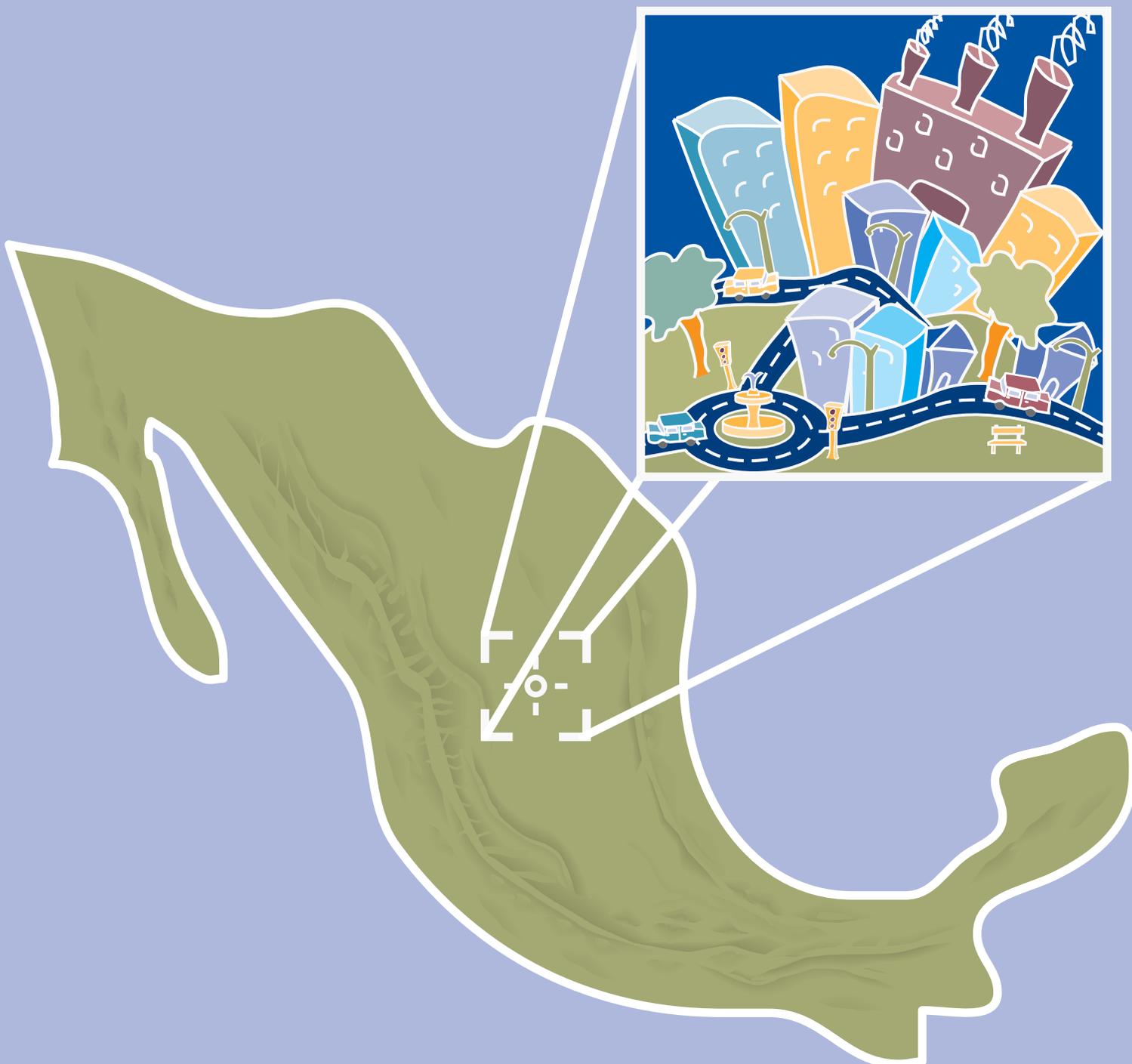


Situación Regional Sectorial

Servicio de Estudios Económicos

Noviembre 2007



Inauguramos una nueva etapa en el análisis regional y sectorial. Con nuevas herramientas y métodos, y más y mejores fuentes de información logramos avanzar en cobertura, formato y profundidad del análisis. Con ello buscamos ofrecer elementos de juicio a quienes, desde el sector público o privado, toman las decisiones que definen el rumbo de la actividad económica.

En temas estructurales y de mediano plazo, nuestro artículo de inversión extranjera directa revela el progresivo rezago que México ha experimentado en la captación de flujos del exterior y ofrece diversas posibles explicaciones a ello, así como alternativas para recuperar el atractivo en esta materia. El artículo sobre la industria automotriz ofrece un panorama sobre la evolución de la industria a nivel global y sus perspectivas de mediano plazo, así como las oportunidades y retos que ello implica para México. Por su parte, nuestro artículo sobre regionalización hace una contribución importante al análisis regional, al ofrecer una caracterización y agrupamiento de las entidades atendiendo a su vocación productiva más que a su ubicación geográfica.

En temas de coyuntura, hacemos una revisión a los más recientes huracanes que han impactado las costas mexicanas, y un recuento sobre su evolución a lo largo de las últimas tres décadas. Ante la acumulación de evidencia sobre una mayor intensidad de estos fenómenos, lo importante es plantear esquemas de cobertura para la población y los activos en riesgo. También abordamos el tema de las recientes explosiones en instalaciones de Pemex donde, más allá de los daños, lo preocupante es el rezago en infraestructura para la distribución de combustibles al interior del país, y por ende, la escasa capacidad de respuesta ante contingencias.

En el seguimiento a la actividad estatal, los indicadores confirman el impacto de la desaceleración de la economía de EUA sobre la producción manufacturera y el envío de remesas. Sin embargo, muestran también que la demanda interna ha salido al paso, con un ritmo sostenido en la actividad comercial y los servicios en general; destacada mención merece el fuerte crecimiento en el tráfico de pasajeros por avión, que refleja en buena medida los beneficios de una mayor competencia en el mercado de líneas aéreas.

La sección “ Los Diez Más... y los Demás ”, aborda el posicionamiento relativo de las entidades en diversos temas y bajo perspectivas diferentes. Así por ejemplo, en el tema de población destaca la disparidad en el ritmo de crecimiento y en la estructura por edad de las entidades del país; en migración y remesas, puede observarse que, en el balance, las que más remesas reciben no son necesariamente las que más ganan. Otros temas que se incluyen son finanzas públicas y penetración financiera.

Por último, la sección “ Oportunidades ” incorpora indicadores por ciudad que aporta información valiosa en torno a cuáles crecen, dónde están y qué las caracteriza. La conclusión es clara: las ciudades medias emergen con fuerza, impulsadas en buena medida por la población de ingresos medios y bajos. Atender a este segmento de la población podría ser un elemento clave en la estrategia de las empresas hacia los próximos años.

Índice

Fecha de cierre: 13 Noviembre 2007

Noviembre 2007

I. Análisis regional y sectorial a fondo	2
Agrupamiento regional: cómo y para qué	3
Derroteros de la automotriz global y efectos en México	10
Inversión extranjera directa: viviendo de glorias pasadas	24
II. Coyuntura: la marcha de los estados	36
Síntesis de la coyuntura	36
El huracán Dean, un recuento de daños	37
Explosiones en gasoductos de Pemex	39
Inundaciones en Tabasco, cuantificación de daños	42
Indicadores por entidad	48
III. Los diez más... y los demás	57
Población	58
Migración y remesas	59
Finanzas públicas	60
Penetración financiera	61
IV. Oportunidades	62
Ciudades mayores a un millón de habitantes	63
Ciudades entre 500 mil y un millón de habitantes	64
Ciudades entre 250 mil y 500 mil habitantes	65
Ciudades entre 100 mil y 250 mil habitantes	66
Ciudades entre 50 mil y 100 mil habitantes	67
Ciudades entre 10 mil y 50 mil habitantes	68

Consejo Editorial:

Adolfo Albo, Jorge Sicilia, Eduardo Torres

Han elaborado esta publicación:

Editor: Adolfo Albo

Eduardo Torres

Alma Martínez

Fernando Tamayo (Diseño)

a.albo@bbva.bancomer.com

e.torres@bbva.bancomer.com

alma.martinez@bbva.bancomer.com

fernando.tamayo@bbva.bancomer.com

I. Análisis Regional y Sectorial a Fondo

Esta sección integra diversos trabajos de investigación sobre temas y sectores trascendentes para la economía mexicana. El propósito es, a partir de los hechos y con las cifras a la mano, contribuir a un debate más informado sobre los retos y las oportunidades del país en el mediano y largo plazo.

En este número se aborda el tema de la regionalización, entendida como el agrupamiento estatal para fines de análisis. Se pone en relieve los alcances y limitaciones del método geográfico, tradicionalmente utilizado en esta materia, con una propuesta para complementarlo utilizando técnicas estadísticas, que permite agrupar a las entidades según su vocación productiva y nivel de desarrollo económico.

También se presenta un análisis de la inversión extranjera en México: su origen, el destino de los flujos y su evolución, desde la década de los ochenta hasta nuestros días. Las cifras confirman un estancamiento en la capacidad del país para atraer inversión productiva. Se ofrecen algunas posibles explicaciones, donde destacan la pérdida de competitividad y la falta de acuerdos institucionales que garanticen un mayor crecimiento en el mediano plazo.

Por último se incluye un diagnóstico de la industria automotriz, considerando su evolución en los últimos años y las perspectivas hacia el futuro. Desde la transformación de la industria a nivel mundial, con más participantes, más modelos, más sofisticados; la situación de las armadoras de EUA, o las Tres Grandes de Detroit, y la industria de las autopartes; y, los retos y oportunidades que se presentan para México en este contexto.

Agrupamiento Regional: Cómo y Para Qué

Eduardo Torres
Adolfo Albo

e.torres@bbva.bancomer.com
a.albo@bbva.bancomer.com

Un tema recurrente en el análisis de la actividad económica a nivel local es el del agrupamiento de ciudades o entidades federativas de acuerdo a características similares. El criterio tradicionalmente empleado es el agrupamiento a partir de la ubicación geográfica, si bien este método presenta la fuerte limitación de no tomar en cuenta la posibilidad de diferencias significativas en el perfil socioeconómico y/o la vocación productiva de las entidades comprendidas en una misma región. Este artículo contribuye al debate sobre el enfoque adecuado de la regionalización proponiendo un método de agrupamiento basado fundamentalmente en criterios estadísticos, mediante el método de componentes principales y agrupación jerarquizada.

El documento comprende cuatro apartados. El primero hace una referencia al criterio geográfico que usualmente se utiliza para el agrupamiento regional, y resalta algunas de las diferencias que existen entre entidades de una misma región. El segundo y tercero introducen el método de componentes principales y de agrupación jerarquizada¹ respectivamente, para elegir un conjunto reducido de variables que al tiempo de definir el perfil socioeconómico de las entidades las agrupe de acuerdo a sus similitudes. El cuarto apartado compara los resultados del método estadístico con los del criterio geográfico y las implicaciones que ello tiene para el análisis; incluye también consideraciones finales y conclusiones.

a) Criterios geográficos

El criterio que predomina en México para efectos de agrupamiento estatal es el de índole geográfica. Lo mismo el Gobierno Federal, que las instituciones financieras que los organismos internacionales clasifican a las entidades según si se ubican al norte, sur, este u oeste del mapa geográfico; a partir de ahí surge la caracterización y el perfil de cada región. Desde luego, la primera complicación es que no hay un criterio único de aceptación generalizada para dicho agrupamiento: después de todo, ¿Dónde termina o donde empieza la región norte, o la zona centro?

En algunos casos es razonable suponer que la geografía define buena parte de la vocación productiva de las entidades y ayuda a identificar necesidades comunes de la infraestructura de transporte, como ocurre por ejemplo en la zona fronteriza con EUA. Sin embargo, las limitaciones de este método saltan también a la vista, ya que el nivel de desarrollo entre entidades de una misma región llega a tener diferencias significativas.

Aunque pareciera trivial, el tema tiene algunas implicaciones. Para efectos de adoptar un criterio común, tomemos por ejemplo la clasificación por regiones utilizada en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 y que adopta Naciones Unidas en la elaboración de diversos indicadores.

¹ Procedimiento para integrar conjuntos con características comunes a partir de operaciones estadísticas y criterios definidos para medir la distancia o similitud entre grupos. El producto típico resultante de este tipo de análisis es el llamado "dendograma" o árbol de agrupamiento jerárquico, donde el criterio utilizado para medir la distancia entre grupos es el de la distancia euclídea, o la distancia geométrica entre dos vectores en un espacio multidimensional.

Agrupamiento Estatal con Criterio Geográfico



Fuente: BBVA Bancomer

Agrupamiento Estatal con Criterio Geográfico

Centro	Centro-occidente	Noroeste
Distrito Federal	Aguascalientes	Coahuila
Hidalgo	Colima	Nuevo León
México	Guanajuato	Tamaulipas
Morelos	Jalisco	Durango
Puebla	Michoacán	
Querétaro	Nayarit	
Tlaxcala	San Luis Potosí	
	Zacatecas	
Noroeste	Sur-sureste	
Baja California	Campeche	
Baja California Sur	Chiapas	
Chihuahua	Guerrero	
Sinaloa	Oaxaca	
Sonora	Quintana Roo	
	Tabasco	
	Veracruz	
	Yucatán	

Nota: Clasificación adoptada en Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006
Fuente: BBVA Bancomer

México: Desarrollo Humano Según Regiones del País, 2006-2007

Índice: 1 mejor, 0 peor

	Región	Mínimo	Máximo
Centro ^a	0.808	0.765 (Hgo)	0.884 (DF)
Centro-Occidente ^b	0.788	0.758 (Mich)	0.827 (Ags)
Noreste ^c	0.834	0.805 (Dgo)	0.851 (NL)
Noroeste ^d	0.821	0.796 (Sin)	0.839 (BC)
Sur-Sureste ^e	0.754	0.719 (Chis)	0.830 (QR)

a	DF, Hgo, Mex, Mor, Pue, Qro, Tlax
b	Ags, Col, Gto, Jal, Mich, Nay, SLP, Zac
c	Coah, NL, Tam, Dgo
d	BC, BCS, Chih, Sin, Son
e	Camp, Chis, Gro, Oax, Qroo, Tab, Ver, Yuc
Fuente:	PNUD

Así por ejemplo, en el informe más reciente sobre desarrollo humano elaborado por dicho organismo,² los resultados por región ofrecen a simple vista un panorama consistente con la realidad económica del país: mayores niveles de desarrollo humano en la región centro y norte, y rezago en la región sur-sureste. Sin embargo, las fuertes disparidades intra-regionales en algunos casos pueden dificultar la interpretación de las cifras: por ejemplo, en la zona centro, el Distrito Federal tiene el nivel más alto del país y por lo mismo los resultados para la región tienen un sesgo al alza asociado a este efecto; algo similar ocurre en la zona sur-sureste, con Quintana Roo a la cabeza en el índice —y niveles de desarrollo más próximos a los observados en la zona norte— y el resto de las entidades de la región con cifras muy por debajo.

Y por supuesto, el tema de la disparidad no se limita al ámbito regional, ya que al interior de las entidades se presentan con frecuencia ciudades con niveles de desarrollo significativamente distintos entre sí. Tampoco es un problema exclusivo de México o de países en desarrollo: por ejemplo, en EUA se emplea prácticamente sin cambio el criterio de regionalización adoptado a inicios del siglo XX y basado en criterios geográficos, con cuatro regiones y nueve divisiones; las propuestas de un comité consultivo para incorporar criterios estadísticos han sido escasamente incorporadas.³

En síntesis, el agrupamiento de entidades en regiones ayuda a simplificar el análisis, aunque no hay consenso sobre cómo hacerlo y enfrenta importantes limitaciones cuando no toma en cuenta las disparidades que pueden presentarse al interior de cada región.

b) Componentes principales

En este apartado se plantea un método basado en criterios estadísticos para la determinación del agrupamiento estatal. En una primera etapa se utiliza el método de componentes principales para identificar las variables clave en la caracterización de las entidades. Cabe decir que este método se utiliza en forma regular a través del indicador *ISA-BBVA Bancomer* para dar seguimiento a las variables de coyuntura tanto a nivel nacional como estatal.⁴ A partir de la información provista con este método, en una segunda etapa se emplea la técnica de conglomerados (clustering) o agrupamiento jerarquizado para identificar los grupos de entidades que guardan mayor relación entre sí, independientemente de su ubicación geográfica.

Como primer paso, se identificó el conjunto de variables a incorporar en el modelo de componentes principales. Se consideró un total de 22 variables en cuatro categorías: población, desarrollo económico, educación y vocación productiva. Los censos económicos de 2004 y

2 PNUD. Informe sobre desarrollo humano 2006-2007.

3 Federal Reserve Bank of Philadelphia. *Using State Indexes to Define Economic Regions in the U.S.* Working Paper No. 99-19.

4 Para el análisis de tendencias, las variables utilizadas en el cálculo del *ISA-BBVA Bancomer* son de alta frecuencia, buscando el máximo periodo de cobertura, todas partiendo de una misma fecha y con igual periodicidad (para mayor detalle puede consultarse el artículo relativo a la elaboración de este indicador en la publicación *Situación México*, correspondiente al primer trimestre de 2007, disponible a través de Internet en www.bancomer.com). Para el caso estatal, estas restricciones limitan significativamente el universo de información disponible. La caracterización socioeconómica puede utilizar información de corte transversal, lo cual amplía las fuentes de información, y en la cual los censos y los registros administrativos adquieren un papel más relevante.

Componentes Principales

Selección de variables

Educación

- Alfabetismo (% de la población de 15 años y más)
- Eficiencia terminal educación básica (% de aprobación respecto a inscritos)
- Escolaridad (años promedio)
- Escolaridad materna (% madres sin escolaridad vs. total)
- Matrícula universitaria (inscritos vs. población de 18-30)

Desarrollo

- Ingreso por habitante
- Sucursales bancarias (habitantes por sucursal)
- Cuentas de ahorro por habitante
- Recursos federalizados (% de PIB)
- Inversión extranjera directa (% de PIB)
- Remesas (% de PIB)
- Viviendas con drenaje (% del total)
- Médicos x 100 mil hab

Vocación productiva

- Infraestructura hotelera (cuartos de 4 y 5 estrellas en total nacional)
- Sector agropecuario (participación % en PIB)
- Sector manufacturero (participación % en PIB)
- Industria de alimentos (participación % en manufacturas)

Población

- Densidad de población (habitantes / km²)
- Crecimiento de población (2005 vs. 2000)
- Población 0-14 años (% del total)
- Población 15-64 años (% del total)
- Población 65 años y más (% del total)

Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

el conteo de población de 2005 fueron la fuente de información para todos los indicadores. En la selección de las categorías y las variables a incorporar se tomó como referencia la aproximación adoptada en trabajos similares, analizando distintas regiones de España (Rúa, Redondo y Del Campo; González y Morini, 2003) y de los países miembros de la Unión Europea (Del Campo y Monteiro, 2006).

En la categoría de población las variables consideradas fueron: crecimiento (2005 vs. 2000), estructura por edad (0 a 14, 15 a 64 y 65 años y más, como % del total) y densidad (habitantes por km²). En desarrollo económico: ingreso por habitante, indicadores de bienestar (% de viviendas con drenaje y médicos por habitante); indicadores de penetración financiera (sucursales bancarias y cuentas de ahorro por cada mil habitantes); e, importancia relativa de la inversión extranjera, las remesas y los recursos federalizados (participación en PIB estatal). En educación: años promedio de escolaridad; alfabetización (% de la población de 15 años y más); escolaridad materna (madres sin escolaridad como % del total de nacidos vivos); y, matrícula universitaria (inscritos como % de la población de 18 a 30 años). Por último, en vocación productiva: hoteles de lujo (cuartos de 4 y 5 estrellas como % del total nacional); importancia relativa del sector agrícola y manufacturero, así como de la industria de alimentos (participación en PIB estatal).

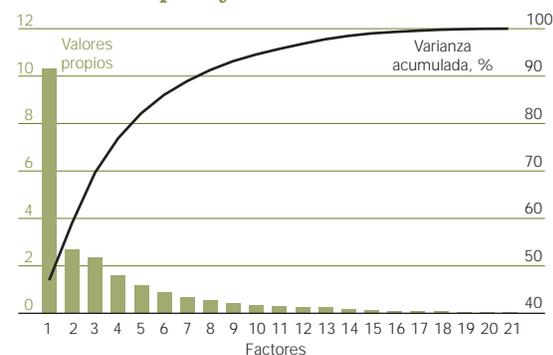
En la utilización del método de componentes principales, el criterio para la determinación de los factores a considerar se basó en el resultado de los autovalores: se tomaron en cuenta los primeros cinco por ser los que registraron valores mayores a 1 y porque en términos acumulados alcanzaron a explicar más del 80% de la varianza de las variables originales.

Para la interpretación de los componentes el procedimiento consiste en identificar, en cada vector, los indicadores que tienen mayor contribución a la explicación de la varianza.⁵ Así, puede decirse que el primer componente tiene que ver con el nivel educativo de las entidades, y en menor medida, con el nivel de desarrollo, toda vez que los coeficientes más elevados en este vector corresponden a las variables de alfabetización y escolaridad materna, si bien también resultó significativa una de las variables relativas al desarrollo (habitantes por sucursal bancaria).

Siguiendo el mismo procedimiento, el segundo componente tiene que ver con la vocación productiva de las entidades, dado que en este caso, los coeficientes de la participación relativa de las manufacturas y la industria de alimentos fueron los más altos. El tercer componente está asociado a la población, pues los coeficientes de crecimiento y participación del grupo de 65 años y mayores son los más significativos. El cuarto componente puede asociarse principalmente al desarrollo económico, por los coeficientes de inversión extranjera e ingreso por habitante, aunque también influye la densidad de población. El quinto y último componente está asociado principalmente a la vocación productiva de las regiones, por el coeficiente del indicador de infraestructura para el turismo.

5 Utilizando los coeficientes de los vectores propios (transformados por medio de la matriz rotada). Para efectos de facilidad en la interpretación, se presentan en el cuadro sólo los parámetros de mayor contribución relativa en cada factor.

Componentes Principales: Valores Propios y Varianza Acumulada



Fuente: BBVA Bancomer

Contribuciones de las Variables (%) Tras Rotación Varimax*

	Educa- ción	Voca- ción p.	Pobla- ción	Desa- rrollo	Voca- ción p.
Viv. c/dren. (%)					
Médicos x 100 mil hab.					
Alfabetismo (%)	12.355				
Efic. term. (prim-sec)					
Escolaridad % nac. madre s/esc	11.542				
Mat. univ. pob.18-30					
PIB/hab				10.727	
Miles de hab./suc.	10.829				
C. ahorro/mil hab.					
Part. aport. PIB IED/PIB					17.381
Remesas/PIB					
Ctos. 4 y 5 estrellas/total					44.826
Agrope./PIB					
Manuf./PIB	31.345				
Alim./manuf.	29.541				
Pob/Km ²					22.640
Crec. pob. 00-05					23.442
Pob. 0-14/total					
Pob. 15-64/total					
Pob. 65 y >/total					25.452

* Se incluyen sólo los parámetros con la mayor contribución relativa
Fuente: BBVA Bancomer

c) Agrupamiento jerárquico

Como tal, el método de componentes principales permite identificar a las variables más representativas en el análisis de las fluctuaciones de la actividad a nivel estatal. A partir de esta información, la técnica del agrupamiento jerárquico permite caracterizar a las entidades en lo individual en función de su vocación productiva, y las agrupa según el grado de similitud (o diferencia) que guardan entre sí. El resultado de este proceso de aglomeración⁶ es por demás interesante, y entre otras cosas confirma la heterogeneidad entre las entidades del norte y zona occidente del país, con las de las zonas centro y sur-sureste, aunque marcando las deferencias al interior de cada una.

Primera etapa

Mediante el agrupamiento jerárquico se identifican en primera instancia tres grupos de entidades: en el primero quedan las de la región fronteriza (Baja California, Sonora, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas), junto con algunas de la región centro y occidente (Baja California Sur, Aguascalientes, Jalisco, Querétaro y Estado de México) y una del sureste (Quintana Roo).

Un segundo grupo se integra por la mayoría de las entidades del sur-sureste (Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Tabasco y Yucatán), así como otras del centro (Hidalgo, San Luis Potosí y Tlaxcala), algunas de occidente (Colima, Guanajuato, Michoacán y Nayarit), así como otras de la zona norte (Durango y Zacatecas).

El Distrito Federal queda en una clasificación aparte, lo cual adquiere sentido si se considera que en un buen número de las variables consideradas (ingreso por habitante, captación de inversión extranjera, densidad de población, entre otras), sus resultados son significativamente superiores al del resto del país.

Otro resultado interesante y que se desprende del análisis gráfico es el grado de similitud entre las entidades. De acuerdo con éste, las entidades forman bloques con que comparten características comunes y las líneas verticales marcan la distancia que separa a los bloques entre sí (ver gráfico de agrupamiento estatal según grado de asociación, al cual también se le conoce como "dendograma"). Aquí no influye la geografía sino la similitud entre las variables: por ejemplo, la entidad más próxima a Michoacán en términos de indicadores es Veracruz; asimismo, las entidades más semejantes a Yucatán son Morelos y Durango.

Segunda etapa

En los tres grupos formados es posible identificar ya algunos rasgos de su caracterización económica, si bien persisten diferencias importantes entre algunos y que vale la pena subrayar. El análisis gráfico permite refinar el proceso de agrupamiento para llegar a cinco grandes grupos según su vocación económica: de alto desarrollo (relativo al conjunto del país); industrializado; de desarrollo intermedio; turístico, y; de alta marginación.

⁶ En el proceso de aglomeración se utilizó el método de agrupación ascendente jerárquica, que toma, de la matriz de contribuciones de los factores, las variables con el mayor peso relativo en cada vector. A partir de ahí se construyen relaciones entre entidades que permiten vincularlas entre sí.

Así por ejemplo, gráficamente puede observarse que Guanajuato, Hidalgo y San Luis Potosí poseen características semejantes, y las entidades más próximas serían Puebla y Tlaxcala, que igualmente poseen características comunes; más alejadas estarían Michoacán y Veracruz, a su vez semejantes a Zacatecas, Yucatán, Durango y Morelos; próximas a este último grupo serían Nayarit, Sinaloa, Campeche, Colima y Tabasco. El común denominador a las entidades de este primer bloque es que presentan algunos elementos de industrialización pero también indicadores de marginación relativamente elevados, es decir, presentan un nivel de desarrollo intermedio.

Por su parte, si bien la caracterización más estrecha colocaría en el bloque anterior a Oaxaca, Guerrero⁷ y Chiapas, las diferencias de estas tres entidades respecto a dicho subconjunto son amplias y permiten pensar en ellas como un grupo independiente, donde la característica común son los elevados índices de marginación.

Del otro lado del espectro ocurre también una segmentación peculiar: el Estado de México, Baja California Norte, Aguascalientes y Querétaro mantienen ciertos lazos en común, y este conjunto a su vez los mantiene con Coahuila, Nuevo León, Jalisco, Chihuahua, Sonora y Tamaulipas. El elemento común a estas entidades y que caracterizaría a este tercer grupo es su alto grado de industrialización.

Al igual que en el primer aglomerado, Baja California Sur y Quintana Roo guardan una marcada diferencia con el resto de las entidades de su grupo. La vocación turística sería el rasgo que define a este cuarto grupo.

Por último, y tomando en cuenta que el Distrito Federal se mantiene alejado del resto de las entidades y se caracteriza por niveles de desarrollo comparativamente elevados, el quinto grupo estaría formado sólo por esta entidad.

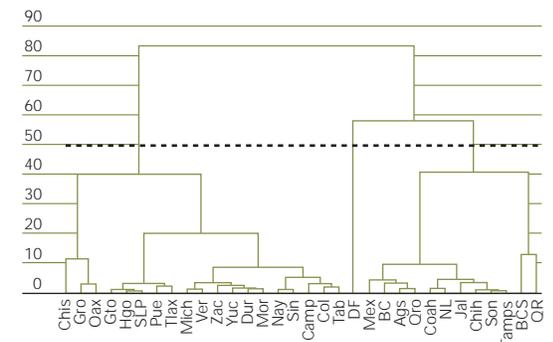
El agrupamiento propuesto guarda una vinculación directa con los niveles de ingreso por habitante a nivel estatal, y donde se observan dos elementos que igualmente merece la pena destacar. Primero, por ingreso, algunas entidades se ubican en el límite entre una categoría y otra: es el caso de Colima, en el grupo de estados en desarrollo, cuyo nivel de ingreso supera marginalmente al de Jalisco, del grupo de industrializados; es igualmente el caso de Guerrero, que por niveles de ingreso parece acercarse más a los de desarrollo intermedio. Segundo, que el ingreso por habitante en las entidades turísticas es comparable al de las industrializadas.

Esto último podrían ser buenas noticias para las entidades de mayor atraso relativo, pues sugiere que con una estrategia bien diseñada en el sector donde poseen ventajas comparativas dado su clima y recursos naturales, podrían acortar en poco tiempo la brecha que los separa del resto de las entidades del país.

7 Pese a que en Guerrero las ciudades de Acapulco, Ixtapa y Taxco son centros turísticos de relativa importancia, su impacto en la economía del estado parece ser limitado. En todo caso, los niveles de bienestar en dichas ciudades contrastan con las de los restantes 78 municipios de la entidad.

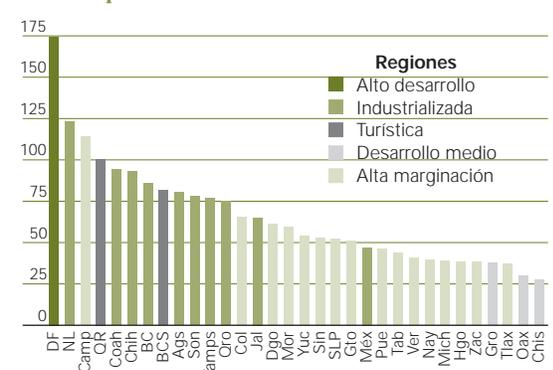
Agrupamiento Estatal Según Grado de Asociación

Grado de disimilitud, distancia euclídea entre variables



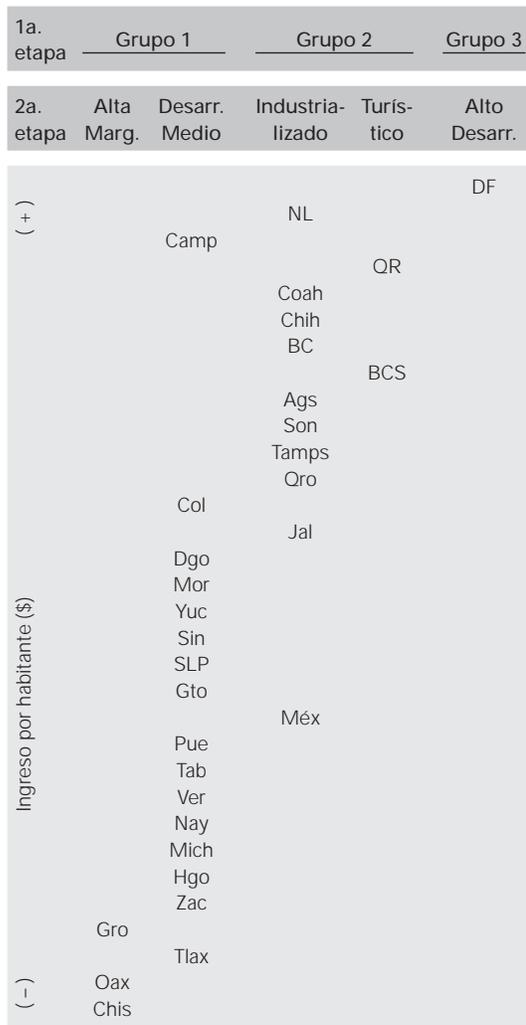
La interpretación de la gráfica es la siguiente: visto de abajo hacia arriba, las entidades forman un primer bloque con la(s) entidad(es) de mayor similitud, y a partir de ahí se unen a otras entidades mediante las líneas verticales, que miden el grado de diferenciación entre ellas. Mientras mayor sea la distancia vertical, mayor la diferencia entre entidades. Fuente: BBVA Bancomer

Ingreso por Habitante Miles de pesos de 2004



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Agrupamiento Estatal Según Vocación Económica y Niveles de Desarrollo



Fuente: BBVA Bancomer

Agrupamiento Estatal por Niveles de Desarrollo



Fuente: BBVA Bancomer

¿Cuáles son los beneficios de incorporar los criterios estadísticos al análisis regional? Más allá de confirmar las fuertes disparidades norte-sur que prevalecen en el país y de todos conocida, existen diversos aspectos del análisis de componentes principales y de conglomerados que resultan interesantes: primero, la posibilidad de caracterizar con un número relativamente reducido de indicadores⁸ el perfil socioeconómico de cada entidad; para efectos de análisis, resulta mucho más sencillo (y eficiente) dar seguimiento a la evolución de la actividad a nivel local a partir de este conjunto de información.

En segundo lugar, hace sentido caracterizar el desarrollo de las entidades y agruparlas con las que les resultan más semejantes, independientemente de su ubicación geográfica. Esto puede ayudar a generar economías de escala y mayor impacto en las políticas de desarrollo regional.

d) Método estadístico vs. geográfico, ¿irreconciliables?

Con el análisis de aglomerados no se pretende echar por tierra el método tradicional de agrupamiento basado en el criterio geográfico. En primer lugar porque las posibilidades de agrupamiento no se agotan con los criterios aquí presentados; además, los resultados son sensibles al tipo de variables introducidas.⁹ Por otra parte, el análisis estadístico valida en cierta medida el criterio geográfico: la mayoría de las entidades comprendidas en la región norte (noreste y noroeste) corresponden a las industrializadas, en tanto que entre las de la región sur-sureste se localizan las de alta marginación.

Más bien, ambas aproximaciones se complementan. Por ejemplo, las recomendaciones de política así como las oportunidades de negocio podrían resultar similares para las regiones centro y sureste por un lado, y para las regiones norte y occidente por el otro. Por otra parte, las similitudes entre entidades como Baja California Sur y Quintana Roo ponen de relieve la importancia de identificar las estrategias de desarrollo y los modelos de negocio exitosos que ayuden a detonar el potencial económico a nivel local en un plazo relativamente corto; Baja California Sur se ha consolidado ya como una entidad eminentemente turística, siendo que hace tan sólo una década apenas figuraba en esta materia.

Por su simplicidad y tradición de uso, será difícil prescindir del agrupamiento geográfico para efectos del análisis regional. Sin embargo, la caracterización económica local contribuye a mejorar dicho análisis, al diferenciar a cada entidad según su vocación productiva y obtener su contribución relativa a la economía de la región.

Conclusiones

Este estudio hace una revisión al método de componentes principales para identificar un conjunto de información que facilite y amplíe el análisis de la actividad a nivel local. Se hace una contribución al

8 Las variables consideradas originalmente fueron 22, que se redujeron a 11 con el método de componentes principales

9 Por ejemplo, en cerca del 70% de las variables consideradas originalmente, el Distrito Federal muestra un desempeño similar al del promedio nacional; las diferencias se acentúan en la categoría de desarrollo económico. De igual forma, si se otorga mayor peso relativo a las variables relacionadas al turismo, Baja California Sur y Quintana Roo se diferencian aún más del resto y forman un nuevo agrupamiento.

aplicar para México criterios estadísticos en la determinación de regiones económicas. El análisis aportó evidencia sobre fuertes similitudes entre algunas entidades a pesar de estar geográficamente separadas; así, hay algunas de la región norte que en términos de condiciones sociodemográficas y de vocación productiva tal vez convendría compararlas más bien con algunas de la región sur, y viceversa. En particular, con el análisis estadístico para la formación de conglomerados se logró identificar cinco grupos de entidades según su condición económica: de alta marginación, en desarrollo, turísticos, industrializados y de alto desarrollo.

La mayoría de las entidades en el grupo de industrializados se localiza en la región norte del país, y algo de la región centro-occidente; las entidades de alta marginación se ubican al sur; la región turística, enfocada principalmente al segmento internacional, se localiza en los extremos del país (Baja California Sur y Quintana Roo); por su parte, la mitad de las entidades del país se clasificaron como de desarrollo medio, y se ubican tanto en la región centro como hacia el sureste del país; por último, el Distrito Federal registra niveles de desarrollo comparativamente más elevados que el resto del país, por lo que se clasificó como de alto desarrollo.

Aunque es de esperarse que el agrupamiento geográfico continúe siendo la base del análisis regional, los hallazgos del agrupamiento con criterios estadísticos sirven de guía para mejorar dicho análisis, tanto en una perspectiva de coyuntura como de mediano plazo. Aporta además, mayores elementos para el diseño de políticas públicas o incluso para el desarrollo de estrategias de negocios para el sector privado.

Referencias

Cortright Joseph (2006). "Making Sense of Clusters: Regional Competitiveness and Economic Development". The Brookings Institution, Metropolitan Policy Program.

Cortright Joseph, Reamer Andrew (1998). "Socioeconomic Data for Understanding your Regional Economy". U.S. Department of Commerce. Economic Development Administration.

Del Campo C. Cristina, Monteiro Joao Oliveira S. Carlos (2006). "The Socioeconomic Diversity of European Regions". Center for European Studies. Working Paper Series 131.

González G. José Ignacio, Morini M. Sandra (2000). "Posicionamiento socioeconómico y empresarial de los municipios de la isla de Tenerife". Universidad de La Laguna, Departamento de Economía Financiera y Contabilidad. Documento de Trabajo.

PNUD. "Informe sobre Desarrollo Humano 2006-2007".

Rúa V. Antonio, Redondo P. Raquel, Del Campo C. Cristina (2003). "Distribución municipal de la realidad socioeconómica gallega". Revista Gallega de Economía. Vol. 12, núm. 2. 2003.

Smith, Lindsay (2002). "A tutorial on Principal Components Analysis".

Introducción

Este artículo analiza las principales tendencias de la industria automotriz (autos y camiones ligeros incluye SUV's) a lo largo de la última década y sus perspectivas de mediano plazo. Dicho análisis se aborda desde una perspectiva global, con énfasis en EUA y sus implicaciones para México. La automotriz constituye una de las industrias de mayor relevancia para la actividad económica de México. Con una contribución de dos de cada diez dólares de exportaciones –excluye petróleo- y uno de cada 47 empleos formales, su evolución y perspectiva tienen fuertes implicaciones hacia el resto de la economía.

El documento se divide en cuatro apartados. El primero presenta un panorama de la industria automotriz mundial, con tendencias y perspectivas de la producción por país y fabricante. El segundo profundiza en la situación de las armadoras en EUA en particular las de origen estadounidense a partir de temas como su posición competitiva y principales retos. El tercero aborda la situación de las productoras de vehículos ligeros terminados en México, desde aspectos como su importancia en la economía hasta sus principales retos, que en esencia tienen que ver con la capacidad de ajuste a un entorno en constante evolución. El cuarto apartado ofrece una dimensión de la industria de autopartes, su importancia económica en México y como ha cambiado la configuración de los fabricantes de equipo original o de primer nivel (OEM por sus siglas en inglés) en los últimos años. En las consideraciones finales se incluyen perspectivas de mediano plazo y desafíos para la industria mundial, con énfasis en los mercados de EUA y México.

I. Industria automotriz mundial, los desafíos de la década

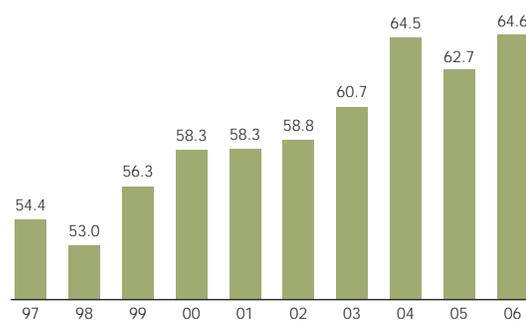
1. Reconfiguración mundial

En la actual década la industria automotriz mundial se ha transformado aceleradamente. Mientras que unas empresas han crecido y amenazan con adueñarse de una cuota de mercado cada vez mayor, otras se han tambaleado y peligra su existencia. Aunque el crecimiento promedio de la producción mundial de vehículos ha sido destacado —2.4% en lo que va de la década— el dinamismo de la industria ha sido diferenciado por país, zona económica y armadora. En 2006, los mayores aumentos en la producción de vehículos ligeros fueron por parte de China 26.5%, México 23.2% e India 18.2%. Estos generaron 14% de la oferta mundial total, después de EUA y Japón (17% y 16.4%, respectivamente). En cuanto a las armadoras, mientras que las tres norteamericanas (GM, Ford y Chrysler) enfrentan múltiples dificultades que se han traducido en una menor participación en la producción mundial, las de origen japonés experimentan una expansión sin precedente.

Los retos de la reestructuración. La cadena de valor de la industria automotriz enfrenta un sinnúmero de retos para reestructurarse y adaptarse a la realidad del mercado mundial de vehículos ligeros. Entre los desafíos se incluyen, precios altos de crudo y de materiales y márgenes de utilidades disminuidos en un contexto de mayor competencia, bajas en ventas y de precios de los vehículos ligeros,

Producción Mundial de Vehículos Ligeros

Millones de unidades



Fuente: BBVA Bancomer con datos de VDA Statistics

afectando por igual a ensambladores y a la cadena de proveedores. Esta situación ha provocado fuertes presiones para generar valor para los accionistas.

La estrategia para reconfigurar la industria. La expansión global se ha visto como una manera de ganar cuota de mercado e incrementar los beneficios. Mientras que las tendencias hacia la globalización de la industria se intensifican, mayor es la necesidad de los fabricantes por expandirse hacia nuevas geografías, reducir su exposición individual y continuar creciendo. Hasta ahora, la estrategia más empleada ha sido fabricar en mercados emergentes y distribuir en diferentes mercados.

Vasta racionalización de la industria. La fuerte racionalización mediante cierres de plantas realizadas por GM y Ford ha sido evidencia de que es insostenible mantener por mucho tiempo una excesiva capacidad ociosa de producción. La industria automotriz europea también está realizando reestructuraciones similares ya sea con reducción de la capacidad instalada y/o recortes de personal: Alemania (VW), Gran Bretaña (PSA) y España (SEAT).

Las claves de las armadoras exitosas. Las armadoras que han enfrentado con éxito la reestructuración se han caracterizado por haber lanzado productos al gusto y preferencia del consumidor con elevados estándares de calidad. Asimismo, han asumido una actitud de constante innovación e inversión y han superado ágilmente severos procesos de reducción de costos y de redimensionamiento.

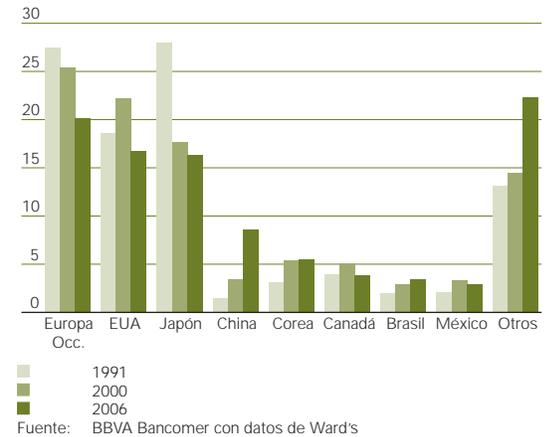
2. La reestructuración, resultado de mayor dinamismo de la oferta que de la demanda

La producción ha crecido más aceleradamente que la demanda, y aunque la oferta opera en escala mundial, la demanda tiende a concentrarse en los países con alto nivel de ingreso (EUA y Suiza), cuyos mercados crecen lentamente (los autos por cada mil habitantes en ambas naciones es de aproximadamente 550 unidades, con un nivel de ingreso anual de 35 mil dólares, mientras que en Portugal y España el número de unidades es similar con la mitad del ingreso). Los países emergentes, aún cuando pudieran estar aumentando su demanda consumen vehículos compactos y su absorción de vehículos de lujo o premium es limitada. Todo este contexto, ha elevado la presión de las armadoras para modificar sus formas de operar, sobre todo las que no han logrado adaptarse.¹

En EUA, la llegada de fabricantes europeos, japoneses y surcoreanos ha creado sobrecapacidad presionando a las firmas a su reconfiguración. En tanto, en Europa (particularmente Alemania y Francia) las rígidas leyes laborales que no permiten el cierre o el ajuste a la baja de producción de unidades, han recrudecido la sobreoferta. La expansión de las armadoras japonesas ha sido posible debido a que sus modelos responden a las preferencias de los nuevos consumidores, han mejorado sus procesos productivos y han logrado reducir los costos. Asimismo, han aprovechado algunos nichos de mercado como los automóviles híbridos.²

1 Ver Verband der Automobil Industrie "Auto Anual Report 2005 y 2006"
2 Ver PwC Automotive Institute Analyst Note

Producción Mundial de Vehículos por País Participación % en el total



Producción Mundial de Vehículos Ligeros Autos y camiones ligeros en millones, 2006

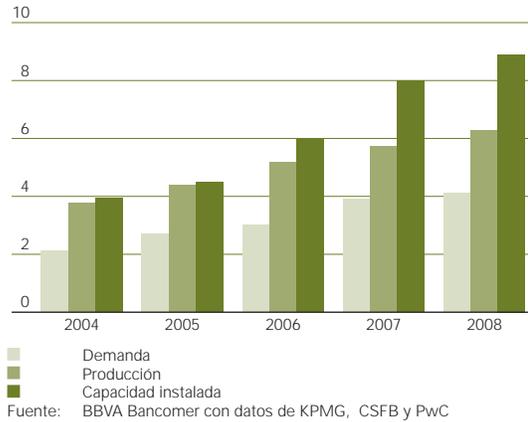
	Unidades	Participación
Toyota	9.6	14.9%
GM	9.1	14.1%
Ford	7.7	11.9%
Renault-Nissan	5.9	9.2%
VW	5.6	8.7%
DCX	4.0	6.2%
Hyundai	3.8	5.9%
Honda	3.6	5.6%
PSA	3.5	5.3%
Suzuki	2.3	3.6%
Total	45.5	70.5%
% de producción global	70%	

Fuente: BBVA Bancomer con datos de PwC, PSA Peugeot-Citroen, DCX DaimlerChrysler

Automóviles e Ingreso



China: Oferta y Demanda de Vehículos
Millones de unidades



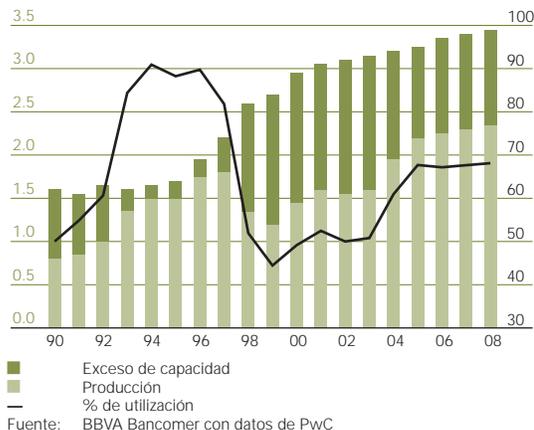
3. La tendencia, producir en mercados emergentes

Los mercados emergentes son vistos como una alternativa de crecimiento para las compañías automotrices. El país más citado es China, pero también Rusia y los países de Europa del Este entran en ésta categoría. Otros mercados en expansión y que atraen, cada vez, más la atención de las grandes ensambladoras de autos son Brasil, India y México.

La fabricación de vehículos en China es principalmente para consumo doméstico. Como resultado de la cuantiosa IED recibida en el sector automotriz, la producción crece a tasas elevadas (26.5 vs. 3.1% de la producción global en 2006), aunque no al ritmo de su capacidad instalada que fue significativamente más alta en 2006. A pesar del espectacular crecimiento de la producción, sólo el 2% del total se destina a los mercados de exportación (111 mil unidades aproximadamente). Entre las causas, es que aún no están preparados para cumplir los requisitos de seguridad y estándares internacionales de emisiones contaminantes requeridos para ingresar a países occidentales. En otras palabras, la industria en China aún está en una fase inicial de desarrollo en la que los productores pugnan por una cuota de mercado vía guerra de precios. Aún falta para que se conviertan en una amenaza real para sus competidores de los mercados desarrollados. Por el lado de la demanda, el mercado potencial es amplio; únicamente hay 30 autos por cada mil habitantes y en años recientes la demanda ha sido creciente, en promedio 19.8% entre 2004 y 2006.³

Brasil, también con exceso de capacidad instalada. Los fabricantes de vehículos enfrentan un mercado doméstico con múltiples desafíos. Exceso de capacidad, insuficientes mecanismos de financiamiento y altas tasas de interés para los consumidores, elevados impuestos, regulaciones laborales anticuadas e infraestructura costosa. Es muy probable una racionalización futura de la capacidad instalada en Brasil. Su modernización con tecnología y procesos de punta serán cada vez más importantes para conservar su operación y asegurar su sostenibilidad largo plazo. La apreciación del real por tercer año consecutivo (2004-2006) ha empezado a lastimar su potencial exportador. Asimismo, los fabricantes locales están haciendo frente al aumento de las importaciones asiáticas en Sudamérica.⁴

Brasil: Producción y Capacidad Instalada
Millones de unidades



II. ¿Hacia dónde ruedan las tres grandes de Detroit?

1. Evolución del mercado de EUA en la década

En los últimos seis años y a pesar de la recuperación de la economía a partir de 2002, la demanda de vehículos automotores no ha podido superar la barrera de los 17.3 millones de unidades en 2000. El mercado de EUA registra cambios rápidos. El segmento de camiones ligeros (incluye SUV's) que hasta 2004 registró una participación creciente alcanzando 56% del mercado total, perdió importancia al descender a 53% en 2006, aunque dicho segmento sigue dominando el mercado.

3 Ver Economicwatch Servicio de Estudios BBVA "Automoción en China: La amenaza de la sobreproducción" 20 abril 2006 Ana Rubio
4 Ver Global Automotive Financial Review. Industry Outlook a Focus on BRIC 2006, edición, PwC

Los constantes cambios de preferencias de los consumidores, en fechas recientes, por vehículos de menor consumo de combustible y de tecnologías a favor del ambiente, han tenido implicaciones desfavorables para las Tres Grandes de Detroit (GM, Ford y Chrysler) lo que se ha traducido en persistentes reducciones en su cuota de mercado, a favor de las firmas asiáticas, principalmente japonesas quienes han incrementado persistentemente su volumen de producción en EUA, en 2005 contribuyeron con 27% del total vs. 16% de 2000.

El altamente cambiante mercado de EUA ha exigido de todas las empresas automotrices que desarrollen una elevada capacidad para competir. La enorme oferta de productos entre firmas y la estrategia corporativa para reducir costos se han vuelto características del sector automotor. Ahora es necesario ofrecer cinco o seis derivados, incluyendo Station Wagon, Minivans, SUV's, y Crossover's de tal forma que las marcas deben de contar con múltiples variaciones para mantener el mismo nivel de ventas de cada producto. Esta fragmentación ha obligado a los productores a usar plataformas comunes para servir de base a un rango completo de modelos sin tener que rediseñar y cambiar la maquinaria por completo (fabricación flexible). Asimismo la intensidad de la competencia se ha traducido en la reducción en el número de empresas y de ensambladoras mediante asociaciones, adquisiciones y fusiones.

El estancamiento de las ventas ha traído consigo que la producción doméstica de ligeros, sobre todo de las armadoras norteamericanas sea muy inferior a su capacidad de producción provocando en éstas firmas la reducción de las ganancias y un pobre desempeño de las inversiones. Se estima que en 2006, aunque la excesiva capacidad se ha reducido, aún es elevada. Por ejemplo, el 24% del excedente de la capacidad instalada en el mundo (aproximadamente 17 millones de unidades) está en EUA.⁵

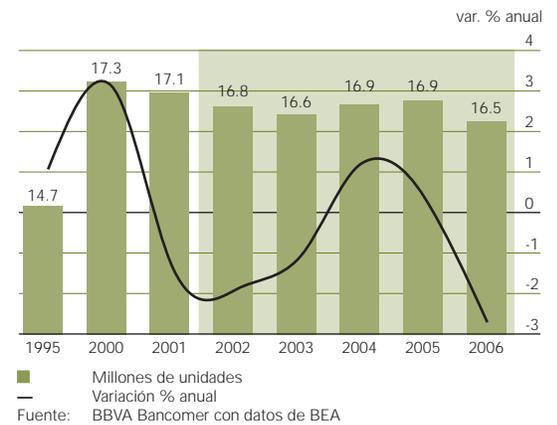
2. La Reestructuración de las Tres Grandes de Detroit

¿Cuál es la raíz de los problemas? En un mundo en que la demanda de los consumidores cambia continuamente (ahora se tiene un ciclo de vida del producto más corto) las Tres Grandes no han estado a la vanguardia. La calidad es percibida muy inferior a la de japoneses y europeos. Si bien en promedio las corporaciones automotrices han mejorado su calidad con respecto años pasados (el volumen de fallas por cada 100 vehículos se redujo de 176 en 1998 a 118 en 2005), Ford y DaimlerChrysler siguen observando más fallas que el promedio (127 y 121 respectivamente en 2005); GM mostró un mejoría con 113 problemas por cada 100 vehículos.

Tienen una fuerte dependencia de las ventas de camiones ligeros y muy pocos modelos de impacto resultado del fuerte descuido en investigación y desarrollo de los vehículos. Su productividad laboral es inferior a las firmas japonesas; por ejemplo, en 2005 las tres grandes necesitaron en promedio 35.7 horas para producir un vehículo, Toyota requirió menos, aproximadamente 28 hrs.

5 U.S. Department of Commerce The Road Ahead for the U.S. Automarket, 2002, 2003, 2004 2005, 2006 y 2007

Ventas Totales en el Mercado de EUA



Producción Total de Vehículos Ligeros en EUA

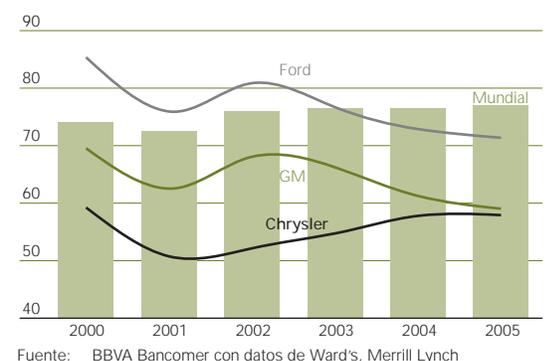
Millones de unidades

	2000	Part.	2005	Part.	Var.*
Norteamericanas	9.9	77%	8.0	69%	-4.1
GM	4.2	33%	3.3	29%	-4.5
Ford	3.8	30%	2.9	25%	-5.2
DaimlerChrysler	1.9	15%	1.8	15%	-1.1
Japonesas	2.0	16%	3.1	27%	9.0
Toyota	0.9	7%	1.3	11%	6.9
Honda	0.7	5%	1.0	8%	7.5
Nissan	0.4	3%	0.8	7%	15.2
Otras	0.9	7%	0.5	4%	-11.5
Total en EUA	12.8	100%	11.6	100%	-1.9

* Variación % promedio 2005 / 2000
Fuente: BBVA Bancomer con datos de OICA

Uso de la Capacidad Instalada de las Tres de Detroit

Producción total / capacidad instalada, %

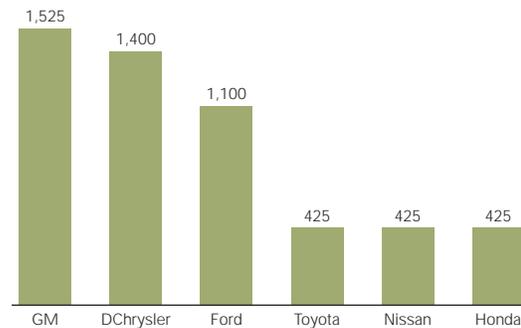


Indicadores de Productividad 2005

	Horas por vehículo	Defectos por cada 100 vehículos
GM	34.3	113
Ford	37.0	127
DaimlerChrysler	35.9	121
Nissan	29.4	120
Honda	32.0	112
Toyota	27.9	105
Promedio	nd	118

Fuente: BBVA Bancomer con datos de The Impact of Globalization on American Jobs in Selected Industries 2006

Costo de Cuidado Médico en EUA
Dólares por unidad vendida



Fuente: BBVA Bancomer con datos de Detroit News

Resultados Financieros de las Corporaciones Automotrices 2006

	GM	Ford	DCX	Toyota
Rentabilidad				
Margen de operación, %	10.2%	5.2%	10.4%	14.7%
Margen neto, %	-1.0%	-7.7%	2.2%	6.1%
Dividendos por acción	1.0	0.3	1.8	0.5
Ingresos / vehículos (dls.)	22.6	24.3	42.1	22.5
Pérdida / ganancia*	-2,162	-12,405	4,339	11,000
Eficiencia				
Pérdida / ganancia**	-645	-4,383	1,204	3,846

DCX DaimlerChrysler
* Después de impuestos, millones de dólares
** Por empleado, dólares
Fuente: BBVA Bancomer con datos financieros de Hoovers

Al mismo tiempo se tienen costos de materias primas y laborales a la alza (pensiones y cuidados médicos). Asimismo, aunque la capacidad instalada se ha reducido, aún sigue siendo excesiva y de baja eficiencia, lo que también influye a la baja en su productividad laboral con respecto a las firmas japonesas. De hecho, el avance en productividad laboral de los japoneses, se atribuye en parte, a la flexibilidad para producir diferentes modelos en una misma línea de producción de forma rápida, además de reducir sus costos entre 10 y 15% con respecto a una forma tradicional de producir; cerca de 40% de la producción de vehículos de Ford y Chrysler es construida en líneas de producción flexible, comparado con el 80% de Nissan y Toyota.

El agobio por los elevados costos de pensiones y cuidados médicos deriva de cuantiosas ventajas otorgadas por los Tres de Detroit resultado de contratos negociados con trabajadores sindicalizados cuando los tiempos eran mejores y la competencia era menos feroz en el mercado de EUA. Las asiáticas tienen una mano de obra más joven de modo que aún tienen lejos jubilaciones que puedan afectar sus libros. El caso de Nissan que tiene aproximadamente 500 jubilados en EUA, ha limitado la cobertura médica para seguir siendo competitivo. Por ejemplo, los gastos de cuidado médico añaden, por sí mismos, 1,525 dólares al costo de cada vehículo que produce GM en EUA, en contraste los de las corporaciones japonesas son en promedio de 425 dólares por unidad.⁶

La reestructuración de GM, Ford y DaimlerChrysler ha tenido costos cuantiosos. Los costos financieros que han asumido las armadoras les han significado pérdidas netas y de operación, y la degradación del *rating* de deuda que significa encarecerles el costo del dinero. Por ejemplo, en 2006 Ford cerró con pérdidas netas de 12.4 mil millones de dólares, las más cuantiosas de su historia, de las que buena parte se debieron a los costos de reestructuración. También han tenido que absorber costos de oportunidad: reducción de los recursos destinados al desarrollo de nuevos productos, distracción de recursos humanos y económicos para ejecutar los difíciles planes de reestructuración; y degradación del prestigio de las firmas y de sus marcas.⁷ De hecho hasta ahora, no todos ha logrado sus objetivos de reestructura, tal es el caso de Ford.

Acuerdos entre GM de EUA y UWA. Los acuerdos entre GM EUA y la Unión de Trabajadores Automotrices (UWA) generarán ahorros que permitirán atenuar los cuantiosos costos de la reestructuración. De entre ellos destaca el traslado a un fideicomiso independiente pasivos por más de 50 mil millones dólares. La automotriz contribuirá hasta con 35 mil millones de dólares al fondo llamado Asociación

6 Ver The New Commission on the Skills of the American Workforce "The Impact of Globalization on American Jobs in Selected Industries 2006"

7 Crónica de Planes de Reestructuración en EUA: **General Motors:** En 2005, su plan inició —ante pérdidas de 1.1 mmd— con recortes de 25 mil empleos y seis plantas. El exceso de capacidad es el principal problema: 15 de 29 plantas producen poco o nada de beneficios. En 2006, vende 51% de GMAC y su participación en Suzuki, Isuzu y Subaru. En 2007, reducir costos en 9 mmd. En 2008, concluir con 30 mil empleos menos y el cierre de 12 plantas. **Ford:** Su plan 2006-2008 contempla la venta o cierre de plantas y reducción 14 mil sueldos —jubilaciones anticipadas y separaciones voluntarias— y ajustar su producción a 3.6 millones de unidades. **Chrysler:** Recorte de 5 mil empleos y cierre de tres plantas.

Voluntaria de Beneficios para Empleados (VEBA por sus siglas en inglés). El resto será aportado por los trabajadores. También establece un mecanismo para ofrecer un retiro anticipado a trabajadores cuyos salarios y beneficios ascienden a 70 dólares por hora para sustituirlos con empleados de menor salario. A cambio, la ensambladora invertirá en las fábricas sindicalizadas y realizará ciertas mejoras al servicio de jubilación. Por su parte y ante una huelga de siete horas, la UWA alcanzó un acuerdo provisional con Chrysler que aún está en revisión por los miembros del sindicato.

Más allá de la reestructuración de GM, Ford y DaimlerChrysler, las inversiones continúan. La inversión automotriz en EUA continúa sobre todo por parte de las firmas japonesas y europeas. Por ejemplo, Toyota calcula que antes de 2008, tendrá una capacidad anual para construir 1.8 millones de autos y camiones ligeros, 1.4 millones de motores y 16 millones de transmisiones automáticas. En 2006 abrió una planta en San Antonio Texas la cual alcanzará su máxima capacidad en éste año. Asimismo, en febrero pasado la firma anunció que construirá una planta de ensamble de 1,300 millones de dólares en el noreste del estado de Mississippi para fabricar su camioneta deportiva Highlander Hybrid. La producción comenzará en 2010 y prevén ensamblar ahí 150 mil vehículos al año.

La perspectiva de la producción automotriz de EUA; crecimiento modesto. Es factible que la producción de vehículos ligeros en EUA en promedio se mantenga o disminuya en los próximos años y que se sigan fortaleciendo sus importaciones (la mayoría provienen de Canadá 30.1%; Japón 29.8% y México 17.7%) como hasta ahora. Asimismo, se estima que la producción de las firmas asiáticas continuará avanzando. Un beneficiado de los ajustes a la baja en la producción en EUA, según las proyecciones de PriceWaterhouseCoopers (PwC), será México pues para las compañías norteamericanas ahí establecidas, el país puede ofrecer ventajas en costos y una eficiente cadena de proveedores que se pueden explotar con respecto a producir en el mercado de origen.

De éste modo, las Tres Grandes deberán de continuar centrando la atención en la eliminación del exceso de capacidad en EUA, reduciendo los costos mediante la utilización de nuevos materiales más eficientes, orientándose a compartir la mayor cantidad de componentes entre líneas de producción e incrementar la productividad. Asimismo, deben mejorar la calidad de los productos y esforzarse en introducir mejor diseño y nuevos productos más rápido, emplear manufactura más flexible y profundizar en la estrategia de reubicación geográfica de sus plantas en destinos que ofrezcan comparativamente costos más bajos y mercados con alto potencial de crecimiento.⁸

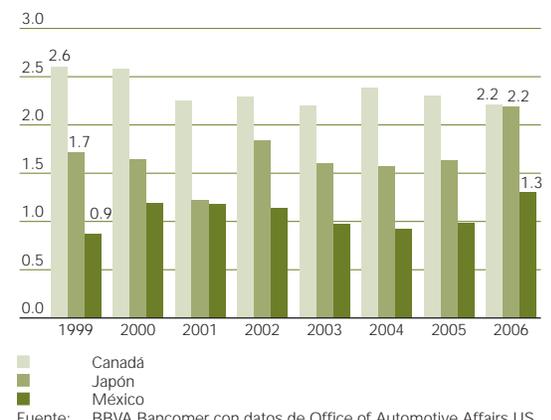
8 Ver PwC Automotive Institute Analyst Note

Mezcla de Ventas en EUA por Empresa
Participación % por segmento

	2002	2004	2006
General Motors	100.0	100.0	100.0
Autos	42.5	39.7	39.9
Camiones ligeros	57.5	60.3	60.1
Ford	100.0	100.0	100.0
Autos	37.8	26.8	37.7
Camiones ligeros	62.2	73.2	62.3
DaimlerChrysler	100.0	100.0	100.0
Autos	23.9	19.5	28.3
Camiones ligeros	76.1	80.5	71.7
Firmas Asiáticas	100.0	100.0	100.0
Autos	63.4	57.2	58.2
Camiones ligeros	36.6	42.8	41.8

Fuente: BBVA Bancomer con datos de Autodata

EUA: Importaciones de Vehículos Ligeros
Millones de unidades



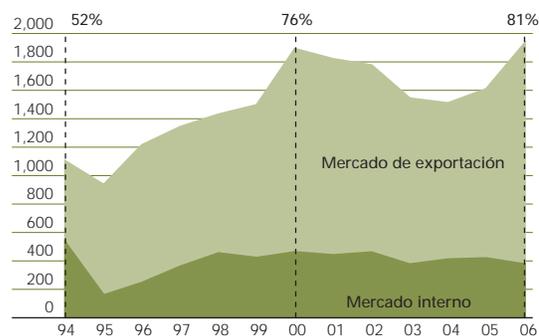
Industria Automotriz Terminal en México
Participación % en:

	1994	2006
PIB	1.0	1.9
Manufacturas	5.4	9.7
Exportaciones*	9.8	11.4
Empleo remunerado total	0.2	0.2
Inversión extranjera directa total	10.1**	0.0
Manufacturas	15.1**	0.1

* Excluye petróleo
** Corresponde a 1999

Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

México: Producción de Vehículos Ligeros
Miles de unidades



Fuente: BBVA Bancomer con datos de AMIA

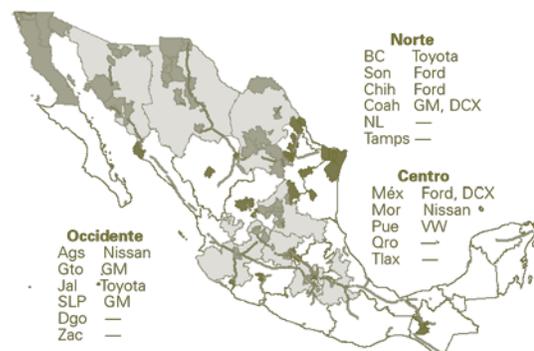
Orientación de la Producción por Firma
Miles de unidades

	1994		2000		2006	
	Prod.	Ex/Pr	Prod.	Ex/Pr	Prod.	Ex/Pr
DCX	243.7	66.2	404.6	92.7	329.2	93.7
Ford	242.1	73.2	280.6	83.8	329.6	91.6
VW	256.3	38.2	425.7	79.6	334.6	84.3
GM	161.1	43.8	444.7	73.0	483.2	84.0
NR	193.6	31.1	313.5	48.8	393.1	61.9
Otros	0.6	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0
Total	1,097.4	51.7	1,889.5	75.9	1,927.8	80.7

Ex/Pr Exportaciones / Producción, %

Fuente: BBVA Bancomer con datos de AMIA

Clusters Automotrices



Fuente: BBVA Bancomer

III. México, en el Contexto Mundial de la Industria

1. Estructura económica de la industria automotriz en México

La industria automotriz terminal en México tiene un papel relevante dentro de la economía. Así lo muestran algunos de sus indicadores más representativos. Aportó 1.9% al PIB total en 2006 vs. 1% de 1994; con respecto al PIB manufacturero contribuyó con 9.7% vs. 5.4% de 1994. Asimismo, de cada 100 dólares que ingresan al país por concepto de exportaciones totales 11.4 dólares los generó la industria automotriz terminal, lo que se compara con 9.8 dólares de cada 100 en el año 1994. Debido a que se trata de una industria intensiva en capital, y donde la productividad laboral es cada vez mayor, la contribución del empleo en el valor bruto de la producción en dólares es cada vez más reducida, pasa de 3.5% en 1994 a 1.5% en 2004.

De igual manera, otro factor que avala su elevada contribución económica es el hecho de que las empresas relacionadas con la industria automotriz han recibido en promedio en los últimos tres años (2004-2006) cerca de dos mil millones de dólares anuales de IED, de los cuales EUA (74%) aportó la mayor proporción seguido de lejos por Japón (6%), Canadá (5%) y Alemania (5%). Los flujos de IED de la industria representaron en promedio el 17.5% de la IED manufacturera en México en 2006.

El crecimiento de la producción de vehículos ligeros se basa en el mercado de exportación. Actualmente la producción orientada al mercado de exportación representa el 81% vs. 52% en 1994. La creciente contribución del mercado de exportación a la producción total ha tenido su principal sustento en la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que ha traído consigo la gradual desregulación del sector iniciada en 1994 y concluida en 2004.

Las firmas norteamericanas tienen larga tradición en el país y hoy por hoy son las de mayor presencia, cerca del 60% del total de las unidades fabricadas y liderando la producción de exportación. La producción destinada al mercado interno la encabeza el grupo Nissan-Renault.

2. Localización de las firmas automotrices productoras de vehículos ligeros en el país, capacidad de producción y su evolución reciente

La mayor parte de las firmas ensambladoras norteamericanas se localizan en la zona norte del país lo que facilita los tiempos para exportar. Las automotrices localizadas en las zonas centro y occidente como Nissan y VW, a pesar de estar más alejada del mercado de EUA, cuentan con la infraestructura carretera para exportar en tiempos requeridos.

General Motors

En 2006, contribuyó con 25.1% de la producción de vehículos en el país y con 26.1% de las unidades exportadas totales. A diferencia de sus pares en EUA, que redujeron su producción en 11.7%, la de México avanzó 17.4% anual en 2006. Cuenta con tres plantas las que operan en general con un elevado nivel de utilización, arriba del

90%. La mayor parte de la producción de exportación se orienta al segmento de camiones ligeros, lo que es un riesgo latente pues el consumidor norteamericano está reaccionando adversamente ante los persistentemente elevados precios internacionales de petróleo. De hecho, en el primer bimestre de 2007, las unidades exportadas de la firma se redujeron 38%, lo que se explica en más de 70% por la caída de las ventas externas de camiones ligeros.

Actualmente, en México cuenta con una capacidad total de producción de aproximadamente 540 mil vehículos anuales con plantas ubicadas en los tres principales clusters del país. En la zona Norte cuenta con un complejo industrial en Ramos Arizpe, Coah. en donde elabora motores, partes estampadas y vehículos. Esta planta se encuentra en proceso de modernización para ensamblar un vehículo utilitario en el transcurso de 2007. En la zona del Bajío, Silao, Gto. se fabrican camiones ligeros principalmente para el mercado de exportación. En el cluster de la región Centro, Toluca, Edo. de Méx., la firma posee otro complejo industrial de fundición, motores y ensamble de camiones. Adicionalmente, fortalecerá su operación en México al concluir la construcción de su planta en San Luis Potosí en 2008, que significará una inversión total de 650 millones de dólares y 1,800 nuevos puestos de trabajo, con una capacidad de fabricación de 160 mil vehículos compactos para el mercado interno.

Ford

En 2006, contribuyó con 17.1% de las unidades producidas en el país y con 19.4% de las unidades exportadas totales. Ello, resultado de un mayor volumen de producción de la firma (más que lo duplicó) efecto del extraordinario incremento anual de 232% de las exportaciones en el segmento de autos.

Ford en México cuenta con plantas en Cuautitlán, Edo. de México, Chihuahua, Chih. y Hermosillo, Son. con una capacidad total de aproximadamente 300 mil unidades y 435 mil motores anuales. Durante 2003-2005 la planta de Sonora se benefició del plan de negocios de la corporación al invertir 1,600 millones de dólares para modernizar íntegramente la planta con tecnología flexible capaz de producir alrededor de 300 mil unidades anuales de varias líneas. Adicionalmente invirtieron 600 millones de dólares para la construcción de un parque industrial para proveedores, similar al modelo modular de Brasil. Por su parte, la planta de Cuautitlán, Edo. de México donde ensambla un subcompacto y los camiones ligeros de la serie F, sigue siendo señalada como una fuerte candidata a cerrar aunque opera a toda su capacidad. Hasta ahora, los directivos de la compañía no se han pronunciado respecto a su futuro.

DaimlerChrysler

En los últimos cuatro años la producción de DaimlerChrysler en México se encuentra estancada, principalmente la orientada a la exportación. No obstante, la firma desde 2006 ha acelerado sus planes de inversión. Desde 2006 ha invertido cerca de mil millones de dólares para sus plantas de Toluca, Edo. de México y Ramos Arizpe, Coah. para modernizar sus instalaciones y hacerlas más flexibles, lo que permitirá fabricar diferentes tipos de vehículos en una misma línea de producción. Esta inversión, le otorga solidez a la recuperación de la producción, sobre todo la orientada al mercado externo. En 2006,

GM: Producción de Autos y Camiones Ligeros

Miles de unidades



GM: Producción por Planta

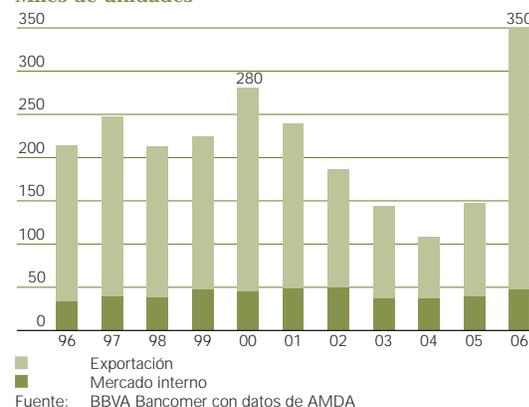
Miles de unidades

	2004	2005	2006
Ramos Arizpe, Coahuila	207.4	217.2	243.8
Autos	141.3	95.6	66.7
Camiones ligeros	66.1	121.6	177.1
Silao, Guanajuato			
Camiones ligeros	259.3	145.4	144.0
Toluca, Edo. de México			
Camiones ligeros	16.4	65.4	114.2

Fuente: BBVA Bancomer con datos de AMIA

Ford: Producción de Autos y Camiones Ligeros

Miles de unidades



Ford: Producción por Planta

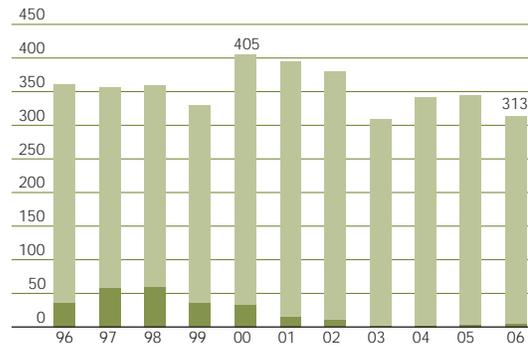
Miles de unidades

	2004	2005	2006
Cuautitlán, Edo. de Méx.	48,460	60,017	63,242
Autos	11,527	7,805	6,495
Camiones ligeros	36,933	52,212	56,747
Hermosillo, Sonora			
Autos	59,344	87,612	286,668

Fuente: BBVA Bancomer con datos de AMIA

DaimlerChrysler: Producción de Autos y Camiones Ligeros

Miles de unidades



Fuente: BBVA Bancomer con datos de AMDA

DaimlerChrysler: Producción por Planta

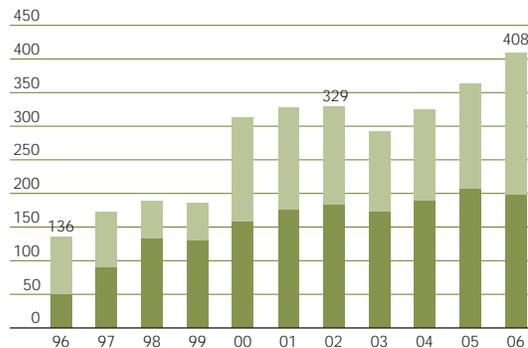
Miles de unidades

	2004	2005	2006
Toluca, Edo. de México			
Autos	156,543	157,494	159,708
Ramos Arizpe, Coahuila			
Camiones ligeros	185,032	186,254	153,679

Fuente: BBVA Bancomer con datos de AMIA

Nissan: Producción de Autos y Camiones Ligeros

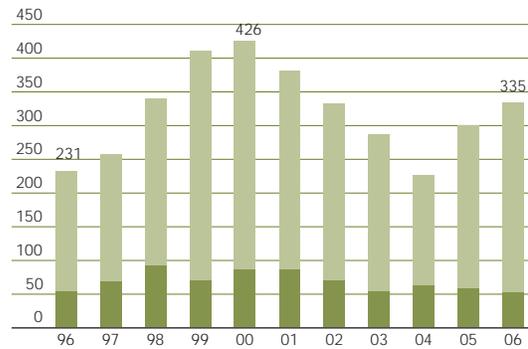
Miles de unidades



Fuente: BBVA Bancomer con datos de AMDA

VW: Producción de Autos y Camiones Ligeros

Miles de unidades



Fuente: BBVA Bancomer con datos de AMDA

la empresa produjo 313.4 mil vehículos ligeros situándola como la tercera exportadora del mercado automotriz nacional al contribuir con 19.8% del total y la cuarta productora de vehículos en el país detrás de Ford. En sus instalaciones de Toluca se fabrica el PT Crusier que se exporta a más de 60 países en el mundo. La planta de Ramos Arizpe, donde se exporta a EUA y Canadá, fabrica camiones ligeros. En dicha planta se ha programado una inversión para 2007 de 210 millones de dólares orientada a la búsqueda de mayor flexibilidad en los procesos de manufactura. De hecho, se ha señalado que la inversión se mantendrá a pesar de la compra de Chrysler por parte de Cerberus anunciada en junio de 2007.

Nissan

En 2006 la firma japonesa refrendó su posición como segunda productora de vehículos ligeros en el país; 20.4% del total. Como exportadora contribuyó con 10.5% del total, destinando la mayoría al mercado de EUA. Cuenta con una planta en Cuernavaca, Mor. en donde tiene capacidad de producción es de 218 mil autos y camiones ligeros. En tanto que en Aguascalientes cuenta con una ensambladora con tecnología de punta y una capacidad instalada para fabricar 350 mil unidades; 168 mil transejes; 648 mil motores y más de 11 mil toneladas de fundición de aluminio. La modernización de la planta de Aguascalientes representó una inversión de 800 millones de dólares en planta y 500 millones para sus proveedores durante 2005-2006.

VW

Al igual que las norteamericanas, la firma alemana VW enfrenta un proceso de reestructuración que afectará a aproximadamente 20 mil trabajadores de 300 mil que tiene en todo el mundo. El plan global contempla principalmente la remodelación de las fábricas de componentes, ajustes de la capacidad instalada y de los costos laborales. En México, a pesar de que la producción de vehículos ligeros de la empresa se ha visto afectada por el descenso de las unidades exportadas durante 2001-2004, la inversión de 2 mil millones de dólares —iniciada en 2003 para completarse en 2008— revirtió la tendencia descendente de la producción.

VW cuenta con una planta en Puebla, Pue. la cual exportó en 2006 la mayoría de las unidades producidas hacia Norteamérica y Alemania (90%). Con ello, contribuyó con 24% del total de las exportaciones de vehículos ligeros del país. Cuenta con 10 mil obreros y casi cuatro mil empleados.

Honda y Toyota

En 1994, Honda inició la construcción de su planta en El Salto, Jal., destinada a producir, a partir de 1995, el automóvil Accord. Hasta antes del 2000 la producción no superó las 10 mil unidades. En la actual década el volumen ha sido relativamente constante; en 2006 fabricó 24 mil unidades de las cuales el 50% se exportaron a EUA y 10% a Brasil.

En 2004, Toyota inició operaciones en su planta en Baja California para fabricar componentes automotrices. Posteriormente, en 2005 anunció la construcción de su planta de ensamble para fabricar, a partir de 2006, la camioneta Tacoma para el mercado de EUA. En dicho año fabricó 33.2 mil unidades. Ambas firmas han invertido en

México, aunque su producción aún es poco significativa, apenas de 3% con respecto a la producción total.

3. Ventajas de producir en México

Como parte de la tendencia de reubicación de procesos productivos de los grandes ensambladores, México cuenta con ventajas —aparte de los bajos salarios— que lo hace atractivo:

a) Ubicación geográfica. EUA es sin duda el más grande consumidor del mundo de vehículos y sus partes. México se ha convertido en un centro estratégico de producción y distribución para los países interesados en tener amplio acceso al mercado de EUA. La cercanía facilita el exportar vehículos y partes por tren y camión entre ambas naciones ganando en costos y oportunidad;

b) Acuerdos comerciales. El atractivo de México frente a la inversión se debe a que los proveedores y plantas de ensamble cumplen con las reglas de origen de los tratados de libre comercio con Norteamérica y Europa. Con ambos acuerdos los vehículos y autopartes producidos en el país entran con cero arancel a EUA. Asimismo, los acuerdos comerciales con centro y Sudamérica, así como el Tratado de Libre Comercio con Japón significan una ventaja pues se pueden embarcar automotores con un arancel bajo o nulo;

c) Productividad de clase mundial. Las plantas establecidas en el país han probado por años un aceptable balance entre uso eficiente de tecnologías y sistemas tradicionales de producción. Los centros de producción del país han igualado o incluso superado los estándares de calidad de sus plantas de origen, muestra de ello son Ford en Hermosillo, Son, DaimlerChrysler en Ramos Arizpe, Coah. y General Motors en Silao, Gto.;

d) Mano de obra productiva y de costo competitivo. La elevada tecnificación del sector ha fomentado el desarrollo de mano de obra calificada y altamente productiva. No sólo a nivel operarios de las líneas de producción, también en áreas tan especializadas como control de calidad, diseño e ingeniería. Esta situación, ante el encarecimiento de estas actividades en su país de origen, es una ventaja competitiva sin igual. Por ejemplo, en 2005, la industria de EUA pagó por hora en promedio 35.2 vs. 3.8 dólares en México; y

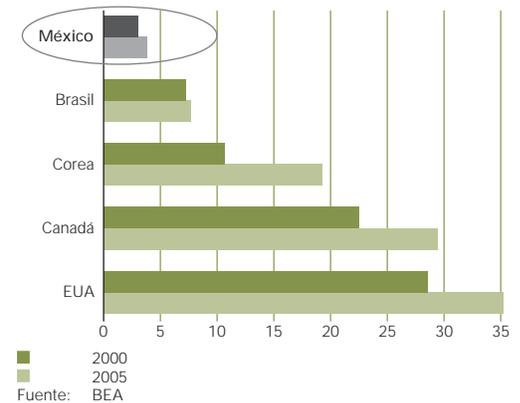
e) Proveeduría competitiva. El cierre de plantas de las firmas norteamericanas convierte a México en la primera opción para abastecer el mercado de EUA con menor costo relativo. Las firmas japonesas que producen en el país, aunque se orientan más al mercado interno, han tenido éxito con el mercado de centro y Sudamérica. Los clusters de proveeduría de la zona del Bajío y Norte del país son relevantes por las fuertes inversiones realizadas (en la actual década la IED en autopartes sumó 9 mil millones de dólares, casi cuatro veces más que la destinada al ensamble de vehículos) lo que se traduce en tecnología de vanguardia.

IV. La Dimensión de la Industria de las Autopartes

En la fabricación de vehículos, la contribución de los proveedores de autopartes es creciente. Cada vez más componentes se producen en sus instalaciones llegando a realizar módulos completos, otorgándoles mayor responsabilidad. El consumo de pieza, partes y materias primas se deriva principalmente de la demanda de vehículos nuevos. La industria de autopartes en el mundo está altamente fragmentada con cuatro líneas de negocio. Los proveedores de piezas de un

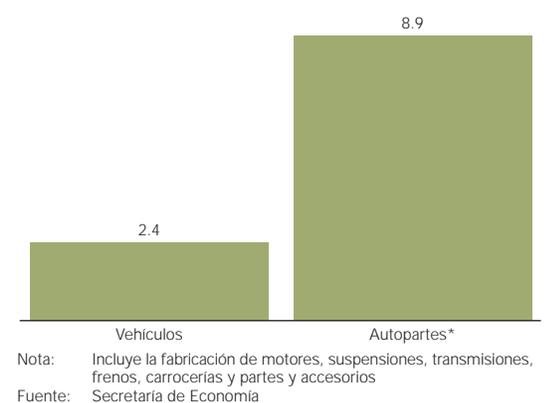
Compensación por Hora en la Industria Automotriz

Dólares



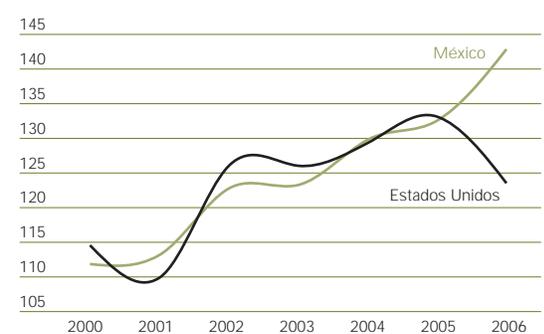
IED: Fabricación de Vehículos y Autopartes 2000-2006

Miles de millones de dólares



Productividad Laboral

Índice 1997 = 100



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI y BEA

Principales Productoras de OEM en el Mundo

Participación % de las 10 más importantes



vehículo se definen como productores de equipo original (OEM por sus siglas en inglés), también llamados de primer nivel (*Tier 1*) que abastecer a las firmas automotrices. Los de segundo y tercer (*Tier 2* y *Tier 3*) abastecen a los anteriores: además, dentro de los segmentos 2 y 3 existen empresas dirigidas a la producción de repuestos (*after market*). En el cuarto segmento figuran los fabricantes de piezas de goma (llantas, correas y mangueras).

Los principales cambios que ha experimentado la cadena productiva automotriz ante la reestructuración mundial de la industria han sido:

- 1) Los ensambladores delegan un mayor número de actividades sobre los proveedores de primer nivel, los que en número son cada vez menos. Ellos, a su vez, encomiendan mediante "outsourcing" a las empresas de segundo y tercer nivel las que en número se han multiplicado y reubicado sobre todo en países emergentes. Por ejemplo, en 1997 del total de mercado de OEM en EUA, 26.7% fue de origen importado, para 2004 la proporción aumentó a 33.8%. El incremento pudo ser mayor de no ser por la creciente competencia de proveedores extranjeros instalados en Norteamérica, sobre todo europeos y japoneses;
- 2) Una tendencia hacia la racionalización, concentración y consolidación de las empresas; y
- 3) Beneficios bajos o negativos, debido a la intensa presión por parte de los productores de vehículos para reducir, cada vez más el precio de las autopartes ante los aumentos de precios de las materias primas, y la creciente competencia de proveedores con costos laborales más bajos.⁹

En los últimos años el mercado global OEM aumentó 6.6 anual promedio (pasa de 350.6 mil millones de dólares en 2000 a 475.5 en 2005) avance ocurrido a pesar del retroceso en ventas que han registrado las firmas de origen norteamericano principalmente Delphi y Visteon, en su mercado de procedencia. Estas proveedoras, aún conservan fuerte dependencia con el ensamble de vehículos de GM y Ford, aunque son firmas que han intensificado la reubicación de procesos y módulos completos hacia mercados emergentes como China, India, Europa del Este y México.

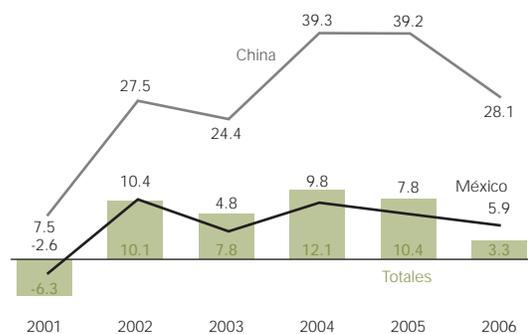
Cabe señalar que las importaciones de autopartes de EUA avanzaron 3.3% en 2006 al sumar 95.2 miles de millones de dólares. De México importó 26.4 millones de dólares, un aumento de 5.9% anual y con una participación promedio en la actual década de 28% en el mercado de partes automotrices importadas. Las compras de EUA a China se cuadruplicaron de 2001 a 2006 al pasar de 1.8 a 6.9 mil millones de dólares, respectivamente.

Las caídas en ventas, los costos de energía más altos, el alza en materias primas como el acero, el elevado endeudamiento y la capacidad instalada excesiva causada, entre otras razones, por los cortes de producción de Ford y GM han provocado que la situación financiera de algunos de los más grandes proveedores sea de bancarrota (se adhieren a la protección del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras), o bien que se encuentren calificados como inversiones chatarra.

9 Ver U.S. Department of Commerce The US Automotive Parts Industry Annual Assessment, March 2007

Importaciones de Partes Automotrices de EUA

Variación % anual



Fuente: BBVA Bancomer con datos de U.S. Census Bureau

1. La Industria de Proveedores en México

Entre 1994 y 2006 el sector incrementó su participación en la economía. De 1.1% a 1.3% del PIB y en el empleo de 0.9% a 1.5% con respecto al total del empleo remunerado. Cabe señalar que por el menor nivel tecnológico con respecto a la automotriz terminal, es relativamente más abundante en mano de obra. En 2006, registró en promedio más de 420 mil empleos remunerados, cerca de 90% del total de la industria automotriz. Asimismo, el sector juega un papel muy importante en el crecimiento de las exportaciones al generar 8.5% de las exportaciones del país en 2006, incluso contribución similar a las exportaciones de vehículos ligeros terminados. Según la Industria Nacional de Autopartes (INA), el sector contabilizó 345 establecimientos productores OEM de origen 100% extranjero y 1,000 proveedores de segundo y tercer nivel respectivamente. De estos últimos, el 70% son de origen extranjero y el resto nacional.

La trayectoria de la producción de autopartes muestra una tendencia de lento crecimiento entre 2004 y 2006, lo que es reflejó, sobre todo, en el menor dinamismo de las exportaciones ante una mayor competencia de productores de salario bajo.

Conclusiones

Los desafíos futuros de una industria global

En un contexto de creciente competencia, lo que queda es seguir centrando los esfuerzos en reconfigurarse para adaptarse a la realidad del mercado. Ello contempla enfrentar elevados precios de materiales y de energéticos, márgenes de beneficios cada vez más pequeños y mayores presiones para los proveedores para mantener alta calidad a precio competitivo. Los que logren alinearse a las tendencias globales prosperarán. Hasta ahora, la estrategia acertada de mercado ha sido invertir en países emergentes y ha dependido de cada compañía para lograr ahorros sustanciales en el costo de fabricación así como de elevados incentivos por parte de los gobiernos.¹⁰

En lo que resta de la década habrá un avance en la producción mundial de vehículos de 3% en promedio Se estima que la producción global de vehículos ligeros supere 8 millones de unidades entre 2006 y 2010 representando un aumento de 3% promedio anual según PwC. También, que todas las regiones económicas experimentarán incrementos de dos dígitos, excepto la de Norteamérica. La contribución más grande al crecimiento provendrá de la región Asia-Pacífico que explicará más de 45.5% de la expansión mundial. Los mercados maduros conseguirán crecimientos: EUA, Francia y Alemania aunque la diferencia con respecto al dinamismo de China, India y Rusia, seguirá siendo amplia.

A nivel global, uno de los principales retos de la industria automotriz tiene que ver con el todavía fuerte crecimiento de la oferta con respecto a la demanda. Ello en un contexto de elevada competencia, serios problemas de productividad, costos laborales crecientes y poca flexibilidad en sus líneas de ensamble, sobre todo por parte de los productores de EUA.

¹⁰ Ver The New Commission on the Skills of the American Workforce "The Impact of Globalization on American Jobs in Selected Industries 2006"

Industria de Autopartes en México

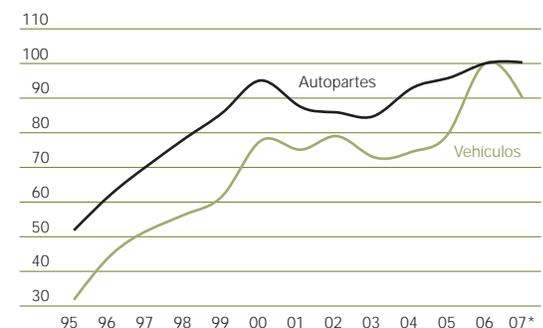
Participación % en:

	1994	2006
PIB	1.1	1.3
Manufacturas	5.6	6.8
Exportaciones*	9.8	8.5
No maquila	5.6	4.5
Maquila	4.2	4.0
Empleo remunerado total	0.9	1.5
Inversión extranjera directa total	5.9**	9.9
Manufacturas	8.9**	16.2

* Excluye petróleo
 ** Corresponde a 1999
 Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Producción de Vehículos Terminados y de Autopartes

Índice de volumen 2006 = 100



* Primer trimestre 2007
 Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Producción Mundial de Vehículos por Zona Geográfica y País

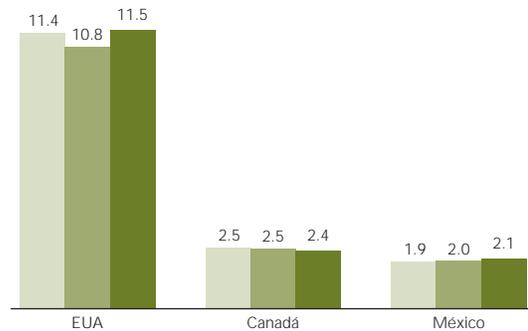
Millones de unidades

	2006	2010	Difer.	2006 vs. 2010	
				Var. %	Var.prom.
Asia Pacífico	24.4	28.1	3.7	15.3	3.6
Japón	10.6	10.8	0.2	2.1	0.5
China	5.5	7.3	1.7	30.9	7.0
Corea del Sur	3.6	3.4	-0.2	-6.8	-1.7
India	1.5	2.6	1.1	72.4	14.6
Unión Europea	17.9	19.9	2.0	11.1	2.7
Alemania	5.3	5.8	0.5	10.0	2.4
Francia	3.1	3.4	0.3	8.0	1.9
España	2.6	2.7	0.1	4.6	1.1
Norteamérica	15.2	16.0	0.8	5.3	1.3
Canadá	2.5	2.4	-0.1	-2.3	-0.6
EUA	10.8	11.5	0.7	6.6	1.6
México	2.0	4.1	2.1	105.1	19.7
Sudamérica	2.9	3.2	0.3	9.3	2.2
Brasil	2.2	2.4	0.2	8.8	2.1
Europa del Este	2.5	3.6	1.1	42.0	9.2
Rusia	1.2	1.9	0.7	60.7	12.6
Medio Oriente y África	1.7	2.0	0.3	19.3	4.5
Producción Total	64.6	72.8	8.2	12.7	3.0

Fuente: BBVA Bancomer con datos de PwC

Producción Norteamérica por País

Millones de unidades

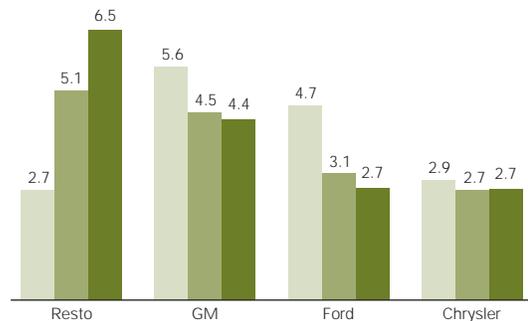


■ 2000
■ 2006
■ 2010 estimado

Fuente: BBVA Bancomer con datos de PwC Outlook 2007 Q1

Prod. de las Tres Grandes en Norteamérica

Millones de unidades



■ 2000
■ 2006
■ 2010 estimado

Fuente: CSM / Worldwide 1Q 2007

El otro desafío, quizá el principal, es continuar creciendo y generar valor para los accionistas. La estrategia empleada hasta ahora ha sido la expansión geográfica de la producción hacia mercados emergentes de bajo costo de mano de obra y elevada calidad, y el constante incremento de la inversión y el desarrollo de nuevos materiales.

El mercado de EUA crecerá poco

La meta para las compañías americanas es convertirse en competidores magros y ágiles como los japoneses. No obstante, eliminar la grasa no es suficiente. Necesitan construir coches atractivos, en plantas flexibles que puedan cambiar según el gusto de los compradores. La llegada de fabricantes europeos, japoneses y surcoreanos ha creado sobrecapacidad de producción presionando a las firmas, sobre todo a las Tres Grandes de Detroit, a reestructurarse.

Hasta ahora, la única firma en EUA que ha conseguido avances significativos en su plan de reestructuración ha sido GM. En cuanto a Ford, son muchas las dificultades que sigue enfrentando en EUA y no ha podido detener la caída de la confianza de los consumidores y por lo consiguiente de sus ventas, mermando cada vez más su situación financiera. De cualquier manera es una buena señal la venta de su participación mayoritaria de la división Aston Martin, además de no descartar la venta de Jaguar y Land Rover. Daimler. Por lo pronto, ya se concretó la venta de 80.1% de su división Chrysler a Cerberus Capital Management. Con ello, la firma de capital privado también obtendrá a Chrysler Financial. Desde 2006 cuenta con GMAC, el brazo financiero de GM. Otro elemento que fortalecerá los planes de reestructuración de las Tres Grandes son los acuerdos logrados entre GM EUA y UAW pues servirán como precedente para las negociaciones contractuales que mantienen con Chrysler y Ford. Una y otra empresas pagan salarios y beneficios por hora de 75.9 y 70.5 dólares., respectivamente vs. un estimado de 48 dólares. de Toyota. Las condiciones laborales que cobijaban a los trabajadores sindicalizados son insostenibles en un contexto en que las grandes automotrices norteamericanas han perdiendo su posición dominante.

En el corto plazo, crecimiento moderado de la producción en México

La perspectiva de la producción total en México es de un crecimiento moderado pues no habrá grandes inversiones que aumente la capacidad de producción. Los principales factores que influirán serán las condiciones del mercado de EUA y una actividad económica desacelerada. Sin embargo, la mayor parte de los fabricantes han invertido importantes montos en el país y durante 2007 se cuenta con la inversión de GM en San Luis Potosí.

En el lapso 2006-2011 es factible que la producción crezca a una tasa media anual de 5%. De lo anterior se desprende la premura para profundizar en reformas estructurales que mejoren las ventajas a nivel país y región (fiscal, energética). Un mejoramiento del entorno de la industria automotriz mejorará el desarrollo de sus ventajas competitivas. De ello depende que sigan fluyendo las nuevas inversiones que fortalezcan a la cadena industrial. Se espera que cada vez mayor porcentaje de la producción se destine al mercado de exportación como parte de la estrategia de especialización de la industria global.

La industria de autopartes seguirá con dificultades

Para la industria de autopartes, 2007 también será un año difícil, pues la situación de Chrysler, GM y Ford —ésta última no ha avanzado conforme a lo planeado en su reestructuración— seguirá registrando recortes de producción y elevados precios de materias primas y del acero. Con esto es posible esperar más quiebras, adquisiciones y consolidaciones para lograr obtener beneficios y en el mejor de los casos reducir las pérdidas. Ante este escenario, es factible que los proveedores de OEM de EUA, sigan trasladando su producción a los productores de OEM extranjeros. Los proveedores de china seguirán creciendo y explicando una parte cada vez mayor de las importaciones de autopartes, aunque es posible que exista un freno a dicha tendencia ante la posibilidad de que las compañías continúen moviendo su producción (reubicación) a China u otro destino de bajo salario en un esfuerzo por reducir costos y seguir siendo competitivos (India y países de Europa del Este).

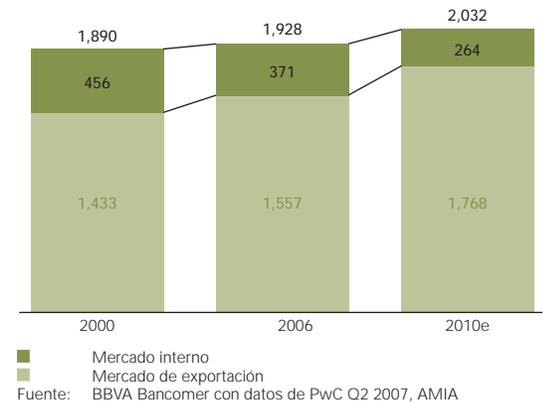
Si bien México continúa siendo el principal proveedor de autopartes en EUA, no ha incrementado su cuota de mercado como China. Esto en parte como resultado de la fuerte concentración de México (entre 70 y 80% de sus ventas) con las Tres Grandes de Detroit por lo que uno de los retos de los proveedores es diversificarse. Otro desafío es el incremento en sus capacidades tecnológicas que les permita estar más aptos con la tecnología de procesos de productos y de materiales. Finalmente, se requiere crear las condiciones propicias para atraer la inversión: esto es, desarrollo de infraestructura, simplificación y desregulación de trámites.

Otras Referencias

- www.hoovers.com. Reportes financieros
- www.detnews.com. Notas periodísticas
- www.amia.com.mx. Bases de datos
- www.csmauto.com. Pronósticos
- www.oica.com. Bases de datos
- Ward's AutoInfoBank. Notas periodísticas y bancos de datos
- Bureau of Economic Analysis (BEA)
- PriceWaterhouseCoopers (PwC). Automotive Institute Analyst Note
- Autodata Corp.
- International Office Labor Geneva, "Automotive Industry Trends affecting component suppliers"
- Center for Automotive Research, "The Auto Industry Moving South: An Examination of Trends" 12-15-2003 Kim Hill, Emilio Brahmst

México: Producción de Vehículos Ligeros

Miles de unidades



Introducción

En este documento se pone en contexto la evolución de la inversión extranjera hacia México en los últimos 25 años. Mucho ha cambiado a lo largo de este tiempo, pero lo importante es valorar si en la competencia por captar mayores flujos de inversión del exterior se han aprovechado a plenitud factores como la apertura, la proximidad geográfica y estrecha vinculación productiva con EUA, los recursos naturales y el clima, entre otros. El análisis que aquí se presenta no busca orientar las ideas en algún sentido particular, sino contribuir a un debate más informado y del que puedan surgir propuestas para, en última instancia, elevar el nivel de bienestar en el mediano plazo.

Comparados con quienes más avanzan México se ha quedado rezagado en materia de captación de inversión extranjera. Puede haber diversas explicaciones, algunas de las cuales se exploran en este texto, aunque la lección parece clara: el deterioro en los niveles de competitividad y el retraso en los acuerdos institucionales que garanticen estabilidad y mayor crecimiento en el mediano plazo han ido cobrando factura. Esta situación contrasta con la de aquellos países que han optado por el camino de la modernización, donde los beneficios están a la vista.

El documento está dividido en cuatro apartados: el primero presenta una radiografía de la inversión extranjera en México a partir de los años ochenta, en la que se analiza el monto de los flujos, su destino y los países de origen. El segundo profundiza sobre las tendencias de la inversión a escala global en los últimos años para hacer un contraste con la experiencia mexicana. El tercer apartado plantea algunas hipótesis sobre las causas por las que México se ha rezagado en materia de captación de flujos de inversión. Por último, la cuarta sección enfatiza la relación entre inversión extranjera y niveles de bienestar, así como algunos resultados para México.

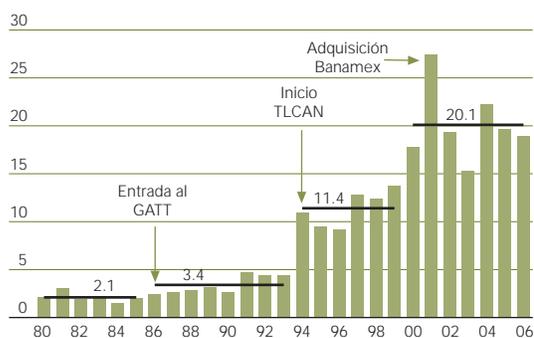
I. Radiografía de la Inversión Extranjera en México

1. Los flujos han aumentado, ¿O no?

Los flujos de inversión extranjera a México han ido en aumento desde mediados de la década de los ochenta, primero como resultado de los procesos de apertura comercial, y más tarde por una reorientación de los flujos hacia sectores con mayor potencial. La entrada al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (hoy Organización Mundial de Comercio) en 1986 y la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en 1994 dieron lugar a un fuerte impulso de la inversión: de niveles de 2 mil millones de dólares hasta 1985, la cifra pasó a 3.4 mil millones entre 1986 y 1993, a 11.4 mil millones entre 1994 y 1999, y a 20.4 mil millones en el periodo 2000-2006.

De entrada, podría pensarse que el atractivo de México para albergar inversión extranjera ha ido en aumento: el monto captado en 2006, cercano a los 19 mil millones de dólares, prácticamente duplica al registrado una década atrás (10 mil millones en 1996); representa además el 20% del total destinado a Latinoamérica por este concep-

Flujos de IED a México
Flujos anuales y promedios, miles millones de dólares



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

to en el mismo año.¹ Sin embargo, los números absolutos pueden resultar un tanto engañosos: si se miden como proporción del PIB se observa que, luego del impulso original del tratado comercial con EUA y Canadá, que ubicó a la inversión en niveles cercanos al 3% hasta 2000, la tendencia a partir de entonces ha sido a la baja, si bien atenuada por operaciones financieras. El nivel alcanzado en 2006, 2.3% del PIB, es similar al observado en 1994, fecha de inicio del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Además, sólo una parte de la cifra de inversión reportada, alrededor del 50%, se refiere a nuevas inversiones²; el resto corresponde a cuentas entre filiales, reinversión de utilidades e importación de maquinaria por parte de maquiladoras. Comparada respecto a la de hace una década, la inversión en nuevos proyectos pasó de 6.4 mil millones de dólares a tan sólo 7.5 mil millones.

2. El destino de los flujos: de manufacturas a servicios

La segunda característica a destacar en la evolución de los flujos de inversión extranjera tiene que ver con su destino. En la época inmediata posterior a la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte la mayor parte se concentró en manufacturas, sobre todo maquiladoras. A partir del año 2000, el principal impulso provino en cambio de los servicios. Así, aunque las manufacturas siguen siendo las más importantes, su participación en el total de inversión extranjera pasó de 61% en el periodo 1994-1999, a 49% en el periodo 2000-2006; por su parte, la importancia de los servicios prácticamente se duplicó, de 19 a 35%.

A su vez, dentro de los servicios los mayores flujos se han orientado al sector financiero: de los 50 mil millones de dólares de inversión orientados a servicios, el 70% (35 mil) correspondió al renglón de servicios financieros. La concentración de la inversión en pocas actividades ha sido una característica de la inversión extranjera: del total registrado desde la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte hasta 2006, 90% se ubica en manufacturas, servicios financieros, comercio y transporte y comunicaciones. Para el caso específico de las manufacturas, tan sólo las divisiones de maquinaria y equipo, alimentos, bebidas y tabaco, y química, hule y plástico, representaron más del 80% del total.

La otra cara de esta distribución, y que también llama la atención, es el bajo nivel de recursos que han logrado captar sectores como el de energía, la construcción, así como el agropecuario. Difícilmente podría argumentarse que en ellos no existe potencial. Primero, el rezago de las inversiones en el sector energético es incuestionable. Segundo, los programas de apoyo a la vivienda, la edificación no residencial y el desarrollo de infraestructura han hecho del sector construcción uno de los más dinámicos de la economía en los últimos años y probablemente así continúe por varios más. Por último, en el sector primario está un fuerte potencial para el desarrollo de nuevas fuentes de energía, además de que con la apertura en 2008 del capítulo agrícola en el Tratado de Libre Comercio de América

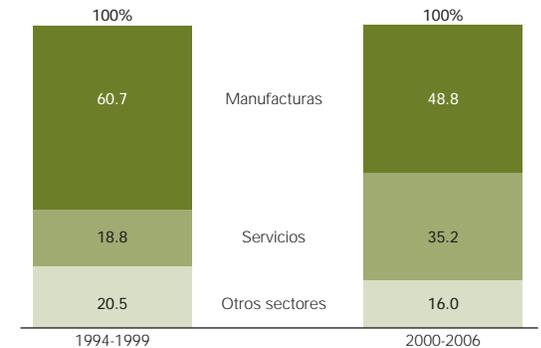
1 UNCTAD. The Emerging Landscape of Foreign Direct Investment. Febrero 2007.
 2 Incluyendo operaciones entre compañías con inversión extranjera ya establecidas y sus filiales en el país, que no necesariamente se notifica a las autoridades en el periodo en que se materializa.

Flujos de IED a México % del PIB



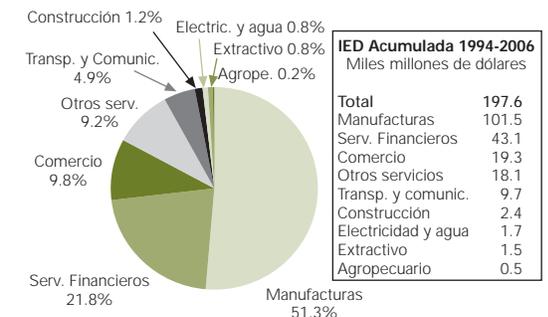
Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Distribución de la IED a México Participación % en el total



Fuente: BBVA Bancomer con datos de Secretaría de Economía

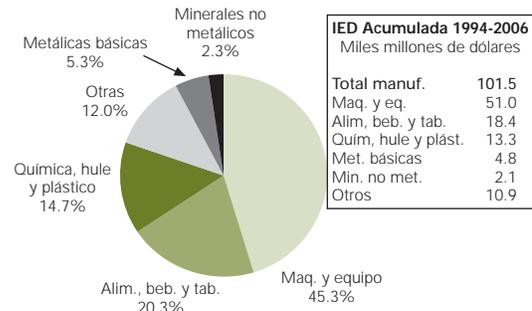
Flujos de IED a México 1994-2006: Distribución por Sector Participación %



IED Acumulada 1994-2006	
Miles millones de dólares	
Total	197.6
Manufacturas	101.5
Serv. Financieros	43.1
Comercio	19.3
Otros servicios	18.1
Transp. y comunic.	9.7
Construcción	2.4
Electricidad y agua	1.7
Extractivo	1.5
Agropecuaria	0.5

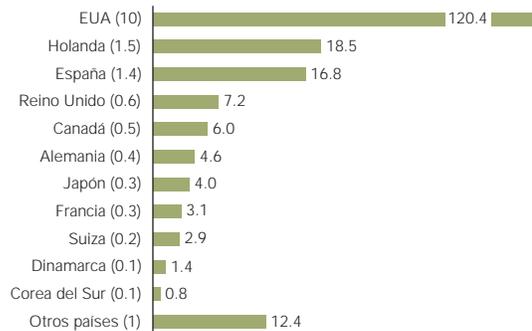
Fuente: BBVA Bancomer con datos de Secretaría de Economía

**Flujos de IED a México 1994-2006:
Manufacturas
Participación %**



Fuente: BBVA Bancomer con datos de Secretaría de Economía

**Inversión Extranjera en México
1994-2006 Según País de Origen
Flujos acum. y (prom. anual), miles millones dólares**



Fuente: BBVA Bancomer con datos de Secretaría de Economía

**México en los Flujos Globales de IED:
Países seleccionados, miles millones de dólares, 2004**

	A México (A)	Global* (B)	A / B %
España	7.4	49.5	15.0
Suiza	1.1	26.2	4.2
EUA	8.2	229.3	3.6
Japón	0.4	35.3	1.0
Italia	0.2	19.4	0.9
Canadá	0.4	47.4	0.8
Francia	0.1	47.8	0.3
Reino Unido	0.1	80.6	0.2
Corea	0.0	6.0	0.2

* Inversión directa en el exterior
Fuente: BBVA Bancomer con datos de Secretaría de Economía y OCDE

del Norte se abren nuevas alternativas (y retos) a las exportaciones agrícolas mexicanas.

Finalmente, incluso en actividades que se han considerado tradicionalmente como “polos de atracción” para la inversión extranjera, la realidad las ubica en una posición mucho más modesta: es el caso de la rama de restaurantes y hoteles, donde la suma de los montos de inversión de 1994 a 2006 llega apenas a 5.5 mil millones de dólares; esto es, menos del 3% del total registrado a nivel nacional en el mismo lapso. Para ser justos, habría que decir también que el panorama para este sector ha venido mejorando y podría hacerlo mucho más en los próximos años. La inmigración con propósitos de retiro y el desarrollo inmobiliario de segundas viviendas han incrementado el atractivo para la inversión en los estados de la región del Pacífico, así como en Quintana Roo. En la presente década, 90% de las inversiones realizadas en el sector turístico se han destinado a proyectos inmobiliarios residenciales en zona restringida.³

3. ¿Quiénes invierten en México?

Al igual que el destino, el origen de la inversión extranjera que recibe México presenta un alto grado de concentración: 90% de los flujos captados entre 1994 y 2006 corresponden a 11 países, aunque tan sólo en EUA se origina el 60%. Siguiendo en importancia, aunque muy lejanos, se ubican Holanda y España, cuyo monto de inversión en términos acumulados se ubica en rangos de 15 a 20 mil millones de dólares; para el resto de países el monto acumulado de la inversión en el periodo referido no alcanza los diez mil millones. Tomando como referencia el promedio anual de la inversión, se observa que entre 1994 y 2006 los flujos destinados a México han sido modestos: sólo los tres que encabezan la lista (EUA, Holanda y España) registran montos anuales superiores a los mil millones de dólares.

Más aún, entre los países que invierten en México, la proporción que éste recibe respecto al total de inversión realizada en el exterior es particularmente baja: cifras de la OCDE revelan que en 2004, México captó 4% de la inversión realizada por parte de EUA y Suiza, 1% de la efectuada por Japón, y menos del 1% de la que llevaron a cabo países como Italia, Canadá, Francia, el Reino Unido y Corea del Sur. Caso excepcional fue el de España, que destinó a México hasta un 15% de la inversión que hizo a nivel global en el mismo año; dicho monto se concentró principalmente en operaciones financieras.

En síntesis, una reducción en términos relativos y concentración en pocos sectores y países de origen han sido las características que han definido a los flujos de inversión extranjera directa hacia México en los últimos años. ¿Cómo ha sido la tendencia de la inversión en el resto del mundo? ¿Está México alineado a los factores que explican dicha tendencia?

3 Aunque aún de pequeña escala, los montos y el crecimiento de estas inversiones son cada vez más significativos. Por ejemplo, cifras al primer trimestre del 2007 muestran que la inversión de España al sector turístico, específicamente en proyectos inmobiliarios residenciales en la zona restringida alcanzó 400 millones de dólares, cuando el promedio del periodo 2000-2006 para todo el sector turístico había sido de 270 millones.

II. El crecimiento de la inversión, fenómeno global

Cifras del Fondo Monetario Internacional refieren que el promedio de inversión a nivel mundial en el periodo 2000-2005 fue cercano a los 800 mil millones de dólares, mientras que en el periodo 1994-1999 apenas superó los 500 mil. Es decir, se calcula que la inversión extranjera a nivel mundial ha crecido en la presente década cerca de 60% respecto a la segunda mitad de los años noventa.

La participación de las economías emergentes en la captación de flujos de inversión es cada vez más relevante: en 2005 el monto captado por China, si se incluye a Hong Kong, acaparó uno de cada ocho dólares de la inversión mundial (12.4%) y superó incluso a EUA (11.9%).

El surgimiento de Europa del Este como destino de la inversión extranjera ha sido sorprendente y al mismo tiempo aleccionador. Para las economías de esta región, que en menos de una década debieron transitar de un modelo de planificación central a uno de mercado, ponerse a tono con el avance del mundo occidental no ha sido fácil. Pero lo están haciendo rápidamente: con un monto de inversión superior a los 80 mil millones de dólares en 2005, cuando apenas una década atrás era de 18 mil millones, Europa del Este ha desplazado ya a América Latina como destino de la inversión extranjera, que en el mismo año logró captar 69 mil millones.

También es de destacar el crecimiento de los flujos de inversión a la región de África y Oriente Medio: de 6 a más de 30 mil millones de dólares en el lapso de una década. Asia sigue siendo la región que recibe el mayor monto de recursos, 122 mil millones de dólares en 2005, equivalente al 40% del total de recursos canalizados a las economías emergentes en dicho año.

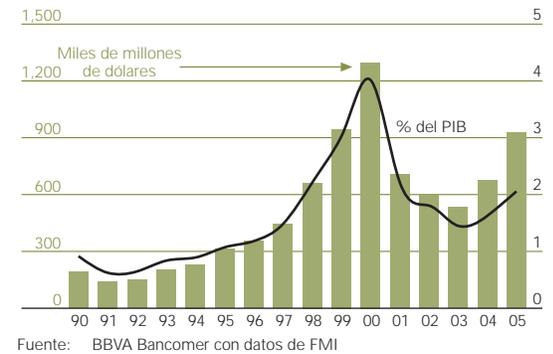
¿Qué podría decirse acerca de México? Con una participación del 2% en el total de inversión extranjera en 2005, continúa figurando entre las quince economías más importantes en este concepto. No obstante, la cifra implica una tendencia a la baja, pues en el periodo 1995-2005 su participación alcanzó un promedio de 2.5%.

Servicios, el motor de las inversiones

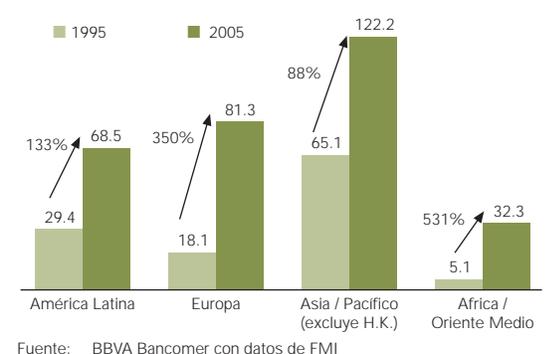
El crecimiento de la inversión a nivel mundial en la presente década ha estado concentrado en servicios. Al contrario de lo que ocurre en manufacturas, que de representar cerca del 30% de la inversión total realizada en el exterior por los países de la OCDE en la segunda mitad de los años noventa pasó a menos de 20% en el periodo 2000-2004, los servicios han incrementado significativamente su importancia. De representar el 58% de la inversión total en el periodo 1995-1999, en el periodo 2000-2004 llegó a 73%, un incremento de 15 puntos porcentuales. La mayor parte de este incremento, 11 puntos, se atribuye a telecomunicaciones; comercio; restaurantes y hoteles; y, muy especialmente, intermediación financiera.

Diversos factores explican la globalización en el sector financiero: desde capitalización de instituciones en economías emergentes; avances en tecnología, comunicaciones y gestión de riesgos; así como la búsqueda de nuevos mercados por desarrollar y que ofrez-

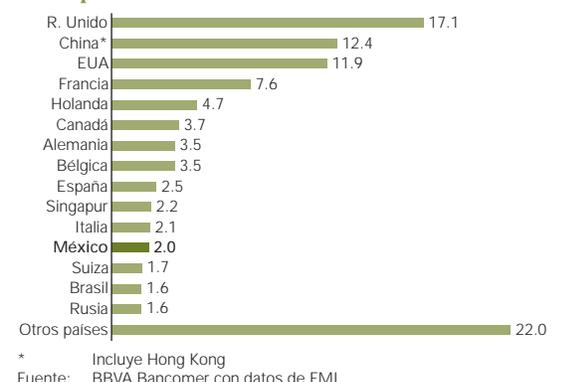
Flujos de Inversión Extranjera Mundial



Flujos de IED a Economías Emergentes



Países Receptores de IED 2005



Destino de la Inversión Extranjera Global*
Participación % en el total

	1995-1999 (A)	2000-2004 (B)	A - B pp
Total	100.0	100.0	0.0
Intermediación financiera	26.0	32.4	6.4
Telecomunicaciones	4.9	9.2	4.3
Comercio (may. y menudeo)	0.2	3.3	3.0
Hoteles y restaurantes	0.5	0.8	0.3
Activ. de computación	1.0	1.0	0.1
Publicidad	1.4	1.4	0.1
Bienes raíces	1.0	0.9	-0.2
Sector primario	5.9	5.6	-0.3
Minería y extracción	6.0	5.5	-0.5
Extracción de crudo	4.2	3.0	-1.2
Electricidad, gas y agua	2.9	1.7	-1.2
Manufacturas	29.3	17.6	-11.7
Otras actividades	16.6	17.7	1.1

* Se refiere a la realizada por los países de la OCDE
Fuente: BBVA Bancomer con datos de OCDE

can tasas de retorno atractivas. Así, no es accidental que el valor de las fusiones y adquisiciones en el sector financiero, tan sólo en economías emergentes, sumara en 2005 más de 20 mil millones de dólares; en 1995, una década atrás, la cifra no llegó siquiera a los 2 mil millones.⁴

Más aún, la tendencia hacia la consolidación de grandes grupos financieros a nivel mundial probablemente continúe en los próximos años. La escala y la diversidad de productos resultan factores clave para mitigar riesgos inherentes al sector, así como incrementar la eficiencia. Adicionalmente, factores como la edad de la población y la madurez de los sistemas financieros en las economías desarrolladas, añaden incentivos a la búsqueda de oportunidades en estos mercados.⁵

III. México en las tendencias globales de la inversión

Es claro que tanto el crecimiento en términos absolutos de los flujos de inversión en México como la mayor participación de los servicios son parte de una tendencia global. Sin embargo, es claro también que se han perdido oportunidades y que el crecimiento de los flujos hacia México ha sido inferior al de otras regiones. ¿Qué factores podrían estar haciendo a México perder su atractivo para la inversión extranjera? Aquí se plantean algunas hipótesis:

1. Las ventajas del Tratado de Libre Comercio de América del Norte se han agotado

Importantes en un inicio, las ventajas que ofreció el tratado comercial con EUA y Canadá a las exportaciones de México se han venido agotando. La especialización en actividades intensivas en mano de obra y bajo nivel de valor agregado rindió sus mejores frutos en los años noventa. En la presente década, con la firma de diversos acuerdos comerciales en materia textil entre EUA y diversos países de Centroamérica, pero sobretodo, con la entrada de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) a partir de 2001, las ventajas relativas de México se han ido erosionando.

La evolución del empleo en las maquiladoras refleja este fenómeno con nitidez: la actividad que en la segunda mitad de los noventa registró las tasas de crecimiento más elevadas fue la de prendas y textiles; sin embargo, para el periodo 2001-2006 se coloca entre las de mayor caída. De hecho, en la mayoría de los casos donde los procesos consistieron puramente en labores de ensamble (textil-prendas, calzado, muebles, juguetes, accesorios y material eléctrico) se ha observado una caída en el empleo. En contraste, para las actividades con procesos de mayor valor agregado, como la industria química, la fabricación de maquinaria y el transporte, los niveles de empleo se mantienen aún en expansión.

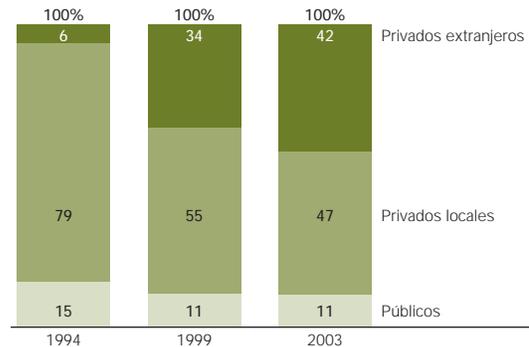
2. El entorno es más competitivo, y México se ha rezagado

La evidencia muestra una correlación entre flujos de inversión y competitividad: los países con mejor desempeño en el índice de

4 Chistine Cumming. Review of Recent Trends and Issues in Financial Sector Globalization. Fifth BIS Annual Conference on Financial Globalization. June 2006.
5 European Parliamentary Financial Services Forum. Cross-border banking consolidation. January 2007.

Latinoamérica: Intermediación Bancaria por Tipo de Propiedad

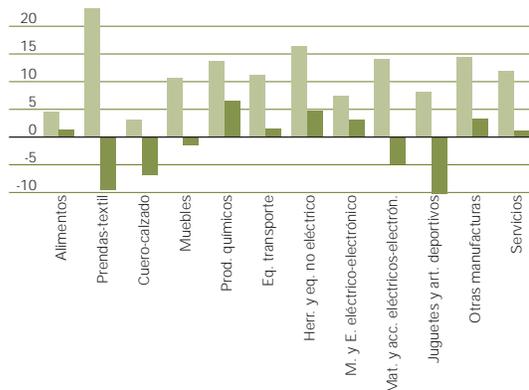
Participación % en la cartera de crédito total



Fuente: BBVA Bancomer con datos de BIS

Empleo en Maquiladoras

Tasa media anual de crecimiento, %



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

competitividad global son también los que reciben el monto más elevado de inversión: utilizando los resultados a 2005 puede observarse que los países que se colocaron en la lista de las primeras diez posiciones en términos de competitividad (Suecia, Dinamarca, Finlandia) fueron también las que recibieron flujos de inversión cercanos o superiores a los mil dólares por habitante. Del lado opuesto la evidencia es más contundente: para los países ubicados al final de la tabla en materia de competitividad el monto de inversión recibido es prácticamente nulo.

Para el caso de México, la pérdida de competitividad ha dejado de ser noticia. Sin importar la fuente, todos los indicadores de competitividad muestran un claro rezago de México en esta materia. Por ejemplo, el indicador del Banco Mundial, *Doing Business*, que jerarquiza la posición relativa de los países en función de las condiciones que ofrece para la inversión y el desarrollo de negocios⁶, coloca a México en la clasificación de 2007, en la posición 43, entre 177 países. Adelante se posicionan la mayoría de los países con los que negocia y compete: EUA y Canadá, la mayoría de los países de la región de Asia, y prácticamente la totalidad de los países miembros de la Unión Europea. Dentro de la región de Latinoamérica, Chile (28) queda mucho mejor posicionado. Interesante también, en esta clasificación, prácticamente todos los países de Europa del Este (Lituania, Estonia, Latvia, Armenia, Eslovaquia y Georgia) ofrecen mejores condiciones que México para el desarrollo de negocios.

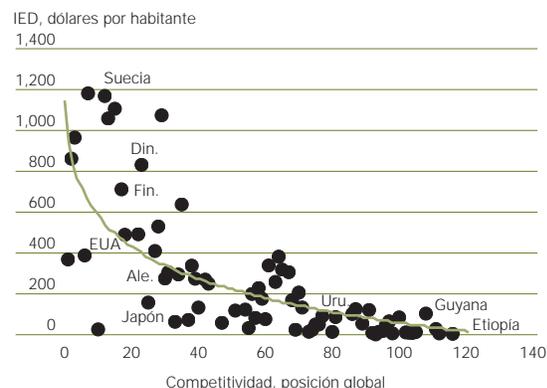
La clasificación del Banco Mundial permite también hacer simulaciones: cómo cambiaría la posición global del país ante mejoras en las distintas variables evaluadas. Si México redujera a la mitad sus trámites y el tiempo en completarlos (apertura de un negocio, obtención de licencias, registros de propiedad, pago de impuestos, trámites aduaneros y ejecución de contratos) reduciría en más de la mitad la brecha respecto al más competitivo y se colocaría en la posición 20.⁷

Por otra parte, según el más reciente resultado del Índice Global de Competitividad (World Competitiveness Index) del Foro Económico Mundial, en 2006 México ocupó la posición 58 entre 125 países. En el comunicado de prensa el reporte dice:

"...el país sigue padeciendo graves debilidades institucionales. Al igual que el resto de América Latina, México padece de una reglamentación y burocracia excesivas e instituciones públicas —como el sistema judicial, la policía— que necesitan operar con mayor apertura y transparencia. México también tiene un serio problema de crimen, que incrementa los costos de las empresas y menoscaba la competitividad. La nueva administración tendrá que atender estos problemas y encontrar maneras de invertir más para mejorar la educación secundaria y terciaria, para incrementar la capacidad a futuro del país para innovar y operar más fácilmente en una economía mundial cada vez más compleja." ¿Se necesita decir más?

6 Las variables consideradas son: facilidad para abrir un negocio; licencias; facilidad para la contratación de personal; registros de propiedad; acceso al crédito; protección de inversionistas; facilidad para el pago de impuestos; facilidad para el comercio internacional; aplicación de la ley, y; cierre de empresas.
7 Estimaciones propias, resultado de hacer ajustes directamente en la base de datos a los tiempos y número de trámites mencionados.

Competitividad e IED, 2005



Fuente: BBVA Bancomer con datos de WEF y FMI

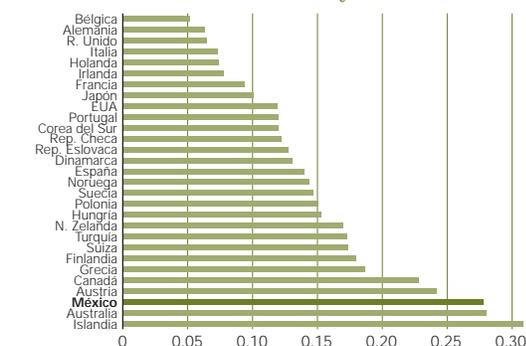
Facilidad para Hacer Negocios

País	País	País
1 Singapur	16 Lituania	31 Fiji
2 N. Zelanda	17 Estonia	32 Mauricio
3 EUA	18 Tailandia	33 Ant. y Barb.
4 Canadá	19 Puerto Rico	34 Armenia
5 Hong Kong	20 Bélgica	35 Francia
6 R. Unido	21 Alemania	36 Eslovaquia
7 Dinamarca	22 Holanda	37 Georgia
8 Australia	23 Corea	38 Arabia Saud.
9 Noruega	24 Latvia	39 España
10 Irlanda	25 Malasia	40 Portugal
11 Japón	26 Israel	41 Samoa
12 Islandia	27 Sta. Lucía	42 Namibia
13 Suecia	28 Chile	43 México
14 Finlandia	29 Sudáfrica	44 San Vicente
15 Suiza	30 Austria	45 Mongolia

Fuente: Banco Mundial

Restricción Legal a la Inversión Extranjera

Índice: 0 menor restricción, 1 mayor



Fuente: OCDE

Marco Legal de la Inversión Extranjera en México

Actividades excluidas	
Reservadas al Estado	Reservadas a mexicanos
<ul style="list-style-type: none"> • Hidrocarburos (excepto gas natural) • Petroquímica básica • Electricidad • Energía nuclear y minerales radioactivos • Correos y telégrafos • Control, supervisión y vigilancia de puertos y aeropuertos • Emisión de billetes y acuñación de moneda 	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte terrestre de pasajeros, turismo y carga • Comercialización de gasolina y gas LP • Radio y televisión (excepto cable) • Uniones de crédito y banca de desarrollo

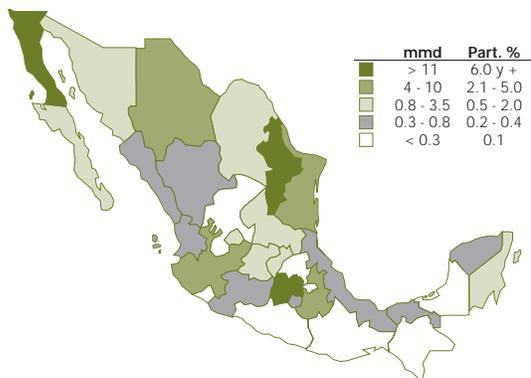
Actividades reguladas	
Particip. minoritaria*	Mayorit. sujeta a aprob.**
<p>Hasta 10% en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sociedades cooperativas de producción <p>Hasta 25% en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transporte aéreo nacional <p>Hasta 49% en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seguros • Fianzas • Casas de cambio • Afores • Fabricación y comercialización de explosivos • Acciones "T" en soc. con propiedades agrícolas • Pesca en agua dulce, costera y en zona exclusiva • Telefonía fija 	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios portuarios para navegación interior • Explotación de embarcaciones en tráfico de altura • Educación preescolar hasta superior • Servicios legales • Información crediticia • Instituciones calificadoras de valores • Telefonía celular • Perforación de ductos y pozos petroleros • Vías férreas de uso público

Acerca de la adquisición de inmuebles:

- Se permite adquirir inmuebles en el interior del país
- Se permite adquirir el dominio de inmuebles en zona restringida (100 kms. a lo largo de la frontera y 50 en playas) para actividades no residenciales
- Para actividades residenciales en zona restringida se permite la utilización y dominio de inmuebles (periodos de 50 años prorrogables, vía fideicomiso)

* La figura de "inversión neutra" permite ampliar la participación en el capital accionario mediante un fideicomiso, que otorga derechos pecuniarios pero no de voto en asambleas de accionistas
 ** Por parte de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras
 Fuente: BBVA Bancomer

Flujos de IED a México 1996-2006 Distribución geográfica



Fuente: BBVA Bancomer con datos de Secretaría de Economía

3. Un marco legal que limita la inversión extranjera

Existen diversas actividades en México que excluyen o limitan la participación de capital privado extranjero, y en algunos casos, también del nacional. En esta última categoría se encuentran las actividades reservadas al Estado, principalmente: hidrocarburos (excepto gas), petroquímica básica y electricidad. Coincidentemente, existen fuertes rezagos de inversión en estas áreas.

Otras actividades donde se excluye la participación de extranjeros, por ser reservadas sólo para mexicanos están: radio y televisión, transporte terrestre nacional (pasajeros, turismo y carga), comercialización de gasolina y distribución de gas licuado, así como uniones de crédito y banca de desarrollo.

Deben considerarse asimismo las actividades donde la participación de extranjeros se permite en forma limitada, entre ellas: transporte aéreo nacional, seguros, fianzas, telefonía básica, entre otras. Está por último el tema de la propiedad de inmuebles en zona restringida (100 kilómetros a lo largo de la frontera y 50 kilómetros en playas), donde los extranjeros pueden gozar, mediante un fideicomiso, de la posesión y el aprovechamiento de los bienes inmuebles, pero no la titularidad. Así, no es de extrañar que, comparado con el resto de los países de la OCDE, la regulación a la inversión extranjera en México resulte una de las más restrictivas.⁸

4. Fuertes disparidades a nivel local

Regionalmente, los flujos de inversión extranjera se han localizado principalmente en la zona centro-norte del país, pero apenas figuran en la zona sur-sureste. ¿Causa o consecuencia de la disparidad en el desarrollo de ambas regiones? Es difícil precisarlo; aunque la disponibilidad de infraestructura y servicios así como la proximidad geográfica a los mercados son activos importantes en la atracción de la inversión, no lo es menos la calidad del gobierno, el clima de negocios y la seguridad jurídica, es decir, el esfuerzo de las entidades por alcanzar mayores niveles de transparencia y competitividad.

Vale destacar que, incluso en la franja fronteriza existe una amplia disparidad en los flujos de inversión que ha recibido cada entidad: Nuevo León y Baja California, con más de 11 mil millones de dólares cada uno, están muy lejos de los niveles de 1 a 3.5 mil millones que han recibido Sonora y Coahuila.

Al igual que en el plano internacional, existe una marcada correlación entre los niveles de competitividad y la captación de inversión extranjera a nivel estatal. Y no es sorpresa: las entidades que ofrecen las mejores condiciones en materia de servicios, mano de obra, infraestructura, eficiencia gubernamental y respeto al estado de derecho, son los que mayores recursos logran captar. Aunque estos argumentos parecen favorecer naturalmente a las entidades del centro y norte del país (por infraestructura, acceso a servicios y mano de obra), lo cierto es que las actividades donde los estados de la región sur-sureste cuentan con mayores ventajas (clima, recursos

8 Takeshi Koyama y Steven Golub. *OECD's FDI Regulatory Restrictiveness Index: Revision and Extension to More Economies*. Working Papers on International Investment. December 2006.

naturales, acceso a litorales), no han sido suficientemente atractivas en la captación de flujos de inversión del exterior.

En las entidades de la región sur-sureste, la disponibilidad de recursos naturales debiera ser la moneda de cambio para la atracción de la inversión. En contraste, el desarrollo de esta región se ha apoyado en buena medida en transferencias, mientras que la inversión privada ha ocupado un lugar secundario. Aunque habría que demostrar una relación de causalidad, las cifras muestran una relación inversa entre las transferencias realizadas por parte del gobierno federal a las entidades, y la captación de inversión extranjera directa. Haciendo ajustes para tomar en cuenta el tamaño relativo de la economía, Chiapas recibe el mayor monto de recursos federales, pero el menor en inversión extranjera; del lado opuesto están el Distrito Federal y Nuevo León, con un monto de participaciones bajo (relativo al tamaño de la economía) pero concentran la mayor parte de la inversión extranjera.

Algunas ciudades han logrado desmarcarse

Una clasificación reciente del Financial Times sobre las ciudades del futuro en la región de Norteamérica coloca a algunas de México entre las más importantes. Los elementos considerados para la elaboración de este indicador incluyen potencial económico, costos, recursos humanos, calidad de vida, infraestructura, promoción de la inversión y el desarrollo, así como ambiente de negocios. Clasificadas según su tamaño (metrópolis, grandes, pequeñas y micro), las ciudades mexicanas que se colocaron en la lista de las diez principales fueron Guadalajara, Distrito Federal, Cd. Juárez, Querétaro, Nuevo Laredo y Colima. Coincidentemente, estas ciudades se ubican, todas, en la región centro-norte del país.

IV. Inversión extranjera, clave para el bienestar

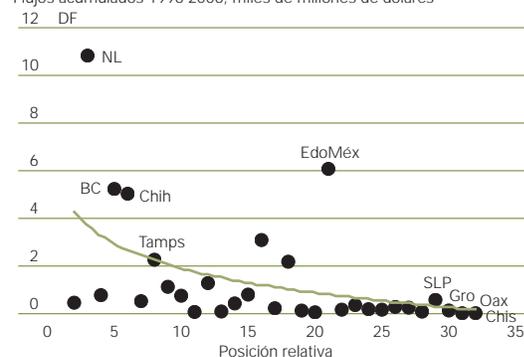
Existen numerosas investigaciones que analizan la relación entre inversión extranjera y crecimiento en los países receptores, y la mayoría concluye que sí puede establecerse una relación positiva, especialmente en el caso de economías emergentes. Los canales de transmisión son variados, aunque algunos claramente identificados se basan en mayor eficiencia en los mercados por la incorporación de procesos tecnológicos, el desarrollo de capital humano, y el aumento en la competencia.⁹

La evidencia avala estos postulados: los países con mayores niveles de inversión extranjera son también los que registran el ingreso por habitante más elevado. El Reino Unido y EUA por un lado, con montos de inversión extranjera superiores a 110 mil millones de dólares, tienen un PIB por habitante en el rango de los 40 mil dólares; del otro lado, países como Hungría y Ucrania entre otros, con montos relativamente pequeños de inversión extranjera, registran también bajos niveles de ingreso por habitante. México es de los países que escapan a la regla, pues si bien registra niveles de inversión comparables a los de España, en éste el ingreso por habitante ronda los 25 mil dólares mientras que en México no llega a 10 mil.

⁹ Linda S. Goldberg. *Financial Sector FDI and Host Countries: New and Old Lessons*. Federal Reserve Bank of New York, Economic Policy Review. March 2007

Competitividad Estatal e IED

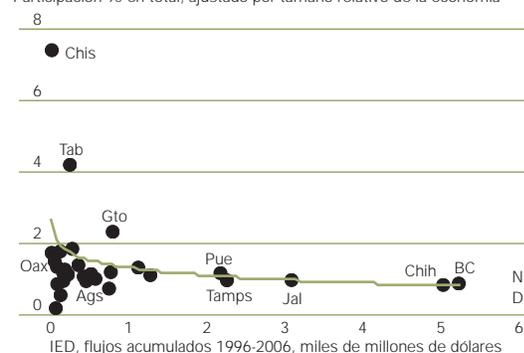
Flujos acumulados 1996-2006, miles de millones de dólares



Fuente: BBVA Bancomer con datos de IMCO y Secretaría de Economía

IED y Participaciones Federativas

Participación % en total, ajustado por tamaño relativo de la economía



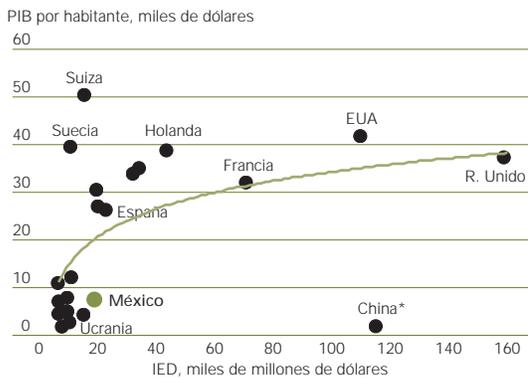
Fuente: BBVA Bancomer con datos de Secretaría de Economía

Ciudades del Futuro en Norteamérica Clasificación Financial Times, 2007

Clasif.	Tamaño		
	Metrópolis	Grandes	Pequeñas
1	Chicago	Cd. Juárez	Windsor
2	Toronto	El Paso	Huntsville
3	Pittsburgh	Columbus	Albany
4	Atlanta	Edmonton	London
5	Guadalajara	Charlotte	Waterloo
6	Baltimore	Querétaro	Colima
7	Montreal	Austin	Bloomington
8	Distrito Federal	Philadelphia	Mobile
9	Boston	Nvo. Laredo	Chatham-Kent
10	Miami	Toledo	Saskatoon

Fuente: FDI Magazine, Financial Times

PIB por habitante e IED 2005



* Incluye Hong Kong
Fuente: BBVA Bancomer con datos de FMI

Entre los principales beneficios que ha traído la inversión extranjera a la economía mexicana destacan: mayores niveles de producción, incremento en salarios reales, en la productividad manufacturera, así como en la inversión privada: asimismo, el cambio en la estructura y financiamiento de las cuentas del sector externo guarda una estrecha correlación con los niveles de inversión extranjera y el proceso de apertura comercial.¹⁰

Conclusiones

Con el Tratado de Libre Comercio con EUA y Canadá, México logró posicionarse como una de las economías con mayor captación de flujos de inversión extranjera. El impulso sin embargo duró sólo unos años. En la presente década la inversión directa se ha ido reduciendo gradual pero progresivamente: medida como proporción del PIB, de haber alcanzado niveles de 3% en los noventa, para 2006 representaba sólo el 2.3%. En este sentido, puede decirse que en materia de inversión extranjera, los últimos años para México han sido como para los boxeadores, *vivir de glorias pasadas*.

Los flujos de inversión se encuentran fuertemente concentrados por sectores y países. A nivel de sectores, la orientación de la inversión ha seguido la tendencia mundial: decrece la importancia de las manufacturas y aumenta la de servicios, sobre todo financieros. Por su origen, prácticamente el 60% de la inversión proviene de EUA, y otro 30% se divide entre diez países. En la mayoría de los casos, la participación de México en la inversión total que aquéllos realizan en el exterior no llega al 1%.

La idea tradicionalmente aceptada de que el turismo es un polo importante de atracción a la inversión extranjera ha resultado un mito: esta actividad, tomada conjuntamente con restaurantes, no ha captado más del 3% del total de inversión externa entre 1999 y 2006. En otros sectores, como energía y agricultura, que en otros países han logrado detonar proyectos que alcanzan miles de millones de dólares, la inversión en México ha sido prácticamente nula.

Regionalmente, la distribución de la inversión también presenta una marcada concentración, principalmente hacia el centro y norte del país, zonas que han explotado su disponibilidad de infraestructura y servicios, así como la proximidad con EUA. Las favorables condiciones climáticas y los recursos naturales en la zona sur-sureste han sido desaprovechados. Debe decirse también que algunas ciudades (DF, Guadalajara, Cd. Juárez, Querétaro, Nuevo Laredo y Colima), se han posicionado entre las de mejor perspectiva para la inversión externa en Norteamérica durante los próximos años.

Asimismo, a pesar de que México continúa figurando entre los países con mayores niveles de inversión extranjera en el mundo, el impacto en el bienestar, medido por el ingreso por habitante, ha sido limitado: éste resulta significativamente más bajo que el de países que captan niveles de inversión similar. En otras palabras, para el nivel

10 Enrique Dussel et al. *Visión microeconómica de los impactos de la integración regional en la inversión inter e intrarregionales. El caso de la inversión extranjera directa en México*. Facultad de Economía, UNAM. Abril 2002.

de inversión que recibe, México debería tener un ingreso por habitante más elevado. En la competencia por la captación de recursos, los países emergentes son cada vez más importantes; Europa del Este es la estrella naciente, aunque Asia mantiene el liderazgo en la captación de flujos.

Diversos factores podrían estar detrás de los cambios en los flujos de inversión hacia México a lo largo de la última década. Por una parte, el crecimiento en términos absolutos y la mayor participación de los servicios financieros responden a una tendencia global. Por otro lado, las oportunidades perdidas y el rezago respecto a las regiones que mayores flujos captan puede obedecer a diversos factores, algunas de las hipótesis que aquí se plantean son: primero, el agotamiento de las ventajas del Tratado de Libre Comercio de América del Norte; segundo, pérdida de competitividad; tercero, un marco legal restrictivo; y cuarto, disparidades en el desarrollo y en la estrategia de promoción de la inversión a nivel local.

Para aspirar a aprovechar mejor las oportunidades del comercio y la inversión mundial, México debe, primero, avanzar de manera decidida en la agenda estructural que tiene pendiente. En segundo lugar, reconocer de una buena vez que el estado de la legislación actual en materia de inversión, resulta, más que un freno al desarrollo, una negación de la realidad: las inversiones en energía (electricidad, petróleo, petroquímica) son prioritarias y el gobierno no cuenta con los recursos para realizarlas por sí solo; las restricciones a la propiedad privada en costas ha sido un candado al desarrollo del turismo; asimismo, las limitaciones legales a la participación de extranjeros en telecomunicaciones inhiben la competencia y el desarrollo de este sector.

Dentro de todo la buena noticia es que, aunque hay mucho por hacer y la competencia por la captación de recursos va en aumento, la experiencia de otros países (Europa del Este, África) resulta alentadora, pues confirma que estableciendo condiciones adecuadas, la respuesta de la inversión puede ser significativa y materializarse en un plazo relativamente corto. Al final, mayores flujos de inversión elevan la demanda agregada, el potencial de producción de la economía y el nivel de empleo. Por ello, la captación de inversión extranjera debiera asumirse como un elemento esencial en la estrategia de desarrollo económico en el mediano plazo.

Referencias

CEPAL. *La inversión extranjera en América Latina y el Caribe*. 2006

Deloitte. *A New Playing Field: Creating Global Champions. The Emergence of Pan-European Retail Banks Through Cross-Border M&A*. 2005

FDI Magazine. Financial Times. 2007.

IMCO-ITESM. *Preparando a las entidades federativas para competitividad: 10 mejores prácticas*. 2006

Institute of International Finance. *Capital Flows to Emerging Market Economies*. January 2007.

International Monetary Fund. Statistical Database. February 2007

OCDE. *International Direct Investment by Industrial Sector*. Vol 2006, Release 01

OCDE. *International Investment Perspectives*. 2006 Edition

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Diagnóstico Integral de la Situación Actual de las Haciendas Públicas Estatales y Municipales*. 2006.

UNCTAD. *World Investment Report. FDI from Developing and Transition Economies: Implications for Development*. 2006

World Economic Forum. *World Competitiveness Index*. 2006.

II. Coyuntura: la Marcha de los Estados

Es claro que la agenda de mediano y largo plazo se va construyendo en el día a día y por ello el seguimiento a los indicadores de coyuntura se mantiene como un elemento central de nuestro análisis. En esta sección se elabora un diagnóstico de la evolución reciente de la economía nacional y las implicaciones que ello tiene a nivel regional. Por último, se destina una sección especial al impacto del huracán Dean y a las explosiones en las instalaciones de Pemex, ocurridos ambos durante el verano, y con implicaciones para la actividad de diversas entidades del país.

Respecto de los indicadores, entre algunos que llaman la atención está el fuerte impacto que ha tenido en el transporte aéreo la incorporación de nuevas líneas y la ampliación de las rutas. Por otra parte, las cifras a nivel estatal confirman el proceso de desaceleración de la actividad manufacturera en el presente año, que ha sido parcialmente contrarrestado por el dinamismo en servicios. Ante ello, los efectos sobre el empleo de un menor dinamismo en las exportaciones han resultado en este ciclo menos severos que en pasados episodios de desaceleración de la actividad manufacturera.

Esta sección hace un recuento de la evolución de las economías locales en la coyuntura. En un contexto caracterizado, en lo externo por desaceleración en la actividad y volatilidad financiera, y en lo interno por un cambio de administración (que implica menor gasto público respecto al año previo y rezagos en su ejecución), el ritmo de crecimiento de la economía mexicana ha pasado, de 4.8% en 2006, a 2.7% en el primer semestre del 2007. Las cifras de actividad a nivel estatal reflejan con nitidez este cambio en el entorno, aunque también dan cuenta de los elementos que están contribuyendo a mantener el crecimiento de la demanda a partir del mercado interno.

Un repaso por las economías locales

La disminución en los ingresos por transferencias, aportaciones y participaciones federales, es un elemento común a todas las entidades a lo largo del 2007. Se explica por efectos de base de comparación (en general, el gasto en obra pública se incrementa al cierre de la administración) y reducción en los excedentes petroleros. Por otra parte, la desaceleración de la actividad manufacturera es una constante, particularmente en la región con mayores niveles de industrialización, o de vinculación productiva con EUA. Es interesante notar cómo en la región de desarrollo intermedio, donde la plataforma de exportación es menos desarrollada (con sus excepciones), la actividad manufacturera mantiene una tendencia más estable.

Prácticamente en todas las entidades se observa una reducción en los ingresos por remesas. Las de mayor importancia relativa en esta materia se concentran en la región de desarrollo intermedio y, en menor medida, las de vocación industrial. La captación de inversión extranjera también se ha reducido en lo general, aunque entre las pocas entidades que registran un aumento en este renglón se encuentran las que más recursos captan (Distrito Federal, Nuevo León y Estado de México).

Salvo por algunos casos, la industria de la construcción inició el año con cierta lentitud, aunque hacia el segundo trimestre algunas entidades comenzaban ya a mostrar signos más favorables. Es previsible que las obras proyectadas en materia de infraestructura y edificación de vivienda a nivel se mantengan como una fuente de impulso importante a las economías locales en los próximos años.

Un aspecto a destacar en la evolución reciente de las economías locales es el acelerado crecimiento en el tráfico de pasajeros por avión. El aumento en la competencia en esta industria se ha traducido en mayor oferta (nuevos destinos, nuevas rutas) y menores precios para los usuarios, y la respuesta no se ha hecho esperar. En esta línea, cabe añadir que la evolución de las ventas al menudeo muestran igualmente un panorama de relativa estabilidad, y en algunos casos de crecimiento, que hablan de un mercado interno que se ha logrado sostener a pesar del entorno externo. El empleo refleja igualmente esta situación, con tasas positivas de variación especialmente en el componente de servicios, que contrarresta en parte la caída o moderación en la industria.

En síntesis, los indicadores de coyuntura a nivel estatal muestran el impacto que ha tenido la desaceleración en EUA sobre la economía local en los distintos ámbitos, pero también muestran que la fortaleza del mercado interno ha sido la clave para mitigar dicho impacto.

El Huracán Dean, un Recuento de Daños

Eduardo Torres

e.torres@bbva.bancomer.com

Este apartado presenta un recuento preliminar de los daños ocasionados por el huracán Dean, a finales de agosto, y lo compara con fenómenos de dimensión similar observados en el pasado reciente. Se hace igualmente una revisión de los huracanes en México a partir de 1980, a partir de lo cual se analizan cambios en su evolución y las regiones que tradicionalmente resultan más afectadas. Los resultados subrayan la importancia de establecer políticas de mediano plazo para anticipar y cubrir de mejor manera los daños asociados a contingencias climáticas.

Al momento de hacer impacto, Dean registraba vientos de 270 Km/h, que lo colocan en el rango de mayor intensidad, o categoría 5. Al poco tiempo de tocar tierra, en Quintana Roo, moderó su intensidad a categoría 3, hasta categoría 1 al atravesar Campeche y llegar a Yucatán; se dirigió de ahí al norte de Veracruz manteniendo la misma intensidad. Por fortuna, el punto de impacto del huracán ocurrió en una zona boscosa y poco poblada, lo cual permitió mitigar el impacto en términos de daños materiales y vidas humanas.

De acuerdo con la valoración preliminar de los daños por parte de Semarnat (Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales), Dean pudo haber destruido hasta 1% de la superficie forestal del país, siendo naturalmente Quintana Roo la entidad más afectada, con 1.4 millones de Ha., seguida por Campeche, con 750 mil Ha.

Además de las entidades afectadas en forma directa, en Hidalgo y Puebla las lluvias provocaron desbordamiento de ríos y severas inundaciones. En términos globales, las estimaciones de las autoridades locales apuntan hacia alrededor de 50 mil viviendas afectadas.

Se trató del primer huracán en casi 20 años en tocar tierra con esa intensidad, si bien en 2005, Wilma, que ingresó siendo categoría 4, alcanzó vientos de hasta 280 Km/h una vez en tierra, y superó ampliamente a Dean en términos de daños materiales. Los daños en este último se han estimado en alrededor de 400 millones de dólares, mientras que en el caso de Wilma pudieron haberse ubicado entre los 3 y 5 mil millones. Cabe recordar que la entrada de Wilma ocurrió en Cancún, la zona de mayor infraestructura turística a nivel nacional.

Huracanes, los mismos, pero más intensos

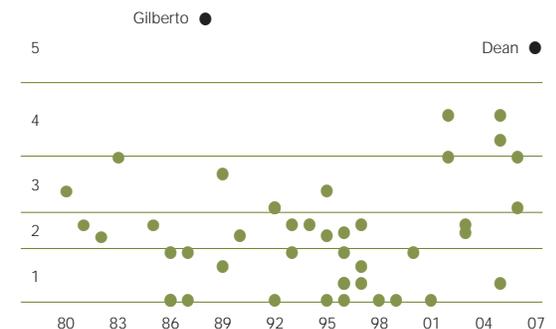
Un recuento sobre la ocurrencia de huracanes en México a lo largo del último cuarto de siglo revela aspectos interesantes acerca de su evolución en términos de número de ocurrencias, intensidad y regiones de mayor impacto. Al respecto, la buena noticia podría ser que la estadística no aporta evidencia en torno a un mayor número de huracanes ahora que en el pasado: la formación de huracanes en la presente década, 1.5 en promedio por año, mayor a la observada en la década de los ochenta y noventa, 1.7 por año. La mala noticia es que sí parecen haber incrementado su intensidad: de 2002 a la fecha se han registrado cuatro huracanes en el país con categoría mayor a tres en la escala Zaffir-Simpson, siendo que en las dos décadas previas sólo se había registrado uno (Gilberto, 1988).

Huracanes Wilma y Dean

	Wilma (Oct. 2005)	Dean (Ago. 2007)
Categoría (Zaffir-Simpson)	4	5
Periodo (inicio-fin)	15 - 25 oct.	13 - 23 ago.
Vientos máximos* (Km/h)	280	270
Entidades afectadas	QR, Ver, Yuc, Oax, Camp, Chis	QR, Camp, Yuc, Ver, Pue, Hgo
Daños materiales**	2,800 - 4,600	356

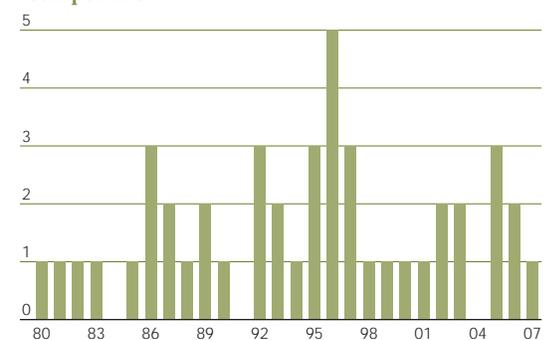
* Desde el momento de impacto hasta su terminación
 ** Para 2005 estimación de ERN con cifras de AMIS y Presidencia; para 2007 cifras proyectadas de Semarnat, Sagarpa y gobiernos estatales, millones de dólares
 Fuente: SMN, ERN Consultores, Semarnat, Sagarpa, Gobernación

Huracanes en México: Intensidad Escala Zaffir-Simpson*



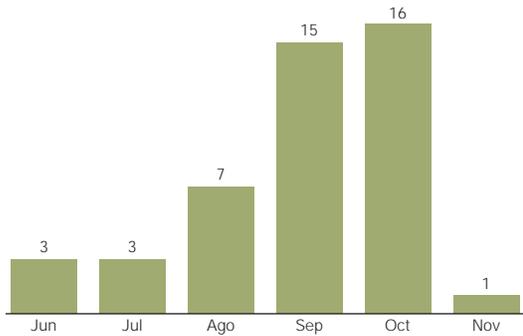
* Al momento del impacto
 Fuente: BBVA Bancomer con datos de SMN

Cronología de Huracanes en México Total por año



Fuente: BBVA Bancomer con datos de SMN

**Cronología de Huracanes en México:
Distribución en el Año**
Número total, 1980 - 2006



Fuente: BBVA Bancomer con datos de SMN

Septiembre y octubre, los meses críticos

Si bien la temporada de huracanes corre de junio a noviembre, 31 de los 44 registrados en el país entre 1980 y 2006 ocurrieron en octubre (16) y septiembre (15). Baja California Sur y Sinaloa se han visto afectadas en una de cada cuatro ocurrencias, pero ello no significa que haya más huracanes en la zona del Pacífico que en el Atlántico, pues Quintana Roo, Campeche, Yucatán y Veracruz son los siguientes en la lista, y en el mismo rango que Jalisco y Sonora. Por otra parte, los dos huracanes de mayor importancia (categoría 5 al momento de impacto en tierra) registrados a partir de 1980, Gilberto (1988) y Dean (2007), ocurrieron en la zona del Atlántico. En la zona del Pacífico sur, la formación de huracanes ocurre con menor frecuencia: medido en términos del número de ocurrencias, Oaxaca y Chiapas registran una incidencia más baja que otras entidades localizadas en el interior del país, como Durango, Hidalgo y Coahuila.

Las zonas más vulnerables

17 de las 32 entidades del país se ubican en la franja marítima, la población total en tales estados es de 47 millones, o 45% del total nacional. El mayor grado de exposición corresponde naturalmente a las poblaciones adyacentes a la costa, 182 en total, con una población de 12 millones.

En casos como Chiapas, Guerrero, Michoacán, Oaxaca y Yucatán, la mayoría corresponden a ciudades menores a diez mil habitantes y alto grado de marginación, donde la vulnerabilidad se incrementa por dos elementos: por un lado, escasa infraestructura de transporte y rutas de evacuación; y por otro, menor propensión al aseguramiento de bienes materiales y vida.

Es previsible que, a futuro, los daños asociados a contingencias climatológicas como los huracanes vayan en aumento. Los seguros contra catástrofes naturales constituyen una alternativa promisoría para aminorar los riesgos en las zonas agrícolas y de alta marginación. Hasta el momento sin embargo, las estrategias en este sentido, se han aplicado mediante convenios individuales entre la federación y los gobiernos locales.¹

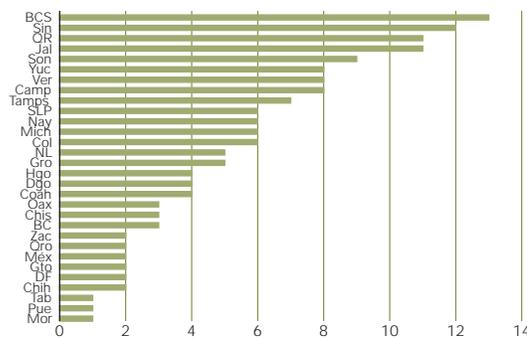
Conclusiones

El huracán Dean fue el primero en dos décadas en hacer impacto en tierra siendo categoría 5. Por fortuna, la zona de entrada era poco poblada y boscosa, además de que perdió fuerza rápidamente. El recuento preliminar de los daños materiales apunta a una cantidad de entre 300 y 400 millones de dólares. La cifra es comparativamente menor a la registrada con el huracán Wilma en 2005, cuando los daños ascendieron a entre 3 y 5 mil millones de dólares.

No es claro que la formación de huracanes vaya en aumento, pero sí comienza a acumularse evidencia que apunta a una mayor intensidad de éstos. Ante ello, en un horizonte de mediano plazo las estrategias para anticipar y aminorar el riesgo de catástrofes naturales, tanto en zonas de alto riesgo como de alta marginación (menos propensos a la cultura del aseguramiento de los bienes), deberán formar parte de la agenda de planeación del desarrollo en los tres ámbitos de gobierno.

¹ BID. *Avances de Agroasemex en el desarrollo de esquemas de transferencia de riesgo en México*. Mayo 2005.

Cronología de Huracanes en México
Exposición por estado*, 1980 - 2006



* Total de impactos registrados en el periodo de referencia
Fuente: BBVA Bancomer con datos de SMN

Entidades* y Municipios con Mayor Vulnerabilidad a Huracanes



* Baja California, Baja California Sur, Campeche, Colima, Chiapas, Guerrero, Jalisco, Nayarit, Michoacán, Oaxaca, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Quintana Roo, Veracruz y Yucatán
Fuente: BBVA Bancomer con datos de SMN

Explosiones en Gasoductos de Pemex

Eduardo Torres

e.torres@bbva.bancomer.com

Este artículo hace una revisión de las explosiones ocurridas en el mes de septiembre pasado en la red de distribución de gas natural de Pemex en los estados de Tlaxcala y Veracruz. El objetivo es aportar una estimación cuantitativa de los daños, tanto a nivel industrial como en el agregado para la economía en su conjunto, a partir de las industrias y estados afectados, la intensidad de uso del gas natural, así como la magnitud y duración de la interrupción en el suministro del combustible.

Un recuento de lo ocurrido

El lunes 10 de septiembre, cerca de las 2 de la madrugada se registraron diversas explosiones en gasoductos de Pemex en los estados de Veracruz y Tlaxcala. Calificados de un inicio como "actos premeditados" por parte de la paraestatal, y reivindicados más tarde por el EPR (Ejército Popular Revolucionario), las explosiones ocasionaron cuatro incendios y afectaron sensiblemente la red de distribución de gas natural, gas LP y gasolinas. Lo más afectado fue un gasoducto de gas natural de 48 pulgadas que atraviesa los municipios de La Antigua y Actopan en Veracruz; en Tlaxcala, un gasoducto de 48 pulgadas en el municipio de Cuapiaxtla (paraje Las Delicias); asimismo, entre los municipios de Nogales, Maltrata y Omealca, en Veracruz, se afectaron dos tramos de gasoductos de 30 pulgadas, así como un ducto para gas LP de 24 pulgadas y un poliducto de 12 pulgadas.

La dimensión del impacto

De acuerdo con el informe de Pemex, las explosiones interrumpieron el suministro de aproximadamente el 20% de los 6.2 mil mpcd que constituyen la producción nacional de gas natural.

Y es que las detonaciones ocurrieron en puntos clave de la red de distribución de gas natural hacia la zona centro del país. La limitada red de ductos, así como sus puntos de interconexión (ver mapa), reflejan los rezagos en infraestructura en esta materia. También por ello, el impacto fue significativo en toda la zona centro del país, con un total de doce entidades afectadas: Veracruz, Tlaxcala, México, Hidalgo, Distrito Federal, Querétaro, Guanajuato, San Luis Potosí, Aguascalientes, Jalisco y Michoacán. En total, estas entidades aportan prácticamente un tercio (32%) del consumo de gas natural a nivel nacional.

Cuantificando los daños

De acuerdo a su intensidad de uso de energía, las industrias más afectadas por las explosiones fueron las de electricidad y petróleo, que en conjunto absorben cinco de cada seis unidades de gas natural que se consumen a nivel nacional. Considerando que el valor de las ventas internas de gas natural por parte de Pemex ascendieron en julio de 2007 (último dato disponible) a 6,700 millones de pesos, que prácticamente la totalidad de la producción se destina al mercado interno y que el corte en la producción se extendió por un lapso de siete días, las pérdidas para Pemex, en términos de ingresos no devengados, se estima en el orden de los 35 millones de dólares.

Infraestructura de Distribución de Gas Natural Red de gasoductos



Fuente: BBVA Bancomer con información de Pemex

Infraestructura de Distribución de Gas Natural Red de gasoductos



Fuente: BBVA Bancomer con información de Pemex

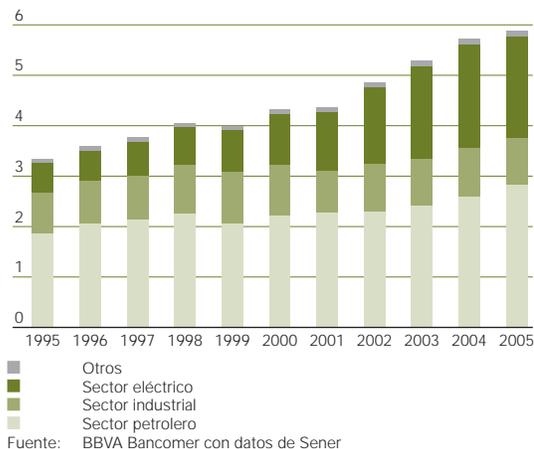
Impacto de Explosiones: Demanda Total 2005

	Part. % en total nacional	
	Estatal	Acumulada
Aguascalientes	0.19	0.19
Tlaxcala	0.29	0.48
San Luis Potosí	0.44	0.92
Jalisco	0.78	1.70
Distrito Federal	0.97	2.66
Puebla	1.31	3.97
Querétaro	1.95	5.92
Michoacán	2.14	8.06
Hidalgo	2.89	10.95
Guanajuato	3.31	14.26
Estado de México	4.82	19.08
Veracruz	12.92	31.99

Fuente: BBVA Bancomer con datos de Sener

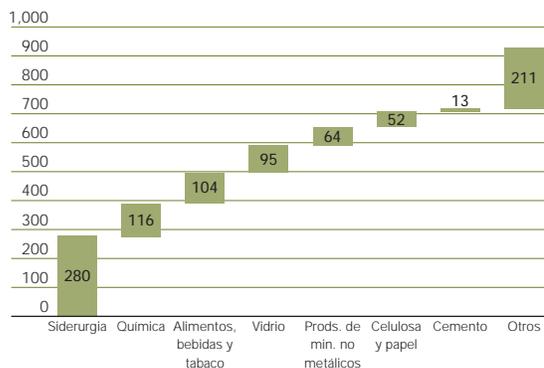
Demanda de Gas Natural

Miles de millones de pies cúbicos diarios



Industria: Demanda de Gas Natural por Ramas

Millones de pies cúbicos diarios, 2005



Impacto en Producción: Participación de Entidades Afectadas en Manufacturas

	Participación % en total nacional
Total Manufacturas	62.6
Alimentos	69.2
Celulosa y papel	72.0
Química	57.7
Minerales no metálicos	55.5
Vidrio y sus productos	63.6
Cemento y productos de concreto	54.2
Otros productos	70.0
Metálicas básicas	46.3
Complejos siderúrgicos	29.3
Maquinaria y equipo	44.9
Motores, turbinas y transmisiones	38.5

* Ags, DF, Gto, Hgo, Jal, Méx, Mich, Pue, Qro, SLP, Tlax, Ver
Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI. Censos Económicos 2004

Para cubrir los daños en las instalaciones, Pemex cuenta con un seguro contra actos de terrorismo, cuya póliza, de 300 millones de dólares, cubre los daños en los gasoductos; también se cuenta con una cobertura de hasta 100 millones de dólares para cubrir daños a terceros. Con base en esto último, puede decirse que el impacto se limitó al abastecimiento y no tendrá un efecto financiero significativo sobre Pemex.

Por la parte de las manufacturas, las principales actividades afectadas fueron la siderurgia, la industria química, alimentos, vidrio y automotriz. En conjunto, estas ramas consumen cerca del 60% del total de gas natural por parte del sector manufacturero.

En el caso de la siderurgia, se estima que cerca del 30% de la producción nacional se lleva a cabo en plantas localizadas en la zona de afectación, aunque para el caso específico de Michoacán parte del abastecimiento proviene de la terminal ubicada en el puerto de Lázaro Cárdenas.

En la industria del vidrio, Vitro, el principal fabricante a nivel nacional, suspendió parcialmente sus operaciones en seis de sus plantas, localizadas en el Distrito Federal, Toluca, Querétaro y Guadalajara.

En cuanto a la industria automotriz, la planta de VW en Puebla detuvo sus operaciones durante cuatro días por la falta de combustible. Otras empresas automotrices que han advertido algún grado de impacto en su producción son: en el estado de México, las plantas de Chrysler y Ford, en Toluca y Cuautitlán; en Guanajuato la planta de GM en Silao, y; en Jalisco, la planta de Honda en el Salto.

De acuerdo al Censo Económico del 2004, la contribución de las entidades afectadas por las explosiones a la producción manufacturera total es del 63%, y entre las ramas de actividad que son intensivas en el uso de gas natural, la proporción fluctúa entre el 29%, para el caso de la siderurgia, y el 72%, en el caso de la fabricación de celulosa y papel.

Combinando la información de la intensidad de uso del gas por industria, la participación estatal en el valor de la producción por rama y las cifras de actividad más recientes (a junio) registradas en la encuesta industrial mensual, es posible estimar el impacto de las explosiones: suponiendo que para el total de las entidades afectadas la producción se hubiese detenido en 10% durante una semana, el impacto en términos del valor de la producción (suponiendo que su volumen se mantiene a los niveles de julio) habría sido de 111 millones de dólares; si en cambio, la producción se hubiera paralizado al 100% durante toda la semana, el impacto habría llegado a 1,110 millones de dólares. Estas estimaciones consideran la producción en las actividades de celulosa y papel, vidrio, cemento, fundición de hierro y acero e industria automotriz.¹ Como se muestra en el cuadro adjunto, esta última podría haber sido la más afectada, seguida de la del cemento y la siderurgia.

1 Por la falta de precisión en cuanto a las actividades afectadas en las industrias de alimentos y química, éstas no se consideraron en las estimaciones.

A nivel agregado, tomando en cuenta la importancia relativa de las actividades consideradas en la producción manufacturera a nivel nacional, así como la participación de las entidades afectadas cada industria, se puede estimar que el impacto sobre el valor de la producción manufacturera del año podría haber sido de hasta 0.2%, en el caso de una parálisis total de las actividades a lo largo de la semana en curso. En este escenario, el crecimiento anual de la producción manufacturera, sería cercano al 1.8%, y no de 2% como se tiene previsto. Si en cambio la proporción de producción detenida fuera de 10%, el efecto agregado el crecimiento de la producción manufacturera en el año sería prácticamente nulo. Para efectos de PIB, en ninguno de los dos escenarios habría implicaciones sobre nuestro pronóstico para 2007: éste se mantendría sin cambios en 3%.

El segundo atentado en tres meses

Antes de las explosiones ocurridas en Septiembre, el mismo grupo guerrillero que se adjudicó la autoría, el Ejército Popular Revolucionario (EPR), llevó a cabo siete explosiones en plantas ubicadas en Guanajuato y Querétaro, dejaron un saldo de 400 millones de pesos en pérdidas para el sector empresarial.

Valoración y conclusiones

Las explosiones ocurridas en las instalaciones de Pemex tuvieron un impacto significativo en la producción de algunas industrias, aunque para la economía en su conjunto el efecto fue marginal: el efecto se vería reflejado sólo en las cifras de actividad industrial de septiembre. Más allá de cuantificar los daños, un elemento a destacar a partir de las explosiones es el fuerte rezago en materia de infraestructura de distribución de gas natural en el país, y por ende, la escasa capacidad de reacción a contingencias, de la naturaleza que sean.

Efecto Potencial Neto en Producción Manufacturera*

	Participación %
Celulosa y papel	1.1
Minerales no metálicos	4.2
Vidrio	0.9
Cemento hidráulico	2.3
Metálicas básicas	2.8
Fundición hierro y acero	0.5
Maquinaria y equipo	11.8
Automotriz**	5.9
Total	10.6
Impacto en 1 semana	0.2

* Producto de la participación de las entidades afectadas en cada industria por la participación de dichas industrias en el total de producción manufacturera
 ** Incluye ensamble de automóviles y fabricación de motores, carrocerías, suspensiones y partes
 Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Impacto en Valor de la Producción* Millones de dólares

	Rango de impacto**				
	10	25	50	75	100
Celulosa y papel	4.6	11.5	22.9	34.4	45.8
Minerales no metálicos	10.8	27.1	54.2	81.2	108.3
Vidrio	0.4	0.9	1.9	2.8	3.7
Cemento hidráulico	4.6	11.6	23.2	34.7	46.3
Metálicas básicas	25.8	64.4	128.8	193.1	257.5
Fundición hierro y acero	3.5	8.8	17.6	26.5	35.3
Maquinaria y equipo	69.9	174.7	349.5	524.2	698.9
Automotriz***	43.0	107.4	214.9	322.3	429.8
Total	111.1	277.6	555.3	832.9	1,110.6

Nota: Las cifras ofrecen un estimado de afectación en el valor de la producción, en función de la reducción de las operaciones en planta por la falta de combustible; es decir, dependiendo si la producción en las entidades involucradas se detuvo en 10, 25, 50, 75 o hasta 100%

* Con base en valor de la producción a junio 2007, considerando un paro de siete días, y la contribución de los estados afectados en el valor de la prod. nacional para las industrias respectivas

** % de producción paralizada

*** Incluye ensamble de automóviles y fabricación de motores, carrocerías, suspensiones y partes

Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI (Censos Económicos y Encuesta Industrial)

Impacto en Actividad Global para el 2007 en su Conjunto Variación % anual

	Anterior	Con impacto al:	
		10%	100%
Producción manufacturera	2.0	2.0	1.8
PIB	3.00	3.00	2.96

Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Tabasco: Características Geográficas



Fuente: BBVA Bancomer

Introducción

Este artículo analiza el tema de las inundaciones ocurridas a finales de octubre e inicios de noviembre en el estado de Tabasco, con el propósito de aportar a la estimación sobre la cuantificación de los daños y el impacto que podría registrarse en materia de actividad económica (tanto del estado como a nivel nacional) y de inflación.

El documento contiene tres apartados: en el primero se hace una revisión a la geografía del estado y las condiciones que dieron lugar a las inundaciones; el segundo profundiza en la economía de Tabasco, identificando las actividades más relevantes y su contribución en el contexto nacional; el tercer apartado presenta diversos elementos a considerar en la cuantificación de los daños, comenzando por su naturaleza, es decir, si se trata de vidas humanas, patrimonio o actividad económica; esta sección incluye también ejercicios de simulación sobre el potencial impacto de las inundaciones en términos del valor de la producción y la inflación, y cierra con consideraciones finales y conclusiones.

I. Un recuento de hechos

De acuerdo con los reportes de la Comisión Nacional del Agua (CNA) las causas de las inundaciones fueron puramente asociados a fenómenos meteorológicos: lluvias en Guatemala, dos frentes fríos seguidos, una masa de aire frío, precipitación pluvial en la zona en magnitudes extraordinarias, de 1,200 milímetros en tres días, y un aumento en la marea (conocido como plenilunio) que evitó la desembocadura de los ríos en el mar.

El nivel del río Grijalva llegó 7.22 metros, su máximo histórico, superando por 59 centímetros los registros previos; respecto a su nivel crítico, este río superó en 1.32 metros dicho valor. Otros ríos como el Carrizal, Samaria y La Sierra, entre otros, superaron igualmente sus escalas de valores críticos. Lo relevante es que existen importantes asentamientos humanos en las laderas de estos ríos, que se ubican incluso a dos y tres metros por debajo de su nivel.

Se calcula que hasta un 80% del estado pudo verse afectado por las inundaciones, con cerca de un millón de habitantes afectados, prácticamente la mitad de la población del estado (2 millones).

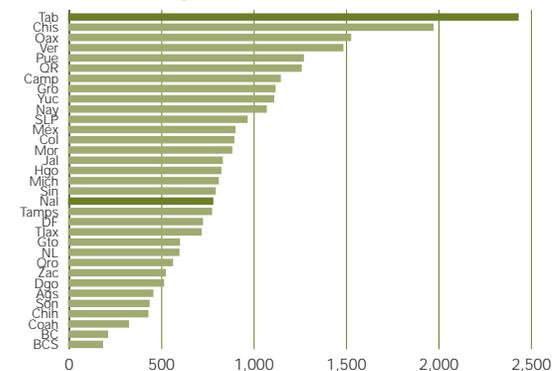
La geografía, el origen de la catástrofe

El estado de Tabasco cuenta con la mayor cantidad de recursos hidrológicos a nivel nacional: cerca del 30%. La precipitación pluvial que recibe, por encima de los 2,500 milímetros anuales, es la mayor entre las entidades del país, y triplica al promedio nacional, de 800 milímetros; una de cada doce gotas de lluvia que caen en el país anualmente se concentra en Tabasco.

El estado aloja a los dos ríos más importantes del país: Grijalva y Usumacinta; asimismo cuenta con diversos ríos de menor caudal y un importante número de lagos, lagunas y zonas pantanosas. Prácticamente todo el estado tiene corrientes de agua, y cuatro de

Precipitación Pluvial por Entidad

Milímetros / año, promedio 1941-2000



Fuente: BBVA Bancomer con datos de CNA

las presas más importantes a nivel nacional se ubican en el estado: Malpaso, La Angostura, Chicoasén y Peñitas. Además, es importante notar que por su geografía, Tabasco es propenso a las inundaciones, ya que el terreno es plano y prácticamente todo el territorio se ubica al nivel del mar.

El mapa adjunto, que presenta las principales características geográficas de Tabasco, permite confirmar que las tierras con niveles por encima de los 100 metros sobre el mar (franja color negro en el mapa) se ubican a las afueras del estado; por ello, la proporción de terreno que de acuerdo al INEGI se encuentra sujeta a inundaciones (región color gris en el mapa) ocupa una buena parte de la superficie. La mayoría de los asentamientos urbanos (color rojo en el mapa), entre ellos la capital, Villahermosa, se encuentran en zonas inherentemente riesgosas.

De hecho, las inundaciones no son un tema nuevo en Tabasco. El antecedente más reciente ocurrió apenas en 1999, cuando el desbordamiento del Grijalva inundó la ciudad de Villahermosa y dejó un saldo de 85 mil damnificados.

II. Importancia económica de Tabasco

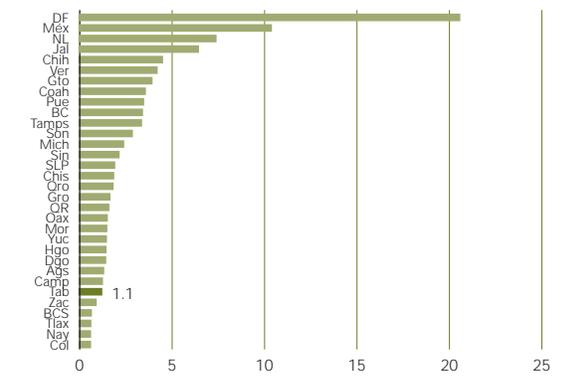
En 2004 (año más reciente publicado) el PIB de Tabasco se ubicaba en 86.7 mil millones de pesos, equivalente al 1.1% del total nacional. Con una población en ese año de 2 millones, el PIB por habitante ascendía a 43 mil pesos, por debajo del promedio nacional, de 74 mil pesos en aquél año.

A pesar de su baja contribución al total de la producción nacional, Tabasco es uno de los estados con mayores recursos e infraestructura petrolera a nivel nacional. En términos de la contribución relativa de cada sector al total, el más importante es el de minería (donde la mayor parte corresponde a extracción de petróleo): la aportación del estado al total nacional es de cerca del 10%.

Por su amplia disponibilidad de recursos e infraestructura hidráulica, el sector de generación de electricidad, gas y agua sigue en importancia al del petróleo; en este caso su contribución al valor total de la producción nacional es de 2.4%. La contribución es menor para el resto de los grandes sectores de la actividad: en el caso de la construcción es de 1.7%, principalmente por obras de infraestructura petrolera e hidroeléctrica; al sector primario aporta 1.5%; en la actividad comercial y los servicios financieros y de transporte y comunicaciones su contribución es del orden del 1%; por último, el sector manufacturero de Tabasco aporta sólo el 0.3% al total nacional.

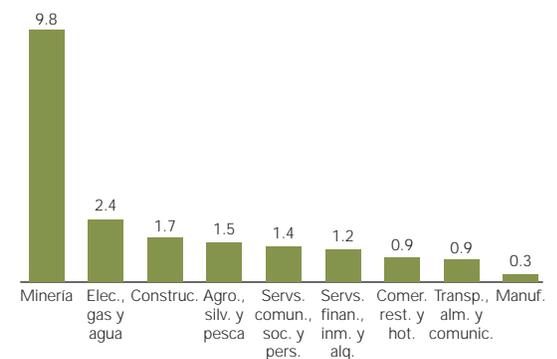
Al interior de la economía del estado, el sector más importante, vinculado a la industria petrolera y en menor medida a la generación de electricidad, es el de servicios comunales, sociales y personales, que aporta el 23% al PIB del estado; la actividad comercial y los servicios financieros le siguen en importancia, con 18 y 16%; la industria tiene una participación del 26%, principalmente por minería, que aporta 11%; la actividad manufacturera tiene una participación particularmente baja, con sólo 5% del PIB del estado, cuando a nivel nacional dicha contribución es cercana al 20%.

PIB por Entidad Federativa Participación % en el total nacional, 2004



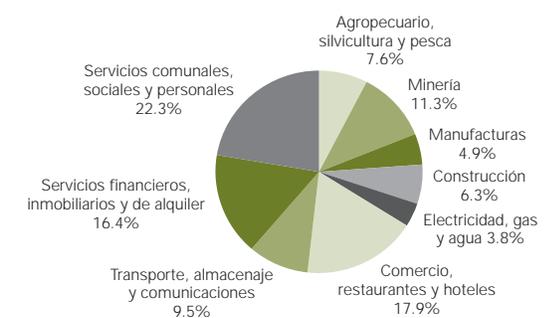
Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Tabasco: Importancia Relativa por Sector de Actividad Participación % en el total nacional, 2004



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Tabasco: Estructura Económica Participación % en el PIB estatal, 2004



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Tabasco: Actividad Agrícola y Ganadera
Contribución al valor de la producción nacional,
actividades seleccionadas, 2005

	Participación
Carne en canal (ganado bovino)	3.9
Plátano	29.0
Arroz	13.4
Azúcar (zafra 2005/2006)	3.1

Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Tabasco: Valor de los Activos Fijos
en Actividades Económicas
Miles de millones de pesos, 2004

	Total	Inm.	Vehic.	C y P	M y E
Total	12.8	8.3	2.2	0.6	1.6
Agropecuario	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
Construcción	0.6	0.2	0.3	0.0	0.0
Manufacturas	2.9	2.2	0.4	0.1	0.2
Comercio	4.0	2.1	1.0	0.2	0.6
Transp. y almacén.	0.4	0.3	0.1	0.0	0.0
Inf.en medios masivos	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0
Servs. finan. y seguros	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Servs. inm. y alquiler	1.2	1.0	0.1	0.0	0.0
Servs. prof. y técnicos	0.3	0.1	0.1	0.0	0.1
Apoyo a negocios	0.2	0.1	0.1	0.0	0.1
Servicios educativos	0.3	0.2	0.0	0.0	0.0
Servs. salud y asis.	0.7	0.3	0.0	0.1	0.3
Servs. esparcimiento	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
Hoteles y restaurantes	1.3	1.1	0.0	0.0	0.1
Otros servs. exc. gob.	0.6	0.4	0.1	0.0	0.1

C y P Computadoras y periféricos
M y E Mobiliario y equipo
Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI. Censos Económicos 2004

Valor Promedio de Activos Fijos* por
Empresa y Actividad Económica
Miles de pesos, 2004



* Incluye inmuebles, vehículos, computadoras y mobiliario y equipo
Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI. Censos Económicos 2004

Por lo que respecta al sector agrícola, su contribución al PIB estatal es relativamente importante, 8% vs. 6% en el promedio nacional. Y es que tanto el clima como las condiciones geográficas favorecen diversas actividades dentro del sector primario, tanto en ganadería como en agricultura. Con respecto a esta última, los cultivos más importantes dentro del estado según el valor de su producción son: plátano, azúcar, cacao, maíz, arroz, piña, papaya, naranja, limón, coco, sandía, sorgo, yuca, frijol, chile, calabaza, melón, pepino y jitomate. En materia pecuaria, la actividad principal es la ganadería. En algunas de estas actividades la contribución de Tabasco al total nacional es significativa: por ejemplo, contribuye con cerca del 30% a la producción de plátano del país, 13% a la de arroz, 3% a la de azúcar, y 4% a la de ganado bovino.

III. Cuantificando los daños

Como es usual, en las primeras horas luego de ocurridas las inundaciones, diversos agentes y organismos públicos y privados han llevado a cabo valoraciones preliminares sobre la magnitud de los daños. Al final, la cifra dependerá de diversos factores, entre ellos la rapidez para llevar a cabo las labores de rescate, las medidas sanitarias para evitar la propagación de enfermedades, la disponibilidad de vacunas, los programas de reconstrucción, etc. Algo importante en el proceso de cuantificación de los daños es identificar su origen: si se trata de vidas humanas; de patrimonio o activos; o bien en el valor de la producción.

En cuanto al primero, el costo en vidas humanas, la información más reciente apunta hasta el momento a un saldo de dos muertos. Lamentable sin duda, si bien la cifra parece baja si se compara con otras catástrofes naturales y podría reflejar el éxito en los esfuerzos de alertas tempranas y de movilización de la población más vulnerable en las horas críticas. Por otra parte, debe tomarse en cuenta que la contingencia aún no termina pues en los días y semanas siguientes podrían presentarse casos de epidemias y enfermedades infecciosas.

El daño a los activos fijos y al patrimonio de las familias es complejo de cuantificar. Aquí se incluyen desde los bienes muebles como automóviles, aparatos electrónicos, ropa y enseres domésticos, hasta los inmuebles, como terrenos y casas. De entrada, se ha establecido que el número de habitantes damnificados podría ser de hasta un millón, con lo cual las viviendas afectadas podrían ser alrededor de 250 mil.¹

Por otra parte, el número de vehículos registrados en la entidad es cercano a los 240 mil. Asimismo, de acuerdo con los censos económicos de 2004, en Tabasco existen alrededor de 44 mil unidades económicas en los distintos sectores de actividad (excluyendo a Pemex y CFE). En dicho censo, el valor de los inmuebles para el total de las unidades económicas se calculó en 8.3 mil millones de pesos, los vehículos en 2.2 mil millones; las computadoras en 0.6 mil millones, y; el mobiliario y equipo de oficina y otros, en 1.6 mil millones. La suma de estos activos fijos ascendió en ese año a casi 13 mil millones de pesos.

1 Tomando como referencia que en promedio un hogar se compone de cuatro miembros.

Como es de esperarse, las pérdidas no son iguales para todos, pues mientras que el valor de los activos fijos considerados promedia 1.4 millones de pesos en las empresas dedicadas a la construcción, para las empresas del sector primario dichos activos se valúan en 28 mil pesos.

En ausencia de información puntual sobre el grado de afectación en los inmuebles y los activos fijos, puede establecerse un rango que acote las estimaciones. El límite sería un escenario de devastación total, en el cual el daño sería igual al valor de los activos, es decir, 13 mil millones.² Algo más realista sin embargo, podría ser suponer un rango de afectación del 30 al 80%; en el primer caso, la magnitud del daño rondaría los 4 mil millones y en el segundo los 10 mil millones de pesos.³ Utilizando el mismo criterio, el número de vehículos particulares potencialmente afectados iría de 70 mil a 190 mil.⁴

Por lo que respecta al potencial de daños en el valor de la producción, la estructura económica y la importancia relativa de las principales actividades del estado permiten establecer un marco de referencia para las estimaciones. Las implicaciones sobre el PIB del estado y el nacional estarían basadas en estas proyecciones.

Tomando en consideración que prácticamente toda la superficie agrícola del estado quedó inundada, y a partir de las cifras de superficie y valor de los cultivos registrados en 2005, asumiendo que la superficie sembrada se mantuvo sin cambios respecto a ese año, el valor a precios de 2007 de los cultivos agrícolas (cíclicos y perennes) potencialmente perdidos ascendería a 3.2 mil millones de pesos. El 60% de esta cantidad correspondería a plátano (40%) y caña de azúcar (20%).

La penetración del seguro en el sector primario ha sido particularmente baja: del total de la superficie sembrada en el estado (237 mil hectáreas), sólo el 0.5% (1.2 mil hectáreas) presenta registros de haber estado asegurada; en 2005, la suma asegurada total no llegaba a 6 millones de pesos. En el caso de la ganadería la situación es similar: de un total de 1.7 millones de cabezas de ganado, sólo el 0.7% (11 mil cabezas) estaba asegurada, por un valor total de 77 millones de pesos en 2005.

¿A cuánto podría ascender el impacto en el PIB?

Para hacer estimaciones sobre el impacto total del daño potencial de las inundaciones sobre la economía de Tabasco y a nivel nacional, se tomó como base la estructura económica observada en 2004 (última disponible). Se asume que la participación del estado en el PIB nacional se ha mantenido sin cambio, en 1.1%; igualmente, se asume que en las actividades ligadas a la industria petrolera (importantes en el valor de la producción de minería, construcción y de servicios personales) el grado de afectación sería marginal.

2 Se asume que los incrementos en los activos entre 2004 y 2007 podrían haberse compensado con la depreciación de los existentes, con lo que el valor total podría haberse mantenido sin cambios.

3 Estas cifras no contemplan los daños en viviendas, pues sobre éstas no hay información suficiente.

4 El número de vehículos particulares registrados en la entidad es de 236 mil, la mitad de los cuales se localiza en torno a Villahermosa.

Tabasco: Potencial Daño en Activos Fijos

Miles de millones de pesos

	Grado de afectación (%)*	
	30	80
Empresas	3.8	10.2
Inmuebles	2.5	6.6
Vehículos	0.7	1.8
Computadoras y periféricos	0.2	0.5
Mobiliario y equipo	0.5	1.3
Vehículos particulares (total de vehículos)	72	192

* El valor de los daños depende de la magnitud de la devastación. Se asume un rango para dicha devastación de 30 al 80%.
Fuente: INEGI. Censos Económicos. 2004 y Anuario Estadístico de Entidades Federativas 2007

Tabasco: Valor de las Pérdidas del Sector Agrícola*

Basado en valor de producción 2005, estimado a millones de pesos de 2007

	Millones de pesos	Millones de pesos	
Cultivos cíclicos	446.9	Cultivos perennes 2,774.9	
Maíz	191.1	Plátano	1,276.3
Arroz	77.5	Caña de azúcar	658.4
Sandía	48.3	Cacao	467.1
Sorgo	27.9	Piña	86.8
Yuca	26.1	Papaya	70.1
Frijol	24.2	Limón	65.0
Chile habanero	19.5	Naranja	50.7
Chile seco	11.1	Coco	47.5
Calabaza chihua	6.1	Pimienta	23.3
Chile verde	4.7	Hule	9.3
Calabaza	2.8	Palma de aceite	8.1
Melón	2.1	Mango	4.9
Pepino	1.9	Guayaba	2.9
Jitomate	1.3	Guanábana	2.6
Otros cultivos	2.4	Café cereza	1.9
		Otros cultivos	3.7
Cíclicos + Perennes	3,221.9		

Fuente: BBVA Bancomer con datos de Sagarpa

Tabasco: Cobertura de Seguros en Sector Primario, 2005

	2005
Agricultura	
Superficie sembrada (miles ha.)	236.8
Superficie asegurada (miles ha.)	1.2
Suma asegurada (millones de pesos)	5.6
Ganadería	
Cabezas totales (ganado bovino, miles)	1,668.0
Cabezas aseguradas (ganado bovino, miles)	10.9
Suma asegurada (millones de pesos)	76.7

Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Tabasco: Simulaciones de Impacto Potencial en Actividad Económica

Miles de millones de pesos

	Estructura PIB (%)	Escenarios impacto (%)*		
		10	20	40
Total	100.0	6.0	12.0	23.9
Agropecuario	7.6	0.8	1.6	3.1
Industria	26.3	0.7	1.4	2.8
Servicios	66.1	4.5	9.0	18.0

* Significa que en este porcentaje se perdió el valor agregado de la producción del sector respectivo en 2007

Nota: En el ejercicio se asume: 1) Que el impacto en los sectores de minería, construcción y servicios comunales es marginal, por su vinculación con la industria petrolera y ésta no se detiene por las inundaciones; 2) Que el PIB de Tabasco mantuvo en 2007 la misma proporción respecto al PIB nacional que en 2004, en 1.1%

Fuente: BBVA Bancomer

Escenarios de Crecimiento Económico

Variación % real anual, 2007

Impacto potencial (mmp)*	Var. % anual del PIB en 2007**	
	Nacional	Tabasco
6.0	2.94	-2.71
12.0	2.87	-8.42
23.9	2.75	-19.84

* Derivado del ejercicio de simulación. Asume que el PIB de Tabasco es equivalente al 1.1% del nacional, que implica una cifra de 103 mil millones de pesos en el segundo trimestre de 2007 en términos anualizados.

** Se refiere al crecimiento esperado para el PIB en 2007. La previsión actual, para el caso de la economía nacional, es de 3%. Cabe apuntar que el escenario más pesimista, de 24 mil millones de pesos resulta altamente improbable, pues implicaría que se perdió prácticamente la totalidad del PIB del estado correspondiente al cuarto trimestre del año

Fuente: BBVA Bancomer

Con base en los supuestos, los ejercicios de simulación con rangos de afectación a la actividad productiva de entre 10 y 40%, arrojan estimaciones de los daños en un rango de 6 a 24 mil millones de pesos. Cabe notar que para los efectos del cálculo de las implicaciones sobre el PIB del presente año este último escenario es extremo y sirve sólo de referencia pues resulta altamente improbable, ya que implicaría prácticamente eliminar toda la producción correspondiente al cuarto trimestre⁵; una cifra de tal magnitud podría justificarse sólo si se piensa que las implicaciones sobre el valor de la producción se extenderán durante una buena parte del 2008. Si se considera que la mayor parte del impacto se verá reflejado en 2007, y que en 2008 las tareas de reconstrucción darán incluso algo de impulso a la actividad, la valoración preliminar sugiere que los daños podrían haberse situado en el rango de los 6 mil a 12 mil millones de pesos.

¿Qué efectos podrían anticiparse con base en las cifras anteriores para la actividad nacional? Restando el daño estimado en los distintos escenarios al valor del PIB que se espera para 2007 se obtiene que, si la magnitud del daño es del orden de 6 mil millones de pesos, el impacto para la economía sería marginal. Respecto a la previsión actual para el crecimiento del PIB en el año, de 3%, dicho escenario restaría 0.06 puntos porcentuales, para llevarlo a 2.94%. En el segundo escenario, si el valor de la producción perdida alcanza los 12 mil millones de pesos, el crecimiento del PIB pasaría a 2.87%. Habría que tomar en cuenta sin embargo, que el efecto podría compensarse si los resultados de la actividad a nivel nacional confirman una trayectoria más favorable a la considerada inicialmente (por ejemplo, cifras para el tercer trimestre mayores a las previstas).

A nivel de la economía estatal, las simulaciones sí permiten anticipar una afectación importante en términos de crecimiento, con tasas negativas que podrían ir del 2.7 al 8.4%.

Cabe puntualizar que los ejercicios de simulación se utilizan sólo como una valoración preliminar, sujeta a modificaciones a medida que se incorpore nueva información. En este sentido, no implican hasta ahora una revisión en pronósticos.

... ¿y en la inflación?

Mediante ejercicios de simulación similares a los realizados para el caso de la actividad, en la inflación se establecen rangos potenciales de aumento, desde un 5 hasta un 20% en tasa anual, en precios en los productos donde Tabasco cuenta con mayor presencia. Previsiblemente, el impacto más significativo podría observarse en los precios del plátano y el arroz, donde la contribución del estado es más significativa; en cambio, en carne de res y azúcar, el impacto en precios podría ser modesto. Ello es importante ya que entre los cuatro productos considerados, la ponderación de estos últimos dos es la más elevada (2.3 vs. 0.3% respectivamente); es decir, los incrementos más significativos en precios podrían esperarse en los productos de menor peso en el INPC.

5 Esto último se obtiene al considerar que en 2007 el PIB del estado podría ser cercano a los 103 mil millones de pesos (al segundo trimestre, en términos anualizados, asumiendo que se mantiene como 1.1% del PIB nacional).

Así, con un incremento de 5% generalizado, la tasa anual de inflación podría repuntar en 0.1 puntos; si el alza en los precios del plátano y el arroz alcanza el 20% y los de la carne de res y el azúcar aumentan sólo 5%, el repunte en la tasa anual del INPC sería de 0.2 puntos. En cualquier caso, puede anticiparse que estos incrementos serán transitorios y de corta duración.

Valoración

Las inundaciones ocurridas a finales de octubre y principios de noviembre en el estado de Tabasco no tienen precedente en la historia del país. En la entidad llovió en tres días lo que en promedio llueve en el país en un lapso de 18 meses. Condiciones meteorológicas inusitadas, combinadas con una geografía propensa a las inundaciones dejaban poco margen para evitar lo ocurrido, salvo labores de alerta y evacuación oportunas. Es claro por otra parte, el alto grado de vulnerabilidad ante contingencias climáticas —cada vez de mayor impacto por cierto— particularmente en las regiones del país limítrofes a las costas. En el proceso de reconstrucción sería importante que se planteen mayores obras de infraestructura y reubicación de asentamientos humanos en las zonas de mayor riesgo. También deberían considerarse alternativas para distribuir y mitigar los riesgos, especialmente a través de una mayor cobertura de seguros, que en las actividades de mayor relevancia en la economía del estado tienen una penetración particularmente baja.

Al cuantificar los daños debe tomarse en cuenta que éstos tienen tres dimensiones: vidas humanas, activos fijos y patrimonio familiar, y valor de la producción. En términos de vidas humanas, las tareas de movilización y ayuda parecen haber contribuido a minimizar el impacto.

Según las estimaciones en torno a la población afectada, de cerca de un millón de habitantes, el número de viviendas dañadas podría ser de 250 mil. Por su parte, para las cerca de 45 mil unidades económicas instaladas en el estado, asumiendo un rango de afectación a los activos fijos de entre 30 y 80%, el valor de las pérdidas podría ir de 4 mil a 10 mil millones de pesos.

En términos del valor de la producción y por ende las implicaciones para el PIB, las estimaciones sobre el daño potencial se ubican en el rango de 6 mil a 12 mil millones de pesos. En términos de la actividad nacional, esto restaría, a lo más, 0.1 puntos porcentuales al crecimiento del PIB en 2007; la valoración sin embargo es preliminar y podría modificarse a medida que se incorpore nueva información. Por ello, las cifras se toman en cuenta pero no implican de momento un ajuste a las estimaciones de crecimiento para el presente año ni el siguiente.

En materia de inflación, se estima que el impacto sea transitorio y afecte principalmente a dos productos, plátano y arroz, en los que la participación de Tabasco es elevada pero cuya contribución al INPC es marginal. Considerando otros productos, como carne de res y azúcar, donde Tabasco también tiene una contribución relativamente alta, se estima que el impacto en precios sería modesto. Se calcula que el efecto sobre la tasa anual de inflación podría ser un aumento temporal y de corto plazo, de entre 0.1 y 0.2 puntos porcentuales.

Simulaciones de Impacto Potencial en Inflación Puntos porcentuales de incremento en la tasa anual del INPC

	Ponderación en INPC (%)	Escenarios impacto (%)*		
		5	10	20
Total	2.63	0.13	0.15	0.18
Plátano	0.18	0.01	0.02	0.04
Arroz	0.15	0.01	0.02	0.03
Carne de res	2.09	0.10	—	—
Azúcar	0.21	0.01	—	—

* Se refiere al incremento que podrían registrar en tasas anuales los productos respectivos. En carne de res y azúcar el incremento considerado en todos los casos es del 5%.
Nota: Dada su contribución relativa a la producción nacional, los incrementos más significativos podrían registrarse en plátano y, en menor medida, arroz; carne de res y azúcar registrarían en cambio incrementos marginales. Así, no se consideran los incrementos de 10 y 20% en carne de res y azúcar por ser altamente improbables.
Fuente: BBVA Bancomer

Indicadores por Entidad

Región: Desarrollo Medio

Campeche

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	10.5	38.5	30.7	32.2	18.5	-27.5
Edificación sector privado	-31.2	8.0	-20.7	-34.1	-42.2	-15.4
Residencial	-46.5	12.7	-25.6	-34.4	-35.4	-28.9
No residencial	76.8	39.1	1.7	-76.5	-88.8	-67.1
Obra pública	14.7	40.3	33.4	35.8	24.5	-28.1
Distribución electricidad (var. % anual)*	6.7	5.0	3.0	-3.3	-9.1	4.1
Ventas menudeo (var. % anual)*	10.6	3.9	5.4	0.1	0.7	-3.2
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-12.1	-0.3	7.1	2.9	-7.5	-12.1
Empleo total (var. % anual)	3.6	9.3	9.5	9.8	8.8	8.8
Industria	-2.3	0.7	-3.5	6.4	4.9	6.9
Servicios	9.4	16.5	20.7	12.1	11.4	9.3
Ventas gasolina (var. % anual)	12.4	3.3	10.7	-9.5	7.7	13.0
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	7.4	14.4	19.6	6.8	6.4	-4.8
Domésticos	4.7	15.6	18.4	10.3	9.0	-2.4
Del exterior	36.8	4.8	29.4	-22.8	-16.8	-25.3
Recursos federalizados (var. % anual real)	17.4	2.0	57.8	-21.4	-5.2	5.5
Participaciones (Ramo 28)	12.3	14.3	22.1	-11.6	-16.2	-2.7
Aportaciones (Ramo 33)	21.0	-6.0	101.1	-26.0	4.0	14.3
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	11.5	9.8	10.6	9.8	12.3	30.6
Remesas (var. % anual)	31.8	28.4	21.0	18.4	8.9	0.6
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	5.6	12.7	10.5	12.7	13.7	8.9
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	55.8	12.2	6.9	12.2	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	2.2	1.5	1.4	1.5	nd	nd

Colima

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	-2.4	39.5	69.4	40.0	42.7	48.3
Edificación sector privado	-17.3	43.8	100.1	97.8	119.2	49.4
Residencial	-11.0	61.2	117.2	102.9	131.4	39.0
No residencial	145.9	-50.2	26.7	-18.5	262.6	-31.1
Obra pública	36.0	38.1	32.8	-10.7	-7.0	45.3
Distribución electricidad (var. % anual)*	3.5	4.1	4.4	0.0	2.5	1.5
Ventas menudeo (var. % anual)*	13.0	4.6	4.6	9.4	7.7	-1.2
Ventas mayoreo (var. % anual)*	3.1	26.2	27.1	74.5	25.3	13.8
Empleo total (var. % anual)	4.7	6.4	6.9	6.3	7.1	7.5
Industria	6.8	4.7	7.2	2.6	3.7	3.0
Servicios	4.0	7.6	8.1	8.4	9.2	9.9
Ventas gasolina (var. % anual)	6.0	8.9	6.5	9.0	44.0	74.5
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	7.6	-10.7	-13.3	6.7	47.6	69.9
Domésticos	13.4	-18.2	-9.6	10.3	90.6	98.7
Del exterior	-5.1	9.3	-29.8	-4.3	17.3	18.2
Recursos federalizados (var. % anual real)	10.5	7.0	41.9	1.4	4.3	-0.7
Participaciones (Ramo 28)	16.8	7.9	13.4	-14.0	-18.8	5.0
Aportaciones (Ramo 33)	5.7	6.2	80.4	12.0	28.0	-6.6
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	11.2	64.1	65.9	64.1	23.5	22.7
Remesas (var. % anual)	14.9	14.6	12.8	12.6	4.1	3.0
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	10.0	8.1	10.4	8.1	5.7	2.2
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	-43.3	-6.4	-33.9	-6.4	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.3	1.8	1.9	1.8	nd	nd

Durango

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	1.2	2.6	2.1	4.3	4.8	2.7
Construcción** (var. % anual)	-9.7	-2.7	-7.9	-32.0	-39.5	-12.2
Edificación sector privado	-25.1	49.1	34.6	10.3	-53.4	-38.1
Residencial	-24.5	44.2	34.0	-4.7	-56.8	-27.6
No residencial	13.2	62.5	152.9	0.7	-57.4	-50.2
Obra pública	6.6	-37.0	-32.6	-60.4	-16.1	37.0
Distribución electricidad (var. % anual)*	66.5	16.2	8.9	16.2	-4.7	-8.5
Ventas menudeo (var. % anual)*	0.6	4.2	7.1	9.3	7.5	6.0
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-0.4	-7.1	-11.5	-14.3	-11.8	-9.1
Empleo total (var. % anual)	1.9	1.9	2.4	2.4	2.9	2.5
Industria	-0.9	-0.8	-0.3	-0.8	-1.3	-1.4
Servicios	4.3	4.0	4.4	5.3	7.0	6.4
Ventas gasolina (var. % anual)	7.4	10.2	10.0	6.8	9.1	5.4
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	-0.5	12.5	17.8	37.8	19.2	18.3
Domésticos	2.7	12.9	17.6	53.1	37.4	34.7
Del exterior	-11.6	11.1	18.4	-25.5	-47.4	-59.7
Recursos federalizados (var. % anual real)	7.9	12.0	44.6	16.0	3.1	-4.6
Participaciones (Ramo 28)	10.0	17.5	27.0	-5.0	-15.7	-3.9
Aportaciones (Ramo 33)	6.8	9.0	59.7	26.4	14.2	-5.1
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	-103.0	103.0	35.3	103.0	81.3	78.5
Remesas (var. % anual)	22.8	8.6	3.0	9.9	3.5	-0.1
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	11.1	3.8	5.8	3.8	2.0	0.4
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	101.6	-6.2	11.4	-6.2	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	4.1	1.6	1.3	1.6	nd	nd

Guanajuato

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	3.9	8.4	8.8	-14.2	-24.8	-29.4
Edificación sector privado	20.5	-15.7	-17.5	-41.8	-22.3	-25.0
Residencial	14.6	-24.5	-41.0	-15.0	-7.3	-2.5
No residencial	67.0	-0.7	67.0	-63.3	-23.8	-39.5
Obra pública	-11.8	44.4	42.4	24.9	-27.2	-33.9
Distribución electricidad (var. % anual)*	0.6	3.7	-1.1	5.4	7.9	-1.8
Ventas menudeo (var. % anual)*	6.8	4.6	1.7	5.9	6.2	-0.5
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-6.4	8.5	14.3	10.6	7.2	1.2
Empleo total (var. % anual)	2.8	7.1	8.1	7.9	7.0	5.9
Industria	1.7	7.1	9.4	8.4	6.9	4.6
Servicios	2.6	6.9	6.8	7.2	6.8	6.8
Ventas gasolina (var. % anual)	4.6	5.2	5.8	7.1	10.7	9.9
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	7.2	1.4	8.5	4.8	19.1	19.4
Domésticos	-1.9	-11.1	-1.1	-1.3	47.7	51.9
Del exterior	26.2	21.8	23.2	14.8	-10.6	-14.9
Recursos federalizados (var. % anual real)	7.2	8.9	36.8	2.0	-3.0	-1.7
Participaciones (Ramo 28)	11.1	14.5	18.5	-3.4	-13.9	-1.0
Aportaciones (Ramo 33)	4.2	4.3	58.0	5.9	7.6	-2.4
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	290.7	-100.3	-104.0	-100.3	-142.6	-158.7
Remesas (var. % anual)	21.0	15.0	21.1	20.1	14.2	10.5
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	23.7	7.0	11.9	7.0	2.9	2.7
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	42.2	19.9	30.0	19.9	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	6.6	1.9	1.9	1.9	nd	nd

* Cifras disponibles a mayo

** Valor de obra construida, a precios constantes (deflactados con índice de precios de la construcción y de edificación)

Fuente: INEGI, IMSS, Pemex, SCT, Sector, CNBV, Banxico y SHCP-UCEF

Región: Desarrollo Medio

Hidalgo

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	-4.0	-13.5	-18.8	-12.9	-10.3	33.0
Edificación sector privado	-5.2	-4.3	-17.6	-1.5	-24.7	23.3
Residencial	10.0	0.4	-10.9	3.2	-10.2	27.5
No residencial	-27.3	-87.1	-73.7	-90.0	-45.5	352.0
Obra pública	1.1	-27.0	-21.7	-27.7	27.3	58.4
Distribución electricidad (var. % anual)*	-3.7	1.9	5.1	5.1	4.1	0.8
Ventas menudeo (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Ventas mayoreo (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Empleo total (var. % anual)	1.4	4.8	4.7	5.6	6.4	7.4
Industria	1.5	3.7	3.6	3.9	4.7	6.6
Servicios	1.1	6.1	6.0	7.5	8.4	8.3
Ventas gasolina (var. % anual)	7.2	5.7	6.7	3.5	7.1	4.9
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Domésticos	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Del exterior	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Recursos federalizados (var. % anual real)	10.8	6.3	39.1	6.0	-1.9	7.0
Participaciones (Ramo 28)	11.2	13.8	20.8	-10.6	-18.1	0.8
Aportaciones (Ramo 33)	10.6	2.4	51.8	15.3	7.2	11.8
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	-3.7	0.7	-3.4	0.7	0.9	0.7
Remesas (var. % anual)	15.9	20.9	14.1	12.8	6.0	-6.5
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	9.8	7.4	9.5	7.4	7.1	4.9
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	58.1	32.4	43.2	32.4	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	2.1	1.9	1.7	1.9	nd	nd

Michoacán

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	-26.5	-9.0	-5.7	13.9	-3.7	-5.3
Edificación sector privado	-14.5	-26.2	-13.8	18.7	-22.0	-14.6
Residencial	6.6	-26.5	-20.2	76.7	-25.0	-9.8
No residencial	5.8	-21.0	77.2	-38.9	-27.1	10.6
Obra pública	-38.6	19.6	4.2	9.9	11.2	3.5
Distribución electricidad (var. % anual)*	-5.9	0.2	1.8	6.9	0.7	5.9
Ventas menudeo (var. % anual)*	3.1	6.0	6.2	3.1	3.6	1.1
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-4.0	0.9	2.8	-4.6	0.2	-4.4
Empleo total (var. % anual)	3.6	6.4	7.8	8.2	8.0	8.5
Industria	-1.3	8.9	14.0	13.3	11.3	13.4
Servicios	4.7	5.0	5.1	5.5	5.9	6.1
Ventas gasolina (var. % anual)	5.1	8.3	6.6	5.4	0.8	0.9
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	11.9	-6.2	-6.5	-16.2	-6.2	-1.2
Domésticos	-2.7	-7.9	-8.8	-13.6	11.8	16.7
Del exterior	43.7	-3.8	-3.4	-20.3	-28.8	-26.9
Recursos federalizados (var. % anual real)	7.8	9.1	33.2	20.1	1.1	-1.9
Participaciones (Ramo 28)	11.8	12.9	19.2	-8.4	-16.1	-0.1
Aportaciones (Ramo 33)	5.5	6.9	45.1	37.5	11.7	-3.3
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	91.4	180.6	306.0	180.6	122.2	205.6
Remesas (var. % anual)	18.2	-4.7	-10.3	-12.4	-5.8	-7.8
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	5.0	1.9	2.6	1.9	1.0	0.9
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	-2.2	30.1	29.4	30.1	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	2.2	1.7	1.7	1.7	nd	nd

Morelos

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	-0.6	1.3	3.4	5.6	8.2	15.4
Construcción** (var. % anual)	18.4	17.6	29.1	8.8	-12.9	-23.6
Edificación sector privado	22.7	49.3	78.2	42.0	14.3	-16.3
Residencial	-3.3	73.5	195.0	96.0	19.4	22.0
No residencial	103.5	29.9	46.5	9.7	24.1	-78.2
Obra pública	14.5	-29.0	-47.5	-45.4	-42.4	-60.6
Distribución electricidad (var. % anual)*	0.2	0.4	0.4	0.0	4.2	2.2
Ventas menudeo (var. % anual)*	8.4	1.5	-12.1	4.8	4.2	1.0
Ventas mayoreo (var. % anual)*	7.3	1.2	-2.6	1.4	1.0	-18.1
Empleo total (var. % anual)	3.0	4.3	3.9	5.5	6.2	5.2
Industria	1.3	3.1	0.6	6.7	7.4	6.9
Servicios	3.8	5.2	5.6	5.2	6.1	4.1
Ventas gasolina (var. % anual)	6.2	6.3	5.2	7.2	6.8	5.7
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	-90.0	852.0	303.7	nd	nd	550.1
Domésticos	-90.0	852.0	303.7	nd	nd	550.1
Del exterior	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Recursos federalizados (var. % anual real)	8.8	6.6	30.1	0.0	-6.0	-5.8
Participaciones (Ramo 28)	12.6	9.9	17.7	-12.9	-18.8	-2.3
Aportaciones (Ramo 33)	6.1	4.0	44.1	9.0	4.4	-9.4
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	-64.4	307.4	35.6	307.4	788.7	743.9
Remesas (var. % anual)	19.0	10.9	6.4	5.1	3.6	0.2
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	7.9	3.5	8.3	3.5	4.2	2.6
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	13.8	30.0	29.0	30.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.6	1.9	1.8	1.9	nd	nd

Nayarit

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	7.3	-32.9	-30.9	-38.4	-48.9	-32.8
Edificación sector privado	-10.1	-33.4	-28.1	13.2	-25.2	148.2
Residencial	-40.2	-40.8	-62.0	37.8	8.9	178.0
No residencial	195.5	-56.0	-16.0	-12.7	70.5	156.0
Obra pública	10.5	-32.8	-31.3	-42.2	-52.2	-58.4
Distribución electricidad (var. % anual)*	3.3	4.7	5.7	3.1	4.5	3.8
Ventas menudeo (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Ventas mayoreo (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Empleo total (var. % anual)	4.7	11.7	14.1	9.3	5.3	5.3
Industria	5.1	19.1	21.1	12.7	-1.3	-5.6
Servicios	6.6	8.7	8.7	9.1	10.3	12.0
Ventas gasolina (var. % anual)	-1.7	6.6	3.7	4.6	3.6	4.2
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	-8.3	-8.0	-2.5	41.6	80.2	75.9
Domésticos	-8.3	-8.0	-2.5	41.6	80.2	75.9
Del exterior	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Recursos federalizados (var. % anual real)	6.6	6.4	47.5	-2.5	-0.3	-0.9
Participaciones (Ramo 28)	11.9	10.4	16.3	-13.2	-15.7	2.1
Aportaciones (Ramo 33)	3.5	3.8	81.7	3.3	11.2	-3.5
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	104.4	142.1	136.1	142.1	123.6	107.6
Remesas (var. % anual)	17.8	17.1	14.4	10.9	6.7	1.5
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	4.8	0.0	-2.2	0.0	3.0	6.6
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	-82.7	45.5	36.7	45.5	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.6	2.1	2.1	2.1	nd	nd

* Cifras disponibles a mayo

** Valor de obra construida, a precios constantes (deflactados con índice de precios de la construcción y de edificación)

Fuente: INEGI, IMSS, Pemex, SCT, Sector, CNBV, Banxico y SHCP-UCEF

Región: Desarrollo Medio

Puebla

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	15.9	6.4	nd	-2.8	-14.1	0.7
Construcción** (var. % anual)	2.9	6.2	-1.9	17.4	4.8	-8.7
Edificación sector privado	21.8	6.8	1.7	5.4	33.6	-12.0
Residencial	-5.6	15.9	3.0	44.1	96.0	6.2
No residencial	200.0	3.5	12.6	20.7	8.5	-17.9
Obra pública	-14.6	8.2	-8.3	34.9	-24.5	-3.4
Distribución electricidad (var. % anual)*	0.1	0.4	0.3	0.1	7.3	2.8
Ventas menudeo (var. % anual)*	5.4	4.8	5.3	2.9	7.7	4.5
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-1.3	8.6	14.4	9.4	8.0	2.8
Empleo total (var. % anual)	2.3	2.4	2.2	3.7	3.7	3.3
Industria	0.5	-0.6	-1.0	1.4	1.3	0.5
Servicios	3.8	5.2	5.2	5.6	6.3	6.3
Ventas gasolina (var. % anual)	2.9	8.1	8.0	10.6	9.3	5.3
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	32.0	71.7	87.6	124.0	155.2	228.8
Domésticos	19.0	94.7	99.4	170.2	173.2	267.6
Del exterior	72.3	22.9	56.1	22.5	115.0	140.3
Recursos federalizados (var. % anual real)	8.7	7.8	40.4	-3.3	-2.7	0.7
Participaciones (Ramo 28)	11.2	12.2	18.0	-11.5	-16.9	-0.1
Aportaciones (Ramo 33)	7.0	4.5	64.3	1.8	10.1	1.5
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	380.3	385.6	545.8	385.6	256.4	166.7
Remesas (var. % anual)	22.8	18.1	13.4	12.6	13.1	5.6
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	9.2	6.0	5.2	6.0	5.4	6.3
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	3.7	9.0	4.3	9.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.2	1.0	0.9	1.0	nd	nd

San Luis Potosí

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	3.0	1.0	2.1	-0.9	6.9	3.5
Construcción** (var. % anual)	7.7	7.9	18.8	-2.2	-9.1	-2.4
Edificación sector privado	4.1	27.4	38.6	5.8	9.1	7.2
Residencial	0.0	19.7	24.3	1.4	18.1	12.9
No residencial	45.0	96.4	168.4	65.5	-8.0	-6.0
Obra pública	17.0	-19.9	-17.3	-16.3	-53.8	-26.3
Distribución electricidad (var. % anual)*	6.0	2.9	5.6	2.4	5.5	23.4
Ventas menudeo (var. % anual)*	9.3	9.4	8.3	6.0	-3.9	-1.6
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-0.1	7.5	11.3	7.1	9.8	1.7
Empleo total (var. % anual)	5.5	8.0	8.9	7.2	6.1	6.4
Industria	7.4	10.0	10.8	8.4	7.1	5.7
Servicios	4.8	7.6	7.9	7.8	7.2	7.2
Ventas gasolina (var. % anual)	5.9	10.1	9.1	7.3	1.5	2.6
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	21.3	-5.3	-4.9	-9.6	4.1	13.0
Domésticos	11.8	-13.3	-19.1	-15.4	5.5	21.8
Del exterior	55.7	15.6	29.7	4.5	0.4	-5.3
Recursos federalizados (var. % anual real)	10.3	7.5	38.6	7.7	-1.6	6.7
Participaciones (Ramo 28)	10.1	11.4	14.4	-3.1	-11.9	4.5
Aportaciones (Ramo 33)	10.4	5.4	56.9	13.2	4.8	8.4
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	116.1	-11.9	-94.3	-11.9	-0.2	16.5
Remesas (var. % anual)	21.1	27.6	25.3	20.0	9.2	0.5
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	13.2	7.2	16.0	7.2	0.5	-7.7
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	4.0	-0.1	-5.5	-0.1	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.9	2.5	2.6	2.5	nd	nd

Sinaloa

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	-2.6	6.9	4.3	-0.8	-6.7	3.7
Construcción** (var. % anual)	-16.7	4.0	20.9	-0.8	29.1	33.0
Edificación sector privado	-23.5	7.4	15.9	7.9	36.9	12.0
Residencial	-18.8	20.8	25.7	25.2	34.3	14.4
No residencial	-6.4	-35.8	39.3	-56.1	44.5	-33.9
Obra pública	0.6	2.0	31.0	-13.0	16.8	67.9
Distribución electricidad (var. % anual)*	-1.0	5.5	5.5	3.4	2.7	2.2
Ventas menudeo (var. % anual)*	7.0	9.3	9.3	9.2	1.6	0.2
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-10.5	-0.1	6.0	8.1	0.8	3.6
Empleo total (var. % anual)	4.1	5.7	6.0	4.6	4.5	6.3
Industria	2.4	7.4	8.8	7.9	6.5	8.6
Servicios	2.9	4.2	4.8	4.9	4.9	5.2
Ventas gasolina (var. % anual)	6.8	8.4	7.1	7.0	6.1	6.1
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	8.2	2.3	-1.2	18.2	25.6	41.2
Domésticos	6.0	0.8	0.7	25.9	45.6	50.5
Del exterior	16.3	7.5	-9.9	-6.8	-7.2	11.3
Recursos federalizados (var. % anual real)	8.0	8.3	38.8	-2.9	-1.6	-3.9
Participaciones (Ramo 28)	9.6	14.4	22.1	-7.3	-13.7	-0.9
Aportaciones (Ramo 33)	6.8	3.3	59.3	-0.1	10.5	-7.2
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	21.8	34.5	26.0	34.5	39.5	30.2
Remesas (var. % anual)	17.6	13.3	7.8	6.8	2.3	-1.9
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	12.2	9.8	10.5	9.8	9.1	7.5
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	18.7	30.0	24.4	30.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	2.1	1.2	1.3	1.2	nd	nd

Tabasco

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	-14.7	-8.8	-8.9	-19.3	-28.4	-11.0
Edificación sector privado	68.1	-28.4	-33.5	-26.4	-28.0	-28.3
Residencial	87.1	-30.8	-40.2	-24.0	-32.3	-49.6
No residencial	124.2	-45.8	-53.2	-24.5	14.1	8.5
Obra pública	-24.4	-3.5	-3.8	-17.8	-28.6	-7.6
Distribución electricidad (var. % anual)*	7.3	4.8	1.3	4.8	-0.9	-5.4
Ventas menudeo (var. % anual)*	11.8	8.0	9.5	7.3	11.7	8.8
Ventas mayoreo (var. % anual)*	4.1	-1.0	1.2	0.7	0.2	1.7
Empleo total (var. % anual)	5.4	9.7	10.3	10.3	7.3	7.9
Industria	8.9	12.7	12.3	14.0	10.2	7.5
Servicios	4.3	9.1	10.4	8.7	6.6	7.4
Ventas gasolina (var. % anual)	1.4	8.8	7.2	16.7	7.2	8.2
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	7.2	4.3	3.4	0.9	1.7	16.2
Domésticos	7.8	3.6	1.7	0.5	1.3	16.5
Del exterior	-8.7	25.9	57.0	13.2	12.5	6.4
Recursos federalizados (var. % anual real)	3.5	4.7	29.1	-17.4	-13.2	-11.4
Participaciones (Ramo 28)	5.2	4.9	16.3	-30.1	-24.4	-14.7
Aportaciones (Ramo 33)	0.5	4.2	64.7	2.9	10.6	-4.1
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	34.9	45.1	46.7	45.1	-0.1	0.0
Remesas (var. % anual)	32.6	19.2	13.4	6.2	-1.2	-7.8
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	19.3	1.8	5.1	1.8	-0.5	-6.9
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	4.3	18.0	19.0	18.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.6	1.3	1.3	1.3	nd	nd

* Cifras disponibles a mayo

** Valor de obra construída, a precios constantes (deflactados con índice de precios de la construcción y de edificación)

Fuente: INEGI, IMSS, Pemex, SCT, Sector, CNBV, Banxico y SHCP-UCEF

Región: Desarrollo Medio

Tlaxcala

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	-6.4	4.3	6.5	5.6	0.7	-1.3
Construcción** (var. % anual)	-10.2	-43.3	-38.6	-53.0	-6.6	-22.0
Edificación sector privado	-23.4	-33.0	-26.3	-50.4	5.5	0.2
Residencial	-12.2	-24.9	-19.0	-36.0	45.3	-0.8
No residencial	25.9	-24.2	-37.4	-23.4	-33.1	9.3
Obra pública	3.5	-49.8	-47.9	-54.7	-17.6	-45.5
Distribución electricidad (var. % anual)*	5.9	1.0	0.2	-1.2	-0.4	-1.2
Ventas menudeo (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Ventas mayoreo (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Empleo total (var. % anual)	2.6	0.6	2.0	2.7	4.6	2.3
Industria	3.2	-1.9	-1.0	0.4	2.5	-0.5
Servicios	1.3	6.4	9.0	7.7	9.6	8.8
Ventas gasolina (var. % anual)	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Domésticos	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Del exterior	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Recursos federalizados (var. % anual real)	10.7	4.3	33.9	-10.7	-7.2	2.1
Participaciones (Ramo 28)	10.7	12.1	19.2	-13.3	-20.7	-0.3
Aportaciones (Ramo 33)	10.7	-1.1	48.6	-9.3	3.4	4.7
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	46.4	9.2	7.2	9.2	7.9	5.9
Remesas (var. % anual)	20.9	22.6	17.8	16.4	11.3	-0.9
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	1.9	9.0	12.2	9.0	10.6	6.4
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	107.6	-43.0	-41.5	-43.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	2.6	4.2	4.7	4.2	nd	nd

Veracruz

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	1.4	-0.3	3.8	4.1	3.1	6.3
Construcción** (var. % anual)	-15.6	12.6	22.0	16.5	27.3	12.0
Edificación sector privado	-20.3	15.8	20.7	49.7	39.8	2.7
Residencial	16.1	33.5	62.4	113.3	66.9	31.7
No residencial	-4.4	-6.8	-21.2	-32.0	69.4	-34.3
Obra pública	-10.1	11.9	23.0	-1.9	15.7	18.1
Distribución electricidad (var. % anual)*	-0.4	15.4	22.2	26.6	13.7	9.3
Ventas menudeo (var. % anual)*	6.5	2.6	1.6	-0.4	4.4	2.3
Ventas mayoreo (var. % anual)*	0.6	9.0	9.9	4.8	4.9	1.2
Empleo total (var. % anual)	2.1	6.5	6.5	6.7	5.7	5.9
Industria	2.4	12.3	11.5	11.8	9.0	7.7
Servicios	2.9	5.5	5.5	6.5	6.1	5.9
Ventas gasolina (var. % anual)	6.3	9.6	8.0	10.8	12.4	8.0
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	5.4	21.8	19.8	19.0	12.0	24.5
Domésticos	5.0	23.1	21.6	20.1	12.9	25.2
Del exterior	14.8	-7.3	-11.5	-11.7	-12.3	1.9
Recursos federalizados (var. % anual real)	7.0	8.1	42.9	-4.8	-7.2	-2.8
Participaciones (Ramo 28)	10.8	10.3	20.1	-18.6	-22.2	4.5
Aportaciones (Ramo 33)	4.5	6.6	67.3	3.5	4.4	-9.1
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	243.1	38.2	173.9	38.2	3.9	1.0
Remesas (var. % anual)	21.5	22.6	16.9	13.3	8.0	-2.0
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	14.6	6.4	10.5	6.4	2.3	-2.6
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	7.0	16.0	16.0	16.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.2	1.2	1.2	1.2	nd	nd

Yucatán

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	3.4	5.1	3.3	4.8	5.4	5.2
Construcción** (var. % anual)	1.5	-6.5	11.2	5.5	24.0	24.2
Edificación sector privado	1.3	-11.0	14.4	-23.5	-0.5	29.7
Residencial	7.3	4.3	139.0	21.9	136.5	32.9
No residencial	14.8	-19.1	-14.3	-48.7	-29.4	40.3
Obra pública	4.2	2.9	6.5	54.4	75.8	13.0
Distribución electricidad (var. % anual)*	3.9	23.9	42.2	40.6	41.0	55.0
Ventas menudeo (var. % anual)*	7.9	8.5	9.2	6.6	4.7	2.1
Ventas mayoreo (var. % anual)*	1.6	4.6	5.1	-0.5	-5.7	-4.8
Empleo total (var. % anual)	2.6	3.2	4.0	3.5	3.4	3.8
Industria	2.2	0.9	2.9	2.2	2.6	3.1
Servicios	3.7	5.4	5.5	5.0	4.6	4.9
Ventas gasolina (var. % anual)	12.4	11.7	13.8	9.9	10.0	9.4
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	7.7	-1.5	-6.1	-0.6	7.2	20.4
Domésticos	7.9	-3.8	-6.8	-4.4	7.0	22.3
Del exterior	5.2	24.1	2.1	51.7	9.1	3.6
Recursos federalizados (var. % anual real)	9.0	8.6	41.1	-6.5	-4.8	-1.4
Participaciones (Ramo 28)	9.1	18.0	30.0	-10.6	-19.2	1.0
Aportaciones (Ramo 33)	8.9	1.9	52.0	-4.2	8.1	-3.8
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	-2.1	24.2	11.3	24.2	13.1	27.0
Remesas (var. % anual)	nd	41.5	42.7	38.2	27.5	9.9
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	6.7	9.9	8.9	9.9	11.6	8.7
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	-4.8	15.0	3.6	15.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.6	1.2	1.4	1.2	nd	nd

Zacatecas

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	-19.3	12.0	17.4	-10.7	-6.1	15.8
Edificación sector privado	-38.2	33.9	63.7	1.2	-29.2	-12.8
Residencial	-30.3	8.5	31.9	18.7	18.1	23.5
No residencial	-55.7	82.8	242.2	5.3	-44.2	-52.5
Obra pública	-1.8	0.8	0.6	-17.5	22.2	31.5
Distribución electricidad (var. % anual)*	2.5	0.5	-2.1	-2.7	9.8	5.9
Ventas menudeo (var. % anual)*	6.1	10.6	4.5	10.8	11.8	17.8
Ventas mayoreo (var. % anual)*	1.0	-6.4	-8.4	-4.7	11.3	-4.7
Empleo total (var. % anual)	1.7	3.2	3.4	3.3	5.4	6.5
Industria	-1.7	-1.6	-2.1	-2.0	3.5	7.8
Servicios	3.1	4.9	5.3	4.9	5.5	5.4
Ventas gasolina (var. % anual)	7.1	-1.0	-1.8	-0.8	8.3	8.5
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	25.5	9.8	2.3	-5.7	-13.8	-16.4
Domésticos	43.4	18.3	9.4	0.3	-13.9	-18.0
Del exterior	-0.3	-7.7	-12.8	-17.8	-13.5	-12.3
Recursos federalizados (var. % anual real)	7.3	7.1	60.8	-5.0	-2.7	-0.6
Participaciones (Ramo 28)	11.1	18.5	27.7	-6.4	-14.3	-2.3
Aportaciones (Ramo 33)	5.2	0.4	98.2	-4.4	4.9	0.8
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	3.7	10.6	5.5	10.6	13.6	26.3
Remesas (var. % anual)	17.7	23.0	19.3	13.4	6.3	-2.2
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	7.8	5.2	6.2	5.2	6.9	7.4
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	-35.0	11.8	-4.1	11.8	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	2.6	2.3	2.5	2.3	nd	nd

* Cifras disponibles a mayo

** Valor de obra construida, a precios constantes (deflactados con índice de precios de la construcción y de edificación)

Fuente: INEGI, IMSS, Pemex, SCT, Sector, CNBV, Banxico y SHCP-UCEF

Región: Alta Marginación

Chiapas

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	-7.6	-8.3	-27.4	9.2	16.6	-44.5
Edificación sector privado	-8.8	-15.5	-51.3	55.7	39.5	-53.6
Residencial	-16.9	-0.9	-46.2	88.6	103.5	-57.3
No residencial	30.6	-54.0	-64.0	-65.2	-93.1	-56.1
Obra pública	-4.2	3.9	14.1	-21.9	-12.7	-34.2
Distribución electricidad (var. % anual)*	1.8	1.8	1.9	4.0	4.8	4.2
Ventas menudeo (var. % anual)*	5.3	11.5	12.7	11.6	10.5	3.2
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-3.3	6.5	11.9	2.2	2.4	-1.0
Empleo total (var. % anual)	4.5	8.0	9.4	7.9	5.2	3.3
Industria	-1.2	18.6	27.5	15.8	1.6	-8.7
Servicios	6.2	6.1	5.5	6.9	7.1	7.8
Ventas gasolina (var. % anual)	7.3	13.5	20.0	17.4	6.1	16.1
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	4.9	274.0	337.2	314.9	21.4	20.2
Domésticos	4.9	274.0	5.7	17.2	27.0	27.8
Del exterior	nd	nd	22.2	-1.2	4.1	-4.1
Recursos federalizados (var. % anual real)	6.4	7.4	42.7	-1.8	-5.3	3.8
Participaciones (Ramo 28)	11.1	10.8	16.1	-9.8	-18.7	3.1
Aportaciones (Ramo 33)	2.6	4.4	78.7	4.4	9.1	4.6
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	1,413.6	1,392.5	1,384.7	1,392.5	1,361.1	1,229.1
Remesas (var. % anual)	31.0	23.2	17.2	11.7	-3.4	-6.8
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	7.3	4.3	14.9	12.3	6.3	1.5
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	-1.1	29.0	15.6	29.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	5.2	3.8	4.1	3.8	nd	nd

Guerrero

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	-7.9	-10.7	-3.0	-22.7	-3.0	23.4
Edificación sector privado	8.3	-9.2	-2.0	-16.9	-25.8	33.2
Residencial	17.8	-2.9	2.6	-10.4	-36.8	49.8
No residencial	26.3	-60.2	nd	-48.2	11.1	36.1
Obra pública	-32.8	-11.3	-5.3	-33.2	84.6	0.3
Distribución electricidad (var. % anual)*	0.0	-0.5	-0.3	-0.5	3.3	3.9
Ventas menudeo (var. % anual)*	2.8	5.9	1.2	4.9	7.5	7.4
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-4.0	-7.2	-7.3	-6.3	-4.5	-5.6
Empleo total (var. % anual)	5.3	10.4	11.0	11.6	11.6	9.0
Industria	-0.3	7.4	8.7	11.1	11.6	7.9
Servicios	7.1	11.5	11.9	11.8	11.5	9.5
Ventas gasolina (var. % anual)	6.2	4.8	3.5	4.9	5.5	6.2
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	4.0	15.6	12.2	4.7	9.9	0.0
Domésticos	-1.0	8.2	7.1	1.9	8.0	5.2
Del exterior	18.8	33.7	34.0	12.2	11.9	-13.4
Recursos federalizados (var. % anual real)	6.4	3.2	48.5	-1.7	5.2	2.8
Participaciones (Ramo 28)	10.6	7.7	13.8	-16.2	-20.2	1.8
Aportaciones (Ramo 33)	4.9	1.5	69.5	3.5	15.7	3.4
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	28.0	29.8	6.8	29.8	9.7	29.3
Remesas (var. % anual)	11.9	19.9	19.5	16.0	8.1	1.4
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	12.3	4.5	4.9	4.5	6.2	4.5
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	13.5	24.9	21.5	24.9	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.6	2.3	2.0	2.3	nd	nd

Oaxaca

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	-28.7	-32.5	-43.9	-40.6	-12.1	19.1
Edificación sector privado	-29.3	33.9	-23.2	-39.3	-6.2	40.0
Residencial	-17.4	62.9	26.5	-22.9	-61.4	7.0
No residencial	-82.7	709.8	nd	147.2	43.8	nd
Obra pública	-28.0	-63.5	-57.9	-41.9	-22.8	-87.1
Distribución electricidad (var. % anual)*	0.4	0.5	1.6	-1.6	22.0	-1.9
Ventas menudeo (var. % anual)*	8.6	14.8	9.3	7.4	1.9	5.2
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-2.2	4.7	-0.6	10.8	7.0	-5.7
Empleo total (var. % anual)	2.6	3.4	3.9	1.5	2.0	2.0
Industria	-3.3	2.9	4.6	0.4	1.2	-1.2
Servicios	4.6	3.8	3.9	2.5	2.4	2.6
Ventas gasolina (var. % anual)	8.5	4.7	-0.2	4.6	7.9	8.6
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	9.9	-7.5	-12.4	-30.9	-23.0	-7.1
Domésticos	6.1	-11.9	-18.3	-32.9	-19.7	-3.6
Del exterior	176.6	67.0	86.4	7.1	-48.2	-43.3
Recursos federalizados (var. % anual real)	2.7	9.4	32.2	-8.8	-3.6	3.7
Participaciones (Ramo 28)	13.2	8.8	14.2	-16.1	-19.8	0.3
Aportaciones (Ramo 33)	-1.4	9.7	43.6	-4.3	1.7	5.5
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	4.8	7.3	7.0	7.3	7.3	6.2
Remesas (var. % anual)	24.6	19.6	11.5	10.2	10.9	-1.6
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	8.5	1.8	2.0	1.8	3.4	3.9
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	30.1	38.4	45.3	38.4	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.9	2.0	1.9	2.0	nd	nd

* Cifras disponibles a mayo

** Valor de obra construida, a precios constantes (deflactados con índice de precios de la construcción y de edificación)

Fuente: INEGI, IMSS, Pemex, SCT, Sector, CNBV, Banxico y SHCP-UCEF

Región: Industrializada

Aguascalientes

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	8.7	12.1	6.6	19.4	17.5	20.5
Construcción** (var. % anual)	-4.7	-14.1	21.2	-1.6	-2.4	15.6
Edificación sector privado	6.7	-13.8	17.4	-6.0	-13.2	-7.4
Residencial	10.3	-34.3	9.3	-0.7	1.7	30.6
No residencial	-18.8	94.8	102.8	169.7	37.8	-13.8
Obra pública	-19.2	-11.9	27.4	3.3	26.3	96.9
Distribución electricidad (var. % anual)*	5.4	2.7	2.3	-0.8	8.9	5.2
Ventas menudeo (var. % anual)*	5.2	3.2	2.9	1.6	2.1	2.3
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-2.8	2.3	3.9	-1.1	1.5	-1.9
Empleo total (var. % anual)	4.2	6.4	7.2	10.2	10.9	10.5
Industria	1.4	4.0	4.2	7.1	6.3	6.1
Servicios	6.4	8.2	9.8	12.8	14.8	14.0
Ventas gasolina (var. % anual)	5.2	6.9	7.0	8.6	9.0	9.2
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	-2.3	4.9	9.5	5.8	2.0	26.2
Domésticos	-8.8	0.6	-3.7	6.0	-0.3	48.6
Del exterior	15.3	14.3	35.7	5.3	8.2	-15.1
Recursos federalizados (var. % anual real)	5.8	11.2	10.1	4.8	-5.8	-7.3
Participaciones (Ramo 28)	7.1	16.9	27.7	-4.6	-12.7	1.1
Aportaciones (Ramo 33)	4.6	6.1	-10.7	11.9	1.1	-15.0
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	75.2	83.8	71.9	83.8	52.5	52.2
Remesas (var. % anual)	6.8	19.3	14.4	5.7	9.0	-2.4
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	6.6	-0.1	0.6	-0.1	1.8	3.2
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	79.0	159.1	496.9	159.1	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	2.6	4.6	3.7	4.6	nd	nd

Baja California

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	5.5	8.3	12.7	1.0	0.0	0.2
Construcción** (var. % anual)	-8.3	8.9	6.2	1.1	-5.8	0.2
Edificación sector privado	-3.5	4.9	0.6	12.9	9.2	-10.2
Residencial	-17.6	10.7	5.1	22.4	16.6	-9.2
No residencial	147.4	-15.9	-12.3	-9.4	0.1	24.8
Obra pública	-13.4	18.2	13.5	-10.8	-25.4	18.6
Distribución electricidad (var. % anual)*	2.7	7.1	8.6	8.8	6.1	4.0
Ventas menudeo (var. % anual)*	6.7	6.5	6.9	5.8	5.3	3.9
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-0.4	5.6	6.7	5.2	2.8	-1.1
Empleo total (var. % anual)	4.4	6.7	7.8	6.4	5.9	4.6
Industria	3.7	7.2	9.0	7.1	6.0	3.6
Servicios	4.0	5.7	6.0	5.4	5.4	5.1
Ventas gasolina (var. % anual)	8.6	5.6	6.9	-1.1	5.1	7.5
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	2.6	-0.2	1.0	11.9	18.5	36.9
Domésticos	2.6	-0.3	1.0	11.9	18.3	36.5
Del exterior	1.9	629.1	180.0	nd	nd	nd
Recursos federalizados (var. % anual real)	14.7	5.5	31.6	-0.4	-8.4	13.9
Participaciones (Ramo 28)	14.5	9.8	17.3	-14.4	-18.1	3.8
Aportaciones (Ramo 33)	14.8	1.8	47.4	11.4	1.8	26.2
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	1,010.4	916.7	912.1	916.7	888.2	886.5
Remesas (var. % anual)	25.4	24.1	20.5	17.7	6.4	9.2
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	8.0	1.4	4.8	1.4	3.2	1.5
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	2.3	21.1	15.2	21.1	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	2.1	1.5	1.5	1.5	nd	nd

Chihuahua

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	11.4	3.5	-1.5	6.0	-11.9	11.4
Edificación sector privado	36.4	2.1	-16.2	16.5	-14.8	15.4
Residencial	42.0	-8.8	-28.6	19.5	24.9	67.6
No residencial	59.6	10.8	-5.0	22.5	-37.7	-11.0
Obra pública	-16.1	9.0	31.1	-8.9	-6.0	5.0
Distribución electricidad (var. % anual)*	0.9	3.0	2.5	0.4	4.9	-3.0
Ventas menudeo (var. % anual)*	7.4	5.9	5.3	7.8	8.4	9.7
Ventas mayoreo (var. % anual)*	4.9	2.1	2.8	3.1	1.6	-1.3
Empleo total (var. % anual)	3.9	6.4	7.3	4.7	4.0	3.7
Industria	5.1	7.6	8.2	4.0	3.6	2.5
Servicios	1.6	4.2	5.0	5.3	4.4	4.9
Ventas gasolina (var. % anual)	5.4	4.8	4.8	2.0	4.7	7.1
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	7.7	7.8	6.5	16.3	25.9	26.2
Domésticos	6.3	7.4	337.2	314.9	21.4	20.2
Del exterior	50.5	17.5	nd	nd	nd	nd
Recursos federalizados (var. % anual real)	7.9	9.3	39.5	-4.0	-8.3	-2.5
Participaciones (Ramo 28)	13.6	12.2	19.2	-15.0	-18.9	0.0
Aportaciones (Ramo 33)	4.5	7.4	58.6	2.6	-1.5	-4.6
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	1.5	0.8	0.7	0.8	0.6	0.3
Remesas (var. % anual)	33.3	25.8	14.9	9.8	-0.2	-10.5
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	15.2	12.3	5.5	4.3	4.6	1.7
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	-7.7	15.5	14.7	15.5	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	3.0	4.0	3.4	4.0	nd	nd

Coahuila

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	7.9	0.9	-9.5	0.9	-11.7	6.8
Construcción** (var. % anual)	5.8	-1.8	-3.1	-7.8	9.9	-3.4
Edificación sector privado	-5.3	-6.5	-9.1	-13.3	35.7	15.8
Residencial	-5.6	-13.0	-15.2	-22.5	28.2	17.0
No residencial	29.4	14.0	21.5	-5.4	81.3	14.3
Obra pública	28.8	6.5	5.1	-0.3	-17.2	-25.5
Distribución electricidad (var. % anual)*	0.9	1.6	-5.4	-1.1	0.6	-5.5
Ventas menudeo (var. % anual)*	4.5	1.8	1.1	3.3	4.3	4.3
Ventas mayoreo (var. % anual)*	0.6	-0.5	0.8	-2.5	-3.9	-2.3
Empleo total (var. % anual)	2.2	4.5	5.5	5.1	5.3	4.8
Industria	1.2	3.6	4.6	3.1	3.0	1.6
Servicios	2.8	5.1	6.0	7.1	7.9	8.1
Ventas gasolina (var. % anual)	8.2	9.3	9.2	7.7	6.3	6.6
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	4.2	49.8	42.5	81.2	27.1	46.0
Domésticos	0.0	48.9	41.6	84.7	33.3	53.3
Del exterior	38.6	55.1	47.0	61.1	-6.1	2.9
Recursos federalizados (var. % anual real)	8.9	10.1	62.5	1.9	-0.5	2.4
Participaciones (Ramo 28)	12.1	18.8	28.7	-1.5	-8.0	-6.4
Aportaciones (Ramo 33)	6.5	3.2	111.0	4.2	6.7	13.6
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	139.3	301.8	255.1	301.8	219.5	206.9
Remesas (var. % anual)	22.0	14.2	12.8	5.5	-1.0	-1.0
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	3.8	3.0	1.3	3.0	4.9	6.7
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	-0.9	19.0	15.2	19.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	6.2	2.2	2.4	2.2	nd	nd

* Cifras disponibles a mayo

** Valor de obra construida, a precios constantes (deflactados con índice de precios de la construcción y de edificación)

Fuente: INEGI, IMSS, Pemex, SCT, Sector, CNBV, Banxico y SHCP-UCEF

Región: Industrializada

Jalisco

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	1.7	-1.3	1.3	-3.5	2.1	-3.8
Construcción** (var. % anual)	8.9	3.9	-15.4	12.0	13.1	14.9
Edificación sector privado	26.7	0.9	-7.4	1.2	25.3	41.2
Residencial	42.7	15.7	4.1	22.9	20.5	16.4
No residencial	17.2	-22.1	-8.4	-7.0	74.5	154.1
Obra pública	-8.5	10.8	-25.4	28.4	-4.6	-16.8
Distribución electricidad (var. % anual)*	0.6	1.1	0.2	-2.3	1.0	2.7
Ventas menudeo (var. % anual)*	3.7	1.3	1.3	2.0	3.9	0.1
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-2.5	8.6	7.0	2.8	-0.7	7.6
Empleo total (var. % anual)	2.7	6.1	7.0	6.8	6.8	6.4
Industria	2.1	7.7	9.4	7.3	7.7	7.0
Servicios	2.8	5.2	5.9	6.6	6.3	6.1
Ventas gasolina (var. % anual)	5.2	6.3	5.6	6.6	0.6	-4.1
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	13.1	6.3	5.0	5.8	11.1	10.8
Domésticos	0.2	8.0	8.5	20.7	31.4	27.9
Del exterior	30.8	4.5	0.8	-8.3	-5.0	-6.9
Recursos federalizados (var. % anual real)	7.7	10.0	40.3	-0.1	-2.7	3.1
Participaciones (Ramo 28)	8.9	17.4	20.3	2.1	-9.4	0.7
Aportaciones (Ramo 33)	6.5	2.5	70.6	-1.9	5.8	6.8
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	854.8	603.1	676.7	603.1	643.5	170.8
Remesas (var. % anual)	16.8	18.8	15.4	12.2	5.9	0.3
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	12.8	1.2	4.3	1.2	2.1	2.1
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	9.4	21.2	16.0	21.2	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.9	1.3	1.4	1.3	nd	nd

Estado de México

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	0.5	1.8	2.6	0.4	0.2	-1.7
Construcción** (var. % anual)	6.6	-22.0	-35.7	-19.4	18.9	25.7
Edificación sector privado	23.6	-2.4	-17.8	14.1	4.5	-28.1
Residencial	11.3	0.2	-21.3	52.4	97.8	-44.0
No residencial	64.9	18.9	-1.1	27.5	-4.2	-21.9
Obra pública	-4.0	-37.6	-50.6	-42.0	29.3	156.3
Distribución electricidad (var. % anual)*	-0.2	-0.8	-0.8	-2.9	-0.9	2.4
Ventas menudeo (var. % anual)*	7.1	3.9	3.8	7.7	-0.2	-2.3
Ventas mayoreo (var. % anual)*	5.1	6.8	12.5	-2.1	1.7	-1.9
Empleo total (var. % anual)	2.1	7.5	8.9	9.3	8.5	8.2
Industria	-0.7	5.6	6.7	7.5	7.6	6.8
Servicios	4.6	9.2	10.7	11.4	9.8	9.8
Ventas gasolina (var. % anual)	6.5	7.8	8.2	5.9	5.1	0.5
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	543.9	2,241.4	3,492.4	940.6	139.4	52.1
Domésticos	3,115.8	3,793.0	10,892.5	1,295.9	152.0	55.1
Del exterior	204.7	81.2	81.3	-15.4	-49.4	-46.4
Recursos federalizados (var. % anual real)	8.2	12.3	50.3	-4.9	-8.5	-0.3
Participaciones (Ramo 28)	11.9	14.7	24.6	-5.5	-16.7	4.7
Aportaciones (Ramo 33)	4.6	9.9	88.9	-4.4	1.1	-7.6
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	778.5	1,247.4	535.0	1,247.4	1,260.0	1,137.9
Remesas (var. % anual)	19.3	17.7	7.6	4.2	1.5	-11.1
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	nd	nd	4.1	4.3	4.8	3.6
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	-2.9	14.0	12.2	14.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.9	1.5	1.6	1.5	nd	nd

Nuevo León

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	2.0	5.3	5.7	3.4	2.3	2.8
Construcción** (var. % anual)	17.7	30.6	29.2	29.2	17.5	19.3
Edificación sector privado	28.5	43.4	52.4	60.7	42.3	34.7
Residencial	5.0	25.7	40.0	46.4	22.0	35.4
No residencial	91.4	75.9	82.5	93.8	78.5	36.6
Obra pública	8.2	18.2	3.2	-3.0	-8.0	-3.1
Distribución electricidad (var. % anual)*	4.9	5.5	5.1	1.5	2.5	-3.1
Ventas menudeo (var. % anual)*	5.3	8.5	10.3	9.1	7.5	2.6
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-1.3	8.2	12.5	10.5	7.9	8.9
Empleo total (var. % anual)	3.8	7.1	8.0	7.7	7.8	7.3
Industria	2.6	6.6	7.8	7.7	7.5	5.8
Servicios	4.9	7.8	8.4	8.0	8.2	8.5
Ventas gasolina (var. % anual)	9.6	11.4	11.9	5.5	5.0	4.5
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	10.4	4.1	4.1	8.9	23.1	20.8
Domésticos	9.9	8.9	7.5	18.3	31.8	25.4
Del exterior	12.0	-14.3	-9.0	-23.9	-13.2	-2.2
Recursos federalizados (var. % anual real)	13.6	9.2	34.3	-1.1	-2.2	-1.2
Participaciones (Ramo 28)	16.3	12.9	19.0	-6.5	-9.8	-1.5
Aportaciones (Ramo 33)	10.3	4.5	64.8	3.3	9.8	-0.7
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	4,707.4	1,424.4	1,418.0	1,424.4	1,824.2	1,790.7
Remesas (var. % anual)	-17.9	23.6	22.2	9.4	3.2	3.0
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	-23.3	-0.6	-3.3	-0.6	2.0	4.4
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	23.9	1.3	3.3	1.3	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.4	0.9	1.0	0.9	nd	nd

Querétaro

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	1.9	4.0	4.1	4.6	-1.9	1.6
Construcción** (var. % anual)	16.5	10.9	22.0	10.3	7.6	-4.9
Edificación sector privado	23.2	14.9	29.7	29.5	14.7	-6.2
Residencial	10.4	25.6	81.9	43.0	7.5	9.1
No residencial	47.1	24.2	27.8	12.3	7.3	4.6
Obra pública	8.2	7.7	8.2	-15.3	-4.1	-3.4
Distribución electricidad (var. % anual)*	1.1	0.4	1.3	1.4	5.6	6.2
Ventas menudeo (var. % anual)*	6.8	11.2	9.3	13.4	9.7	9.3
Ventas mayoreo (var. % anual)*	9.7	6.9	10.8	-3.2	16.2	11.8
Empleo total (var. % anual)	4.0	9.6	10.4	10.4	10.7	9.8
Industria	2.8	11.2	13.1	13.8	13.9	12.0
Servicios	4.8	8.9	9.0	7.6	7.8	7.6
Ventas gasolina (var. % anual)	6.6	8.9	10.9	7.7	10.3	7.7
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	39.1	16.5	-3.1	17.2	165.2	213.1
Domésticos	-19.9	15.4	-3.3	64.9	329.4	390.5
Del exterior	nd	18.0	-2.9	-29.8	-18.5	-11.0
Recursos federalizados (var. % anual real)	12.0	4.3	32.1	-8.2	-3.3	5.9
Participaciones (Ramo 28)	11.2	10.3	13.1	-9.1	-15.2	4.1
Aportaciones (Ramo 33)	12.8	-1.0	56.5	-7.6	10.7	8.2
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	41.5	152.4	144.9	152.4	125.9	137.0
Remesas (var. % anual)	16.2	19.1	13.1	11.9	3.3	-8.6
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	11.5	3.3	1.6	3.3	6.4	10.6
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	1.7	24.5	18.4	24.5	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	3.8	3.1	3.3	3.1	nd	nd

* Cifras disponibles a mayo

** Valor de obra construida, a precios constantes (deflactados con índice de precios de la construcción y de edificación)

Fuente: INEGI, IMSS, Pemex, SCT, Sector, CNBV, Banxico y SHCP-UCEF

Región: Industrializada

Sonora

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	9.2	40.2	27.9	23.6	-7.9	-6.6
Construcción** (var. % anual)	3.4	-5.6	-7.4	-1.4	-1.9	-4.3
Edificación sector privado	6.9	4.1	8.8	8.3	5.0	-7.3
Residencial	7.1	0.1	2.6	11.0	-7.1	-1.4
No residencial	34.7	-2.0	55.9	19.6	128.0	44.8
Obra pública	-0.4	-20.8	-35.6	-17.2	-16.3	5.5
Distribución electricidad (var. % anual)*	4.0	3.0	-2.1	3.5	6.2	-6.8
Ventas menudeo (var. % anual)*	4.4	7.8	7.5	5.2	1.8	-2.0
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-0.1	5.4	0.4	12.2	6.4	1.5
Empleo total (var. % anual)	6.3	8.9	8.8	7.7	6.2	5.8
Industria	6.4	10.1	11.3	9.0	6.4	6.2
Servicios	4.2	6.4	5.9	6.1	6.4	5.7
Ventas gasolina (var. % anual)	9.1	9.7	8.2	6.1	7.4	5.8
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	-2.7	-9.4	-9.7	-2.2	-1.0	6.4
Domésticos	-0.8	-8.9	-9.4	-0.7	-0.9	8.8
Del exterior	-20.5	-15.2	-14.8	-17.2	-2.4	-19.8
Recursos federalizados (var. % anual real)	6.4	8.3	25.0	-2.4	0.4	3.3
Participaciones (Ramo 28)	12.1	12.5	19.8	-9.4	-15.8	-1.4
Aportaciones (Ramo 33)	0.6	3.5	34.3	4.4	20.7	9.4
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	235.3	269.2	289.9	269.2	261.2	240.4
Remesas (var. % anual)	26.4	16.2	8.5	6.6	-1.3	3.9
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	12.8	4.5	3.9	4.5	6.8	6.8
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	-12.2	-9.0	-16.9	-9.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	2.9	1.9	2.0	1.9	nd	nd

Tamaulipas

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	5.1	-9.5	-18.3	0.8	-10.4	-7.7
Edificación sector privado	19.5	-3.2	-14.0	5.3	-16.0	-33.3
Residencial	19.8	-19.9	-36.9	16.7	6.6	-16.9
No residencial	57.6	21.6	54.8	-3.6	-49.0	-59.0
Obra pública	-5.8	-14.7	-22.9	-3.2	-2.1	27.9
Distribución electricidad (var. % anual)*	3.7	21.1	24.6	22.4	12.3	10.0
Ventas menudeo (var. % anual)*	3.8	7.1	6.7	9.2	5.4	6.2
Ventas mayoreo (var. % anual)*	5.7	-1.2	0.1	-6.2	-7.6	-3.2
Empleo total (var. % anual)	5.2	6.0	6.9	5.1	4.4	3.7
Industria	5.5	5.6	6.0	3.6	2.8	1.4
Servicios	5.1	7.1	8.2	7.4	7.1	6.9
Ventas gasolina (var. % anual)	-0.1	5.4	8.1	6.1	3.4	5.5
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	7.1	8.2	8.7	10.2	3.2	9.0
Domésticos	7.4	7.2	6.5	9.9	2.8	9.0
Del exterior	-0.9	36.4	72.5	21.2	12.6	6.6
Recursos federalizados (var. % anual real)	7.8	7.9	55.9	-2.6	2.4	5.7
Participaciones (Ramo 28)	9.7	10.0	21.0	-17.7	-15.9	3.5
Aportaciones (Ramo 33)	6.3	6.0	105.6	9.2	21.0	8.2
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	382.0	495.7	542.9	495.7	478.0	428.6
Remesas (var. % anual)	25.3	18.1	15.5	10.3	-0.9	-0.3
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	4.2	2.6	4.6	2.6	2.0	0.8
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	67.5	-13.2	-21.8	-13.2	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.7	1.8	2.0	1.8	nd	nd

Región: Turística

Baja California Sur

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	9.6	40.3	28.4	28.9	6.3	32.3
Edificación sector privado	28.4	39.0	25.1	42.9	0.5	59.8
Residencial	42.8	32.5	26.2	21.3	16.4	96.1
No residencial	-24.7	132.7	88.8	771.2	-27.0	13.8
Obra pública	-20.4	51.8	37.9	-1.2	20.6	-17.7
Distribución electricidad (var. % anual)*	6.4	4.9	6.1	0.2	7.4	2.5
Ventas menudeo (var. % anual)*	3.0	13.2	9.4	20.0	13.7	8.5
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-5.0	4.6	3.4	2.0	2.9	10.7
Empleo total (var. % anual)	10.5	16.6	17.4	15.9	14.3	14.6
Industria	3.7	23.3	26.6	32.4	33.5	31.9
Servicios	10.3	13.1	13.4	11.8	11.1	12.5
Ventas gasolina (var. % anual)	8.4	10.8	9.2	11.3	9.4	8.6
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	25.5	3.3	-4.7	-0.3	8.9	12.3
Domésticos	6.5	-1.9	-1.3	8.8	58.5	69.0
Del exterior	35.4	5.4	-6.4	-4.0	-5.0	-4.9
Recursos federalizados (var. % anual real)	8.8	8.8	42.6	-0.8	1.1	-3.0
Participaciones (Ramo 28)	13.0	14.4	20.1	-9.2	-9.9	4.9
Aportaciones (Ramo 33)	6.0	4.7	70.7	4.1	10.8	-11.1
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	321.3	197.0	241.6	197.0	165.5	145.6
Remesas (var. % anual)	24.4	18.2	12.5	14.5	7.0	7.8
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	32.5	21.4	28.5	21.4	19.9	16.5
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	86.8	-47.0	-30.8	-47.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	0.2	0.4	0.3	0.4	nd	nd

Quintana Roo

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Construcción** (var. % anual)	23.1	-3.6	-0.2	-16.4	12.7	-2.1
Edificación sector privado	29.9	-21.2	-12.4	-54.0	-30.0	-23.9
Residencial	11.5	-11.2	18.1	-9.4	-12.5	-41.0
No residencial	122.8	-17.5	-37.1	-68.1	-35.5	-3.5
Obra pública	15.5	27.6	19.1	63.5	67.1	25.1
Distribución electricidad (var. % anual)*	-1.6	2.6	-0.5	24.7	25.3	14.0
Ventas menudeo (var. % anual)*	5.1	20.1	19.7	44.1	21.1	13.3
Ventas mayoreo (var. % anual)*	3.3	2.6	-2.4	21.2	9.7	4.7
Empleo total (var. % anual)	11.3	9.1	9.5	14.3	15.5	13.7
Industria	24.3	17.5	19.7	18.8	13.1	13.2
Servicios	8.7	7.3	7.3	13.8	17.2	14.6
Ventas gasolina (var. % anual)	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	-3.3	6.7	2.1	107.2	47.3	16.3
Domésticos	-11.4	15.5	8.0	66.0	19.8	14.7
Del exterior	0.5	3.1	-1.0	134.6	57.5	17.0
Recursos federalizados (var. % anual real)	15.0	7.5	46.0	3.5	5.0	3.2
Participaciones (Ramo 28)	19.7	14.9	23.5	0.5	-5.2	3.3
Aportaciones (Ramo 33)	11.3	1.2	77.6	5.4	16.4	3.0
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	122.0	180.9	184.6	180.9	170.0	162.5
Remesas (var. % anual)	2.2	7.4	14.9	14.8	7.6	2.4
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	31.3	12.4	26.9	12.4	11.6	7.9
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	11.7	62.1	53.3	62.1	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.9	0.8	1.0	0.8	nd	nd

* Cifras disponibles a mayo

** Valor de obra construida, a precios constantes (deflactados con índice de precios de la construcción y de edificación)

Fuente: INEGI, IMSS, Pemex, SCT, Sector, CNBV, Banxico y SHCP-UCEF

Región: Alto Desarrollo

Distrito Federal

	2005	2006	3T06	4T06	1T07	2T07
Producción manufacturera (var. % anual)*	-0.4	1.4	2.4	2.2	0.3	-1.2
Construcción** (var. % anual)	13.8	18.0	29.6	19.1	10.5	5.9
Edificación sector privado	13.3	29.8	46.5	21.5	18.4	19.5
Residencial	-5.9	22.2	43.3	28.2	44.4	45.2
No residencial	148.9	22.7	14.1	8.3	-24.3	-26.6
Obra pública	15.4	9.9	15.5	16.8	3.6	-6.2
Distribución electricidad (var. % anual)*	-3.9	-0.6	-0.1	-0.2	3.0	-3.2
Ventas menudeo (var. % anual)*	4.8	4.7	4.0	2.5	3.7	0.1
Ventas mayoreo (var. % anual)*	-1.3	8.1	12.3	5.5	2.7	-0.7
Empleo total (var. % anual)	3.2	5.6	5.5	5.8	6.4	6.3
Industria	0.4	3.4	4.2	5.7	5.7	5.5
Servicios	4.1	6.3	6.0	5.9	6.6	6.6
Ventas gasolina (var. % anual)	0.4	2.4	3.3	3.0	3.4	5.6
Tránsito aéreo total (pasajeros transp., var. % anual)	4.8	-2.8	-7.0	-1.5	2.7	4.2
Domésticos	2.7	-4.9	-8.0	-4.0	3.3	4.8
Del exterior	8.5	0.9	-5.4	2.8	1.8	3.2
Recursos federalizados (var. % anual real)	9.9	15.2	28.7	1.0	3.4	-12.0
Participaciones (Ramo 28)	14.7	22.2	30.6	-0.8	0.6	-14.2
Aportaciones (Ramo 33)	4.1	5.7	25.5	2.8	8.0	-7.5
Inv. extranjera dir. (flujos acum. anuales, mill. dólares)	8,583.2	7,573.6	8,117.8	7,573.6	9,790.9	8,687.6
Remesas (var. % anual)	52.2	6.8	0.2	-26.0	-16.3	-2.2
Capta. banc. (pesos, var. % anual, prom. móvil 4 trim.)	-1.7	9.7	8.2	9.7	5.0	1.9
Cartera de crédito (vigente, bca. comer., var. % anual)	1.4	8.0	4.2	8.0	nd	nd
Índ. morosidad (cart. venc./total, %, prom. móvil 4 trim)	1.9	1.8	1.7	1.8	nd	nd

* Cifras disponibles a mayo

** Valor de obra construida, a precios constantes (deflactados con índice de precios de la construcción y de edificación)

Fuente: INEGI, IMSS, Pemex, SCT, Sectur, CNBV, Banxico y SHCP-UCEF

III. Los Diez Más ... y los Demás

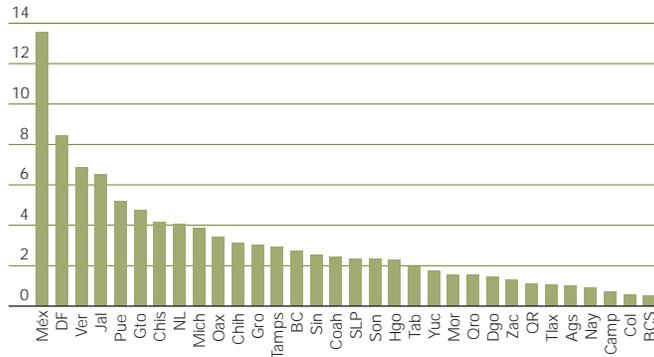
Esta sección integra indicadores que, sin ser necesariamente de coyuntura o de alta frecuencia, permiten hacer una valoración cualitativa del estado que guarda cada entidad en algún tema específico, comparada con el resto del país. Aunque de uso común, la mayoría de los indicadores se presenta en forma de relaciones o coeficientes, lo cual ayuda a eliminar las distorsiones asociadas al elevado peso específico de algunas entidades. En este número se incluyen los temas de población, migración y remesas, finanzas públicas y penetración financiera.

Entre los resultados más destacados de esta sección está el fuerte crecimiento de población en entidades como Quintana Roo y Baja California Sur, donde la actividad turística internacional y el desarrollo inmobiliario para residentes extranjeros (la presión demográfica de los baby-boomers) han marcado la pauta. Este dinamismo contrasta por ejemplo con entidades como Michoacán, cuya población incluso se ha reducido a lo largo de la presente década. Por otra parte, el fenómeno migratorio ha incrementado las remesas pero podría estarse generando un efecto neto negativo sobre el ingreso en las entidades típicamente expulsoras de mano de obra. En materia de finanzas públicas, los esfuerzos de fiscalización generan altos rendimientos, y es interesante observar la estructura del gasto y de los ingresos estatales. Por último, en materia de penetración financiera, los servicios bancarios han incrementado su cobertura entre la población, si bien el acceso a los segmentos de menores ingresos sigue siendo el reto.

A. Población

La población tradicionalmente se ha concentrado en un número reducido de ciudades...

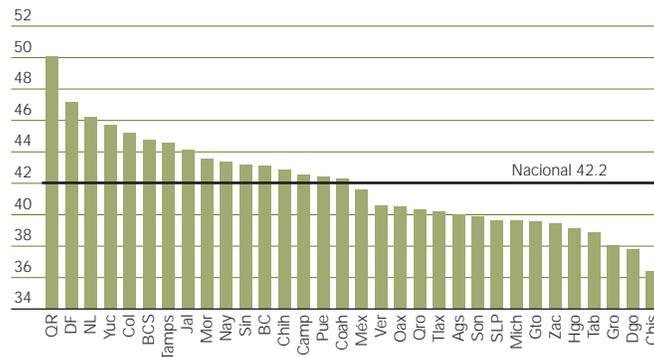
Habitantes 2005 % del total nacional



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

El crecimiento de las entidades se asocia en parte a una población relativamente joven...

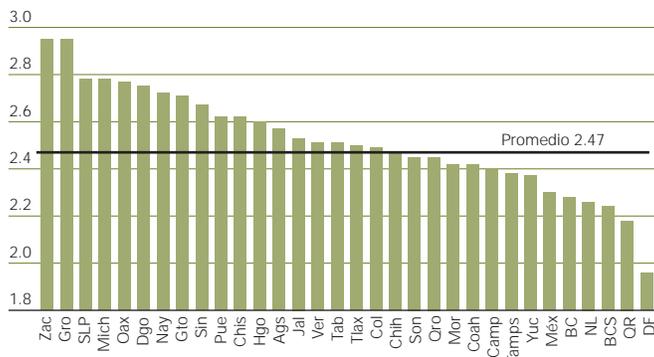
PEA* %



* Población económicamente activa entre población total al 2T07
Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI y Conapo

De la mano con alta emigración, las entidades de menor ingreso tienen altos índices de fecundidad

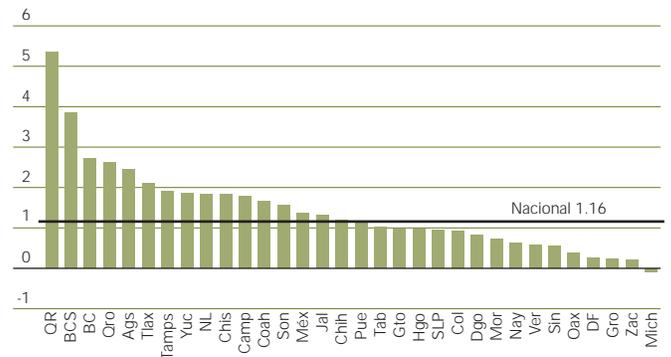
Tasa de Fecundidad por Entidad Federativa, 2005 Hijos nacidos vivos como % de población femenina de 12 años y más



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

... aunque en los últimos años el mayor crecimiento se registra en estados escasamente poblados

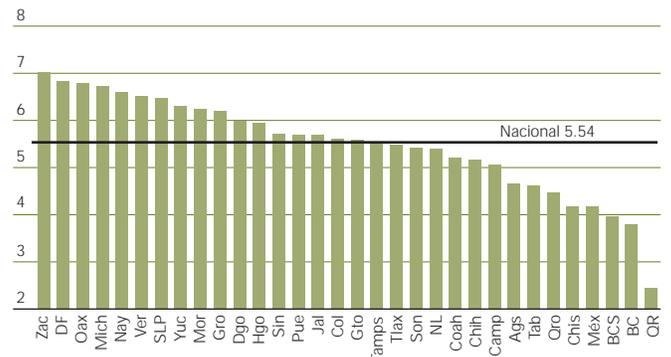
Crecimiento 2000-2005 % promedio anual



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

... mientras que en las entidades típicamente expulsoras de mano de obra el envejecimiento poblacional se acentúa

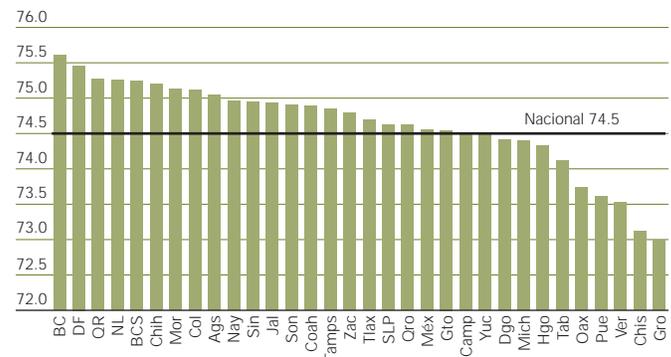
Población de 65 Años y Más, 2005 % del total estatal



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

... y en algunos casos, también una esperanza de vida menor

Esperanza de Vida al Nacer, 2006 Años

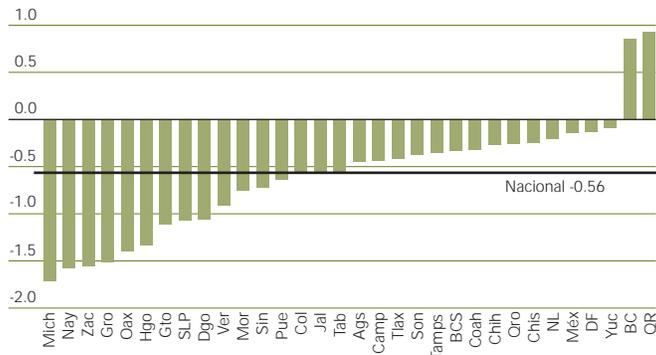


Fuente: BBVA Bancomer con datos de Sexto Informe de Gobierno, 2006

B. Migración y Remesas

El saldo de la migración internacional es negativo en la mayoría de las entidades, excepto por las de mayor turismo

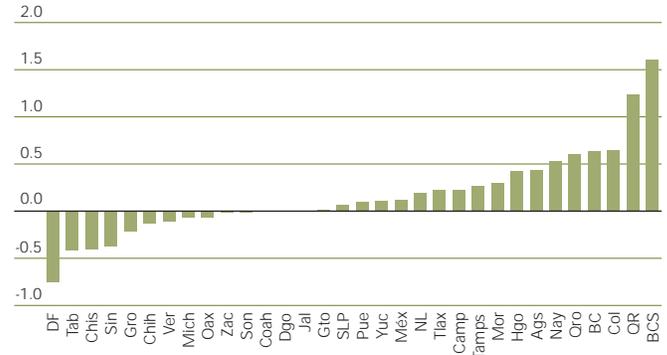
Migración Internacional Neta 2005 % de la población estatal



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

...actividad que atrae también a la migración interna

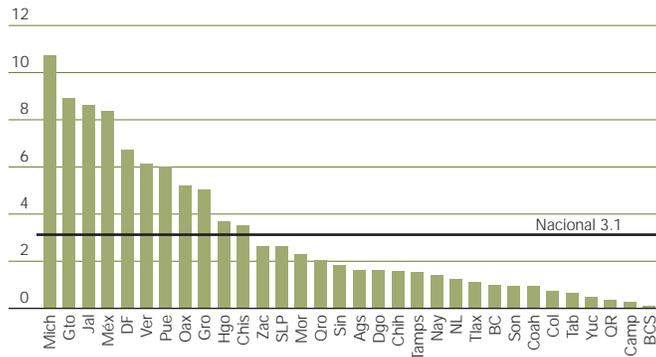
Migración Interna Neta 2005 % de la población estatal, promedio anual



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Aunque unas cuantas entidades contribuyen con un alto porcentaje de los ingresos por remesas...

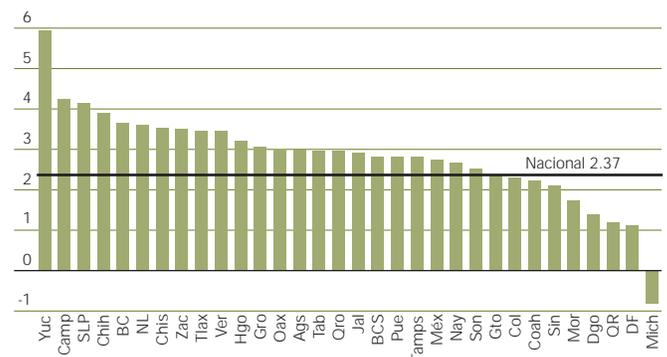
Remesas 2006 Participación %



Fuente: BBVA Bancomer con datos de Banco de México

El fenómeno podría estarse generalizando

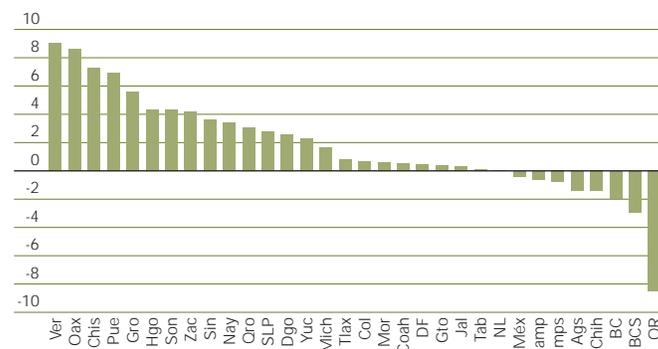
Remesas 2000 - 2006 Variación % promedio anual



Fuente: BBVA Bancomer con datos de Banco de México

El bienestar mejoraría en las entidades expulsoras si lograrán retener a su mano de obra

Impacto de la Migración en el Ingreso Cambio % en ingreso por habitante en ausencia de migración interna



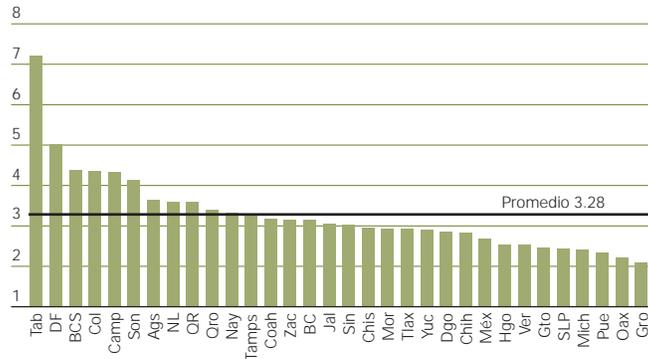
Nota: Se refiere al cambio estimado en el ingreso por habitante de no haber existido flujos migratorios. Veracruz habría incrementado sus niveles de ingreso en 9% mientras que OR lo habría reducido en 8%

Fuente: BBVA Bancomer con datos estimados de PNUD. Informe Sobre Desarrollo Humano 2006-2007

C. Finanzas Públicas

Existe una marcada disparidad en distribución de las participaciones

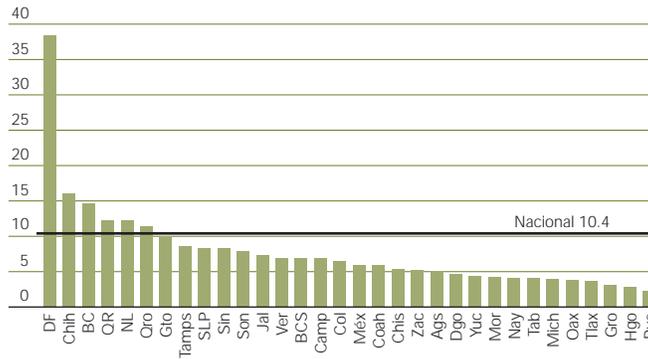
Participaciones Federales Miles de pesos de 2006 por habitante



Fuente: BBVA Bancomer con datos de SHCP. Unidad de Coordinación con Entidades Federativas

En promedio, las entidades generan sólo la décima parte de los recursos que reciben

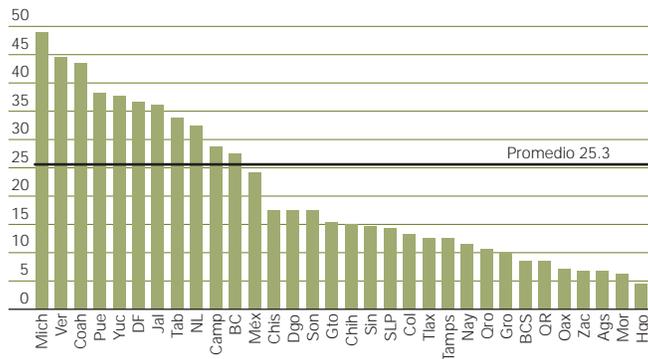
Ingresos Propios Estatales*, 2005 % de los ingresos totales de la entidad



* Se refiere a impuestos, derechos, aprovechamientos y productos
Fuente: BBVA Bancomer con datos de SHCP. Unidad de Coordinación con Entidades Federativas

La calidad del gasto es un tema a vigilar...

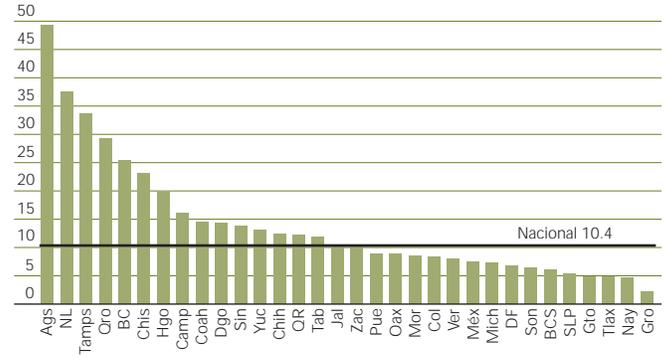
Gasto en Servicios Personales, 2005 % del gasto total



Fuente: BBVA Bancomer con datos de INEGI

Los esfuerzos de fiscalización tienen una elevada rentabilidad, aunque también con marcadas diferencias

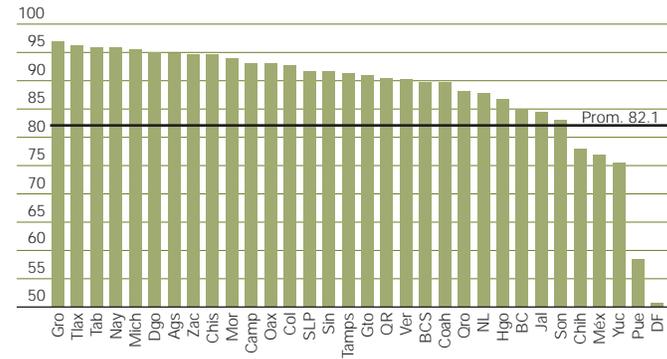
Costo-Beneficio de la Fiscalización* 2000-2006 Pesos



* Realizada por las entidades, prom. recuperación monetaria por peso gastado para fiscalizar
Fuente: BBVA Bancomer con datos de SHCP. Unidad de Coordinación con Entidades Federativas

... y en cambio la Federación aporta más del 80%

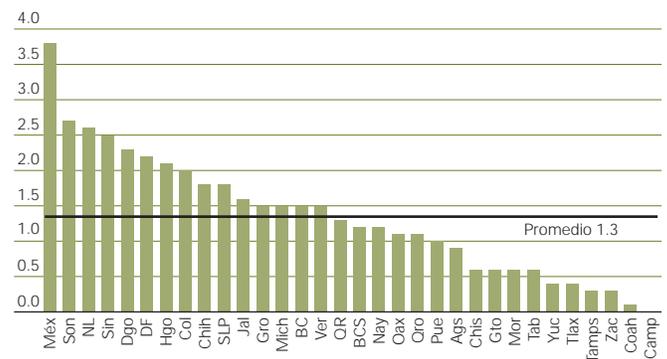
Ingresos Federales a las Entidades, 2005 % de los ingresos estatales



Fuente: BBVA Bancomer con datos de SHCP. Unidad de Coordinación con Entidades Federativas

... al igual que la deuda pública

Deuda Pública Estatal, 2006 % del PIB de la entidad



Fuente: BBVA Bancomer con datos de SHCP

D. Penetración Financiera

Las remesas han contribuido al desarrollo de una cultura bancaria y de ahorro entre la población receptora

Cuentas de Ahorro: Contratos

Por cada 100 habitantes, marzo 2007

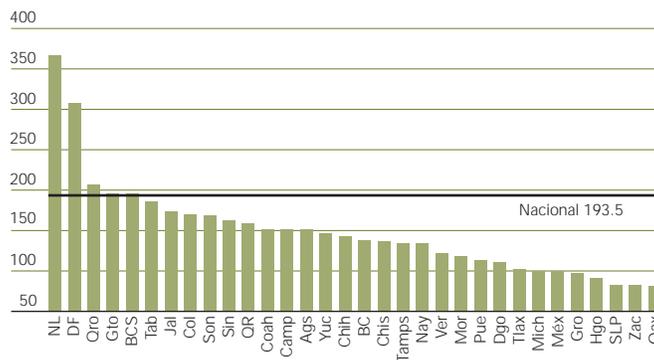


Fuente: BBVA Bancomer con datos de CNBV

Aunque el grueso de los ahorros se concentra en las entidades de mayor ingreso

Cuentas de Ahorro: Saldo Promedio por Cuenta

Miles de pesos, marzo 2007

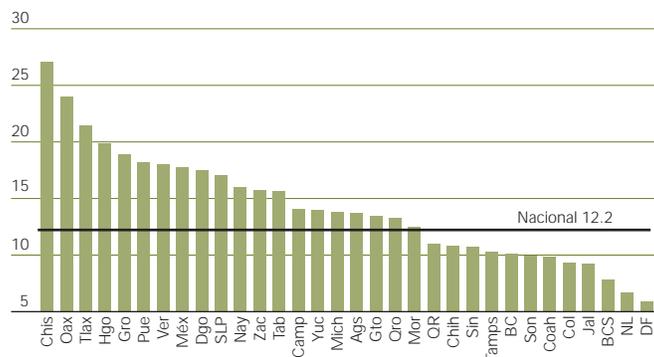


Fuente: BBVA Bancomer con datos de CNBV

Sin embargo, aumentar la cobertura entre la población de menores ingresos es aún el reto del sistema financiero

Sucursales Bancarias

Miles de habitantes por sucursal, marzo 2007

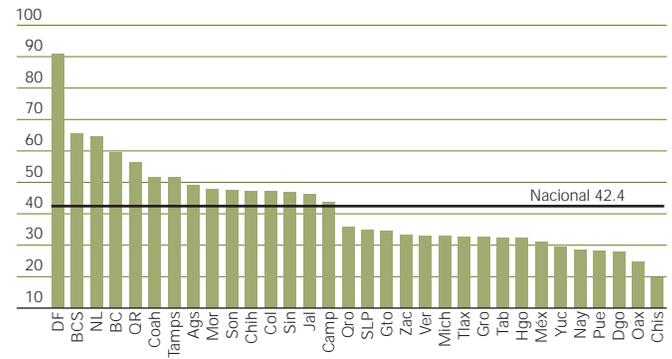


Fuente: BBVA Bancomer con datos de CNBV

Por su parte, la nómina electrónica ha aumentado el uso de la banca en las entidades con mayor generación de empleo

Cuentas de Cheques: Contratos

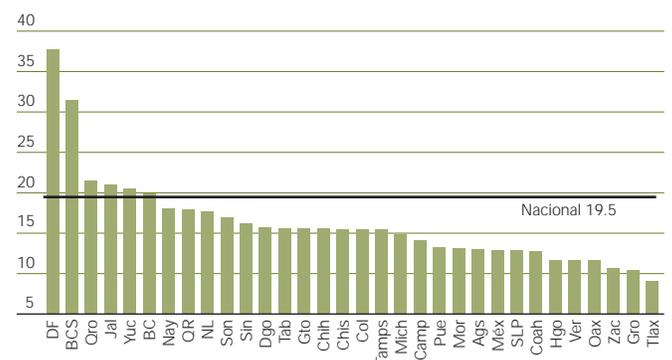
Por cada 100 habitantes, marzo 2007



Fuente: BBVA Bancomer con datos de CNBV

Cuentas de Cheques: Saldo Promedio por Cuenta

Miles de pesos, marzo 2007

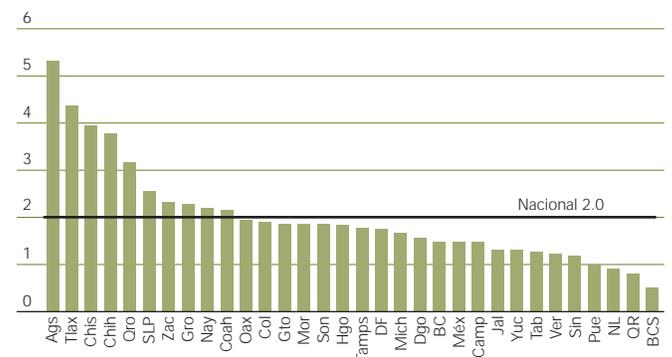


Fuente: BBVA Bancomer con datos de CNBV

A nivel agregado, la morosidad se mantiene bajo control

Índice de Morosidad

Carta vencida / cartera total, promedio 2006



Fuente: BBVA Bancomer con datos de CNBV

IV. Oportunidades

La tendencia hacia la concentración de la actividad económica en México se ha reflejado en el tamaño de las ciudades y su ritmo de crecimiento. Así por ejemplo, el 15% de la población nacional reside en sólo once de los casi 2,500 municipios que existen en el país. Sin embargo, y por fortuna, la realidad parece estar cambiando rápidamente: el crecimiento de la población avanza con mayor fuerza en las ciudades pequeñas y medianas, y si bien el Estado de México, DF, Jalisco y Nuevo León cuentan con ciudades aún en rápida expansión, nuevas entidades se suman a esta dinámica.

Así, esta sección agrupa a las ciudades de acuerdo a su tamaño y presenta las diez más representativas según su crecimiento poblacional en el periodo 2000-2005. El universo cubre desde las más pequeñas, en el rango de 10 mil a 50 mil habitantes, hasta aquéllas con población mayor a un millón. El propósito es, por un lado, caracterizar a las ciudades según su tamaño, y por otro, contribuir a identificar segmentos de negocio aún no atendidos. Tiendas de autoservicios y departamentales, sucursales bancarias e ingresos de la población son algunos de los catorce indicadores considerados y que, vistos en conjunto, ofrecen un panorama claro de las oportunidades de negocio a nivel local.

Ciudades de más de 1 millón de habitantes: unas se desconcentran, otras se consolidan



- Las once ciudades del país con más de un millón de habitantes albergan a cerca del 15% de la población nacional (15.2 millones)
- Si bien las ciudades en esta categoría crecen por debajo de la media nacional, algunas como Tijuana, Zapopan, León y Puebla crecieron a tasas de dos dígitos entre 2000 y 2005
- En las dos ciudades más pobladas dentro de este grupo, Ecatepec en el Estado de México e Iztapalapa en el DF, existen aún claras oportunidades, pues el número de centros comerciales, tiendas de autoservicio y sucursales bancarias es particularmente bajo

Entidad	Municipio	Población ¹ (millones)	Crecim. Poblac. ¹ (vs. 2000, %)	Empleo ² (Part. % en total estatal)	Producción manufac. ² (Part. % del estado)	Inmigración interna ¹ (% pob. tot.)	Población 65 y más ¹ (% pob. tot.)	Tamaño de vivienda ¹ (Habitantes)	Viviendas con computadora ¹ (% de viv. tot.)	Escolaridad promedio ¹ (años)	Pob. c/ ingresos mayores a 10 SM ⁴	Habs. por tienda de- partam. ^{1,2} (Miles)	Habs. por tienda auto- servicio ^{1,2} (Miles)	Habitantes por automóvil ^{1,3}	Habitantes por suc. bancaria ^{1,5} (Miles)
BC	Tijuana	1.4	16.5	55.9	36.3	7.1	3.1	4.2	24.9	8.8	8.5	26.6	3.5	3.7	15.5
Jal	Zapopan	1.2	15.5	17.2	19.4	3.0	4.0	4.2	38.1	9.9	7.8	82.6	4.7	3.9	8.3
Gto	León	1.3	12.6	38.8	16.3	1.6	4.1	4.5	22.4	8.0	4.9	60.9	10.5	8.0	9.6
Pue	Puebla	1.5	10.3	43.0	24.5	2.7	5.1	4.1	28.6	10.0	5.4	49.5	6.4	5.5	8.4
Chih	Juárez	1.3	7.8	51.5	42.8	3.5	3.6	4.1	21.7	8.6	5.6	nd	nd	4.4	12.8
Méx	Ecatepec	1.7	4.0	11.1	11.5	2.9	3.7	4.4	23.7	9.0	2.0	112.6	39.3	13.4	19.6
DF	Iztapalapa	1.8	2.7	9.9	11.8	1.8	5.0	4.0	28.2	9.3	2.8	455.2	30.3	6.6	13.9
NL	Monterrey	1.1	2.1	44.1	23.6	2.6	7.0	4.1	29.6	9.9	8.8	23.1	2.5	3.5	4.0
Jal	Guadalajara	1.6	-2.8	43.3	27.6	1.3	6.8	4.1	33.3	9.5	4.4	53.4	5.3	3.5	5.5
DF	G. A. Madero	1.2	-3.4	6.6	6.4	2.2	7.8	3.9	32.4	9.9	4.1	119.3	15.7	3.8	9.5
Promedio regional		1.4	5.3	29.8	20.1	2.8	5.1	4.2	27.9	9.3	5.2	126.8	15.9	6.1	11.5
Nacional		103.5	6.2	100.0	100.0	2.3	5.5	4.2	19.0	6.9	3.8	81.3	5.0	7.3	11.7

1 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2005
 2 INEGI. Censos Económicos 2004
 3 INEGI. Automóviles particulares registrados a nivel municipal
 4 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2000. % de la población ocupada total
 5 ABM. Directorio de sucursales bancarias por ciudad
 nd Valor cero o no disponible para el municipio
 Nota: Promedios regionales aplican a todas las ciudades de la misma categoría, no sólo a las diez listadas

Ciudades 500 mil a un millón de habitantes: ciudades capitales y una que otra estrella naciente



- Las 28 ciudades del país con una población de entre 500 mil y un millón de habitantes concentran al 18% del total nacional (18.4 millones), y su crecimiento supera al promedio nacional
- Son el centro industrial local: aportan casi un tercio de la producción manufacturera del estado
- Dos de cada tres ciudades en esta categoría corresponden o bien al DF y su área metropolitana o son capitales estatales. Son las ciudades con mejor nivel de vida (la proporción más alta de población con ingresos mayores a 10 salarios mínimos)
- En ciudades como Cancún, Aguascalientes, Querétaro y Toluca, los indicadores de población como de ingresos apuntan a la necesidad de mayor infraestructura y servicios

Entidad	Municipio	Población ¹ (miles)	Crecim. Poblac. ¹ (vs. 2000, %)	Empleo ² (Part. % en total estatal)	Producción manufac. ² (Part. % del estado)	Inmigración interna ¹ (% pob. tot.)	Población 65 y más ¹ (% pob. tot.)	Tamaño de vivienda ¹ (Habitantes)	Viviendas con computadora ¹ (% de viv. tot.)	Escolaridad promedio ¹ (años)	Pob. c/ ingresos mayores a 10 SM ⁴	Habs. por tienda de- partam. ^{1,2} (Miles)	Habs. por tienda auto- servicio ^{1,2} (Miles)	Habitantes por suc. automovil ^{1,3}	Habitantes por suc. bancaria ^{1,5} (Miles)
QR	Benito Juárez (Cancún)	573.0	36.5	57.6	48.4	10.8	1.7	4.5	19.3	9.1	7.0	114.6	2.3	8.0	9.4
Tamps	Reynosa	526.9	25.3	24.3	18.0	7.8	3.6	4.1	15.9	8.9	4.8	52.7	0.7	3.0	10.5
Jal	Tlaquepaque	563.0	18.7	5.6	5.4	1.3	3.5	4.4	21.0	8.3	2.4	70.4	8.9	7.3	21.7
Chis	Tuxtla Gutiérrez	503.3	15.9	29.1	3.3	1.4	3.9	4.0	24.3	9.6	3.7	251.7	251.7	8.6	9.3
Son	Hermosillo	701.8	15.1	32.4	40.7	2.0	4.5	4.0	31.5	9.9	5.4	46.8	1.8	4.1	8.1
Oro	Querétaro	734.1	14.5	61.4	53.4	5.9	4.0	4.2	35.2	9.7	8.9	367.1	367.1	6.4	8.2
Chih	Chihuahua	758.8	13.0	25.3	39.4	1.3	5.5	3.8	31.7	9.8	8.0	34.5	2.3	4.0	8.8
Ags	Aguascalientes	723.0	12.4	79.0	78.5	4.0	4.5	4.2	30.8	9.3	5.8	361.5	361.5	4.4	10.6
Coah	Saltillo	648.9	12.3	23.1	29.2	1.9	4.4	4.1	25.5	9.7	7.5	46.4	1.9	6.1	9.5
Méx	Toluca	747.5	12.1	10.2	16.8	2.2	4.0	4.3	26.4	9.6	6.3	106.8	8.0	6.9	9.3
Promedio regional		657.3	9.5	29.0	30.3	2.9	5.0	4.0	27.7	9.5	6.0	134.5	102.7	6.0	11.0
Nacional		103,520.2	6.2	100.0	100.0	2.3	5.5	4.2	19.0	6.9	3.8	81.3	5.0	7.3	11.7

1 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2005
 2 INEGI. Censos Económicos 2004
 3 INEGI. Automóviles particulares registrados a nivel municipal
 4 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2000. % de la población ocupada total
 5 ABM. Directorio de sucursales bancarias por ciudad
 nd Valor cero o no disponible para el municipio
 Nota: Promedios regionales aplican a todas las ciudades de la misma categoría, no sólo a las diez listadas

Ciudades 250 mil a 500 mil habitantes: áreas metropolitanas en expansión



- En las 42 ciudades del país con una población de entre 250 mil y 500 mil habitantes se concentra 15% del total nacional (15.1 millones)
- Se trata de municipios conurbados que forman las áreas metropolitanas de las grandes ciudades, en Nuevo León, Jalisco y el DF: Apodaca, Escobedo y Sta. Catarina en el caso de Monterrey; Tonalá respecto de Guadalajara; Tehuacán con relación a Puebla e Ixtapaluca y Chalco en el DF
- Las oportunidades aquí son generalizadas: indicadores como tiendas de autoservicios, departamentales y sucursales bancarias muestran la fuerte brecha para cubrir las necesidades de la población

Enti- dad	Municipio	Población ¹ (miles)	Crecim.	Empleo ²	Producción	Inmigración interna ¹ (% pob. tot.)	Población	Tamaño de vivienda ¹ (Habitantes)	Viviendas con computadora ¹ (% de viv. tot.)	Escolaridad promedio ¹ (años)	Pob. c/	Habs. por	Habs. por	Habitantes por automóvil ^{1,3}	Habitantes por suc. bancaria ^{1,5} (Miles)
			Pobloc. ¹ (vs. 2000, %)	(Part. % en total estatal)	manufac. ² (Part. % del estado)		65 y más ¹ (% pob. tot.)				ingresos mayores a 10 SM ⁴	tienda de- partam. ^{1,2} (Miles)	tienda auto- servicio ^{1,2} (Miles)		
Méx	Tecámac	270.6	56.6	1.2	0.5	8.8	3.1	4.4	21.1	9.3	3.4	0.0	135.3	19.3	24.6
NL	Apodaca	418.8	47.7	8.0	13.5	2.5	2.0	4.1	20.7	9.5	3.2	139.6	4.9	8.4	17.4
Méx	Ixtapaluca	429.0	44.2	1.6	1.7	11.7	2.3	4.4	21.6	9.0	2.5	0.0	214.5	20.7	23.8
NL	General Escobedo	299.4	28.2	3.3	3.6	2.3	2.3	4.2	19.3	9.0	2.9	99.8	3.6	8.3	21.4
Jal	Tonalá	408.7	21.2	2.6	0.8	1.2	2.8	4.7	17.5	7.9	1.9	204.4	204.4	9.2	27.2
Méx	Chalco	257.4	18.1	1.6	0.4	6.7	3.1	4.7	12.7	8.0	1.5	128.7	128.7	14.5	9.5
Pue	Tehuacán	260.9	15.3	8.6	3.5	3.3	4.1	4.4	13.8	7.9	2.4	130.5	130.5	14.1	11.9
NL	Santa Catarina	259.9	14.5	6.1	10.6	2.0	3.5	4.2	21.4	8.9	2.9	65.0	4.6	6.4	11.3
Tamps	Nuevo Laredo	355.8	14.4	11.6	1.2	5.3	4.2	4.1	19.0	8.7	5.4	177.9	177.9	3.7	8.1
Méx	Nicolás Romero	306.5	13.7	1.1	0.2	1.8	3.5	4.3	18.1	8.2	1.9	153.3	153.3	16.0	43.8
Promedio regional		359.7	10.6	11.0	10.2	3.2	5.0	4.0	25.3	9.3	4.5	119.0	102.6	8.4	13.9
Nacional		103,520.2	6.2	100.0	100.0	2.3	5.5	4.2	19.0	6.9	3.8	81.3	5.0	7.3	11.7

1 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2005

2 INEGI. Censos Económicos 2004

3 INEGI. Automóviles particulares registrados a nivel municipal

4 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2000. % de la población ocupada total

5 ABM. Directorio de sucursales bancarias por ciudad

nd Valor cero o no disponible para el municipio

Nota: Promedios regionales aplican a todas las ciudades de la misma categoría, no sólo a las diez listadas

Ciudades 100 mil a 250 mil habitantes: nuevos centros urbanos, en plena expansión



- 15 millones de personas habitan en un total de 100 ciudades en el rango de 100 mil a 250 mil habitantes
- Entre las más destacadas y que duplicaron su población entre 2000 y 2005 se ubican Playa del Carmen (QR) y Los Cabos que se ha consolidado como centro turístico y de desarrollo inmobiliario para extranjeros. Por su ritmo de crecimiento, estructura poblacional, y altas tasas de inmigración, ambas ciudades ofrecen un potencial atractivo para el mercado hipotecario
- Ciudades como Chicoloapan y Cuautitlán, reflejan la fuerte demanda por vivienda en las zonas colindantes a los centros de actividad industrial en el DF y el Estado de México

Entidad	Municipio	Población ¹ (miles)	Crecim. Poblac. ¹ (vs. 2000, %)	Empleo ² (Part. % en total estatal)	Producción manufac. ² (Part. % del estado)	Inmigración interna ¹ (% pob. tot.)	Población 65 y más ¹ (% pob. tot.)	Tamaño de vivienda ¹ (Habitantes)	Viviendas con computadora ¹ (% de viv. tot.)	Escolaridad promedio ¹ (años)	Pob. c/ ingresos mayores a 10 SM ⁴	Habs. por tienda de- partam. ^{1,2} (Miles)	Habs. por tienda auto- servicio ^{1,2} (Miles)	Habitantes por automóvil ^{1,3}	Habitantes por suc. bancaria ^{1,5} (Miles)
Méx	Chicoloapan	170.0	119.2	0.5	0.1	15.5	2.2	4.4	14.5	8.6	1.5	nd	42.5	27.4	42.5
NL	Juárez	144.4	117.1	0.9	0.4	2.3	1.8	4.2	9.5	8.5	1.6	nd	10.3	18.4	144.4
QR	Solidaridad (Playa Carmen)	135.5	112.6	14.4	9.1	17.7	1.0	4.8	9.9	8.4	4.6	67.8	67.8	13.9	7.5
Jal	Tlajomulco	220.6	78.5	2.5	8.7	2.4	3.0	4.5	16.9	8.0	2.8	nd	9.6	23.9	18.4
BCS	Los Cabos	164.2	55.6	29.6	17.9	14.4	2.1	3.9	19.0	8.9	5.6	82.1	82.1	3.0	5.9
Méx	Cuautitlán	110.3	45.5	1.0	1.5	5.9	2.5	4.5	27.6	10.0	3.5	55.2	55.2	9.4	2.4
Qro	Corregidora	104.2	39.8	4.9	9.2	8.6	3.8	4.1	39.9	9.9	9.2	nd	52.1	8.8	52.1
Jal	El Salto	111.4	33.5	2.1	20.1	1.3	3.1	4.5	12.0	7.3	1.8	nd	55.7	12.7	27.9
Méx	Zumpango	128.0	28.3	0.7	0.1	2.4	3.8	5.0	15.0	8.2	2.2	nd	64.0	18.0	18.3
Tamps	Altamira	162.6	27.4	3.9	32.8	4.2	3.8	3.9	10.4	8.1	1.7	nd	3.6	13.6	20.3
Promedio regional		150.1	12.6	6.7	6.7	2.8	4.9	4.2	17.4	8.1	3.6	nd	52.2	13.0	19.9
Nacional		103,520.2	6.2	100.0	100.0	2.3	5.5	4.2	19.0	6.9	3.8	81.3	5.0	7.3	11.7

1 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2005
 2 INEGI. Censos Económicos 2004
 3 INEGI. Automóviles particulares registrados a nivel municipal
 4 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2000. % de la población ocupada total
 5 ABM. Directorio de sucursales bancarias por ciudad
 nd Valor cero o no disponible para el municipio
 Nota: Promedios regionales aplican a todas las ciudades de la misma categoría, no sólo a las diez listadas

Ciudades 50 a 100 mil habitantes: algunas ciudades comienzan a consolidarse



- 13% de la población del país reside en ciudades de entre 50 mil y 100 mil habitantes
- Salvo excepciones, los ingresos de la población en estas ciudades son comparativamente menores a los del promedio nacional
- Sin embargo algunas como Bahía de Banderas (Nay), con un perfil eminentemente turístico, comienza a ser un polo importante de atracción para la población de otras entidades
- También en esta categoría se ubica Ramos Arizpe (Coah), con una fuerte vocación industrial asociada a la industria automotriz

Entidad	Municipio	Población ¹ (miles)	Crecim. Poblac. ¹ (vs. 2000, %)	Empleo ² (Part. % en total estatal)	Producción manufac. ² (Part. % del estado)	Inmigración interna ¹ (% pob. tot.)	Población 65 y más ¹ (% pob. tot.)	Tamaño de vivienda ¹ (Habitantes)	Viviendas con computadora ¹ (% de viv. tot.)	Escolaridad promedio ¹ (años)	Pob. c/ ingresos mayores a 10 SM ⁴	Habs. por tienda de partam. ^{1,2} (Miles)	Habs. por tienda auto-servicio ^{1,2} (Miles)	Habitantes por automóvil ^{1,3}	Habitantes por suc. bancaria ^{1,5} (Miles)
NL	García	51.7	78.3	1.1	3.5	2.7	2.9	4.1	7.3	7.9	1.1	nd	25.8	16.6	nd
Hgo	Mineral Reforma	68.7	62.7	2.9	3.9	9.7	2.8	3.8	29.7	10.3	5.1	nd	5.7	8.5	68.7
Méx	Huehuetoca	59.7	55.3	0.4	0.9	7.4	2.5	4.4	14.2	8.5	1.9	nd	29.9	25.8	11.9
Pue	Cholula	80.1	42.9	1.6	0.8	4.3	3.4	4.4	26.9	9.5	5.2	nd	11.4	12.0	11.4
Coah	Ramos Arizpe	56.7	42.3	3.9	35.9	4.6	3.8	4.0	18.1	8.6	5.0	nd	1.7	7.6	5.2
Nay	Bahía de Banderas	83.7	40.0	11.3	1.8	15.8	4.0	3.9	15.0	7.8	2.5	nd	0.9	10.9	27.9
Yuc	Kanasin	51.8	32.1	1.4	2.7	1.2	3.0	4.3	8.2	7.0	0.8	nd	10.4	17.6	nd
Mich	Tarímbaro	51.5	30.6	0.6	0.5	2.9	4.8	4.3	12.5	7.4	1.3	nd	25.7	74.6	nd
Ags	Jesús María	82.6	28.9	8.8	11.9	3.8	3.3	4.6	17.0	7.7	2.0	nd	20.7	11.3	82.6
Méx	Acolman	77.0	25.8	0.5	0.7	4.7	4.3	4.4	17.0	8.8	2.8	nd	25.7	13.2	nd
Promedio regional		68.8	7.2	2.2	2.8	1.8	5.5	4.3	10.3	7.0	1.9	116.0	11.7	35.4	17.8
Nacional		103,520.2	6.2	100.0	100.0	2.3	5.5	4.2	19.0	6.9	3.8	81.3	5.0	7.3	11.7

1 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2005
 2 INEGI. Censos Económicos 2004
 3 INEGI. Automóviles particulares registrados a nivel municipal
 4 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2000. % de la población ocupada total
 5 ABM. Directorio de sucursales bancarias por ciudad
 nd Valor cero o no disponible para el municipio
 Nota: Promedios regionales aplican a todas las ciudades de la misma categoría, no sólo a las diez listadas

Ciudades menores a 50 mil habitantes: oportunidades de nicho para más de 1,000 ciudades con características comunes



- 27 millones habitan en ciudades de menos de 50 mil habitantes, lo cual equivalente al 25% del total nacional
- Aunque las ciudades en esta categoría son de ingresos relativamente bajos, nuevamente el turismo es la actividad que impulsa el crecimiento en algunas de ellas, como el caso de Puerto Peñasco (Son), que se consolida como uno de los pilares en el desarrollo de la región del Mar de Cortés

Entidad	Municipio	Población ¹ (miles)	Crecim. Poblac. ¹ (vs. 2000, %)	Empleo ² (Part. % en total estatal)	Producción manufac. ² (Part. % del estado)	Inmigración interna ¹ (% pob. tot.)	Población 65 y más ¹ (% pob. tot.)	Tamaño de vivienda ¹ (Habitantes)	Viviendas con computadora ¹ (% de viv. tot.)	Escolaridad promedio ¹ (años)	Pob. c/ ingresos mayores a 10 SM ⁴	Habs. por tienda de- partam. ^{1,2} (Miles)	Habs. por tienda auto- servicio ^{1,2} (Miles)	Habitantes por automóvil ^{1,3}	Habitantes por suc. bancaria ^{1,5} (Miles)
Oax	San Pablo Etla	12.2	71.9	0.1	0.0	2.7	3.9	3.8	28.3	10.7	3.2	nd	nd	nd	nd
NL	Salinas Victoria	27.8	46.4	0.2	0.5	5.3	4.3	4.0	5.5	7.4	1.7	nd	13.9	12.7	27.8
Oax	Villa de Zaachila	28.0	45.5	0.8	0.0	1.1	5.2	4.3	8.8	7.2	0.9	nd	14.0	26.9	28.0
Son	Puerto Peñasco	44.9	44.0	2.0	0.3	7.9	3.5	4.0	20.5	8.5	3.8	nd	3.7	3.1	7.5
Ags	San Francisco de los Romo	28.8	43.7	3.9	7.3	4.0	3.7	4.4	11.0	7.3	1.3	nd	4.8	9.9	28.8
Oax	San Martín Peras	12.4	39.8	0.0	0.0	3.0	4.6	7.3	0.3	1.7	0.5	nd	nd	nd	nd
Tlax	Tzompantepec	12.6	35.3	1.4	6.4	5.6	5.0	4.4	11.0	8.6	2.1	nd	6.3	nd	nd
Méx	Tezoyuca	25.4	34.6	0.1	0.0	3.4	3.9	4.4	12.6	8.4	1.3	nd	12.7	16.3	nd
Ver	Filomeno Mata	14.4	33.3	0.0	0.0	0.2	3.2	6.0	0.5	3.4	0.1	nd	nd	480.9	nd
Chis	Angel Albino Corzo	28.9	32.2	0.5	0.1	0.1	2.9	6.4	1.2	4.9	1.2	nd	14.4	95.3	28.9
Promedio regional		22.9	1.4	0.5	0.5	1.2	6.8	4.4	6.2	6.1	1.1	156.3	9.6	55.4	30.4
Nacional		103,520.2	6.2	100.0	100.0	2.3	5.5	4.2	19.0	6.9	3.8	81.3	5.0	7.3	11.7

1 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2005
 2 INEGI. Censos Económicos 2004
 3 INEGI. Automóviles particulares registrados a nivel municipal
 4 INEGI. Censo de Población y Vivienda 2000. % de la población ocupada total
 5 ABM. Directorio de sucursales bancarias por ciudad
 nd Valor cero o no disponible para el municipio
 Nota: Promedios regionales aplican a todas las ciudades de la misma categoría, no sólo a las diez listadas

Temas Especiales Incluidos en Números Anteriores*

Noviembre 2006

Una Mirada al Censo de Población y Vivienda 2005

Enero 2006

Distribución Económica Regional a Través de los Censos

Abril 2005

¿Son las Remesas Familiares Factor de Impulso para las Economías Estatales?

Junio 2004

Emigración México-EUA: Características

Marzo 2004

Calificación de la Calidad Crediticia Estatal

Junio 2002

Condiciones para el Desarrollo Regional
Una Mirada a la Región Norte de México
Visión de la Región Sur-Sureste

Interesados dirigirse a:

Servicio de Estudios Económicos Av. Universidad 1200 Col. Xoco 03339 México D.F. Tel. (52) (55) 5621 5994 Fax (52) (55) 5621 3297 www.bancomer.com

Servicio de Estudios Económicos Grupo BBVA

Director

José Luis Escrivá

Economistas Jefe

Norteamérica: Jorge Sicilia

México: Adolfo Albo

Estados Unidos: Nathaniel Karp

LatAm y Mercados Emergentes: Giovanni di Placido

Argentina: Ernesto Gaba

Chile: Miguel Cardoso

Colombia: Juana Tellez

Perú: Hugo Perea

Venezuela: Alejandro Puente

China: Ya-Lan Liu

Europa y Escenarios Financieros: Mayte Ledo

Tendencias Globales: Joaquin Vial

Análisis de Sistemas Previsionales: David Tuesta

Servicio de Estudios Económicos Norteamérica

Jorge Sicilia

j.sicilia@bbva.bancomer.com

México

Adolfo Albo

a.albo@bbva.bancomer.com

Javier Amador

javier.amador@bbva.bancomer.com

David Aylett

david.aylett@bbva.bancomer.com

Fernando González

f.gonzalez8@bbva.bancomer.com

Leonardo González

leonardo.gonzalez@bbva.bancomer.com

Octavio Gutiérrez

o.gutierrez3@bbva.bancomer.com

Ociel Hernández

o.hernandez@bbva.bancomer.com

Carlos Herrera

carlos.herrera@bbva.bancomer.com

Alma Martínez

alma.martinez@bbva.bancomer.com

Fco. Javier Morales

francisco.morales@bbva.bancomer.com

Cecilia Posadas

c.posadas@bbva.bancomer.com

Eduardo Torres

e.torres@bbva.bancomer.com

Estados Unidos

Nathaniel Karp

nathaniel.karp@bbvausa.com

Luis Arregoces

luis.arregoces@bbvausa.com

Jason Frederick

jason.frederick@bbvausa.com

Marcial Nava

marcial.nava@bbvausa.com

Alejandro Neut

alejandro.neut@bbvany.com

Ignacio San Martín

ignacio.sanmartin@bbvausa.com

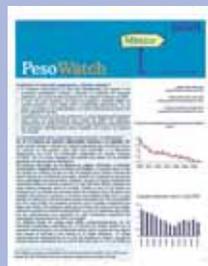
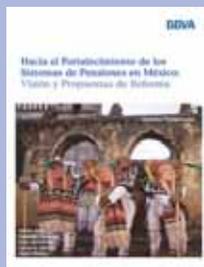
Fernando Tamayo

fernando.tamayo@bbva.bancomer.com

Elisa Sánchez

elisa.sanchez@bbva.bancomer.com

Otras publicaciones



- Situación de:**
- Argentina
 - Chile
 - Colombia
 - España
 - Perú
 - Venezuela

Este documento ha sido preparado por el Servicio de Estudios Económicos de BBVA Bancomer, S.A. y ha sido elaborado con datos que consideramos confiables; sin embargo, no pretende ser ninguna recomendación de compra o venta de instrumentos financieros.

Las opiniones, estimaciones, predicciones y recomendaciones contenidas en este documento se basan en información que ha sido obtenida de fuentes estimadas como fidedignas pero ninguna garantía, expresa o implícita, se concede por BBVA Bancomer sobre su exactitud, integridad o corrección.