

Industria automotriz: clave en el crecimiento económico de México

BBVA Research, México

México DF, Septiembre 2013

Índice

1) Principales mensajes y perspectivas de corto plazo

2) Comportamiento reciente

3) Estructura de mercado y competencia

4) Anexos

a) Vehículos ligeros

b) Vehículos pesados

c) Autopartes

d) La demanda interna

Principales mensajes

- Expectativas de crecimiento en México. **BBVA Research** estima para 2013 un crecimiento anual del PIB de **1.4%**, inferior al pronosticó del 2013 de 1.8%. **En 2014 el avance del PIB podría situarse en 3.1%**. Se considera que los principales obstáculos al crecimiento son principalmente i) debilidad del mercado externo y la economía mundial, ii) inestabilidad financiera internacional y iii) incertidumbre sobre la situación económica interna.
- **La industria automotriz en México es de las más competitivas y dinámicas en el mundo, a la par de China e India.** Cuenta con una capacidad productiva sustentada en **bajos costos** de operación derivados de su ubicación geográfica, **alta productividad de la mano de obra** con relación a sus competidores, inversiones cuantiosas recientes, y las ventajas de 11 tratados comerciales (incluyendo el Tratado de Libre Comercio de América del Norte TLCAN) con 43 naciones, que la convierte en una industria muy eficiente a nivel mundial. De hecho, es una de las cadenas de valor más amplias e integradas del país que opera con altos estándares de calidad y productividad a nivel mundial.
- **En 2012 México ocupó por segundo año consecutivo el 8° lugar por unidades producidas y el 6° sexto en unidades exportadas.** La rápida recuperación de la producción después de la recesión global de 2008-2009, su capacidad exportadora, y los flujos continuos de IED son muestra de una mayor capacidad productiva con plantas flexibles, que les permite adaptarse rápidamente a cambios en el entorno.

Principales mensajes

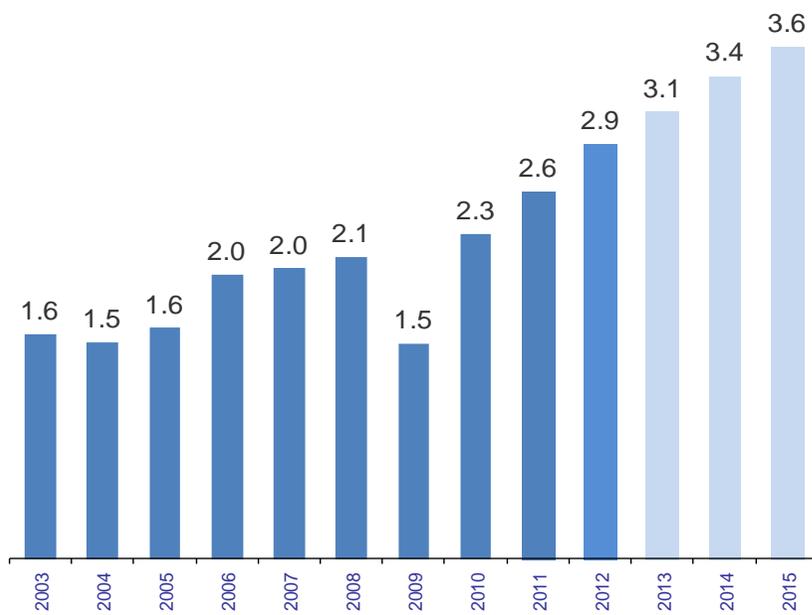
- Su importancia en la economía mexicana es indiscutible: En 2012 contribuyó con 2.6% y 15.4% al PIB total y producción manufacturera, respectivamente. Asimismo participó con 29.3% de las exportaciones manufactureras del país y fue una de las mayores empleadoras del país con aproximadamente 1.7 millones de personas entre productores (550 mil empleos), comercio automotriz (492 mil puestos) y empleos indirectos (651 mil)
- Después de experimentar la gran caída derivada de una elevada concentración en el mercado de Norteamérica (el 80% se exportaba a esa zona), **las empresas involucradas en la cadena de valor de la automotriz aprendieron la lección y optaron por la diversificación**. Al cierre de 2012, 36% de la exportación se orientaron a mercados diferentes al de Norteamérica. Los objetivos de las grandes empresas armadoras ya no es solo el mercado del TLCAN, ahora buscan incrementar su presencia en los mercados de Asia (98% fue hacia China), América Latina (56.8% hacia Brasil) y Europa.
- El principal reto que enfrenta la industria automotriz en México es la debilidad del mercado interno, limitado por bajos ingresos e insuficiente generación de empleos. Otros factores que también limitan un mejor desempeño es la importación de vehículos usados, entre otros.
- Las perspectivas para el sector automotriz para 2013 y 2014 son positivas: se estima 3.1 millones de vehículos producidos y ventas internas de aproximadamente de 1.15 millones de unidades al cierre de 2013; en 2014 se calculan 3.4 millones de unidades producidas y ventas internas de 1.3 millones de unidades. **En el mediano plazo**, se tendrán retos importantes con bajos crecimiento históricos en las economías desarrolladas, por ello la importancia de aumentar presencia en mercados emergentes.

Perspectivas positivas para la producción en México en el corto plazo

• En 2012, la producción de vehículos ligeros concluyó de manera satisfactoria con 2.88 millones de unidades, un incremento de 12.8% anual, tasa similar al del año previo (13.1%). En 2013 y pese a la moderación del crecimiento de EEUU, la producción podría llegar a 3.1 millones de unidades (5.8% adicional) por el fortalecimiento de su posición competitiva. De enero a julio el avance anual es de 4.4%. México ha diversificado mercados; se espera una evolución favorable de las ventas hacia Asia. En EEUU, se espera un menor crecimiento de las ventas de vehículos, porque la incertidumbre económica continúa y los riesgos para la economía siguen presentes. En Latinoamérica y Europa las ventas han retrocedido 27.3% y 15.6% de enero a julio de 2013.

Producción de vehículos ligeros en México (millones de unidades)

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



Escenario Base: Producción de automoviles en México

Año	Prod. México (mills. Unid.)	Var. %, a/a	Contrib. Crec. PIB Mex	Ventas EEUU (mills. Unid)	Var. %, a/a	Crec. PIB EEUU
2005	1,607	6.6		16.9	0.9	3.1
2006	1,979	23.1		16.5	-2.6	2.7
2007	2,022	2.2		16.1	-2.5	1.9
2008	2,103	4.0		13.2	-18.0	-0.3
2009	1,501	-28.6		10.4	-21.2	-3.1
2010	2,261	50.7		11.6	11.1	2.4
2011	2,558	13.1		12.7	10.2	1.8
2012	2,885	12.8		14.4	13.3	2.2
2013	3,111	7.9		15.0	4.0	1.8
2014	3,360	8.0		15.7	4.6	2.3
2015	3,562	6.0		16.4	4.5	2.5

Nota: Supone que la producción de autopartes y de vehículos comerciales se mueven en la misma dirección que la producción de vehículos ligeros

El crecimiento de las ventas en EEUU corresponde al estimado de los especialistas del sector en EEUU

Fuente: BBVA Research con datos de BEA y AMIA

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

- En 2012 las ventas internas aumentaron 11% sumando 1 millón de unidades. En 2013 se estima un crecimiento cercano al 13.8% en el escenario base lo que equivale a 1.15 millones de unidades (en el primer semestre de 2013 el avance fue 13.5% y se espera que sea de 13.3% en 2014).

Ventas de vehículos mercado interno: México

(Unidades y Var. % anual, ae)

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



Ventas de vehículos en el mercado interno

Año	Miles de unidades	Var. % anual	PIB (var. anual)	Mex %
"Escenario Base"				
2004	1,094.6	12.2		4.1
2005	1,122.5	2.5		3.2
2006	1,152.0	2.6		5.0
2007	1,076.9	-6.5		3.1
2008	1,018.7	-5.4		1.2
2009	723.4	-29.0		4.5
2010	834.0	15.3		5.1
2011	909.0	9.0		4.0
2012	1,009.6	11.1		3.6
2013a	1,149.1	13.8		1.4
2014	1,301.9	13.3		3.1
2015	1,426.9	9.6		2.9
2016	1,561.0	9.4		2.8

e Estimado a partir de esa fecha

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

Índice

1) Principales mensajes y perspectivas de corto plazo

2) **Comportamiento reciente**

3) Estructura de mercado y competencia

4) Anexos

a) Vehículos ligeros

b) Vehículos pesados

c) Autopartes

d) La demanda interna

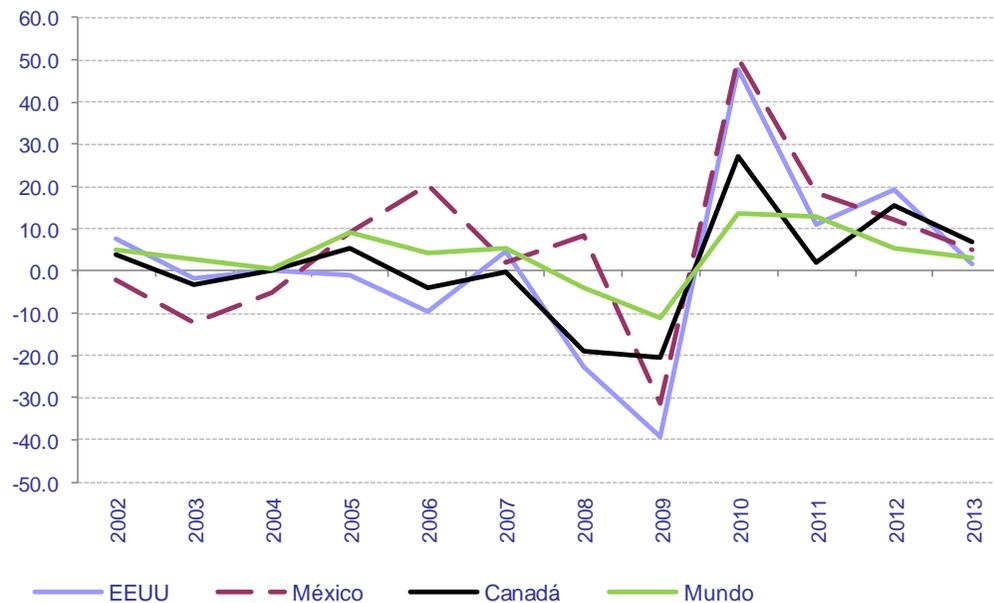
La industria automotriz global resurge

- No obstante los serios problemas de crisis y reestructuración que ha enfrentado en los últimos años, la industria automotriz global está de regreso fortalecida. Su resurgimiento fue gracias a una intensa reestructuración organizacional, cambio de enfoque de las grandes empresas a nivel mundial y relocalización de plantas productivas.

Producción mundial de vehículos

(Var. % a/a de unidades)

Fuente: BBVA Research con datos de OICA



La recuperación de las ventas globales de vehículos continúa

Crecimiento del PIB mundial y de las ventas de automóviles



- En 2012, las ventas mundiales aumentaron 5.3%. El rápido aumento de las ventas en los mercados emergentes lideraron el avance, mientras que la demanda de reemplazo en curso en EEUU proporcionará un valioso apoyo. En relación a esto último, el balance financiero de los hogares ha mejorado y estos se encuentran en buenas condiciones para reemplazar los autos viejos (actualmente su parque vehicular supera los 11 años cuando el promedio histórico era de 9 años). La Unión Europea (15 países) seguirá siendo el eslabón más débil; las ventas en 2012 sumaron 12.8 millones ó -9.2% en var. a/a. En 2013, se estima que las ventas mundiales de vehículos crecerán 4.4%; en el 1T13 el avance fue 4% .

México entre los 10 principales productores globales

En 2012 se estima que México siguió por segundo año consecutivo en el 8° puesto como productor de vehículos en el mundo. En cuatro años escaló dos posiciones superando a Francia y España. Asimismo, Al 1S13 continúa siendo el 1° proveedor de autopartes hacia EEUU con 32.8% de cuota de mercado y una tasa de crecimiento de 3.2% vs. -1.4 de las importaciones totales de autopartes de EEUU.

Principales productores mundiales de vehículos

Rank	2010	2011	2012
1	China	China	China
2	Japón	EEUU	EEUU
3	EEUU	Japón	Japón
4	Alemania	Alemania	Alemania
5	Corea	Corea	Corea
6	Brasil	India	India
7	India	Brasil	Brasil
8	España	México	México
9	México	España	Canadá
10	Francia	Francia	Rusia

Fuente; BBVA Research con datos de OICA

Importaciones de partes y componentes automotrices de EEUU

Fuente: BBVA Research con datos de USITC

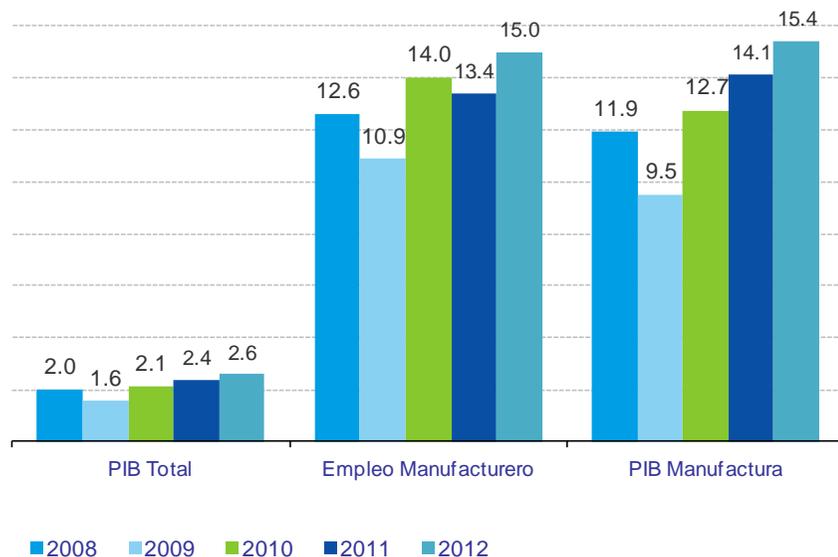
	mmdd		Var. %		Part, %	
	2012	1S13	2012	1S13	2008	1S13
México	38.9	20.6	14.6	3.2	28.2	32.8
Japón	17.1	7.7	21.6	-13.6	14.7	12.3
Canadá	16.9	8.4	6.3	-4.5	18.0	13.5
China	14.6	7.7	19.9	8.3	9.9	12.2
Alemania	9.4	4.8	18.8	-0.6	8.3	7.6
Korea	7.7	3.9	19.3	2.9	4.3	6.2
Taiwan	2.4	1.3	7.3	2.5	2.1	2.0
Mundo	124.6	62.7	13.8	-1.4	100.0	100.0

Su relevancia en la economía de México es indiscutible

- En 2012, la industria automotriz contribuyó con 2.6% del PIB total y el 15.4% de la producción manufacturera; al 1S13, las cifras correspondientes fueron 2.7% y 15.8%, respectivamente. Asimismo, al concluir 2012 la industria contribuyó con más de 621 mil empleos en el sector productivo.
- En enero-julio de 2013, se estima que las ventas externas de la industria automotriz contribuyeron con 31% de la exportación manufacturera total, la más elevada de los últimos años. El nivel alcanzado en 2012 es 1.7 veces más que las exportaciones petroleras del país.

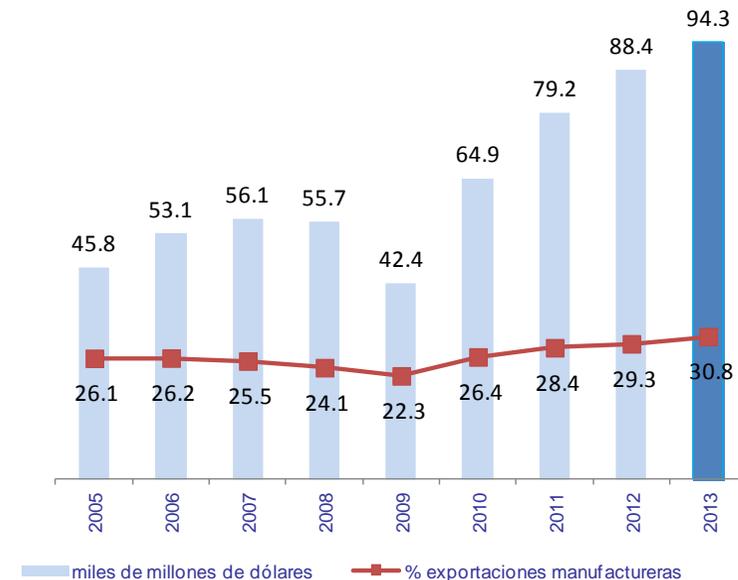
Participación de la Industria automotriz en la economía
(Como % del total)

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI, SCNM, 2008 e IMSS



Exportaciones de la industria automotriz en México

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI
2013 con base a información de enero-julio



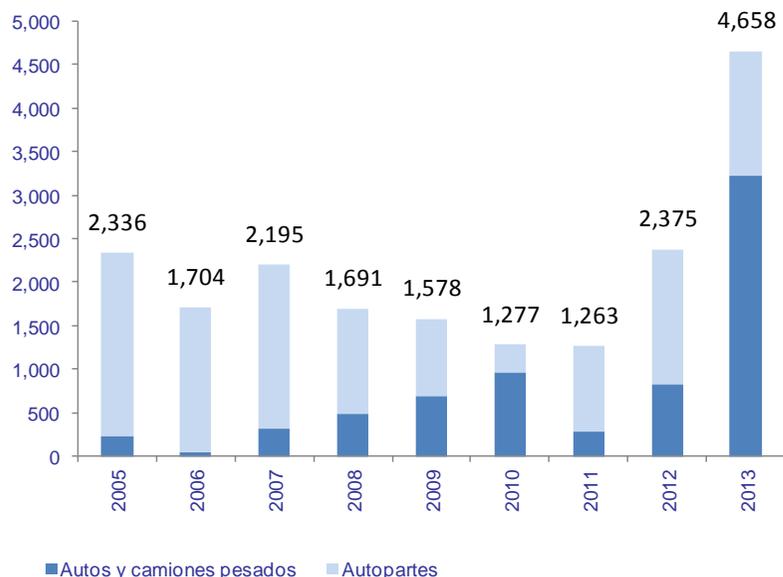
La competitividad de México es un fuerte atractivo para la IED

- La mayoría de las empresas que fabrican vehículos ligeros, pesados y autopartes han realizado inversiones destinadas a la ampliación y modernización de su producción. Ello ha fortalecido a las firmas existentes y atraído a otras. Asimismo, México no sólo es atractivo para el capital de EEUU, también lo es para el de Japón y Alemania e incluso el chino, como puerta de acceso al mercado de América del Norte. La IED en autopartes es reflejo del esfuerzo para integrar cadenas productivas. De modo que más partes de la cadena del producto final están en México

Inversión extranjera directa: Industria Automotriz

(Miles de dólares)

Fuente: BBVA REsearch con datos de Secretaría de Economía 2013 calculado con información al 1S13



Inversión en México por empresa automotriz

(millones de dólares)

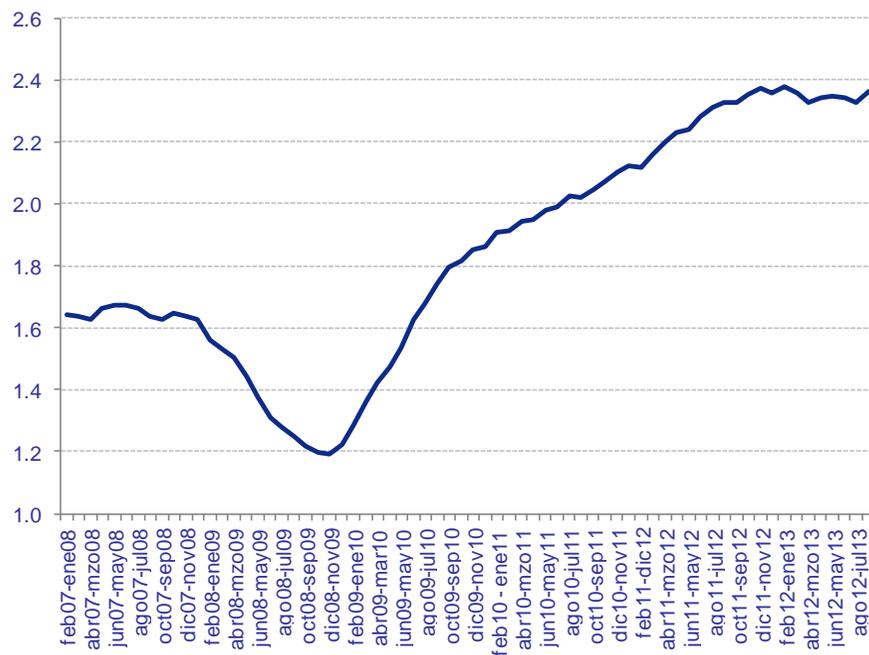
	2008-09	2010	2011	2012	2013	Acum.
Daimler Trucks	300					300
General Motors	300	1,360	540	420	691	3,311
Volkswagen	1,000	550	400		700	2,650
Ford	1,600			1,300	59	2,900
Fiat	500					500
Nissan		600	328	2,000		2,928
Honda			800		450	1,250
Mazda			500		150	650
Audi				2,000		2,000
Proveedores de autopartes				440	1,720	2,160
Nortamericanas	1,900	1,360	540	1,720	750	6,270
Europeas	1,800	550	400	2,000	700	5,450
Japonesas	-	600	1,628	2,000	600	4,828
Total	3,700	2,510	2,568	6,160	3,770	18,708

Fuente: BBVA Research con fuentes periodísticas al 5 septiembre 2013. Referido a la fecha de anuncio de la inversión

Fortalecimiento de las exportaciones, se diversifican mercados

- En 2012 y por tercer año consecutivo las exportaciones automotrices se incrementaron a niveles de dos dígitos fortaleciendo su vocación exportadora. Asimismo, se intensificó la diversificación de mercados sobre todo en las exportaciones de vehículos ligeros hacia Latinoamérica, Asia y África.
- Al 1S13 Europa y Latinoamérica reducen fuertemente sus importaciones; esta última por presiones proteccionistas por parte de Brasil y Argentina.

Exportaciones de vehículos ligeros
(millones de unidades, anualizadas)
Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



Destino de exportación de la producción de ligeros

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

	Unidades			Var. % anual		Estructura, %	
	2011	2012	1S13	2012	1s13	2012	1s13
EEUU	1,362,425	1,504,364	773,972	10.4	4.5	63.9	63.1
Latinoamerica	328,993	366,133	137,604	11.3	-32.8	15.5	17.4
Brasil	136,768	178,154	60,393	30.3	-44.6	7.6	9.3
Argentina	70,807	63,021	24,062	-11.0	-30.6	2.7	3.0
Colombia	46,472	48,653	21,018	4.7	0.2	2.1	1.8
Europa	220,784	212,792	88,547	-3.6	-11.5	9.0	8.5
Asia	25,538	46,640	39,583	82.6	156.9	2.0	1.3
África	8,016	34,734	11,472	333.3	8.5	1.5	0.9
Canadá	159,440	160,086	95,496	0.4	11.5	6.8	7.3
No especificado	35,589	30,816	14,203	-13.4	-16.9	1.3	1.5
Total	2,143,879	2,355,564	1,160,881	9.9	-1.2	100.0	100.0

Continuó el fortalecimiento de las ventas de México en EEUU

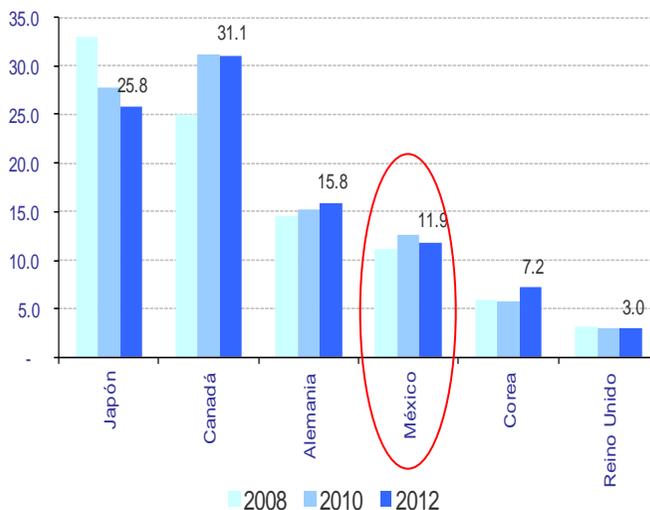
- En 2012, la penetración de México en las importaciones automotrices de EEUU fue creciente en autopartes, mientras que en vehículos pesados se mantuvo. En ligeros la participación disminuyó ligeramente.

Importaciones de EEUU de vehículos ligeros* por origen

(% del total)

*Incluye motores y chasis

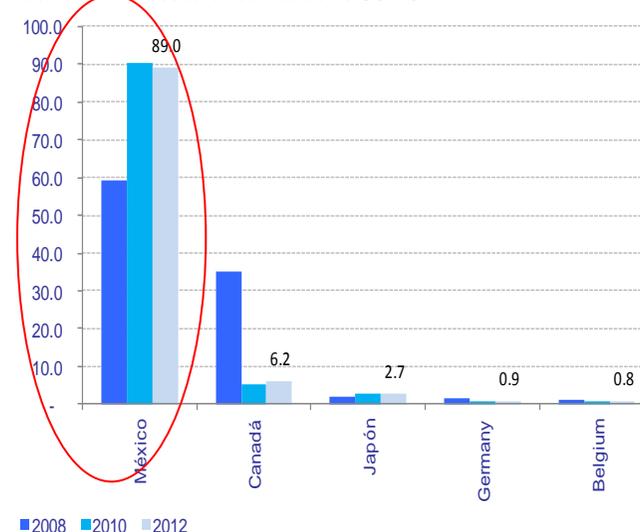
Fuente: BBVA Research con datos de USITC



Importación de vehículos pesados por país de origen

(% del total)

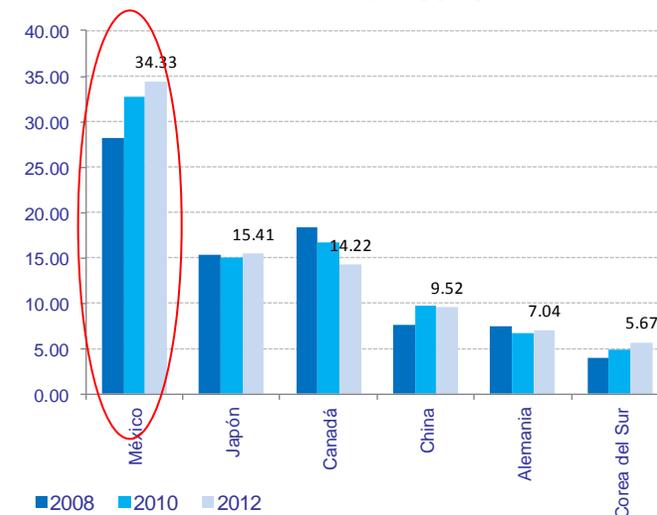
Fuente: BBVA Research con datos de USITC



Importaciones de EEUU de autopartes por país de origen

(% en el total)

Fuente: BBVA Research con datos de USITC



Índice

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

En México están establecidas las principales empresas globales

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

Empresas de la industria automotriz establecidas en México

Vehículos ligeros

General Motors (EEUU)
 Ford (EEUU)
 Chrysler/Fiat (EEUU, Italia)
 Nissan (Japón)
 Honda (Japón)
 Toyota (Japón)
 Volkswagen (Alemania)
 Audi (Alemania)

Vehículos pesados

Daimler (Alemania)
 Scania (Suecia)
 Volvo (Suecia)
 Dina (Mexico)
 Kenworth (EUA)
 International (EUA)
 Volkswagen (Alemania)
 Man (Almenia)
 Hino Motors Toyota (Japón)
 Isuzu (Japón)
 Giant

Motores

Cummins (EUA y Can)
 Detroit Diesel

Autopartes

Existen poco más de 600 empresas
 Una tercera parte de ellas son
 proveedores de primer nivel (Tier 1)

Fuente: BBVA Research con datos de Sria. Economía

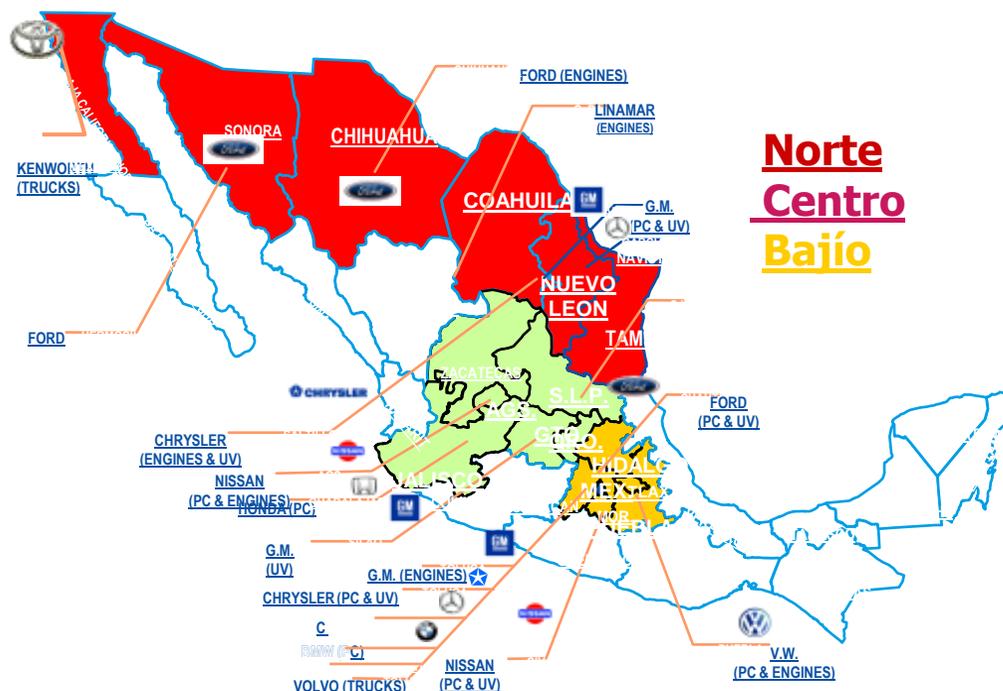
Proveedores de primer nivel o Tier 1: Se refieren a los proveedores de piezas de los fabricantes de vehículos

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

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

Principales clúster de la industria automotriz

Fuente: BBVA Research con datos de SE



Importancia de la Industria en las economías estatales
PIB total, Empleo y Remuneraciones
(Participación %, 2008)

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

Fuente BBVA Research con datos de INEGI (CE 2009)

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

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

Contribución de las entidades al PIB automotriz

(Participación % 2008)

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI CE 2008

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

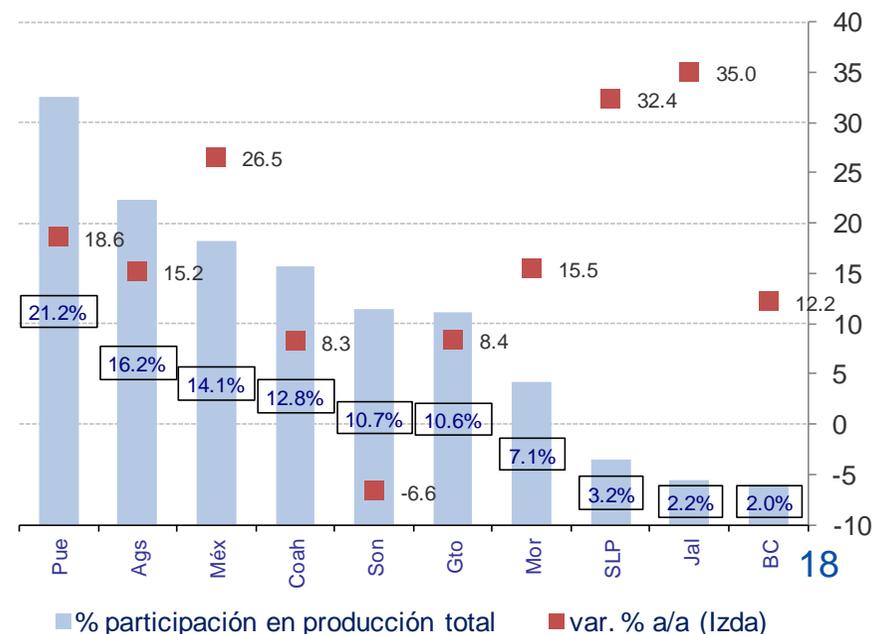
*Carrocerías y productos de Hule

Contribución de las entidades a la producción de vehículos ligeros

(Ene-nov 2012)

(Part. % prod. total y var. % a/a)

Fuente: BBVA Research con datos de PwC



12 entidades del país cuentan con plantas armadoras



Índice

1) Principales mensajes y perspectivas de corto plazo

2) Comportamiento reciente

3) Estructura de mercado y competencia

4) **Anexos**

a) Vehículos ligeros

b) Vehículos pesados

c) Autopartes

d) La demanda interna

Anexo a) Producción de ligeros

- Las empresas que producen vehículos ligeros cuentan con un total de 18 complejos productivos en 11 entidades del país en donde se realizan actividades que van desde el ensamble y/o blindaje hasta la fundición y el estampado de los vehículos y motores y más de 48 modelos.
- Así, por tercer año consecutivo la producción logró avances espectaculares, superando el bache de 2008. En 2012, se fabricaron 2.9 millones de vehículos ligeros, siendo la cifra más alta de sus historia. De enero-julio de 2013 la producción sumó 1.7 millones de unidades, mayor en 4.4% con respecto a 2012.

Vehículos ligeros producidos en México

Chrysler/ Fiat

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

Ford

Fusión
MKZ
H 215
LCF
Fiesta
Ford F

General Motors

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

Toyota

Tacoma

Nissan

Platina
Sentra
TIIDA
Tsuru
Estacas L. D
Pick-up DC
Pick-up Largo
Chasis Largo
Chasis Largo D.
Estacas Largo
Pick-up L D
NV200
Q30 Infiniti
Note
March
Versa

Volkswagen

Beatle
Beatle Cabrio
Bora
Jetta
Sportwagen
Golf (7ª generación) 1t14

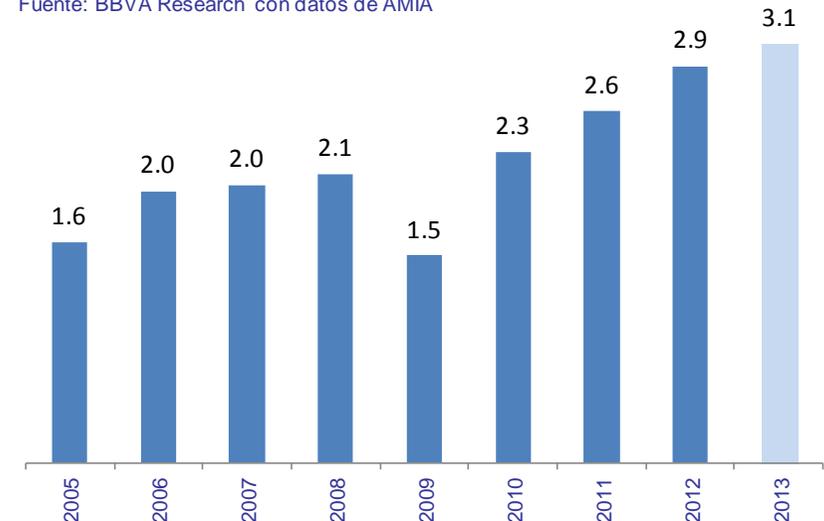
Honda

CRV

Producción de vehículos ligeros en México

(millones de unidades)

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



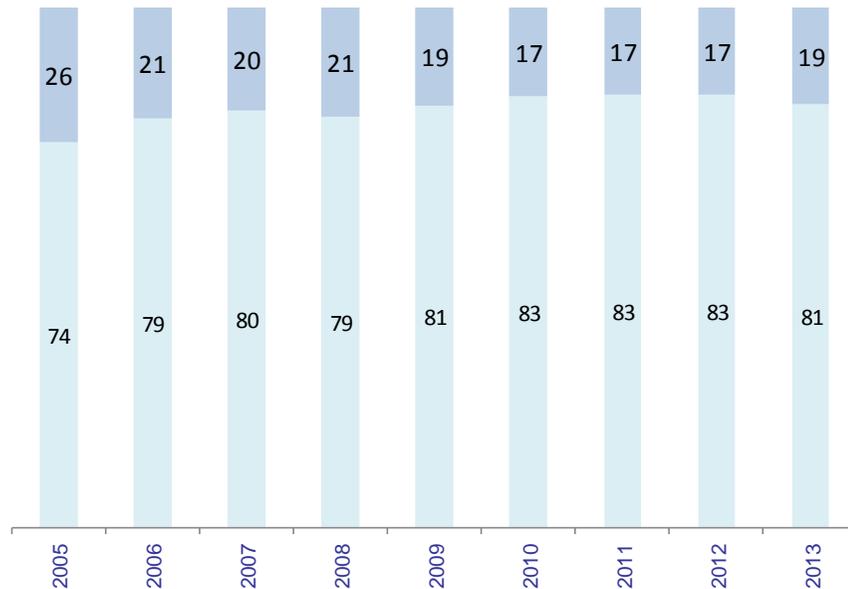
Producción de vehículos ligeros

- La producción se orientó principalmente a la exportación (81.4% en 2013), sobre todo al mercado de Norteamérica, el resto se destinó al mercado interno
- Actualmente, Nissan es líder en el número de vehículos ligeros producidos en México (23.1%), seguido por GM (21.1%), VW (19.3%) y Ford (18.1%)

Destino de la producción de vehículos ligeros en México

(Estructura, %)

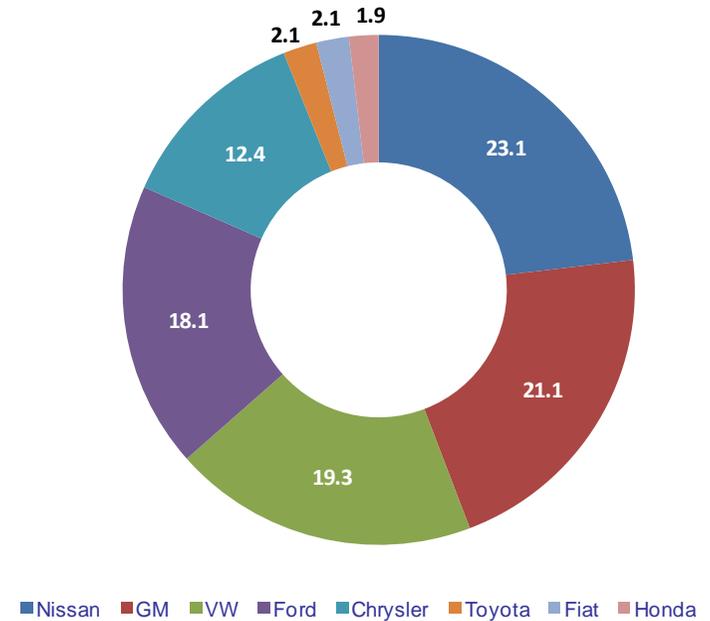
Fuente: BBVA Research con datos de AMIA 2013 con información disponible a julio



Producción por empresa 2013

Estructura, %

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



La exportación de vehículos ligeros

- De las principales empresas exportadoras de vehículos, en enero-julio de 2013 GM encabezó la lista seguida muy de cerca por VW y Ford

Exportaciones por empresa

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

	Miles de unidades			Var. Anual, %		Estructura, %	
	ene-jul			ene-jul		ene-jul	
	2011	2012	2013	2012	2013	2012	2013
GM	443	465	277	5.0	8.6	19.8	18.5
VW	430	518	274	20.5	-7.2	22.0	21.4
Ford	450	384	262	-14.7	0.2	16.3	18.9
Nissan	412	467	254	13.4	-6.6	19.8	19.6
Chrysler	266	343	198	28.9	0.0	14.6	14.3
Toyota	50	56	36	11.4	13.3	2.4	2.3
Fiat	57	82	32	43.0	-35.4	3.5	3.6
Honda	36	40	20	10.3	6.9	1.7	1.3
Total	2,144	2,354	1,354	9.8	-2.1	100.0	100.0

Anexo b) Producción de pesados

- La industria terminal de vehículos pesados o comerciales también ha alcanzado un importante nivel de desarrollo en México. Actualmente 11 empresas fabricantes de vehículos comerciales cuentan con instalaciones productivas en México. En 2012 se produjeron 138 mil unidades de vehículos comerciales, 4% más que en 2011. Se estima que 2013 cerrará con una caída de cerca de 3%.

Fabricantes de vehículos pesados establecidos en México

DINA Camiones

Chasis Pasaje: Mod. Linner y Runner

HINO

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

ISUZU

Camiones: Mod. ELF 600
Chasis pasaje: Mod. ELF 600 BUS

SCANIA

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

GIANT

Camiones: Mod. GF 900, 3600 y 6000

DAIMLER (Freightliner y Mercedes Benz)

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

INTERNATIONAL

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

VOLKSWAGEN/MAN

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

VOLVO

Autobuses: Volvo 8300, 9700 y 9700 US/CAN

Producción de vehículos pesados (miles de unidades)

Fuente: BBVA Research con datos de ANPACT 2013 estimado con datos de enero-julio

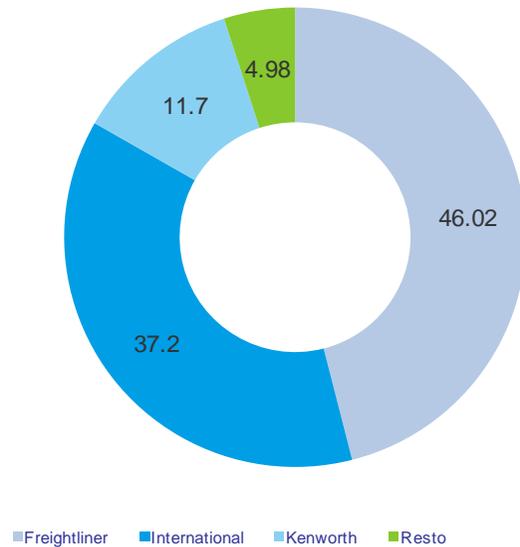


Producción de vehículos pesados

- A pesar de que existen más de 10 fabricantes de vehículos pesados, la mayor parte (95%) de la producción está concentrada en tres firmas: **Freightliner, International y Kenworth**
- En 2012, la mayor parte de las unidades producidas se orientó al mercado de exportación

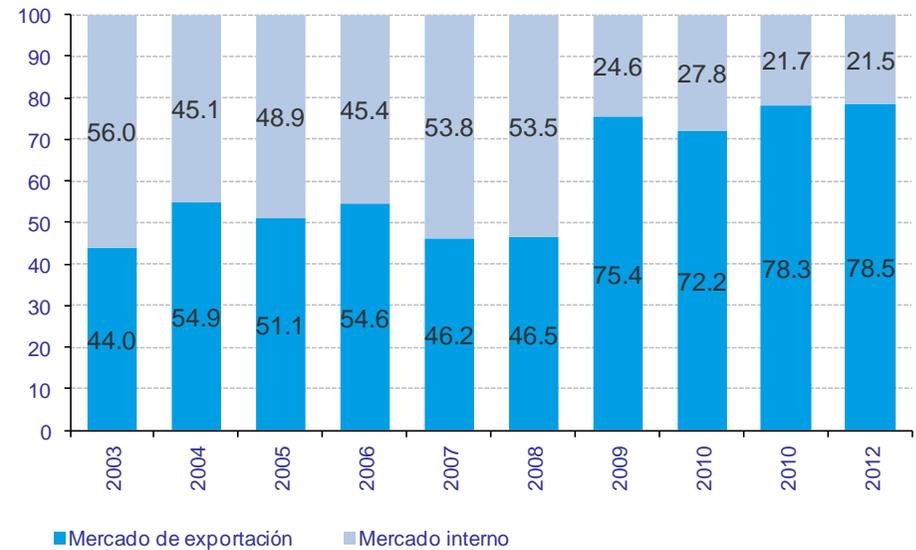
Principales productores de vehículos pesados en México, 2012 (Estructura, %)

Fuente: BBVA Research con datos de ANPCAT



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

Fuente: BBVA Research con datos de ANPCAT



* Estimada con cifras disponibles de enero-septiembre

Estados fabricantes de vehículos pesados



Estados con presencia de fabricantes de vehículos pesados y motores

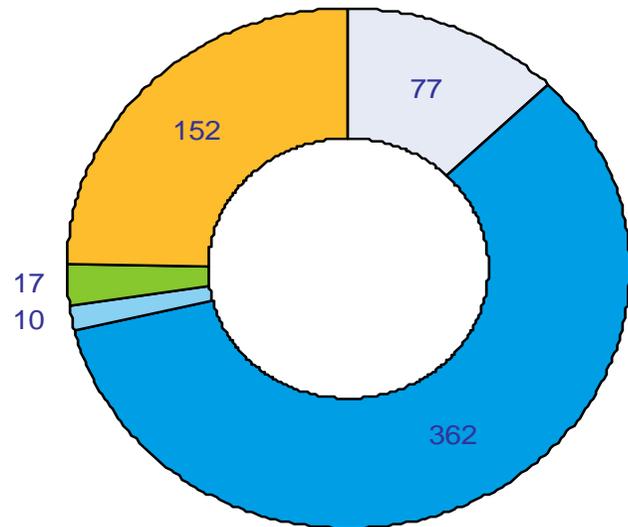
Fuente: Análisis de KASO & Asociados con cifras de AMIA, ANPACT e INA.

Anexo c) La producción de autopartes

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

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

Fuente: BBVA Research con datos de Economía



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

Principales zonas productoras de Autopartes en México

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

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

Región Noreste (198 plantas) Coah, Chih., NL, Tamps.

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

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

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

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

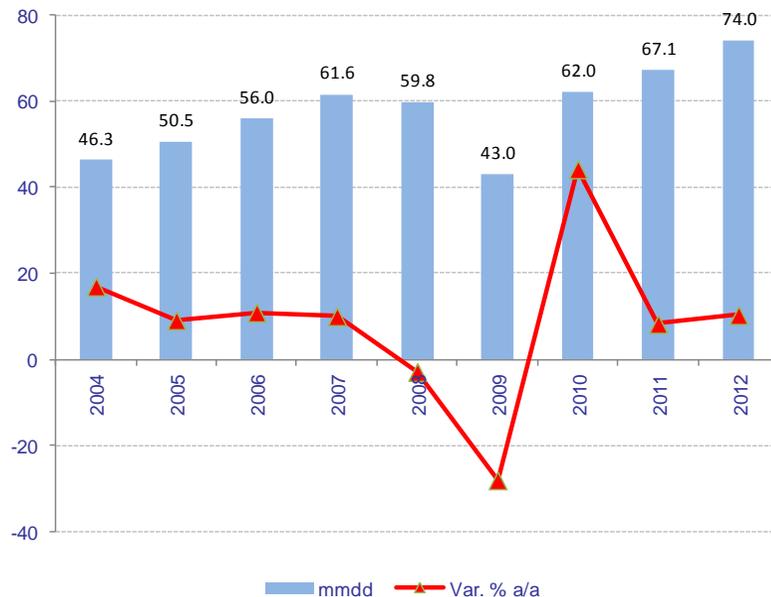
- Sist.de aire acondic. y calefacción
- Gatos hidráulicos tipo botella
- Componentes de interiores
- Asientos
- Partes para el motor, sist. Eléc.
- Partes para estampados
- Partes para suspensión

Fuente: BBVA Research con datos de Economía

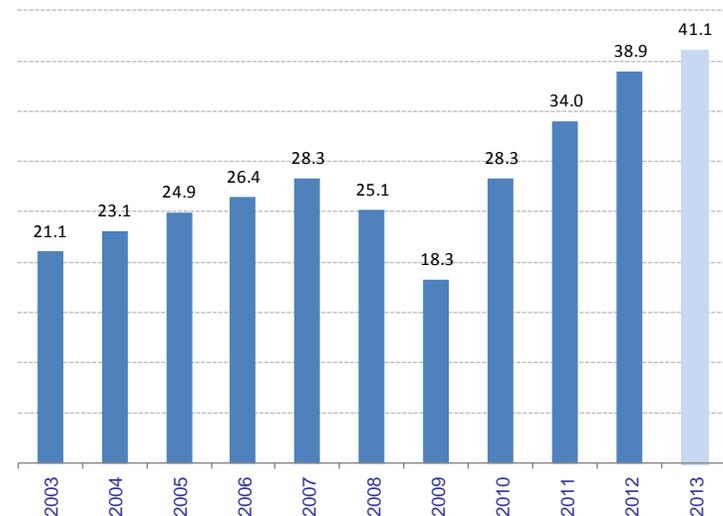
La producción y exportación de autopartes

- Por segundo año consecutivo el valor de la producción experimentó una importante recuperación al situarse en 74 mil millones de dólares, 10.3% mayor a la del 2011
- Al igual que la industria terminal, la fabricación de autopartes se destina principalmente a la exportación, siendo EUA (80%) el mercado más importante. En 2012, las ventas a EEUU sumaron 39 mil millones de dólares, 14.6% más a las de 2011. En el 1S13 las importaciones de EEUU de autopartes se redujo 1.4% anual, a pesar de ello las procedentes de México siguen aumentando 3.2%.

Valor de la producción de autopartes en México
(miles de millones de dólares)
Fuente: BBVA Research con datos del INA



Importaciones autopartes de EEUU desde México
(miles de millones de dólares)
Fuente: BBVA Research con datos de USITC
2013 estimado con cifras del 1S



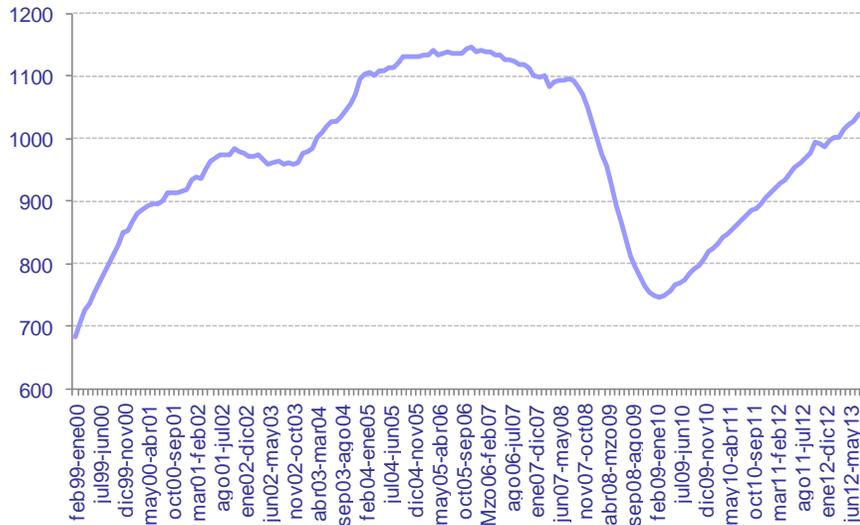
Anexo d) Las ventas internas de ligeros

- Las ventas internas de vehículos ligeros en México en recuperación. En 2012 sumaron 988 mil unidades, 9% mayores a las de 2011. El potencial de consumo de vehículos es mucho mayor si se considera el tamaño de la población. Por ejemplo, en México se vendieron 8 vehículos por cada mil habitantes en 2010, si lo comparamos con Brasil (país con un desarrollo similar), el mercado de México bien podría absorber 1.3 millones de unidades anuales.

Ventas de vehículos ligeros en el mercado interno, México

(miles de unidades, anualizadas)

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

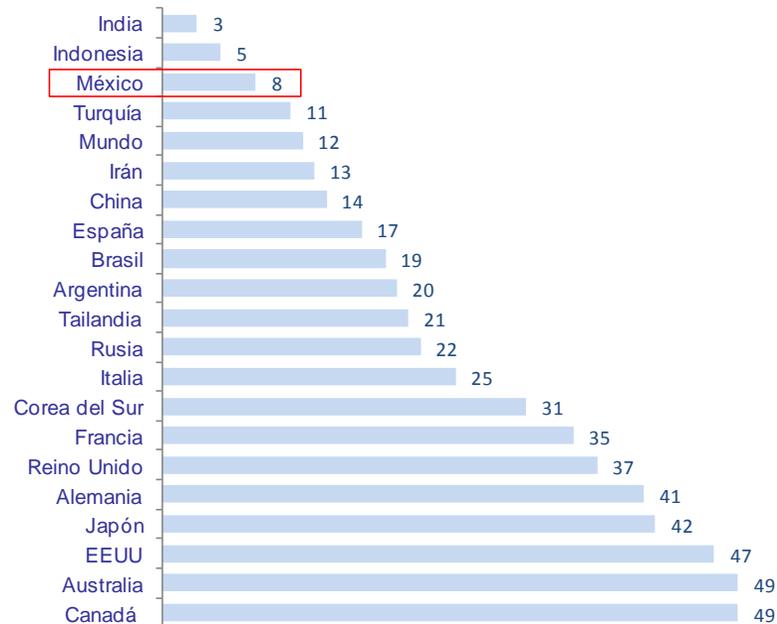


Nota: A partir de 25 agosto de 2005, se permitió mediante Decreto la importación de vehículos usados de procedencia extranjera, generando una importante oferta en la cadena de usados. Se calcula que han ingresado desde esa fecha 5.3 millones de unidades.

Ventas de vehículos en el mercado interno, 2012

(Unidades por cada 1,000 habitantes)

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



Ventas internas con financiamiento

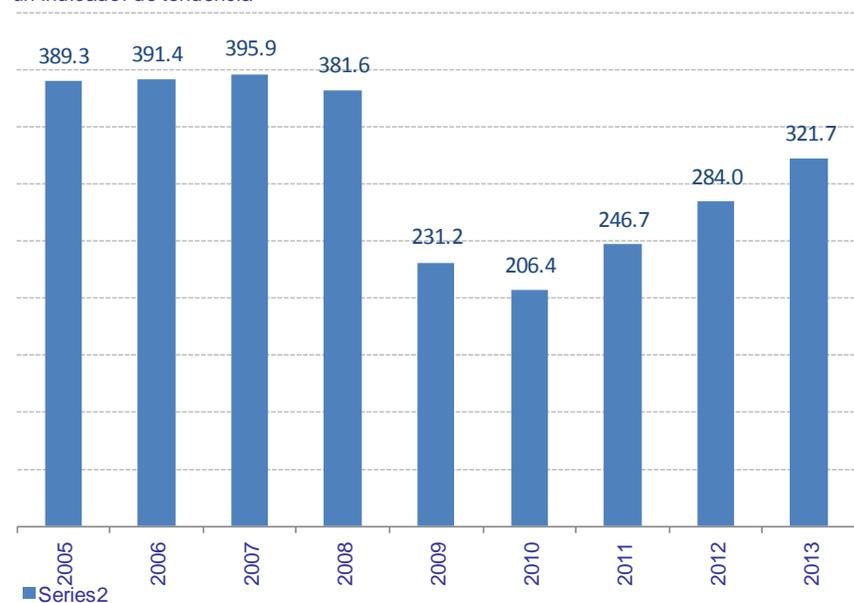
- Las ventas de vehículos ligeros con financiamiento siguen recuperándose aunque aún están por debajo del nivel más alto observado. A julio de 2013 la colocación de créditos sumó 312.7 mil unidades, monto 13.2% superior con respecto a igual lapso de 2012.
- Asimismo, la proporción de ventas que se realiza con financiamiento, aunque muestran una tendencia positiva, aún es lenta la recuperación. En términos anualizados hoy se financian 1 de cada 2 vehículos vendidos; en 2008 se financiaban 2 de 3.

Financiamiento para la adquisición de vehículos

(miles de unidades, enero-julio de cada año)

Fuente: BBVA Research con datos de AMDA

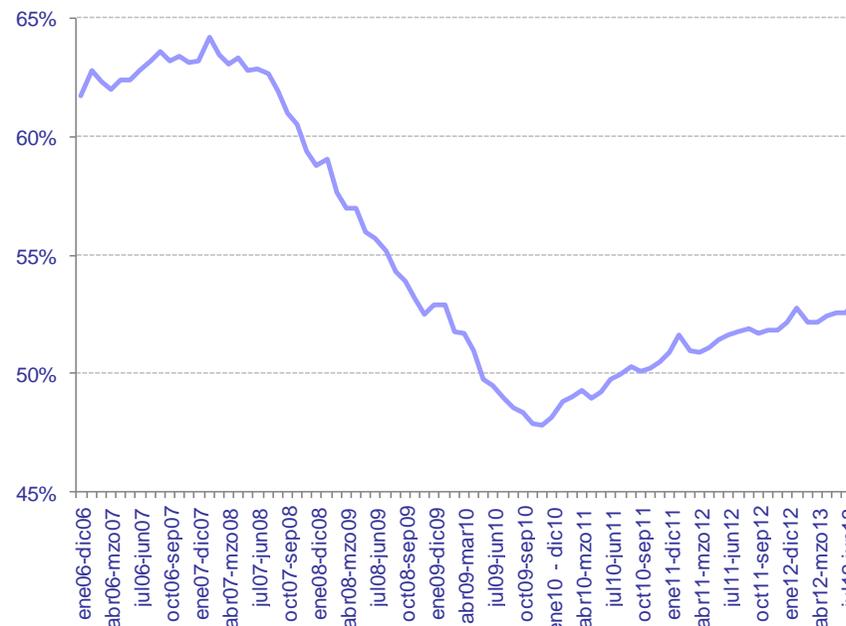
Incluye a la mayoría de las instituciones crediticias, por lo que se trata de un indicador de tendencia



Ventas de vehículos ligeros mediante financiamiento

(% anualizado)

Fuente: BBVA Research con datos de AMDA



Ventas internas con financiamiento

• De enero a julio de 2013, los brazos financieros de las armadoras de vehículos concentraron la mayor parte de los créditos, 57.94%; le siguió la banca con 34.6%, y de lejos los sistemas de autofinanciamiento con 7.5%. En comparación con 2012, las financieras aumentan su participación y la banca la baja.

Financiamiento por tipo de institución

(miles, enero-julio de cada año)

Empresa	Unidades		Estructura, %	
	2012	2013	2012	2013
Financieras	153.8	186.3	54.1	57.9
Bancos	106.0	111.3	37.3	34.6
Autofinanciamiento	24.2	24.2	8.5	7.5
Total	284.0	321.8	100.0	100.0

Fuente: BBVA Bancomer con datos de AMDA

Financiamiento por tipo de institución

(miles, enero-julio de cada año)

	Unidades		Estructura,%		Var. a/a, % 2013/2012
	2012	2013	2012	2013	
NR Finance México	60,748	67,949	21.4	21.1	11.9
BBVA Bancomer	52,723	58,176	18.6	18.1	10.3
Ally	26,717	37,593	9.4	11.7	40.7
VW Financial Service	27,616	35,868	9.7	11.1	29.9
Banorte	24,599	24,223	8.7	7.5	-1.5
Scotiabank Inverlat	25,246	23,155	8.9	7.2	-8.3
Credit Chrysler (Inbursa)	14,747	16,650	5.2	5.2	12.9
Toyota Financial Services	11,123	12,430	3.9	3.9	11.8
Autofin	7,239	7,086	2.5	2.2	-2.1
Sicrea	6,215	6,742	2.2	2.1	8.5
Otros	27,071	31,887	9.5	9.9	17.8
Total	284,044	321,759	100.0	100.0	13.3

Fuente: BBVA Bancomer con datos de AMDA

- A julio de 2013, las 10 instituciones financieras con mayor participación en el crédito automotriz representaron el 90.1% del total. En 2012 el indicador fue 90.5 por ciento.
- En el grupo de las 10 instituciones líderes se mantiene la estructura conformada por tres bancos, cinco financieras y dos empresas de autofinanciamiento.

Industria automotriz: clave en el crecimiento económico de México

BBVA Research, México

México DF, Septiembre 2013