

Estudio sobre el
Potencial del Mercado
de **VEHÍCULOS**
COMERCIALES y
PESADOS,
y su Relación
con la **ESTRUCTURA**
ECONÓMICA
MEXICANA

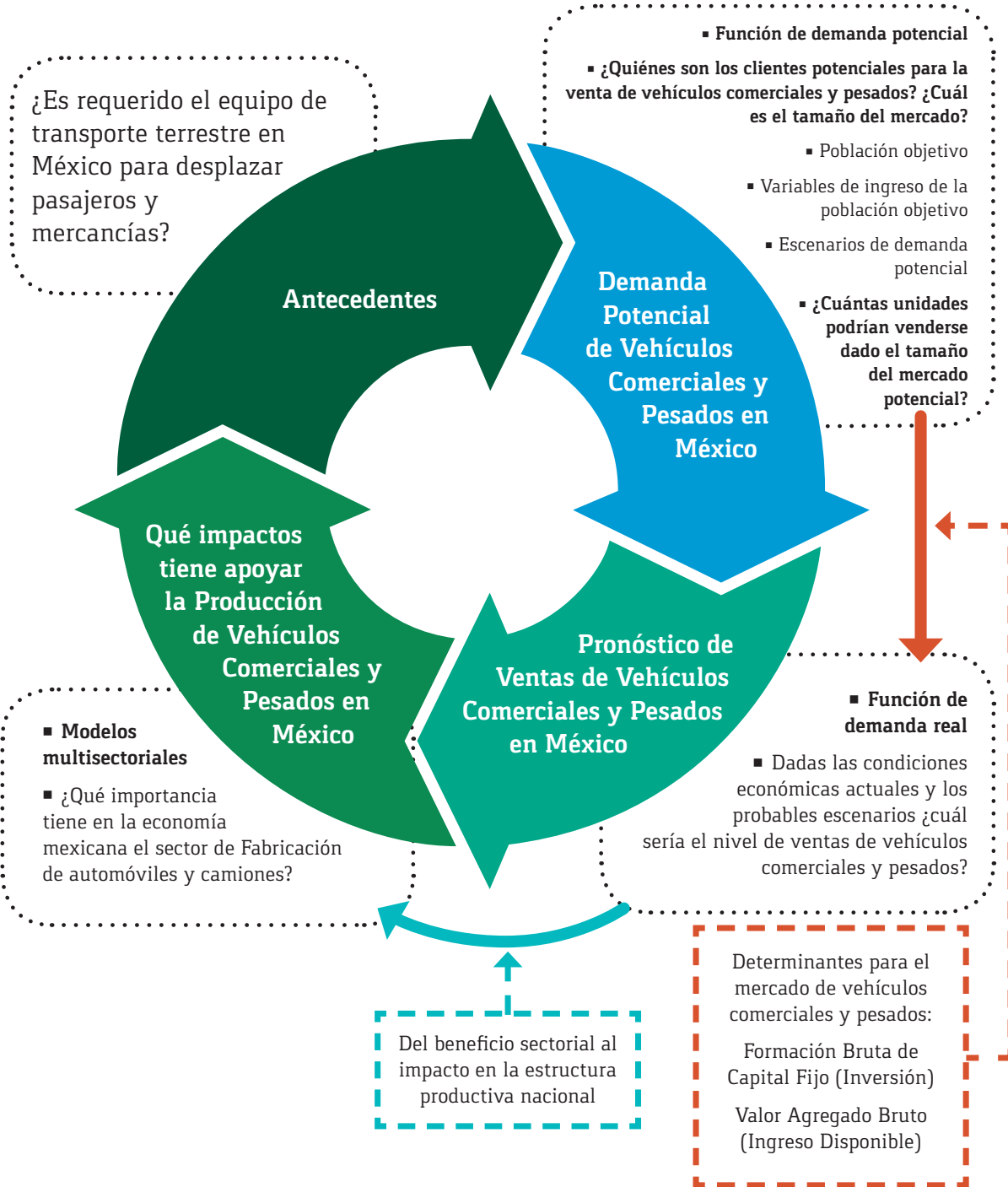


Asociación Mexicana de
Distribuidores de Automotores

ANPACT



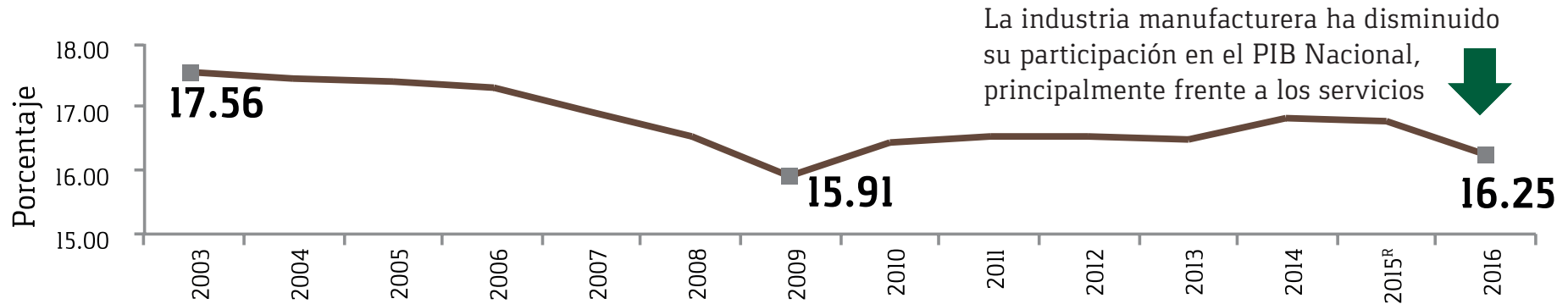
Estructura y Contenido



La fabricación de automóviles y camiones (3361) ha incrementado sustancialmente su participación en el PIB manufacturero.

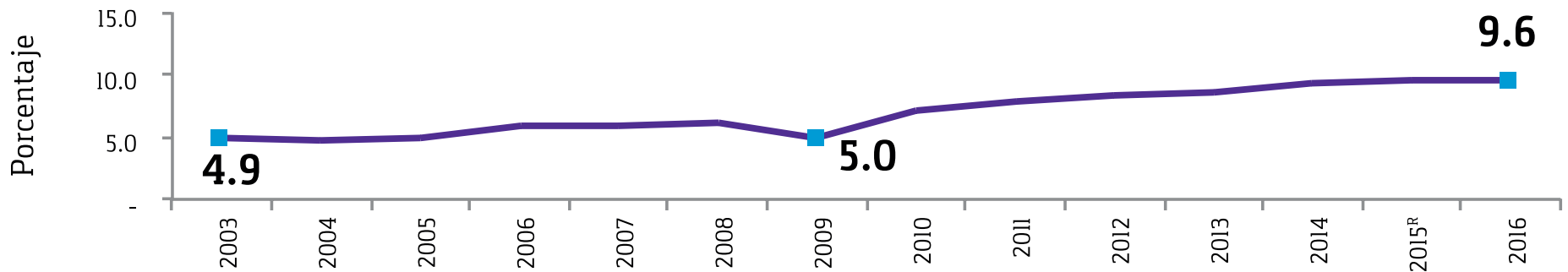
Industrias manufactureras (31-33)

Participación en el PIB Nacional



Fabricación de automóviles y camiones (3361)

Participación en el PIB Manufacturero

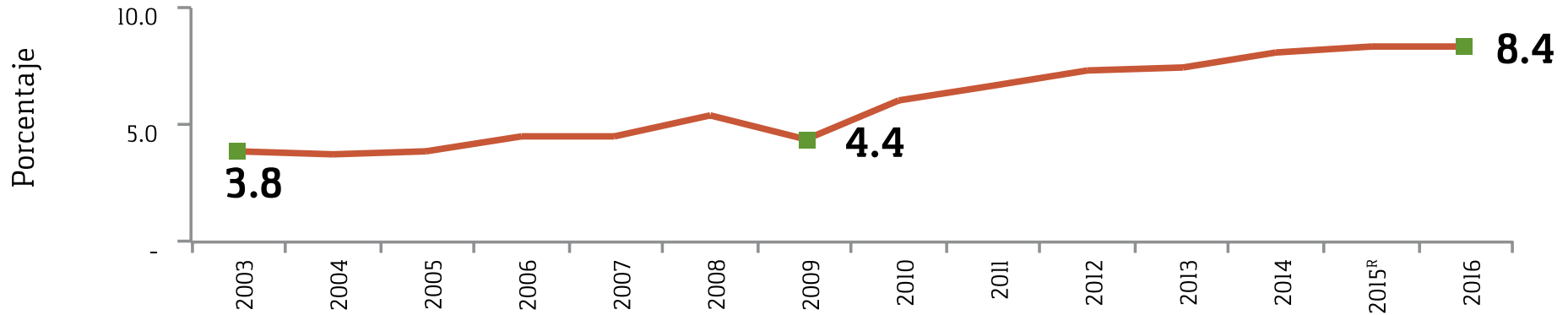


Fuente: Elaboración propia basada en datos de INEGI.

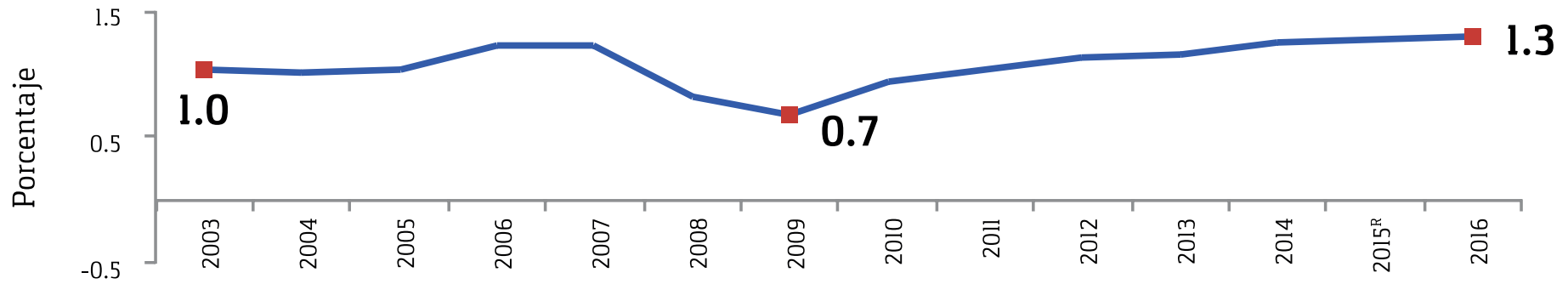
Nota: Hasta 2015 los datos son de las cuentas anuales del Sistema de Cuentas Nacionales y 2016 se tomó del Banco de Información Económica. R se refiere a cifras revisadas.

La fabricación de automóviles y camiones (3361) ha incrementado sustancialmente su participación en el PIB manufacturero.

Fabricación de automóviles y camionetas (336110) Participación en el PIB Manufacturero

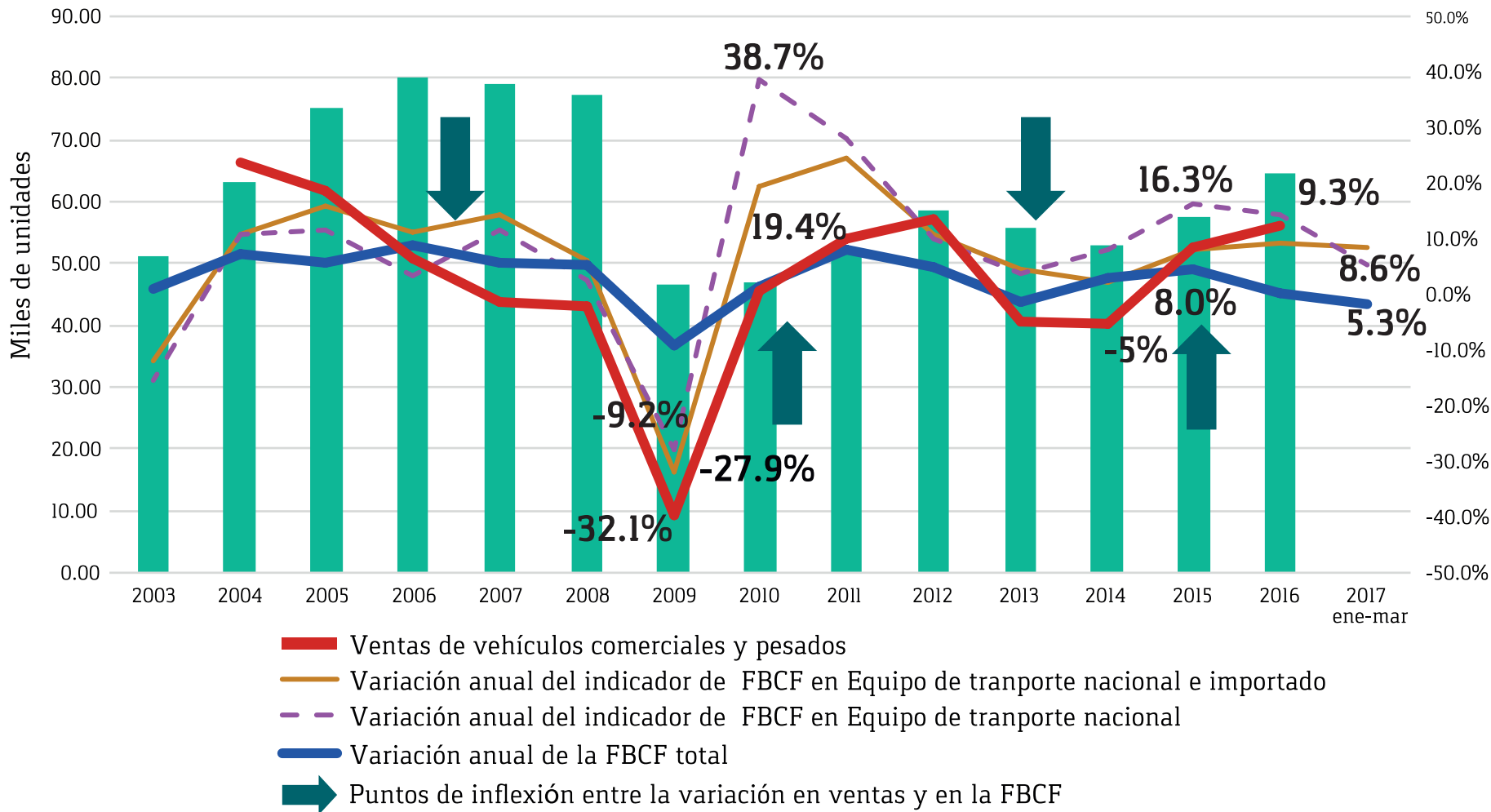


Fabricación de camiones y tractocamiones (336120) Participación en el PIB Manufacturero

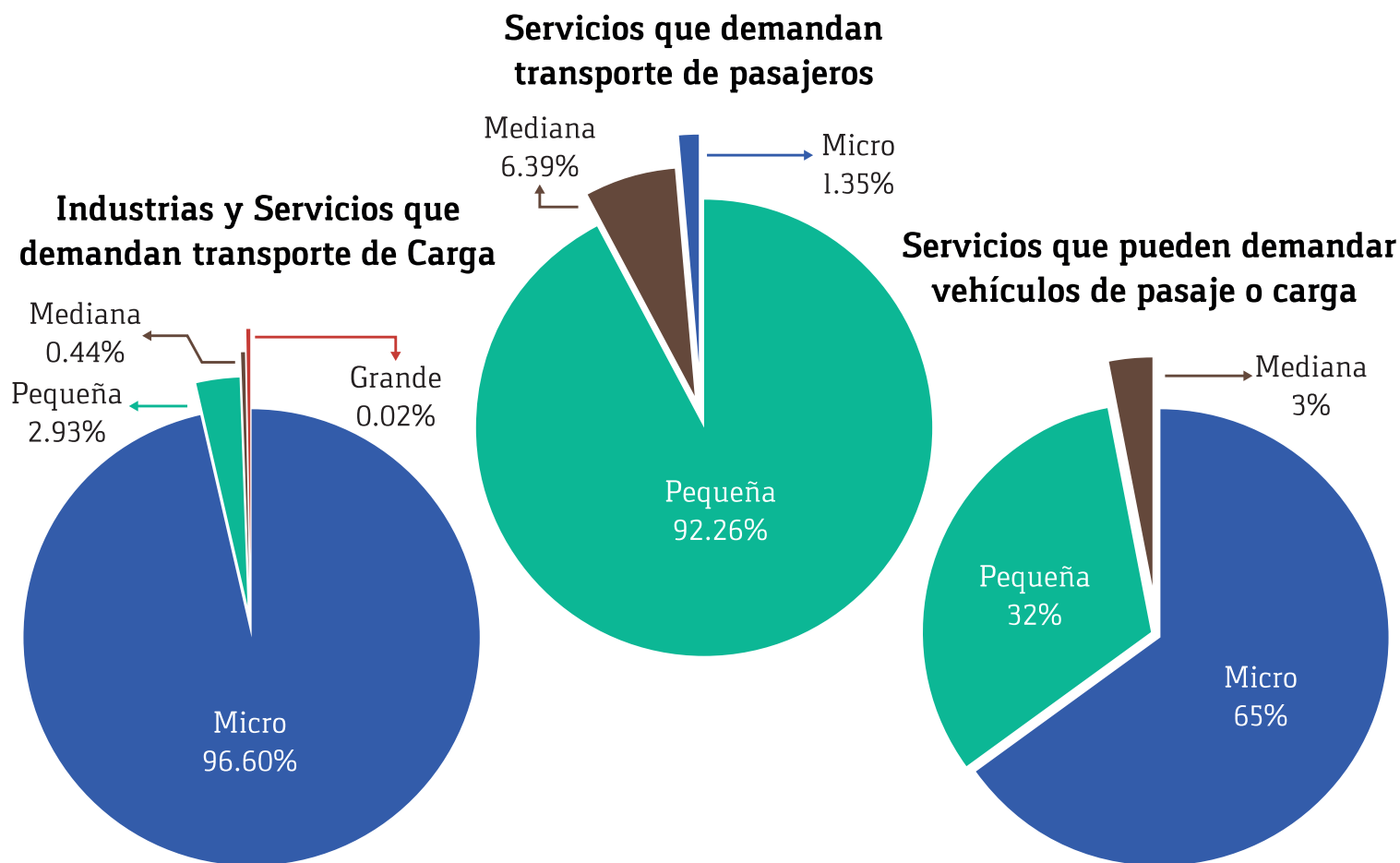


LAS VARIACIONES DE LAS VENTAS DE VEHÍCULOS COMERCIALES Y PESADOS TIENEN MOVIMIENTOS PROCÍCLICOS RESPECTO A LA FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL FIJO.

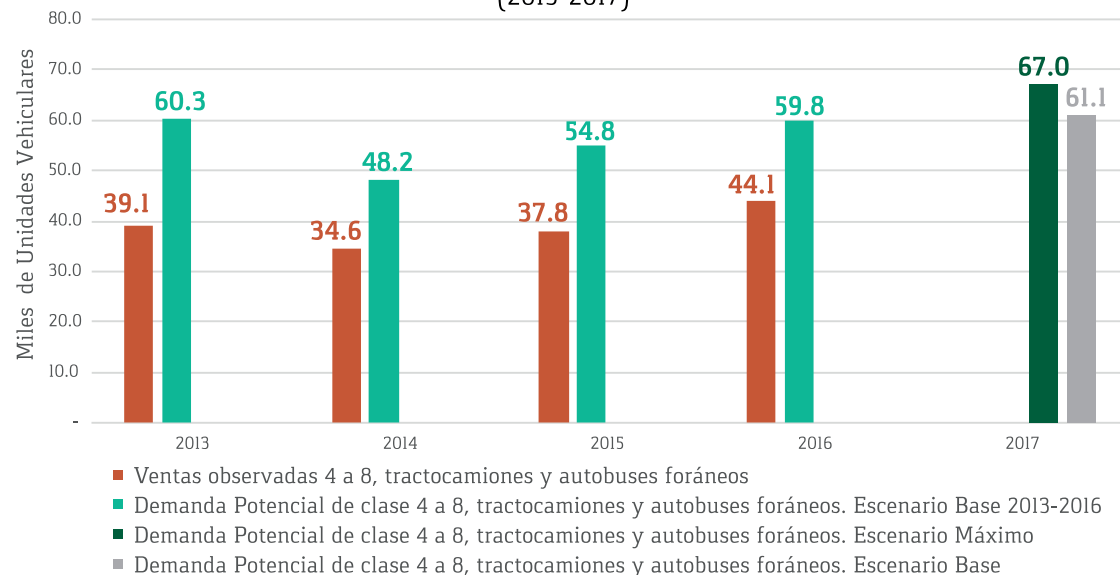
Ventas de vehículos comerciales y pesados en México y Formación Bruta de Capital Fijo en Equipo de Transporte



- Son las micro y pequeñas empresas las que representan más del 90% de la población objetivo y que podrían adquirir vehículos comerciales y pesados.
- Sin embargo, estas unidades económicas, en su mayoría, presentan problemas para acceder a crédito o tener flujo de ingresos suficientes para invertir.
- La mediana y gran empresa representan menos del 10% de la población objetivo, pero son las empresas que frecuentemente tienen acceso al crédito y flujo de ingresos suficientes para invertir.



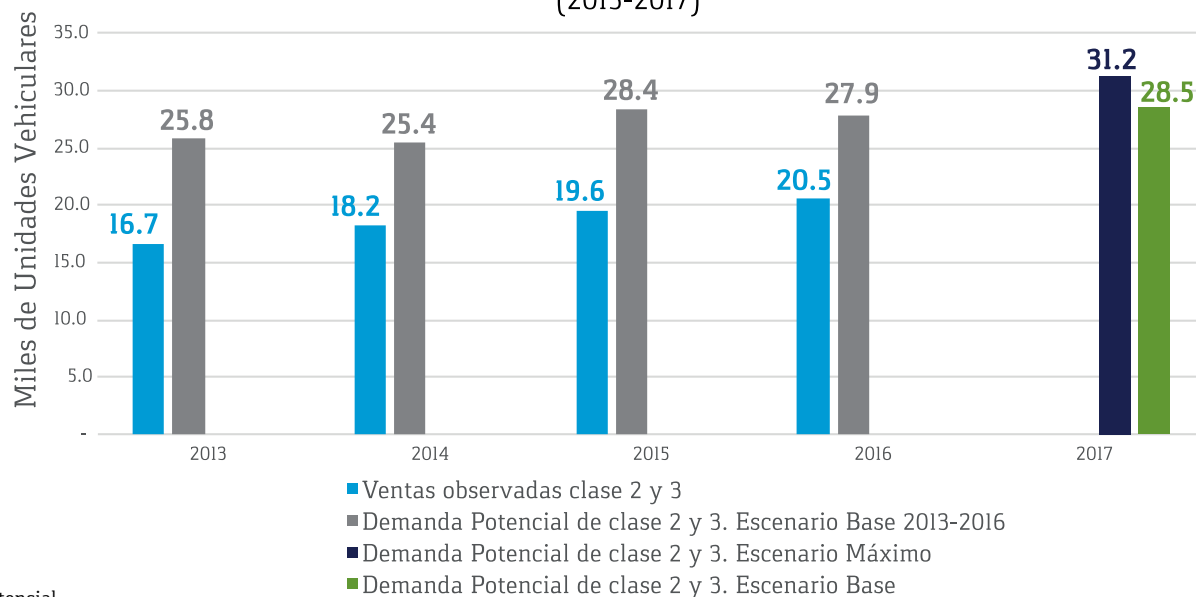
Demanda Potencial de vehículos comerciales y pesados en México: clase 4 a 8, Tractocamiones de quinta rueda y autobuses foráneos (2013-2017)



En promedio, entre 2013 y 2016, la demanda potencial de vehículos comerciales y pesados en México ha estado por encima del mercado observado en 30 puntos porcentuales.

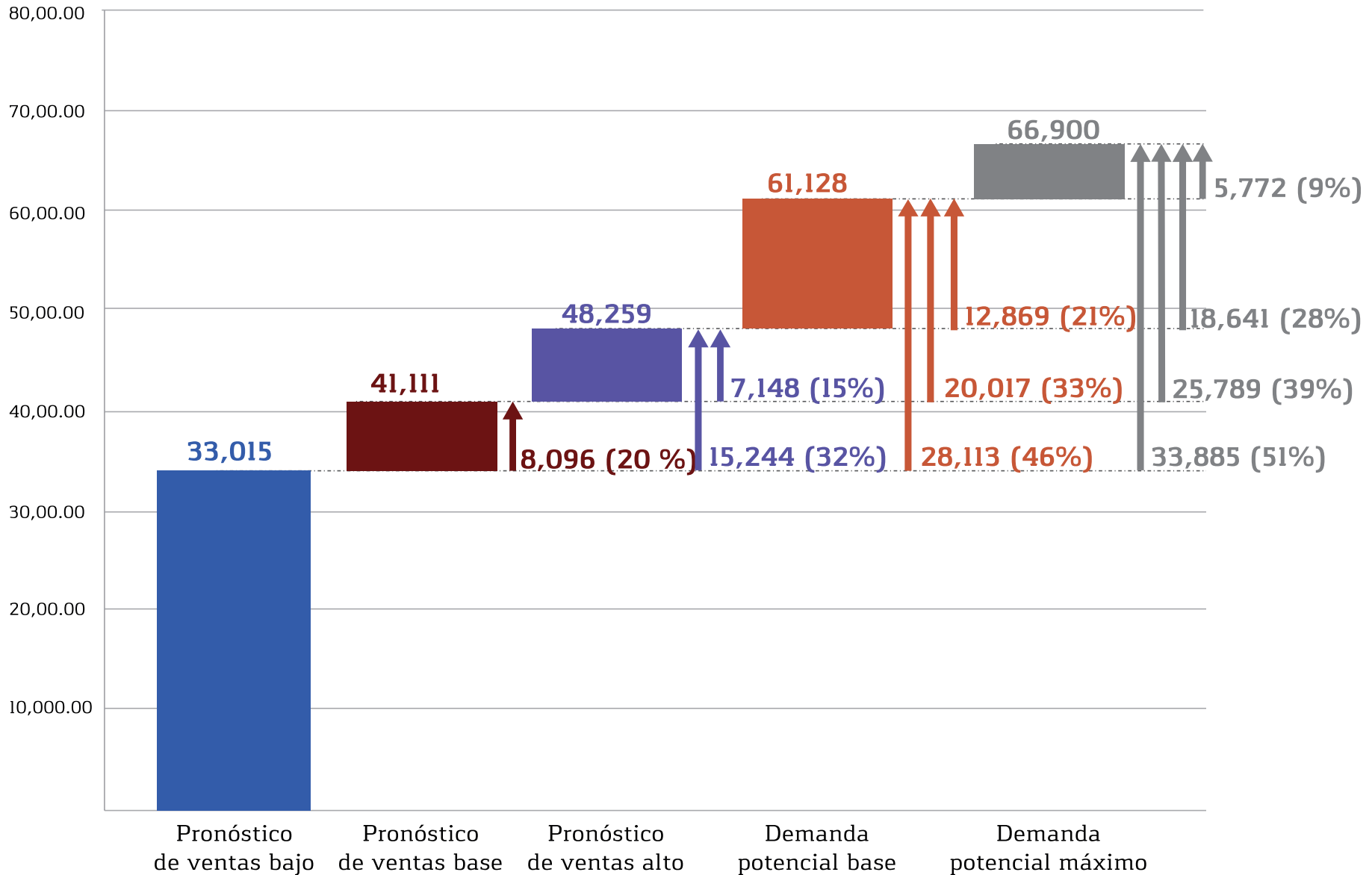
La brecha más angosta se tuvo en 2016 con un 26% por debajo del mercado potencial y la brecha más grande entre el mercado observado y potencial, en 2013, con 35.1%.

Demanda Potencial de vehículos comerciales en México: clase 2 y 3 (2013-2017)



Mercado potencial de vehículos comerciales y pesados en México: clases 4 a 8, tractocamiones de quinta rueda y autobuses foráneos en 2017

(unidades vehiculares)



PROCESO IDEAL DE RENOVACIÓN



NO SE CUESTIONAN COMPRAR ENTRE VEHÍCULOS NUEVOS O USADOS, PERO DEBEN COLOCAR LOS VEHÍCULOS QUE DESECHARÁN EN ALGÚN MERCADO

EMPRESAS QUE NO PUEDEN ACCEDER A VEHÍCULOS NUEVOS ESPERANDO ADQUIRIR UNO SEMINUEVO, PERO DEBEN REVENDER LOS VEHÍCULOS A RENOVAR

LOS VEHÍCULOS SEMINUEVOS DE LA CASCADA SÍ COMPITEN CONTRA LOS VEHÍCULOS USADOS IMPORTADOS

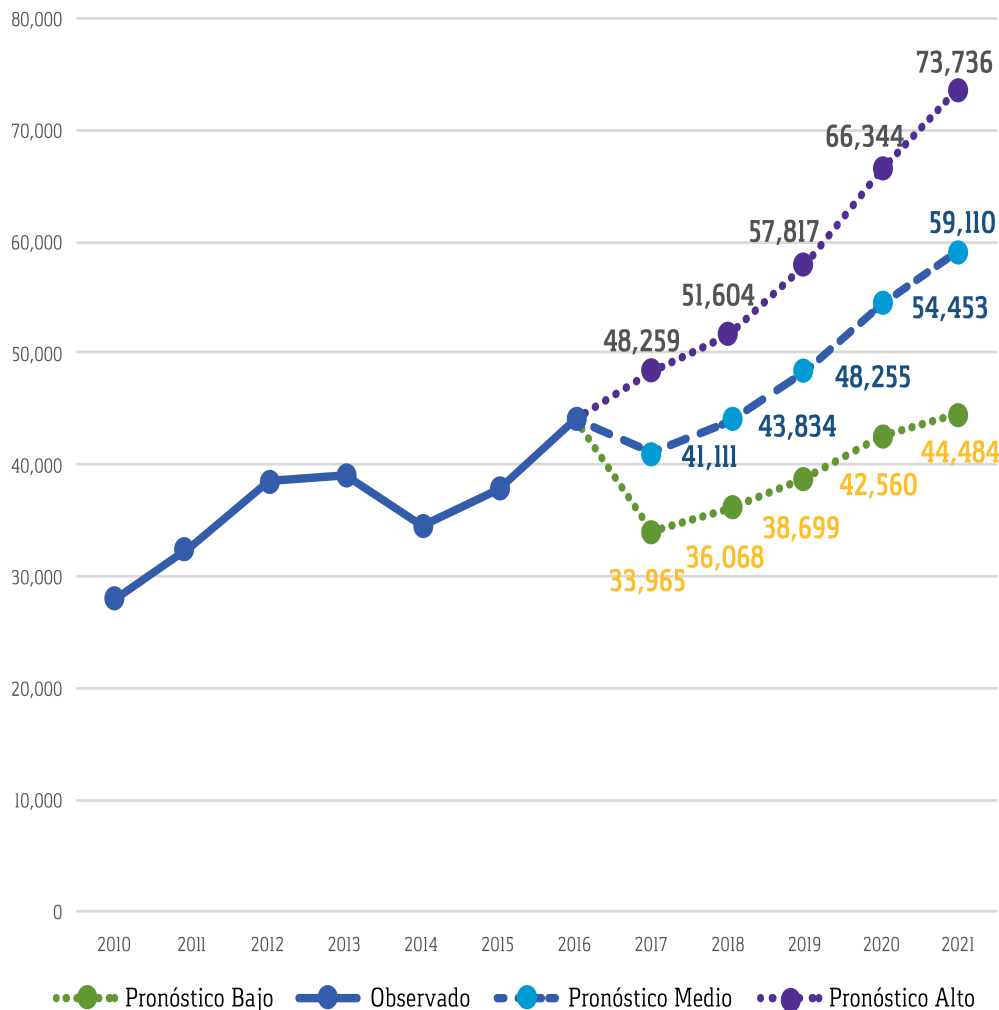


El embudo crea un corto en el proceso de renovación ideal, interrumpiendo la compra de vehículos nuevos de forma indirecta



Pronóstico de Ventas de Vehículos Comerciales y Pesados

Pronóstico de ventas de vehículos comerciales y pesados:
clase 4 a 8, tractocamiones y autobuses foráneos

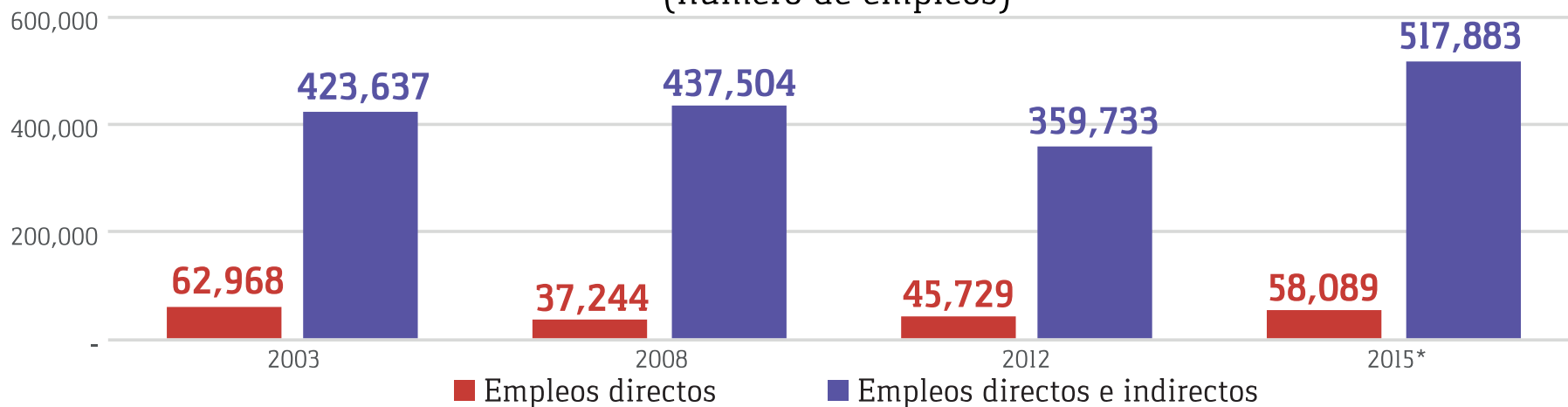


Pronóstico de ventas de vehículos comerciales y pesados:
clase 4 a 8, tractocamiones y autobuses foráneos

	Pronóstico Bajo	Pronóstico Medio	Pronóstico Alto
ene-17	2,495	2,941	3,386
feb-17	2,658	3,178	3,698
mar-17	2,810	3,359	3,909
abr-17	2,938	3,470	4,001
may-17	2,768	3,300	3,833
jun-17	2,975	3,515	4,056
jul-17	2,588	3,106	3,624
ago-17	3,064	3,634	4,204
sep-17	2,667	3,373	4,080
oct-17	2,832	3,510	4,188
nov-17	2,641	3,321	4,002
dic-17	3,529	4,404	5,278

Importancia de los Sectores Fabricantes de Vehículos Automotores en la Estructura Industrial y la Economía Mexicana

Fabricación de Automóviles y Camionetas Empleos Directos e Indirectos Generados por el Sector (número de empleos)



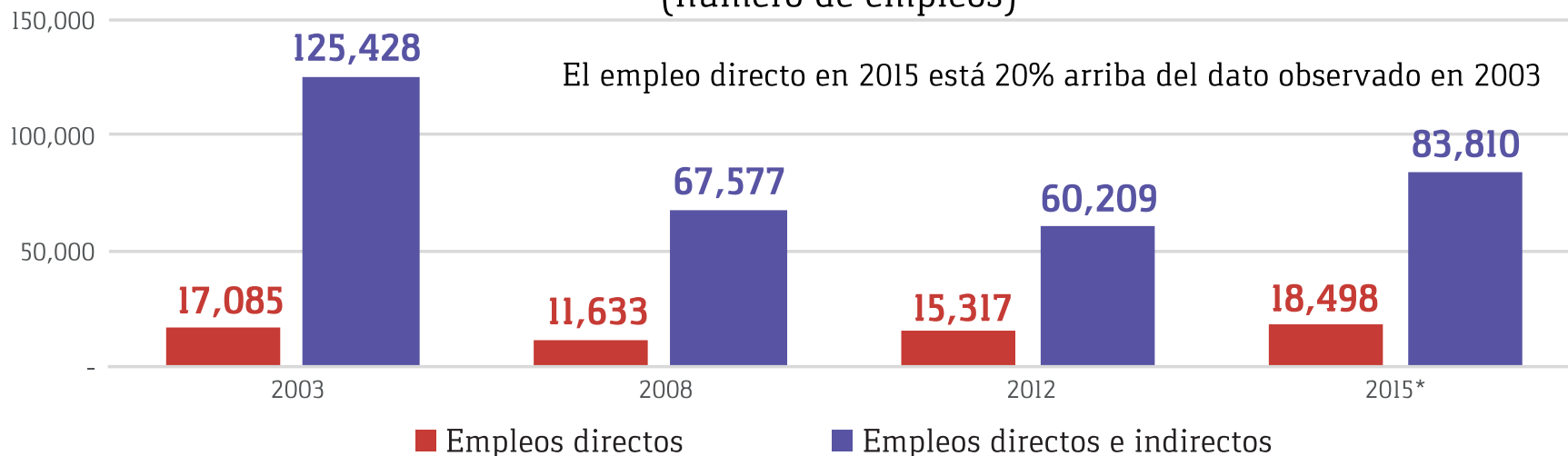
Fabricación de Automóviles y Camionetas en la Economía Nacional. Impacto en el Empleo Total de la Economía Nacional inducido por el Sector

	2003	2008	2012	2015
Directa	0.15%	0.08%	0.11%	0.13%
Indirecta	0.85%	0.84%	0.74%	1.07%
Directa e Indirecta	1.00%	0.92%	0.85%	1.20%

Fuente: Elaboración propia basada en datos de las Matrices de Insumo Producto (MIP) armonizadas, con datos del Sistema de Cuentas Nacionales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (INEGI).
Nota (*): Los datos para 2015 son estimados.

Importancia de los Sectores Fabricantes de Vehículos Automotores en la Estructura Industrial y la Economía Mexicana

Fabricación de Camiones y Tractocamiones Empleos Directos e Indirectos Generados por el Sector (número de empleos)



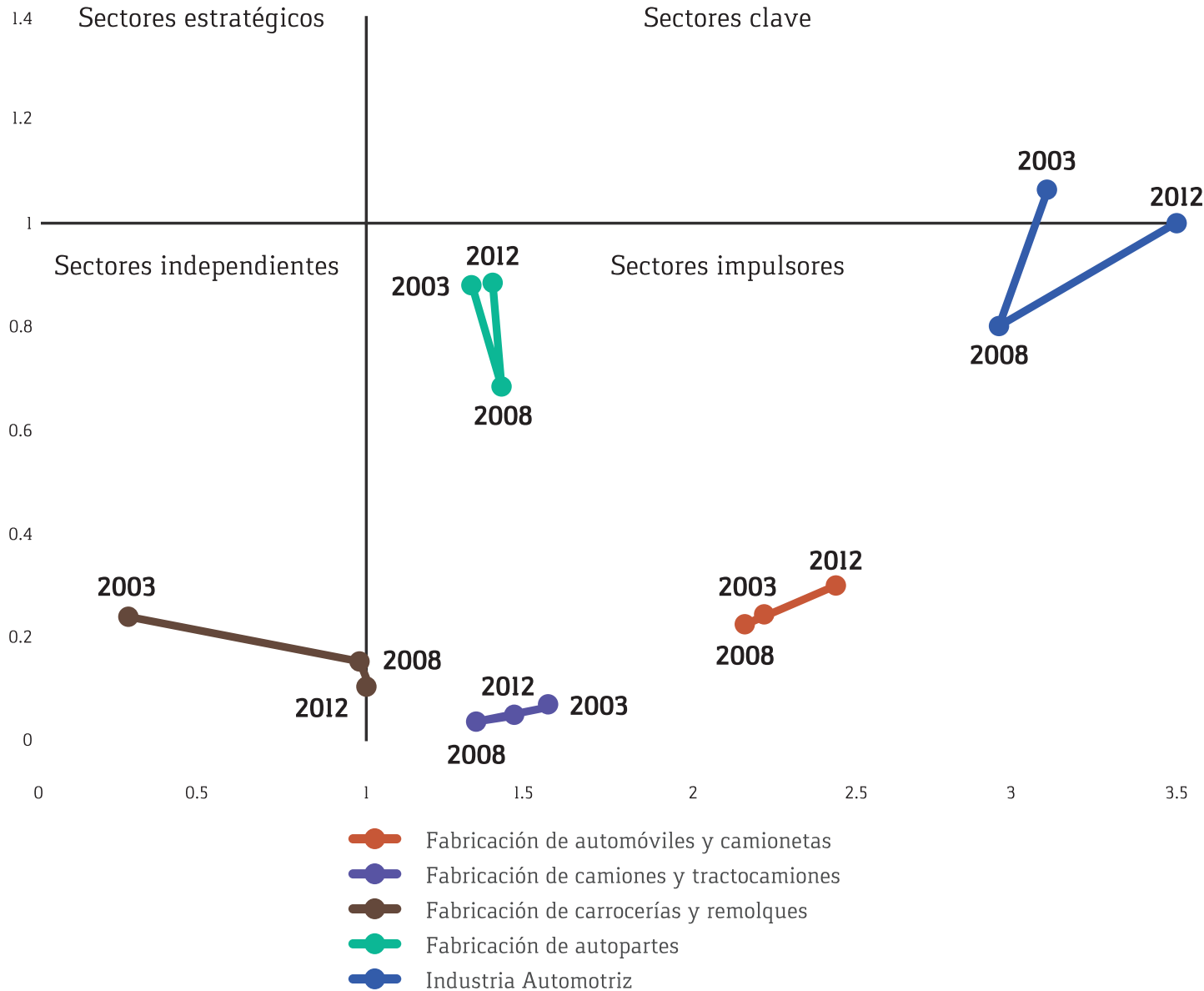
Fabricación de Camiones y Tractocamiones

Impacto en el Empleo Total de la Economía Nacional inducido por el Sector

	2003	2008	2012	2015
Directa	0.04%	0.02%	0.04%	0.04%
Indirecta	0.26%	0.12%	0.10%	0.15%
Directa e Indirecta	0.30%	0.14%	0.14%	0.19%

Fuente: Elaboración propia basada en datos de las Matrices de Insumo Producto (MIP) armonizadas, con datos del Sistema de Cuentas Nacionales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (INEGI).
Nota (*): Los datos para 2015 son estimados.

Indicadores de encadenamientos ponderados tomando en cuenta las importaciones de insumos (índices de sectores clave)



Fuente: Elaboración propia basada en datos de las Matrices de Insumo Producto (MIP) armonizadas, con datos del Sistema de Cuentas Nacionales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (INEGI).

Conclusiones y recomendaciones:

Es necesario incentivar una redistribución de la inversión en formación bruta de capital fijo, destinada a los vehículos comerciales y pesados nuevos, en un país donde el 56 % por ciento de las mercancías se desplazan por vía terrestre a través del transporte de carga y más del 90% de pasajeros. Esto implica:

- Reforzar y dar continuidad a programas de subsidios como el **Programa de Renovación Vehicular**, que si bien son ejercidos principalmente por las empresas con flotas vehiculares, éstas pueden liberar vehículos seminuevos, que pueden adquirir micro empresas y hombres camión, con condiciones técnicas más adecuadas que los vehículos usados importados o los vehículos "chatarra", lo que puede impactar en los costos de operación de las empresas que los adquieran.
- Articular esquemas de **crédito** que permitan contar con tasas de interés más accesibles para que dicha variable sea una **herramienta que impacte de forma significativa y positiva** la compra de vehículos comerciales y pesados en México. Pues si la tasa activa promedio no lo es, menos aún las tasas de crédito para adquirir vehículos pesados que en algunos casos es del 20%

- Hacer eficientes los tiempos y trámites de **recuperación de prenda** (por incumplimiento de pago), esto ayudaría a reducir el riesgo sobre los préstamos y, por ende, bajar las tasas de interés para dichos créditos. En la actualidad la recuperación pueden tomar periodos mayores a un año.
- Profundizar y difundir indicadores sobre las **ventajas de un vehículo nuevo** en costos de operación respecto a uno usado importado o un vehículo "chatatarra" por ejemplo: rendimiento de combustible, mantenimiento, restricciones de circulación.
- **Fomentar mercados secundarios** articulados, destinados principalmente a agentes que no son representativos en la demanda potencial (micro empresas y hombres camión con poco flujo de ingreso y acceso a crédito), para no crear una contingencia en la cadena de renovación de los vehículos; incentivando esquemas de financiamiento accesibles

-Para poder focalizar las unidades seminuevas es necesario **crear padrones** de dichas empresas particularmente de los hombres camión y un padrón de las características de sus unidades (tanto a nivel local como federal). Pues no se pueden excluir a estas empresas sólo a través de restricciones técnicas o ambientales ya que desplazan mercancías que implican tiempos muertos o incluso alimentos. Por ende, se debe incentivar también la **renovación en dichas empresas** si bien no a través de un vehículo nuevo, sí de un seminuevo.

-Regular y **monitorear** de forma estricta a los **vehículos comerciales y pesados usados importados** (que no generan ningún impacto en la producción nacional o derrama económica) ya que constituyen una competencia irregular en precio y condiciones técnicas.

-Impulsar e incentivar a la industria automotriz para que genere **mayores encadenamientos** y reforzar los que de facto ya tiene en la economía nacional, a través de la adquisición de insumos con **proveeduría nacional**, que a su vez también generen encadenamientos similares; lo que implicaría incentivar cadenas de proveeduría nacional competitivas en escala, flujo y costo frente a insumos internacionales; sin desvincularse de la cadena de producción global a la que se ha vinculado y a través de la cual ha atraído inversión.