas de porteo.⁴ Adicionalmente, potenciales problemas de congestión en ciertos nodos de la red repercutirán sensiblemente sobre las tarifas de porteo. Es por ello que cobra relevancia la planeación y aprobación de la expansión de la red de transmisión a realizar por el Centro Nacional de Control de la Energía (CENACE) y la Secretaría de Energía (SENER), respectivamente.

La reducción de tarifas eléctricas también requiere de una regulación que incentive mejores líneas de transmisión y de los costos administrativos que cobrará el CENACE

Para el caso de tarifas reguladas que cubran el costo de la modernización y/o expansión de la red de transmisión, se recomienda que en ellas se incluya un pago por desempeño de la red en donde se descuente el porcentaje histórico de caídas o desconexiones de las líneas de transmisión. Este tipo de regulación basada en desempeño ayudaría a mejorar no solamente las tarifas eléctricas sino también la confiabilidad de la red eléctrica.

El CENACE, en adición a proponer la expansión y la modernización de la red de transmisión garantizando el acceso abierto al Sistema Eléctrico Nacional, tendrá la tarea de administrar los contratos bilaterales entre generadores y usuarios calificados. Estas funciones y otras más representarán costos operativos; las reglas de mercado especificarán los cobros a los que el CENACE tendrá derecho para cubrir esos costos. Sin lugar a dudas, estas nuevas circunstancias operativas incidirán sobre las tarifas eléctricas para usuarios calificados. Asimismo, cuando un usuario calificado se suministre electricidad a través de un suministrador de servicios calificados y no directamente como participante en el Mercado Eléctrico Mayorista, los costos por comercialización impactarán dichas tarifas.

³ Esta situación cobra suma relevancia ante el interés de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) en participar en el suministro de gas natural.

⁴ En enero de cada año la CFE dará a conocer la matriz actualizada de cargos por servicios de transmisión y sub-transmisión.

La reducción de las tarifas eléctricas residenciales irá de la mano de mejoras de eficiencia operativa en la CFE

En lo concerniente al suministro básico de electricidad (usuarios residenciales y los pequeños y medianos industriales y comerciantes), la CFE continuará proveyendo este servicio y las tarifas estarán sujetas a una regulación por parte del gobierno federal. La CFE, como suministrador del servicio básico y Empresa Productiva del Estado, inclusive podrá adquirir la electricidad mediante contratos de cobertura eléctrica de largo plazo celebrados con generadores o provenientes de un proceso competitivo a través de subastas llevadas a cabo por el CENACE en el Mercado Eléctrico Mayorista.

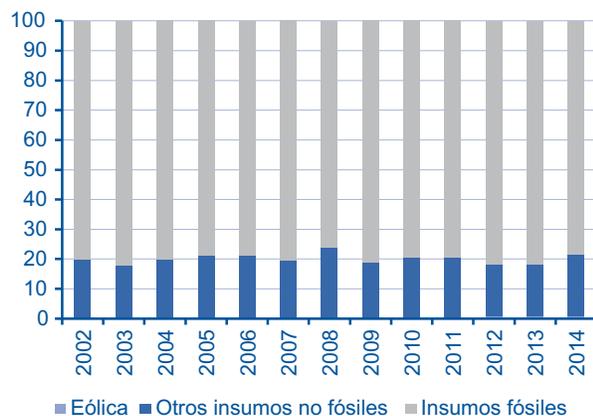
El reto de ahora en adelante consistirá en fomentar la eficiencia económica en las actividades de la CFE para poder reducir tanto las tarifas del servicio básico como el subsidio gubernamental otorgado a los usuarios de este servicio. Aunque sería más deseable que la causalidad fuera al revés: usar la misma regulación para que las tarifas sean ajustadas de acuerdo a la inflación menos un componente de productividad o eficiencia tomado, por ejemplo, de una referencia internacional para la industria eléctrica.⁵ Ello incentivaría a que la CFE redujera sus costos en todas las actividades que realiza para la provisión del servicio eléctrico.

La mitigación del impacto ambiental de la generación eléctrica será más posible si los Certificados de Energía Limpia se reglamentan adecuadamente y los procesos de interconexión a la red son imparciales

Otro de los objetivos importantes de la reforma energética está asociado a reducir el impacto ambiental de la producción de electricidad. Durante 2014 solamente 21.6% de la electricidad se generó mediante el uso de insumos no fósiles, de la cual 0.8% se produjo mediante viento (ver Gráfica 3b.3). La mitigación del impacto ambiental dependerá en gran medida del porcentaje de energía limpia a ser usada que determine la SENER. Los suministradores de electricidad tendrán que cumplir con los requisitos impuestos a través de la adquisición de Certificados de Energía Limpia (CEL), los cuales subsidiarán los costos relativamente mayores de producir electricidad usando la fuerza del viento. Una adecuada reglamentación para dichos certificados, procesos de interconexión imparcial y transparente, y avances en el cumplimiento de las metas de alcanzar 35%, 40% y 50% de la electricidad generada con insumos no fósiles para 2024, 2035 y 2050, respectivamente, podría significar una oportunidad histórica para apuntalar aún más la inversión extranjera directa en proyectos eólicos para la generación de electricidad.

Gráfica 3b.3

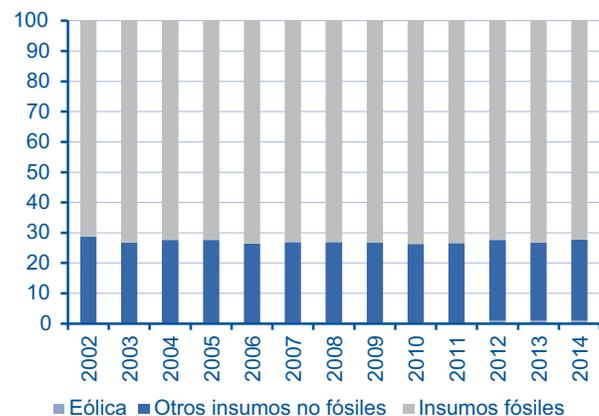
Generación bruta de electricidad por tipo de insumo (% del total)



Fuente: BBVA Research con datos del SIE

Gráfica 3b.4

Capacidad efectiva por tipo de insumo (% del total)



Fuente: BBVA Research con datos del SIE

⁵ La Comisión de Servicios Públicos de Alberta, Canadá, opera un sistema de regulación tarifaria basada en incentivos para reducir costos de tal forma que, salvo en circunstancias muy especiales, las tarifas aumentan menos que la inflación.

Con información de la Comisión Reguladora de Energía (CRE) al 31 de enero de 2015, los productores independientes de energía (PIE) han sido autorizados una capacidad total de 612.9 MW para generar electricidad con energía eólica. La inversión en esta capacidad es de 1,225.7 millones de dólares, lo cual representa 8.0% del total de la inversión de estos productores. En términos de la capacidad efectiva total en el país, la energía eólica solamente participa con 1.1% según cálculos hechos para 2014 (ver Gráfica 3b.4). Una adecuada implementación de la reforma energética, que disminuya el impacto ambiental de la generación de electricidad, promoverá mayores oportunidades para aumentar la proporción de este tipo de proyectos dentro de la inversión privada total.

Conclusiones

Los primeros pasos para reducir las tarifas eléctricas y el impacto ambiental se han dado con la nueva Ley de la Industria Eléctrica. Para la consecución del primer objetivo, la entrada en operación de un mercado eléctrico mayorista programada para diciembre de 2015, al permitir una competencia entre las empresas generadoras de electricidad, sentará las bases para generar una mayor eficiencia operativa y menores costos de producción de electricidad. En relación al segundo objetivo, la política de energía limpia a consumir que propondrá la Secretaría de Energía junto con los Certificados de Energía Limpia son dos elementos imprescindibles para el avance hacia las metas de generar electricidad mediante insumos no fósiles de manera incremental a lo largo de las siguientes tres décadas.

Si bien la nueva legislación energética contempla una nueva arquitectura de la industria eléctrica más propicia para el desarrollo de un mercado competitivo que eventualmente inducirá mejores tarifas, será necesario complementarla con mecanismos de regulación basada en incentivos y con resoluciones de competencia económica tanto para el mercado de insumos como para el de productos. Asimismo, la implementación de la Ley de la Industria Eléctrica deberá efectivamente promover el libre acceso y la imparcialidad a todos los jugadores que tengan interés en conectarse a la red de transmisión para vender electricidad. Como en todo proceso reformista, la evolución de la nueva industria eléctrica a través del tiempo irá marcando la pauta para una segunda ola de reformas al sector.

Recuadro 3: Comparando el consumo de electricidad entre una residencia del año 2028 vs una del 2014

Proyecciones de capacidad nominal de generación eléctrica de la Secretaría de Energía señalan que el país necesitará alrededor de 100 GW para hacer frente a la demanda de electricidad del año 2028. Con información del Sistema de Información Energética (SIE) correspondiente a 2014, la capacidad nominal resultó ser ligeramente mayor a 54 GW. Lo anterior significaría que la capacidad nominal de generación tendría que casi duplicarse al final de los trece años siguientes.

Si bien la Secretaría de Energía estima que las ventas de electricidad totales y residenciales registrarán durante 2013-2028 una tasa media de crecimiento anual de 4.4% y 3.8% respectivamente, resulta interesante saber cómo esta anticipada mayor demanda de electricidad podría ser atribuida a un mayor consumo residencial aún después de haber incorporado el hecho de que el número de residencias será mayor para el año 2028.

Dado que el consumo total de electricidad durante 2014 fue 258,256 GWh, cálculos propios indican que dicha capacidad nominal fue aprovechada en aproximadamente 55% para la generación de electricidad.¹ Por su parte, al tomar en cuenta este porcentaje, el consumo eléctrico residencial de 53,914 GWh y el número de usuarios residenciales de 34.1 millones durante 2014, se calcula que hubo 3,039 usuarios residenciales por cada MW instalado. Para poner en contexto

este último dato, la cifra correspondiente a los Estados Unidos es de 496 usuarios residenciales. En otras palabras, una residencia en ese país consume en promedio seis veces más electricidad que una establecida en México.

Bajo el supuesto de que se mantenga el promedio de 3.5 personas por usuario residencial al 2028, un incremento de aproximadamente 4.5 millones de usuarios residenciales se traduciría en un total de 38.7 millones de usuarios residenciales para ese año. Adicionalmente, si la participación del consumo residencial en el total fuera de 19% en lugar de 26% (como en 2014), entonces se estima que se tendrían aproximadamente 1984 usuarios por cada MW instalado.² La comparación con el número de usuarios residenciales por MW instalado en 2014, implicaría que los usuarios residenciales en México en promedio consumirían alrededor de 1.5 veces más electricidad en 2028.

La materialización de la proyección de un mayor consumo de electricidad por residencia para 2028 requerirá de un sistema eléctrico nacional eficiente y con tarifas competitivas en adición a un avance del ingreso real de la población mexicana. Esto último será indispensable para hacer posible la mayor presencia de aparatos electrodomésticos y dispositivos electrónicos en los hogares mexicanos así como el mayor consumo de electricidad.

¹ El factor de capacidad de una planta eléctrica se define como el cociente de la electricidad producida por la misma durante un periodo de tiempo entre la electricidad que produciría si dicha planta siempre fuera utilizada a su capacidad nominal.

² Una mayor participación del consumo residencial hubiera elevado sustancialmente el incremento de usuarios residenciales al 2028, lo cual hubiera alterado el promedio de 3.5 personas por usuario residencial. Asimismo, es posible que esta proyección en la participación del consumo residencial sea consistente con una mayor participación de la industria en el consumo de electricidad total en los siguientes años.

4. Anexo estadístico

4.a Indicadores de desempeño económico estatal

Cuadro 4a.1

Indicadores seleccionados

	PIB* 2013		PIB* 2013		TMCA ² , % 2003 - 2013			Lugar en el Nacional					
	(millones de pesos)	Población ¹ (personas)	(millones de USD)	PIB*/hab. 2013 (USD)	PIB		PIB real/hab.	PIB real 2013	PIB real por hab. 2013	Inver. Extr. Dic. 2014	Empleo ³ gener. en 2014	Part. Federal 2014	Deuda Púb. ⁴ 2014
					real	Población							
Nacional	15,447,556	118,395,054	1,203,206	10,163	2.8	1.7	1.1						
Aguascalientes	174,172	1,252,265	13,566	10,833	4.1	2.2	1.9	27	10	16	13	28	22
Baja California	437,682	3,381,080	34,091	10,083	2.5	2.7	-0.3	14	13	7	5	14	9
Baja California Sur	117,252	718,196	9,133	12,716	5.4	4.5	0.8	29	8	19	31	31	19
Campeche	710,020	880,299	55,303	62,823	-3.8	1.9	-5.6	6	1	31	32	27	27
Coahuila	514,575	2,890,108	40,080	13,868	3.3	1.8	1.4	8	5	10	8	8	2
Colima	90,700	698,295	7,065	10,117	3.0	2.6	0.4	31	12	28	29	13	16
Chiapas	273,454	5,119,186	21,299	4,161	1.7	2.2	-0.5	19	32	30	30	16	12
Chihuahua	437,906	3,635,966	34,108	9,381	2.9	1.5	1.4	13	15	4	6	32	3
Distrito Federal	2,580,541	8,893,742	200,998	22,600	2.9	0.1	2.7	1	2	1	1	2	8
Durango	191,576	1,728,429	14,922	8,633	2.0	1.5	0.5	25	18	8	16	24	13
Guanajuato	617,325	5,719,709	48,083	8,407	3.1	1.8	1.3	7	20	11	2	7	26
Guerrero	226,236	3,523,858	17,621	5,001	2.3	1.2	1.0	24	30	17	22	18	29
Hidalgo	252,212	2,806,334	19,645	7,000	2.7	2.0	0.6	20	24	32	21	20	24
Jalisco	988,917	7,742,303	77,026	9,949	3.1	1.7	1.4	4	14	3	3	3	14
México	1,444,357	16,364,210	112,501	6,875	3.4	2.1	1.3	2	25	2	7	1	20
Michoacán	361,255	4,529,914	28,138	6,212	2.1	1.3	0.8	15	28	18	15	10	11
Morelos	184,535	1,874,188	14,373	7,669	2.7	1.8	0.9	26	23	27	27	23	15
Nayarit	102,571	1,178,403	7,989	6,780	3.3	2.4	0.9	30	26	26	23	30	7
Nuevo León	1,103,543	4,941,059	85,955	17,396	4.4	2.1	2.3	3	3	5	4	5	4
Oaxaca	244,669	3,959,042	19,057	4,814	1.9	1.2	0.7	21	31	20	25	15	17
Puebla	499,753	6,067,607	38,926	6,415	3.4	1.5	1.8	9	27	6	10	6	25
Querétaro	321,858	1,943,889	25,069	12,897	5.3	2.6	2.5	17	6	9	9	21	31
Quintana Roo	239,407	1,484,960	18,647	12,557	4.8	4.0	0.8	22	9	24	11	25	1
San Luis Potosí	300,694	2,702,145	23,421	8,668	3.9	1.3	2.5	18	16	13	17	19	23
Sinaloa	324,224	2,932,313	25,254	8,612	2.6	1.3	1.3	16	19	22	12	17	21
Sonora	468,661	2,851,462	36,504	12,802	4.1	2.1	2.0	11	7	14	18	12	6
Tabasco	488,756	2,334,493	38,069	16,307	4.7	1.8	2.8	10	4	21	24	9	30
Tamaulipas	457,863	3,461,336	35,663	10,303	2.5	1.8	0.7	12	11	12	14	11	18
Tlaxcala	87,013	1,242,734	6,777	5,454	2.0	2.0	0.0	32	29	23	26	29	32
Veracruz	815,466	7,923,198	63,516	8,017	3.3	1.1	2.2	5	22	15	28	4	5
Yucatán	229,330	2,064,151	17,862	8,654	3.4	1.7	1.7	23	17	29	19	22	28
Zacatecas	161,031	1,550,179	12,543	8,091	4.7	1.3	3.4	28	21	25	20	26	10

* PIB a precios corrientes de 2013

1 Proyecciones de la población de México 2010-2050 para 2013, CONAPO

2 Tasa media de crecimiento anual

3 Asegurados permanentes y eventuales urbanos en el IMSS

4 Incluye únicamente las obligaciones financieras registradas ante la SHCP como proporción de las participaciones federales presupuestadas para cada estado en 2014

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI, CONAPO, Banxico, STPS, SE y SHCP

4.b Indicadores por entidad federativa

Cuadro 4b.1

Región: Alto Desarrollo*

	Distrito Federal					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	16	08	05	00	11	13
Sector Primario	-16.0	18.4	12.2	8.5	15.6	-11.6
Sector Secundario	-9.8	09	-2.4	2.6	5.3	-0.1
Sector Terciario	31	08	0.8	-0.3	0.6	1.5
Producción manufacturera	-2.0	-1.7	-3.9	-3.4	-2.8	-5.5
Construcción	6.7	4.2	-1.1	21.7	11.1	-10.8
Obra Pública	-7.7	-16.5	-18.7	4.0	-24.9	-39.6
Obra Privada	23.3	22.0	15.5	34.5	38.2	14.2
Ventas menudeo	13.2	14	8.7	1.2	-6.9	6.4
Ventas mayoreo	-6.1	-8.9	-13.9	-5.9	-2.0	11.3
Empleo total (asegurados en el IMSS)	4.8	4.2	4.0	4.2	4.6	4.9
Permanentes	4.9	3.9	3.8	4.0	4.2	4.4
Eventuales urbanos	4.0	5.7	4.7	5.5	7.1	7.8
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	6.9	8.9	9.3	6.9	9.0	10.3
Participaciones federales (Ramo 28)	2.5	4.2	-0.2	7.9	2.9	16.6
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	26674.8	9914.0	-148.8	291.6	893.9	nd

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.2

Región: Turística*

	Baja California Sur						Quintana Roo					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	2.8	-1.7	-1.1	-3.1	-6.5	-0.5	4.2	3.6	3.4	4.8	4.6	4.3
Sector Primario	-0.8	11.0	14.6	13.7	9.5	0.8	-3.6	-6.3	-10.4	-8.8	-4.2	-3.2
Sector Secundario	15.2	-11.2	-18.0	-17.5	-20.9	-11.1	2.3	5.7	7.2	16.2	0.4	-1.8
Sector Terciario	-0.8	1.1	4.2	1.6	-1.8	3.2	4.6	3.4	3.0	3.3	5.4	5.3
Producción manufacturera	6.2	51.8	60.0	50.3	5.2	-54.8	-11.9	-6.6	-8.0	1.3	3.3	15.7
Construcción	-7.5	-31.1	-53.9	-42.4	-26.2	36.8	5.6	19.2	61.4	12.6	-17.2	-16.3
Obra Pública	40.0	-46.0	-58.3	-71.9	-45.1	-8.6	-4.5	3.0	63.5	-15.5	-28.4	-41.0
Obra Privada	-58.4	22.3	-38.1	81.4	77.0	141.7	13.0	29.4	60.1	28.8	-11.1	-2.3
Ventas menudeo	-13.1	10.9	22.0	5.1	9.8	9.6	12.2	0.9	5.9	0.0	-5.1	3.0
Ventas mayoreo	-5.2	-0.9	-15.5	12.4	23.4	17.4	-0.6	-22.0	-14.9	-24.4	-19.0	15.2
Empleo total (asegurados en el IMSS)	5.0	2.1	3.0	1.4	-0.7	2.7	5.3	6.3	6.3	6.7	6.8	6.6
Permanentes	3.0	2.3	3.1	2.4	-0.2	2.3	3.4	4.1	4.0	4.0	5.1	4.8
Eventuales urbanos	13.6	1.5	2.5	-2.3	-2.6	4.4	12.7	14.1	14.6	15.8	12.8	12.3
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	12.5	-1.3	15.7	-5.2	-24.7	-6.4	10.0	9.5	11.6	8.4	13.9	12.3
Participaciones federales (Ramo 28)	2.5	5.1	11.8	14.0	9.9	1.2	4.7	6.3	9.5	9.2	3.8	-4.1
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	344.0	197.9	71.6	12.2	32.7	nd	488.2	115.8	36.1	8.4	28.5	nd

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.3

Región: Industrializada*

	Aguascalientes						Baja California					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	4.2	12.3	11.5	11.1	14.2	5.4	0.8	-0.7	-2.2	-1.6	3.5	6.2
Sector Primario	0.1	8.3	16.7	5.9	6.1	-4.2	2.6	-7.9	14.2	-32.0	-4.0	35.5
Sector Secundario	7.7	21.5	19.7	17.8	25.4	7.2	-1.8	-0.8	-6.0	0.6	7.8	9.2
Sector Terciario	1.7	4.9	4.2	5.8	5.9	4.3	2.2	-0.3	-1.1	-1.5	1.4	3.8
Producción manufacturera	15.3	25.0	22.7	23.0	26.2	6.1	-2.1	2.9	-10.4	1.7	14.6	15.1
Construcción	-5.8	3.6	-5.4	3.4	30.6	13.6	4.9	-25.1	-40.1	-22.9	6.8	30.2
Obra Pública	-24.3	10.6	-44.2	-2.8	118.6	26.3	19.8	-30.0	-53.4	-28.8	9.8	20.3
Obra Privada	2.6	1.2	11.6	5.8	0.4	11.0	-12.5	-17.3	-22.2	-10.3	2.5	44.6
Ventas menudeo	11.6	2.0	1.3	-1.6	-0.4	-7.4	7.9	-0.6	1.2	-6.8	1.8	9.8
Ventas mayoreo	-2.4	-1.5	0.7	-7.8	-3.7	-1.4	-2.4	-1.5	0.7	-7.8	-3.7	-1.4
Empleo total (asegurados en el IMSS)	6.7	6.0	5.6	6.3	6.3	6.0	3.4	5.5	4.4	6.3	7.5	7.4
Permanentes	6.8	5.9	5.5	6.1	6.6	6.4	3.7	5.3	4.5	6.0	6.8	7.0
Eventuales urbanos	6.0	6.5	7.2	8.7	3.6	2.6	-1.1	8.3	3.9	10.9	16.1	13.3
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	14.4	19.6	16.5	16.5	22.5	18.7	11.8	4.6	8.5	-3.3	-1.3	-4.9
Participaciones federales (Ramo 28)	2.8	4.0	-4.7	7.3	-2.1	0.3	3.6	6.2	12.2	10.8	1.0	1.0
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	694.6	277.7	22.2	90.8	81.8	nd	505.1	813.2	125.7	199.5	321.4	nd

	Chihuahua						Coahuila					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	5.3	3.1	2.8	4.3	1.5	6.9	0.0	3.4	3.0	2.6	2.8	1.7
Sector Primario	14.6	4.8	13.7	8.4	-2.5	15.4	-5.7	7.8	2.6	8.3	11.6	-6.0
Sector Secundario	6.5	6.1	5.1	8.3	3.5	9.8	-1.0	5.7	6.0	3.8	2.0	-0.9
Sector Terciario	3.6	1.1	0.3	1.5	1.1	4.8	1.4	0.6	-0.4	0.9	3.3	5.0
Producción manufacturera	3.4	5.9	6.1	6.1	3.0	8.2	-0.6	9.5	9.3	5.3	5.1	5.4
Construcción	24.2	-5.5	-15.7	-2.1	-1.9	14.8	-3.1	14.9	11.4	18.4	21.4	-5.3
Obra Pública	48.4	-23.1	-35.6	-24.8	-19.9	-26.0	-4.1	7.4	-14.3	31.2	-4.8	-19.2
Obra Privada	3.2	16.5	10.8	28.8	19.7	54.5	-26.9	17.5	19.5	13.6	32.3	-1.4
Ventas menudeo	13.4	1.6	3.2	0.8	-1.8	0.0	0.4	0.0	-0.5	1.9	0.5	1.0
Ventas mayoreo	-4.5	1.4	-0.1	1.7	-0.5	1.2	-6.1	-8.9	-13.9	-5.9	-2.0	11.3
Empleo total (asegurados en el IMSS)	4.4	4.2	3.5	4.9	5.3	5.7	3.0	3.7	3.1	4.5	5.2	5.7
Permanentes	3.9	3.1	2.3	3.6	4.4	5.6	3.5	3.4	3.1	3.9	4.4	5.0
Eventuales urbanos	9.5	15.2	15.4	17.5	14.4	7.3	-0.5	5.6	3.5	9.4	11.2	10.8
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	2.7	9.4	10.0	5.3	12.4	13.1	3.0	24.0	25.6	62.7	-4.2	-3.8
Participaciones federales (Ramo 28)	6.9	8.1	0.9	8.3	1.7	-5.9	1.7	6.6	-2.4	8.8	2.1	-5.4
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	1948.3	1151.7	28.3	-16.1	2.2	nd	1294.0	624.0	-4.1	3.6	-24.5	nd

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.4

Región: Industrializada*

	Jalisco						Estado de México					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	1.7	2.9	1.9	3.4	4.0	4.4	1.0	1.2	0.8	0.7	1.9	1.7
Sector Primario	3.2	6.5	8.5	6.5	0.7	17.6	5.8	6.8	2.3	-6.8	1.8	-10.0
Sector Secundario	1.7	4.0	3.1	3.8	6.2	7.8	2.0	-3.2	-5.1	-4.7	-2.9	-1.4
Sector Terciario	1.5	2.2	0.8	3.0	3.3	1.7	0.4	3.3	3.9	3.6	4.3	3.3
Producción manufacturera	1.8	6.5	5.3	8.0	6.1	7.2	2.9	-2.4	-0.3	-8.3	-5.6	1.3
Construcción	-12.9	-15.0	-17.1	-19.0	0.4	23.7	9.7	-9.5	-29.1	-1.1	-1.8	-13.8
Obra Pública	-12.5	-19.6	-2.6	-18.8	-16.3	24.1	3.9	-0.8	-39.1	22.1	18.7	24.6
Obra Privada	-13.1	-12.2	-23.2	-19.1	13.5	23.5	14.3	-15.9	-20.8	-17.2	-16.8	-42.3
Ventas menudeo	7.0	-1.7	-3.3	-1.8	-2.1	-2.1	-6.7	6.0	10.6	7.2	2.7	4.1
Ventas mayoreo	1.2	3.5	7.9	3.0	-2.9	0.8	11.5	5.5	8.8	4.6	7.4	0.4
Empleo total (asegurados en el IMSS)	3.5	3.3	2.8	3.4	4.4	5.4	1.5	1.6	1.1	2.0	2.6	3.6
Permanentes	3.3	3.3	3.1	3.4	3.9	4.9	1.8	1.5	1.1	1.6	2.2	3.2
Eventuales urbanos	4.5	3.3	0.5	3.6	8.1	9.8	0.4	2.0	1.1	3.5	4.6	5.8
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	7.9	9.6	12.6	6.7	8.2	9.7	22.3	-33.9	-35.7	-47.3	-37.3	-24.3
Participaciones federales (Ramo 28)	3.3	6.5	16.3	10.4	3.1	3.0	5.6	7.6	-1.2	10.2	1.1	1.0
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	1004.2	1223.4	81.6	374.0	577.1	nd	1231.1	1684.6	374.1	49.8	1571.1	nd

	Nuevo León						Querétaro					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	1.6	3.8	2.5	4.9	5.5	6.2	3.1	7.5	4.7	6.6	14.0	12.4
Sector Primario	-2.4	-0.2	6.5	-6.5	-0.5	12.1	2.7	10.9	4.1	1.3	24.9	1.0
Sector Secundario	-0.5	4.8	3.2	7.2	5.7	7.8	1.3	11.6	7.0	9.6	23.3	16.7
Sector Terciario	2.9	3.2	2.0	3.6	5.4	5.2	4.5	4.3	3.0	4.5	7.0	9.5
Producción manufacturera	0.7	4.0	2.4	1.6	1.5	-0.6	2.9	4.6	1.7	3.9	8.6	10.6
Construcción	-14.7	30.0	37.4	26.1	35.0	36.6	2.2	-0.8	-14.4	-15.4	34.7	29.3
Obra Pública	-35.2	9.7	11.2	17.9	21.5	130.5	-22.1	25.7	35.7	-10.3	116.7	157.2
Obra Privada	-2.8	37.7	48.1	29.1	40.1	12.3	9.6	-6.5	-23.4	-16.5	17.0	5.6
Ventas menudeo	4.6	2.3	2.3	2.5	0.9	4.3	16.6	-1.1	0.2	-7.8	0.0	3.6
Ventas mayoreo	0.5	8.6	6.3	9.8	10.4	4.8	-7.3	16.1	7.6	27.0	29.0	32.3
Empleo total (asegurados en el IMSS)	2.5	3.8	3.6	4.2	4.5	5.0	6.4	4.5	4.1	4.0	5.5	5.6
Permanentes	3.1	3.5	3.4	3.7	4.2	4.8	6.9	5.0	4.9	4.4	5.0	5.1
Eventuales urbanos	-2.0	5.4	6.0	7.9	6.4	6.3	4.4	2.4	0.4	2.3	7.5	8.2
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	5.2	11.1	7.7	12.1	21.4	25.2	43.0	33.9	44.3	30.5	35.2	30.3
Participaciones federales (Ramo 28)	2.9	7.7	15.7	12.9	4.4	-0.3	2.7	5.3	6.4	10.5	2.9	-6.8
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	498.6	1072.7	690.6	-265.2	369.4	nd	560.3	649.8	52.7	167.1	274.2	nd

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.5

Región: Industrializada*

	Sonora						Tamaulipas					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	5.0	-0.1	-1.2	0.4	0.5	0.2	0.4	3.9	0.3	6.5	5.3	3.8
Sector Primario	-4.6	-0.3	-6.1	-14.2	8.5	-3.3	-13.4	26.6	-14.8	89.6	-2.3	-1.9
Sector Secundario	8.0	-0.4	-0.7	1.3	-2.0	0.3	-1.7	3.6	-0.1	7.7	7.7	3.4
Sector Terciario	3.9	0.2	-0.5	0.7	1.9	0.5	2.7	2.9	1.6	3.0	4.1	4.8
Producción manufacturera	17.2	-8.5	-12.4	-10.6	-6.3	4.8	2.9	2.9	6.0	5.8	-4.7	-11.5
Construcción	6.5	-0.9	12.9	4.6	-19.8	-26.0	-25.8	9.9	-1.4	41.3	-22.5	-20.6
Obra Pública	-3.9	-6.3	18.9	16.3	-27.4	-30.7	-26.0	5.9	-7.2	36.7	-29.0	-35.0
Obra Privada	12.8	1.9	10.0	0.5	-15.4	-23.6	-25.5	17.1	8.7	50.4	-11.1	3.8
Ventas menudeo	98.6	-8.9	-6.7	-10.4	-9.6	-6.8	3.5	0.3	0.7	0.4	-4.8	-4.4
Ventas mayoreo	-2.2	-3.8	-5.5	-8.0	-7.0	-11.5	-4.7	-5.3	-10.0	0.4	-2.4	5.6
Empleo total (asegurados en el IMSS)	4.0	1.4	1.0	1.4	1.6	2.3	2.0	2.5	2.9	2.6	2.6	2.5
Permanentes	4.1	1.3	0.8	1.2	1.2	2.0	2.8	2.5	2.9	2.5	2.6	2.8
Eventuales urbanos	3.4	2.9	2.2	2.6	4.7	4.4	-3.9	2.2	2.7	3.8	2.8	-0.2
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	3.2	0.9	5.7	-1.4	-5.6	-2.2	8.7	13.2	13.6	16.6	14.8	10.8
Participaciones federales (Ramo 28)	2.5	4.4	19.9	10.0	4.6	-0.4	3.0	6.4	5.8	8.9	1.2	-1.1
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	134.0	332.6	76.2	-2.2	49.7	nd	735.4	511.4	104.7	243.5	78.3	nd

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.6

Región: Desarrollo Medio*

	Campeche						Colima					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	0.7	-4.8	-3.9	-6.8	-7.1	-6.7	0.7	3.6	0.5	2.3	5.8	2.2
Sector Primario	-2.3	13.3	-6.8	13.0	23.5	-3.8	-0.7	-1.9	-6.5	8.5	-7.5	-2.4
Sector Secundario	0.4	-5.7	-4.6	-8.0	-8.2	-7.3	-4.0	1.0	-3.9	-10.1	5.3	-4.7
Sector Terciario	3.0	1.0	1.8	1.5	-0.2	-2.9	3.0	5.1	3.0	7.3	6.8	5.7
Producción manufacturera	5.2	7.0	18.0	-2.8	16.7	37.2	0.3	-0.8	-9.6	15.2	-1.3	10.3
Construcción	8.0	-31.6	-32.9	-29.1	-25.2	11.6	-7.8	-19.4	-28.6	-24.9	-25.0	-40.3
Obra Pública	9.2	-32.5	-32.3	-31.8	-27.0	6.0	-20.9	-24.7	-28.7	-35.6	-40.4	-53.8
Obra Privada	-6.7	-17.4	-42.0	11.5	3.7	104.3	20.1	-12.1	-28.5	-11.4	1.0	-17.1
Ventas menudeo	12.6	2.1	5.4	-1.2	-1.9	-3.4	28.9	0.7	-0.9	-3.2	5.5	2.9
Ventas mayoreo	-6.1	-8.9	-13.9	-5.9	-2.0	11.3	-8.3	2.1	-6.3	11.4	3.2	-0.5
Empleo total (asegurados en el IMSS)	5.6	-0.3	-0.4	1.2	-0.9	-1.0	3.2	2.2	1.1	2.7	3.1	3.5
Permanentes	4.2	-0.9	-1.2	0.4	-0.5	0.3	3.5	1.5	0.9	1.2	2.2	2.6
Eventuales urbanos	11.2	2.1	2.8	4.1	-2.6	-5.6	1.7	5.1	2.2	10.0	7.5	7.5
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	4.6	23.0	16.6	23.4	23.4	3.5	20.8	1.3	23.4	-26.6	8.4	4.3
Participaciones federales (Ramo 28)	-1.1	-2.8	3.1	2.6	-5.7	5.9	-1.1	2.4	17.1	7.6	-0.2	-3.1
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	-136.4	-117.0	-52.6	-71.7	3.5	nd	45.0	35.3	136.8	264.8	402.1	nd

	Durango						Guanajuato					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	2.0	2.7	2.5	3.7	3.6	-0.3	3.8	5.6	5.4	5.0	6.8	7.8
Sector Primario	12.9	4.9	5.4	7.3	4.0	8.9	5.7	0.5	0.9	6.3	-5.6	9.0
Sector Secundario	-1.6	3.3	7.0	2.4	3.7	-5.1	5.8	10.9	10.4	9.1	13.6	12.0
Sector Terciario	2.7	1.9	-0.7	3.7	3.4	1.6	2.4	2.4	2.4	2.0	3.1	4.7
Producción manufacturera	1.7	-4.7	-3.0	-8.2	-8.5	-3.4	10.2	20.0	22.0	17.5	26.9	12.0
Construcción	9.1	27.9	80.6	16.7	6.6	-34.3	16.4	9.8	7.5	1.6	18.2	39.9
Obra Pública	14.7	-4.0	30.0	-4.3	-19.8	-32.3	11.0	-13.1	-5.1	-19.2	-12.1	37.9
Obra Privada	-0.7	92.3	180.1	42.8	61.3	-36.9	19.9	23.1	14.8	14.2	35.1	40.7
Ventas menudeo	31.9	1.2	0.6	3.2	2.8	0.0	13.3	2.2	-4.1	3.1	11.4	8.7
Ventas mayoreo	-8.6	-0.4	-9.5	3.6	7.2	8.3	-4.4	-7.2	-5.4	-10.9	-8.3	4.4
Empleo total (asegurados en el IMSS)	2.4	3.2	2.8	4.6	4.7	3.6	5.5	7.3	7.1	7.6	8.6	8.2
Permanentes	3.9	3.5	3.0	4.5	4.3	3.2	5.3	6.7	6.7	6.8	7.2	6.9
Eventuales urbanos	-8.1	0.9	0.6	5.0	7.8	7.2	6.7	12.0	10.1	13.4	18.0	17.3
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	0.9	16.5	19.0	19.9	15.2	20.3	5.1	23.0	21.9	27.0	24.1	22.0
Participaciones federales (Ramo 28)	5.2	5.8	11.9	10.3	4.7	1.2	5.6	7.3	12.3	11.3	3.2	3.0
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	1286.7	772.3	-12.8	755.4	11.6	nd	892.0	584.7	317.9	5.6	89.7	nd

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.7

Región: Desarrollo Medio*

	Hidalgo						Michoacán					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	1.9	3.3	3.2	4.1	3.2	4.1	1.9	6.9	11.4	4.7	3.3	-2.7
Sector Primario	-0.7	-1.4	-1.0	-4.0	0.6	0.2	-1.4	10.2	11.1	9.0	12.2	-3.4
Sector Secundario	-0.7	2.7	3.6	5.5	3.1	5.1	-0.1	3.7	8.5	-3.1	-3.7	-17.3
Sector Terciario	4.2	4.1	3.2	3.4	3.5	3.6	3.2	7.6	12.5	7.1	4.2	3.2
Producción manufacturera	-4.7	-1.6	-2.8	4.6	-12.5	-29.8	-4.3	20.4	20.7	20.9	23.9	2.0
Construcción	2.4	30.1	0.8	40.8	74.7	38.8	-25.1	45.8	116.3	46.2	-15.4	-25.1
Obra Pública	19.1	25.8	-18.4	41.6	90.8	94.9	-42.6	83.9	218.9	56.8	24.8	1.7
Obra Privada	-14.6	36.3	29.3	39.5	54.1	-16.4	-9.7	24.5	64.0	38.7	-35.6	-43.1
Ventas menudeo	nd	nd	nd	nd	nd	nd	33.5	21.8	30.3	25.7	4.2	6.7
Ventas mayoreo	nd	nd	nd	nd	nd	nd	5.1	8.7	7.4	7.5	5.1	7.1
Empleo total (asegurados en el IMSS)	3.6	4.9	6.0	5.1	4.2	3.5	-0.2	2.3	3.0	3.3	3.8	3.6
Permanentes	2.8	3.5	4.2	3.7	2.9	2.7	-0.5	1.9	2.8	3.0	3.1	2.6
Eventuales urbanos	6.4	9.4	12.2	9.7	8.6	6.1	2.4	5.5	3.8	5.3	8.3	10.0
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	na	na	na	na	na	na	3.3	6.6	20.4	4.5	1.0	9.2
Participaciones federales (Ramo 28)	4.4	2.1	-1.4	6.7	-2.1	0.7	6.6	4.4	6.2	8.2	3.0	-3.0
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	-32.4	-240.9	44.9	-19.7	-299.0	nd	1458.6	239.0	46.7	73.5	75.6	nd

	Morelos						Nayarit					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	1.2	0.2	-1.7	0.4	3.8	1.9	3.7	5.4	4.9	6.4	12.3	8.3
Sector Primario	6.8	-2.0	-14.1	39.8	-4.3	34.9	-9.5	-8.6	1.7	-3.5	-15.6	-11.2
Sector Secundario	-3.3	-1.5	-5.6	-4.1	11.1	1.7	5.3	5.6	6.1	13.4	24.8	29.0
Sector Terciario	3.2	1.1	0.8	1.3	1.1	0.8	4.8	6.8	4.9	5.1	12.5	5.2
Producción manufacturera	2.2	-3.5	-6.4	-11.2	-1.3	1.1	-13.0	0.4	19.4	-22.8	7.4	6.3
Construcción	-30.0	10.3	-36.9	-10.0	155.3	61.9	-3.4	17.4	-10.1	49.0	97.3	99.5
Obra Pública	-24.0	93.5	-28.7	42.3	462.8	69.4	-14.7	15.1	-36.6	72.2	165.7	310.6
Obra Privada	-32.4	-27.5	-42.9	-28.2	23.4	56.6	19.5	20.6	25.1	16.9	25.6	-14.6
Ventas menudeo	5.2	-3.0	-1.3	2.2	-3.4	3.7	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Ventas mayoreo	0.7	-7.8	-1.7	-17.0	-21.6	-9.7	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Empleo total (asegurados en el IMSS)	2.2	1.0	0.6	0.7	1.1	1.2	0.0	4.1	4.1	5.0	5.8	5.0
Permanentes	3.1	1.2	1.1	0.7	0.6	0.6	-0.8	3.8	4.0	4.1	5.6	3.8
Eventuales urbanos	-3.5	-0.3	-2.8	1.3	4.1	5.5	4.1	5.7	4.6	9.1	6.6	10.4
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	-42.1	-99.8	-100.0	na	na	na	209.7	-9.8	32.3	-54.0	16.5	4.4
Participaciones federales (Ramo 28)	3.4	7.0	14.5	10.2	2.3	-1.4	3.8	5.9	8.0	7.7	2.2	-4.4
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	25.7	83.7	24.6	11.5	30.7	nd	127.4	92.5	33.4	11.1	20.0	nd

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.8

Región: Desarrollo Medio*

	Puebla						San Luis Potosí					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	-1.1	1.0	-0.5	0.7	3.9	2.9	0.7	1.3	-0.9	2.4	3.8	3.9
Sector Primario	-2.7	1.8	0.4	-3.1	-2.8	10.9	12.4	13.8	6.0	28.9	17.4	1.1
Sector Secundario	-6.4	0.5	-1.5	0.7	6.6	4.8	-2.3	-0.1	-5.0	1.4	5.3	5.1
Sector Terciario	2.1	1.2	0.0	1.0	3.0	1.5	2.6	1.7	2.1	1.6	1.7	3.1
Producción manufacturera	-5.8	-2.0	-4.6	-6.4	11.6	4.7	0.3	6.5	3.6	7.8	9.0	6.1
Construcción	-11.6	13.2	1.4	57.2	-10.0	13.6	32.5	0.6	-11.3	-7.5	13.8	21.4
Obra Pública	-29.3	29.5	27.9	184.8	-30.4	-29.3	59.6	-11.8	-38.8	-30.5	25.3	75.4
Obra Privada	16.5	-2.5	-20.0	-13.2	19.5	76.3	13.6	12.8	18.3	20.0	1.6	-8.9
Ventas menudeo	-7.6	-1.1	-2.8	-2.5	-0.6	5.8	11.4	-2.3	-2.9	-1.3	-2.1	4.1
Ventas mayoreo	-2.1	0.7	0.8	-5.3	-0.9	-6.5	-0.6	-22.0	-14.9	-24.4	-19.0	15.2
Empleo total (asegurados en el IMSS)	3.1	2.7	1.6	3.2	4.2	4.8	4.7	3.2	3.0	2.8	2.8	3.1
Permanentes	3.1	2.2	2.0	2.2	2.7	3.7	4.1	3.4	3.6	3.0	2.3	2.3
Eventuales urbanos	3.0	5.3	-0.6	9.5	13.2	11.2	8.0	2.0	-0.6	1.4	5.5	7.5
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	131	-6.5	4.2	-15.0	-16.8	1.8	-1.4	45.4	43.7	65.1	46.0	33.6
Participaciones federales (Ramo 28)	6.8	5.8	-5.3	3.7	-0.5	-5.5	5.8	4.6	-9.1	11.7	-0.4	-5.3
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	1325.4	855.8	62.6	257.2	283.8	nd	510.5	430.7	35.3	56.3	243.4	nd

	Sinaloa						Tabasco					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	1.7	2.2	1.7	7.8	3.1	5.6	-2.0	2.0	4.8	4.3	-2.1	-0.7
Sector Primario	-1.8	-4.4	7.2	74.2	-4.1	28.3	-5.2	0.0	6.1	2.2	3.1	5.7
Sector Secundario	-2.1	4.3	2.9	7.1	5.3	2.6	-4.6	2.2	6.4	5.6	-3.4	-2.1
Sector Terciario	3.6	2.6	0.6	3.4	3.9	2.9	4.7	1.6	0.9	1.3	0.7	2.2
Producción manufacturera	0.0	0.6	3.8	0.8	2.1	7.7	11.1	22.1	5.6	-9.6	66.8	-31.3
Construcción	-18.4	-14.9	-25.0	4.4	-24.3	-22.6	-7.5	-18.0	-5.0	-8.9	-35.8	-20.7
Obra Pública	-19.2	-16.5	-30.4	8.6	-21.0	-30.5	-30.6	-6.2	10.5	33.6	-29.4	-36.9
Obra Privada	-17.4	-13.0	-16.9	0.2	-27.7	-14.3	83.3	-35.5	-2.1	-62.1	-48.9	2.6
Ventas menudeo	24.0	2.5	-3.7	6.1	-2.4	-4.0	26.6	2.7	7.8	1.2	-2.8	4.5
Ventas mayoreo	-3.1	0.4	-6.4	6.4	-0.6	-1.9	-3.4	-1.2	-9.3	-2.8	4.0	2.2
Empleo total (asegurados en el IMSS)	2.4	3.3	2.8	4.1	4.1	4.1	5.0	3.6	3.7	3.7	2.5	2.6
Permanentes	2.0	2.6	2.2	3.5	3.6	4.2	6.0	4.6	5.0	5.3	3.0	2.1
Eventuales urbanos	5.5	8.3	8.2	8.9	7.7	2.9	0.9	-1.0	-2.5	-3.6	0.1	5.2
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	9.5	6.6	12.4	2.5	-0.5	3.6	5.8	10.2	6.6	11.5	14.1	19.0
Participaciones federales (Ramo 28)	0.6	9.9	7.8	16.2	3.7	-2.1	0.2	-2.4	0.9	-0.7	-3.2	-2.1
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	255.9	141.4	11.6	-3.1	116.7	nd	77.3	161.9	4.7	111.6	7.8	nd

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.9

Región: Desarrollo Medio*

	Tlaxcala						Veracruz					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	0.2	2.5	-0.4	5.1	5.9	8.5	-0.3	1.1	0.4	1.1	2.0	1.2
Sector Primario	-13.3	5.5	7.2	4.8	-6.7	46.7	3.1	-4.5	-10.3	-0.9	-6.7	7.7
Sector Secundario	-3.0	2.2	-6.4	6.9	12.9	15.2	-1.7	-2.6	-1.9	-3.0	-2.0	-2.3
Sector Terciario	3.2	2.5	2.4	4.1	3.3	3.4	0.6	4.3	3.2	4.4	5.7	3.0
Producción manufacturera	1.8	6.7	-0.3	11.0	12.3	15.1	5.3	4.9	2.2	3.2	5.3	-18.4
Construcción	-34.9	27.5	83.1	-6.0	25.4	126.2	-3.9	-14.5	-2.9	-29.2	-17.9	-34.4
Obra Pública	-30.1	33.9	51.9	62.5	8.2	33.3	-4.0	-24.9	-6.9	-44.4	-32.7	-48.6
Obra Privada	-40.2	19.3	127.9	-55.8	55.6	297.4	-3.5	17.2	10.6	22.8	27.6	-5.4
Ventas menudeo	nd	nd	nd	nd	nd	nd	0.8	7.0	6.2	6.5	9.9	9.7
Ventas mayoreo	nd	nd	nd	nd	nd	nd	16.7	10.6	-3.6	5.1	-5.5	-11.8
Empleo total (asegurados en el IMSS)	4.7	1.5	-0.4	1.7	4.0	4.2	2.3	0.8	1.4	0.4	0.3	0.4
Permanentes	4.4	-0.4	-2.5	-0.6	2.7	3.1	2.2	-0.3	0.4	-0.6	-0.7	0.0
Eventuales urbanos	6.3	9.0	8.4	11.2	9.3	8.3	2.4	6.3	6.8	5.4	5.7	2.3
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	na	na	na	na	na	na	13.4	13.2	17.2	14.7	13.0	11.6
Participaciones federales (Ramo 28)	2.2	7.4	7.3	8.5	2.7	-7.1	3.1	4.3	-3.5	7.6	-2.9	-4.5
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	32.2	134.1	2.2	-2.2	4.9	nd	39.3	290.3	83.9	1.3	130.4	nd

	Yucatán						Zacatecas					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	0.9	2.8	0.4	4.2	3.3	1.0	-1.2	5.9	6.0	4.8	7.7	2.7
Sector Primario	-4.2	5.1	5.5	5.7	8.4	3.7	7.6	4.5	11.9	-6.4	5.4	-3.1
Sector Secundario	-5.4	3.8	-1.6	7.7	3.3	-2.7	-7.7	12.4	11.3	13.4	15.9	6.8
Sector Terciario	4.3	2.3	1.1	2.5	3.0	2.7	2.5	1.3	1.0	1.3	2.2	-0.1
Producción manufacturera	-0.1	3.0	4.6	0.3	1.9	-4.5	-7.6	13.8	6.0	7.3	20.1	4.8
Construcción	-20.8	13.0	15.5	36.1	8.1	-20.5	-18.1	-1.5	-16.0	2.6	17.1	-15.5
Obra Pública	-43.8	44.6	80.0	37.4	-1.5	-51.4	-8.0	-11.8	-23.6	-7.1	8.7	-11.5
Obra Privada	-5.9	0.8	-2.6	35.4	13.8	2.1	-28.5	12.3	-5.8	15.7	27.8	-19.1
Ventas menudeo	15.8	-2.5	-0.4	-8.8	-7.9	-10.2	6.9	2.7	1.1	1.0	4.9	10.7
Ventas mayoreo	-1.8	5.4	1.3	11.5	8.1	5.3	-1.6	-10.0	-13.1	-11.5	-11.2	-9.3
Empleo total (asegurados en el IMSS)	3.7	3.2	3.2	2.9	3.0	3.7	2.5	4.8	4.1	5.8	6.1	5.8
Permanentes	3.7	3.0	3.1	2.8	2.6	3.1	3.7	3.0	3.1	2.8	2.6	3.1
Eventuales urbanos	4.5	4.6	3.4	3.5	7.2	10.1	-1.9	5.6	2.5	6.6	10.0	7.0
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	6.8	9.2	10.6	9.6	7.5	12.1	2.0	7.4	24.2	0.2	2.1	11.3
Participaciones federales (Ramo 28)	8.9	7.2	6.6	11.8	6.0	6.6	4.4	1.1	1.0	6.3	-0.8	1.8
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	45.2	33.2	6.1	33.4	-9.6	nd	1763.3	96.5	12.0	25.5	15.2	nd

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.10

Región: Alta Marginación*

	Chiapas						Guerrero					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	-1.0	3.0	3.3	4.5	-2.3	-4.9	0.2	6.7	9.4	7.0	5.8	3.6
Sector Primario	0.7	-4.5	-0.6	-8.3	-3.1	-3.2	-11.1	11.7	11.7	18.0	22.8	25.4
Sector Secundario	-10.6	3.0	1.6	5.5	-11.4	-17.6	1.1	10.5	15.9	12.8	9.9	-0.1
Sector Terciario	3.9	3.9	4.5	5.0	2.3	1.0	0.6	5.3	7.5	4.7	3.4	3.6
Producción manufacturera	2.2	8.3	13.1	11.1	-10.2	-25.1	17.4	-6.5	0.8	6.9	-40.6	-27.0
Construcción	-43.2	-1.9	-14.9	20.8	-28.0	-21.2	18.4	53.4	65.5	28.7	65.7	11.4
Obra Pública	-46.3	18.3	48.2	34.3	-25.3	-21.2	50.6	46.5	70.0	16.3	37.7	16.8
Obra Privada	-36.5	-38.4	-62.1	-7.4	-38.2	-21.3	-26.5	73.2	56.2	82.8	178.7	-6.4
Ventas menudeo	10.5	5.7	17.0	16.1	-13.1	-11.0	15.7	22.4	42.4	23.8	-4.3	0.6
Ventas mayoreo	-9.6	29.9	19.2	57.1	38.7	39.3	1.5	-14.8	-21.1	-11.0	-9.5	14.6
Empleo total (asegurados en el IMSS)	-0.4	0.7	1.3	0.5	0.8	1.7	3.1	4.4	3.9	5.0	5.5	4.3
Permanentes	1.1	-0.6	-0.3	-1.1	-0.6	0.8	3.4	2.6	2.0	2.1	3.5	2.2
Eventuales urbanos	-13.3	14.0	17.7	16.4	14.2	10.4	1.8	12.0	12.7	18.0	13.7	12.8
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	6.6	8.2	10.3	4.4	11.6	23.7	5.7	8.2	12.5	1.5	10.7	18.6
Participaciones federales (Ramo 28)	2.2	4.9	13.4	7.2	0.2	-4.0	2.9	8.2	11.2	10.1	2.4	-4.8
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	52.9	-58.7	207.5	95.8	258.5	nd	217.7	273.7	170.6	6.6	1.6	nd

	Oaxaca					
	2013	2014	2T14	3T14	4T14	1T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	2.5	1.8	3.1	1.2	1.3	1.6
Sector Primario	0.7	-1.1	0.6	2.4	-1.4	-5.0
Sector Secundario	4.2	3.8	7.1	2.0	2.5	1.6
Sector Terciario	1.8	1.1	1.3	0.7	1.0	2.2
Producción manufacturera	18.4	-4.6	-0.6	-3.7	-13.6	-38.8
Construcción	-11.8	5.1	21.9	-1.8	-5.0	5.9
Obra Pública	-23.9	-5.3	12.7	-8.5	-37.7	56.2
Obra Privada	22.3	23.2	42.6	8.8	75.0	-70.9
Ventas menudeo	26.9	2.3	6.5	-0.4	-9.5	-5.8
Ventas mayoreo	-2.1	-9.7	-4.1	-6.0	-13.9	-5.7
Empleo total (asegurados en el IMSS)	4.1	2.8	2.7	3.1	2.6	4.0
Permanentes	3.7	2.8	2.9	2.9	2.6	3.7
Eventuales urbanos	7.2	2.8	1.3	3.8	2.3	6.2
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	10.4	10.4	9.6	6.7	21.2	24.4
Participaciones federales (Ramo 28)	5.9	7.9	9.1	9.8	-0.3	-5.1
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	99.9	191.4	110.3	5.7	2.2	nd

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

5. Temas incluidos en números anteriores

Segundo Semestre 2014

Consideraciones sobre algunas de las leyes secundarias energéticas
México se consolida como una potente plataforma de exportación automotriz en el mundo
El turismo nacional e internacional: una historia a dos velocidades

Primer Semestre 2014

El gran reto de México, conservar y ganar espacios en las cadenas globales de valor
Las exportaciones manufactureras mexicanas ganan competitividad en la última década
Reforma energética y los retos de su implementación en la producción de hidrocarburos

Junio 2013

La industria de electrodomésticos: retos y oportunidades para mejorar el posicionamiento competitivo
Industria electrónica en México, tras el reto de elevar la productividad
Sector clave a considerar para una reforma energética efectiva

Noviembre 2012

Hacia una mejor administración de la deuda pública subnacional mexicana
Energía en México... con incontables retos y oportunidades.

Mayo 2012

Análisis de competitividad de las exportaciones mexicanas en EEUU
Sequía severa en México: impacto marginal en PIB total pero, importante en micro regiones.

Octubre 2011

¿Cuáles son los sectores más competitivos en México? Un enfoque de costos de producción
¿Se le puede extraer más brillo a la minería-metalúrgica en México.

Enero 2011

La industria automotriz en México: se beneficia de la reestructuración de EEUU,
pero enfrenta una fuerte competencia global
Los desafíos de los vehículos eléctricos en el mundo
El turismo en México: ante el reto de un mayor dinamismo

Junio 2010

Competitividad sectorial de la economía mexicana: una evaluación de la competencia con China
Implicaciones de la nueva metodología para medir el PIB en las entidades federativas
Competitividad regional de la economía mexicana: ¿en qué hemos avanzado y qué nos falta?
Algunos indicadores en países con tasas de crecimiento más altas que México
La tarea pendiente: vigorizar el crecimiento; instrumentar reformas estructurales de 2ª generación

Julio 2009

A nivel estatal, ¿dónde es más intensa la recesión?
Los sectores más golpeados por la recesión en EEUU
La situación de la industria automotriz en México
Los efectos de la Influenza en el turismo
La pérdida de empleos en 2009: ¿cuántos y dónde?

Disponibles en www.bbvarsearch.com en Español y en Inglés

AVISO LEGAL

Este documento, así como los datos, opiniones, estimaciones, previsiones y recomendaciones contenidas en el mismo, han sido elaborados por Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (en adelante "BBVA"), con la finalidad de proporcionar a sus clientes información general a la fecha de emisión del informe y están sujetas a cambio sin previo aviso. BBVA no asume compromiso alguno de comunicar dichos cambios ni de actualizar el contenido del presente documento.

Ni el presente documento, ni su contenido, constituyen una oferta, invitación o solicitud de compra o suscripción de valores o de otros instrumentos o de realización o cancelación de inversiones, ni pueden servir de base para ningún contrato, compromiso o decisión de ningún tipo.

El inversor que tenga acceso al presente documento debe ser consciente de que los valores, instrumentos o inversiones a que el mismo se refiere pueden no ser adecuados para sus objetivos específicos de inversión, su posición financiera o su perfil de riesgo ya que no han sido tomadas en consideración para la elaboración del presente informe, por lo que debe adoptar sus propias decisiones de inversión teniendo en cuenta dichas circunstancias y procurándose el asesoramiento específico y especializado que pueda ser necesario. El contenido del presente documento se basa en informaciones que se estiman disponibles para el público, obtenidas de fuentes que se consideran fiables, pero dichas informaciones no han sido objeto de verificación independiente por BBVA por lo que no se ofrece ninguna garantía, expresa o implícita, en cuanto a su precisión, integridad o corrección. BBVA no asume responsabilidad alguna por cualquier pérdida, directa o indirecta, que pudiera resultar del uso de este documento o de su contenido. El inversor debe tener en cuenta que la evolución pasada de los valores o instrumentos o los resultados históricos de las inversiones, no garantizan la evolución o resultados futuros.

El precio de los valores o instrumentos o los resultados de las inversiones pueden fluctuar en contra del interés del inversor e incluso suponerle la pérdida de la inversión inicial. Las transacciones en futuros, opciones y valores o instrumentos de alta rentabilidad (high yield securities) pueden implicar grandes riesgos y no son adecuados para todos los inversores. De hecho, en ciertas inversiones, las pérdidas pueden ser superiores a la inversión inicial, siendo necesario en estos casos hacer aportaciones adicionales para cubrir la totalidad de dichas pérdidas. Por ello, con carácter previo a realizar transacciones en estos instrumentos, los inversores deben ser conscientes de su funcionamiento, de los derechos, obligaciones y riesgos que incorporan, así como los propios de los valores subyacentes a los mismos. Podría no existir mercado secundario para dichos instrumentos.

BBVA o cualquier otra entidad del Grupo BBVA, así como sus respectivos directores o empleados, pueden tener una posición en cualquiera de los valores o instrumentos a los que se refiere el presente documento, directa o indirectamente, o en cualesquiera otros relacionados con los mismos; pueden negociar con dichos valores o instrumentos, por cuenta propia o ajena, proporcionar servicios de asesoramiento u otros servicios al emisor de dichos valores o instrumentos, a empresas relacionadas con los mismos o a sus accionistas, directivos o empleados y pueden tener intereses o llevar a cabo cualesquiera transacciones en dichos valores o instrumentos o inversiones relacionadas con los mismos, con carácter previo o posterior a la publicación del presente informe, en la medida permitida por la ley aplicable.

Los empleados de los departamentos de ventas u otros departamentos de BBVA u otra entidad del Grupo BBVA pueden proporcionar comentarios de mercado, verbalmente o por escrito, o estrategias de inversión a los clientes que reflejen opiniones contrarias a las expresadas en el presente documento; asimismo BBVA o cualquier otra entidad del Grupo BBVA puede adoptar decisiones de inversión por cuenta propia que sean inconsistentes con las recomendaciones contenidas en el presente documento. Ninguna parte de este documento puede ser (i) copiada, fotocopiada o duplicada en ningún modo, forma o medio (ii) redistribuida o (iii) citada, sin el permiso previo por escrito de BBVA. Ninguna parte de este informe podrá reproducirse, llevarse o transmitirse a aquellos Países (o personas o entidades de los mismos) en los que su distribución pudiera estar prohibida por la normativa aplicable. El incumplimiento de estas restricciones podrá constituir infracción de la legislación de la jurisdicción relevante.

Este documento se proporciona en el Reino Unido únicamente a aquellas personas a quienes puede dirigirse de acuerdo con la Financial Services and Markets Act 2000 (Financial Promotion) Order 2001 y no es para su entrega o distribución, directa o indirecta, a ninguna otra clase de personas o entidades. En particular el presente documento únicamente se dirige y puede ser entregado a las siguientes personas o entidades (i) aquellas que están fuera del Reino Unido (ii) aquellas que tienen una experiencia profesional en materia de inversiones citadas en el artículo 19(5) de la Order 2001, (iii) a aquellas con alto patrimonio neto (High net worth entities) y a aquellas otras a quienes su contenido puede ser legalmente comunicado, incluidas en el artículo 49(1) de la Order 2001.

Ninguna parte de este informe podrá reproducirse, llevarse o transmitirse a los Estados Unidos de América ni a personas o entidades americanas. El incumplimiento de estas restricciones podrá constituir infracción de la legislación de los Estados Unidos de América.

El sistema retributivo del/los analista/s autor/es del presente informe se basa en una multiplicidad de criterios entre los cuales figuran los ingresos obtenidos en el ejercicio económico por BBVA e, indirectamente, los resultados del Grupo BBVA, incluyendo los generados por la actividad de banca de inversiones, aunque éstos no reciben compensación basada en los ingresos de ninguna transacción específica de banca de inversiones.

BBVA Bancomer y el resto de entidades del Grupo BBVA que no son miembros de FINRA (Financial Industry Regulatory Authority), no están sujetas a las normas de revelación previstas para dichos miembros.

"BBVA Bancomer, BBVA, y sus sociedades afiliadas, entre las que se encuentra BBVA Global Markets Research están sujetas a la Política Corporativa del Grupo BBVA en el ámbito de los Mercados de Valores. En cada Jurisdicción en la que BBVA desarrolla actividades en los mercados de valores, la Política se complementa con un Reglamento Interno de Conducta el cual complementa a la Política y en conjunto con otros lineamientos se establecen medidas para prevenir y evitar conflictos de intereses con respecto a las recomendaciones emitidas por los analistas entre las que se encuentran la separación de áreas. La Política Corporativa se puede consultar en el sitio: www.bbva.com / Gobierno Corporativo / Conducta en los Mercados de Valores".

Consejo Editorial

Carlos Serrano

Jorge Sicilia

Han elaborado esta publicación

Editor

Carlos Serrano
carlos.serrano@bbva.com

Alma Martínez
ag.martinez2@bbva.com

Arnulfo Rodríguez
arnulfo.rodriguez@bbva.com

BBVA Research

Economista Jefe del Grupo

Jorge Sicilia

Economías Emergentes:

Análisis Transversal Economías Emergentes

Álvaro Ortiz Vidal-Abarca
alvaro.ortiza@bbva.com

Asia

Xia Le
xia.le@bbva.com.hk

México

Carlos Serrano
carlos.serrano@bbva.com

Coordinación Latam

Juan Ruiz
juan.ruiz@bbva.com

Argentina

Gloria Sorensen
gsorensen@bbva.com

Chile

Jorge Selaive
jselaive@bbva.com

Colombia

Juana Téllez
juana.tellez@bbva.com

Perú

Hugo Perea
hperea@bbva.com

Venezuela

Oswaldo López
oswaldolopez@bbva.com

Economías Desarrolladas:

Rafael Doménech
r.domenech@bbva.com

España

Miguel Cardoso
miguel.cardoso@bbva.com

Europa

Miguel Jiménez
mjimenezg@bbva.com

Estados Unidos

Nathaniel Karp
nathaniel.karp@bbvacompass.com

Sistemas Financieros y Regulación

Santiago Fernández de Lis
sfernandezdelis@bbva.com

Sistemas Financieros

Ana Rubio
arubiog@bbva.com

Inclusión Financiera

David Tuesta
david.tuesta@bbva.com

Regulación y Políticas Públicas

María Abascal
maria.abascal@bbva.com

Política de Recuperación y Resolución

José Carlos Pardo
josecarlos.pardo@bbva.com

Coordinación Regulatoria Global

Matías Viola
matias.viola@bbva.com

Áreas Globales:

Escenarios Económicos

Julián Cubero
juan.cubero@bbva.com

Escenarios Financieros

Sonsoles Castillo
s.castillo@bbva.com

Innovación y Procesos

Oscar de las Peñas
oscar.delaspenas@bbva.com

BBVA Research Mexico
Avda. Universidad 1200
Colonia Xoco
C.P. 03339 México D.F.
Publicaciones:
E-mail: bbvaresearch_mexico@bbva.com

Estas y otras publicaciones de BBVA Research
están disponibles en inglés y en español en: www.bbvaresearch.com

Otras publicaciones:

