



# PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE CAMIONES PESADOS



OCTUBRE DE 2009



# **INDUSTRIA MEXICANA DE CAMIONES PESADOS**

**13 EMPRESAS PRODUCTORAS EN EL PAÍS EN 2009.\***

**125 MODELOS COMERCIALIZADOS EN 2009.\***

**EN 2008, SE ESTIMA UN TOTAL DE 12 MIL EMPLEOS DIRECTOS\* Y CASI 60 MIL INDIRECTOS\*\*.**

**SE AUMENTÓ LA CAPACIDAD DE FABRICACIÓN Y ENSAMBLE.**

FUENTE: \*ANPACT. \*\*ESTIMADO AMDA.



**LA PRODUCCIÓN SE HA ORIENTADO A SATISFACER FUNDAMENTALMENTE A LA EXPORTACIÓN, A LA QUE SE DESTINA EL 74.4%, DE ACUERDO CON LOS DATOS DISPONIBLES A AGOSTO DE 2009.**

**EL PRINCIPAL MERCADO DE EXPORTACIÓN ES ESTADOS UNIDOS: 68 % EN 2008 Y 89 % EN 2009.**

**LAS EMPRESAS PRODUCTORAS EN EL PAÍS ESTÁN FUERTEMENTE VINCULADAS CON EL MERCADO DE AUTOPARTES.**

**ESTIMACIONES DE ANPACT A 2007 SITÚAN LA ANTIGÜEDAD PROMEDIO DEL PARQUE VEHICULAR PESADO EN 16.4 AÑOS.**



## PRINCIPALES PAÍSES PRODUCTORES DE CAMIONES PESADOS UNIDADES



País/Año	2005	2006	2007	2008	TMC del período
<b>China</b>	617,293	702,870	726,024	1,066,110	20.0%
<b>Japón</b>	723,663	699,410	718,901	734,902	0.5%
<b>Alemania</b>	205,696	209,385	243,642	257,396	7.8%
<b>Estados Unidos</b>	422,403	461,941	279,117	225,156	-18.9%
<b>India</b>	179,476	280,237	245,996	201,182	3.9%
<b>Brasil</b>	118,200	106,001	137,394	167,330	12.3%
<b>Rusia</b>	71,762	88,073	103,932	102,393	12.6%
<b>México</b>	78,390	89,735	89,544	83,560	2.2%
<b>España</b>	74,081	77,882	92,793	73,883	-0.1%
<b>Canadá</b>	65,012	74,925	36,640	34,970	-18.7%
<b>Otros</b>	494,198	488,610	588,801	642,817	9.2%
<b>Total</b>	3,050,174	3,279,069	3,262,784	3,589,699	5.6%

Fuente: OICA. TMC= tasa media de crecimiento.



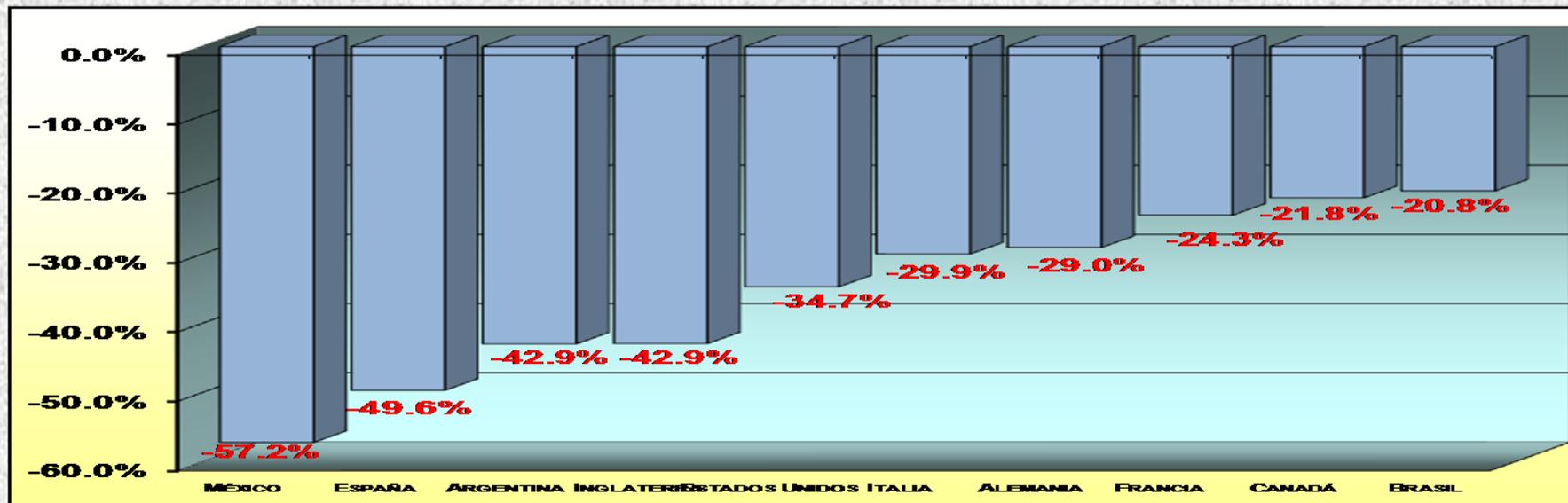
# COMPARATIVO DE CAMIONES PESADOS COMERCIALIZADOS EN MERCADOS INTERNOS DE ALGUNOS PAÍSES



UNIDADES

País	Agosto			Acumulado		
	2009	2008	% Var	2009	2008	% Var
Estados Unidos	18,094	24,569	-26.4%	145,103	222,133	-34.7%
Brasil	8,511	11,386	-25.3%	64,332	81,246	-20.8%
Canadá	68,383	80,932	-15.5%	516,433	660,591	-21.8%
México	1,783	4,382	-59.3%	14,453	33,735	-57.2%
España	6,982	9,972	-30.0%	78,337	155,538	-49.6%
Alemania	17,522	25,637	-31.7%	159,301	224,364	-29.0%
Argentina	1,129	1,856	-39.2%	9,414	16,499	-42.9%
Francia	22,399	30,145	-25.7%	272,442	360,052	-24.3%
Italia	7,654	11,246	-31.9%	129,383	184,669	-29.9%
Inglaterra	9,767	15,411	-36.6%	141,694	248,087	-42.9%

Fuente: Automotive News, Fenabreve, Desrosiers, Anpact, Anfac, Vdik, Acara y Federaicpa.





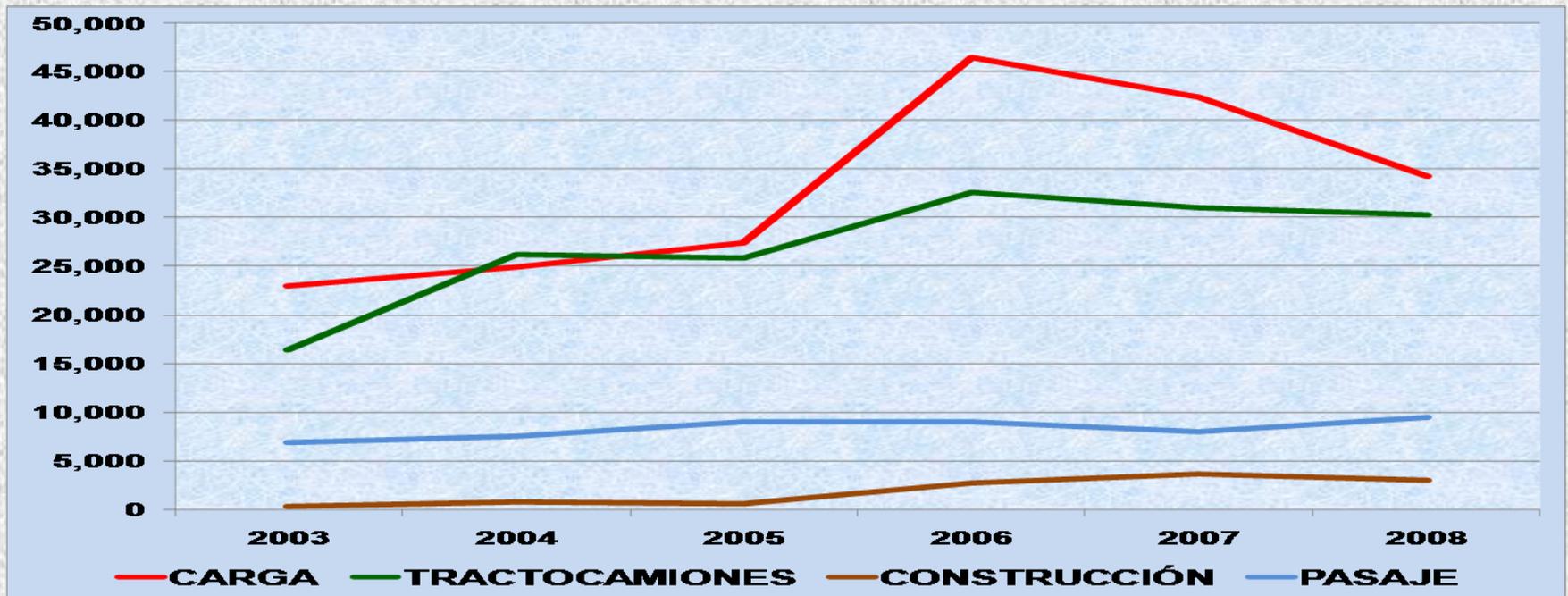
# PRODUCCIÓN NACIONAL DE CAMIONES PESADOS

UNIDADES



Segmento	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TMC 03-08	TMC 06-08
<b>CARGA</b>	22,995	24,902	27,426	46,447	42,350	34,262	8.3%	<b>-14.1%</b>
<b>TRACTOCAMIONES</b>	16,431	26,179	25,846	32,575	31,040	30,280	13.0%	<b>-3.6%</b>
<b>CONSTRUCCIÓN</b>	382	820	670	2,761	3,725	3,097	52.0%	5.9%
<b>PASAJE</b>	6,880	7,484	9,027	9,001	8,001	9,467	6.6%	2.6%
<b>TOTAL</b>	<b>46,688</b>	<b>59,385</b>	<b>62,969</b>	<b>90,784</b>	<b>85,116</b>	<b>77,106</b>	<b>10.6%</b>	<b>-7.8%</b>

Fuente: Elaborado por AMDA con información de ANPACT. No incluye autobuses integrales. TMC= Tasa media de crecimiento del período.  
 Incluye Clase 4, 5 de Ford (F450 y F550) y Clase 4, 6, 7 y 8 de GM (Silverado 3500Hd y Kodiak).





# MERCADO INTERNO DE CAMIONES PESADOS

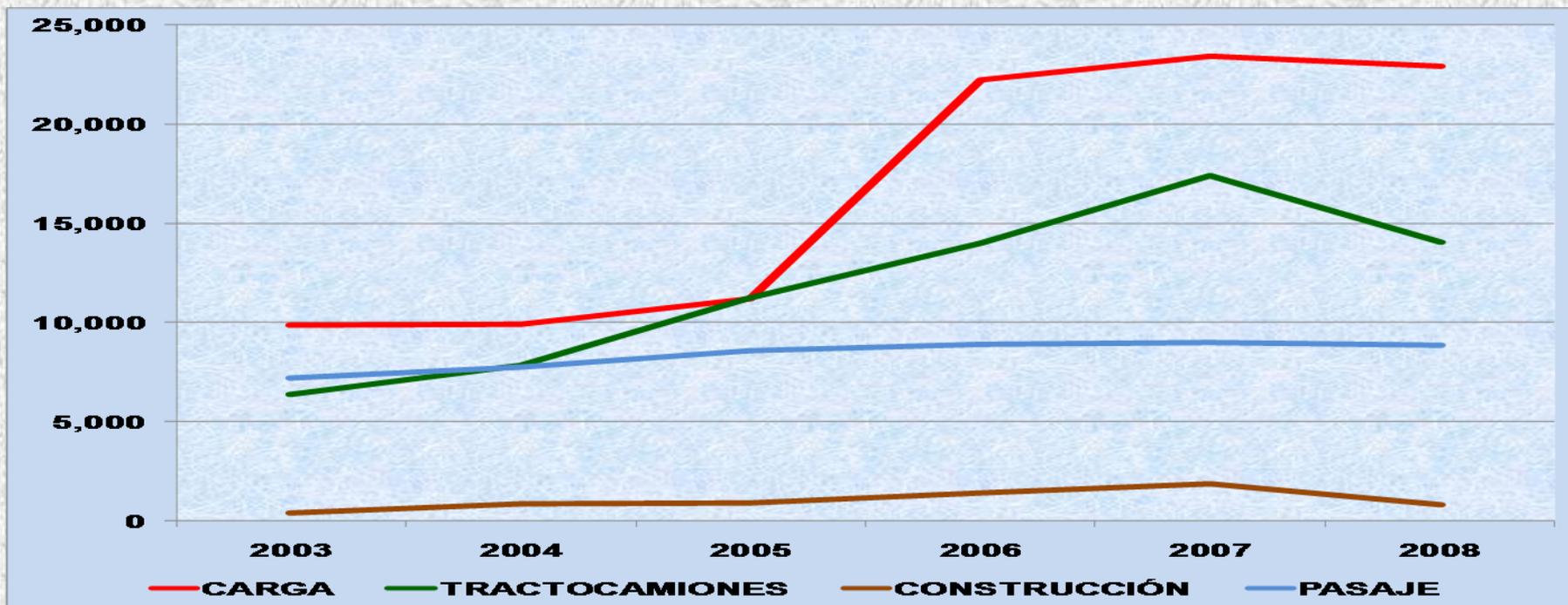
UNIDADES



Segmento	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TMC 03-08	TMC 06-08
<b>CARGA</b>	9,869	9,923	11,207	22,271	23,457	22,950	18.4%	1.5%
<b>TRACTOCAMIONES</b>	6,367	7,815	11,248	14,000	17,392	14,034	17.1%	0.1%
<b>CONSTRUCCIÓN</b>	416	864	913	1,426	1,893	819	14.5%	<b>-24.2%</b>
<b>PASAJE</b>	7,208	7,744	8,570	8,900	9,000	8,885	4.3%	<b>-0.1%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23,860</b>	<b>26,346</b>	<b>31,938</b>	<b>46,597</b>	<b>51,742</b>	<b>46,688</b>	14.4%	0.1%

Fuente: Elaborado por AMDA con información de ANPACT. No incluye autobuses integrales. TMC= Tasa media de crecimiento del período.

Incluye Clase 4, 5 de Ford (F450 y F550) y Clase 4, 6, 7 y 8 de GM (Silverado 3500Hd y Kodiak).





# MERCADO INTERNO DE CAMIONES PESADOS

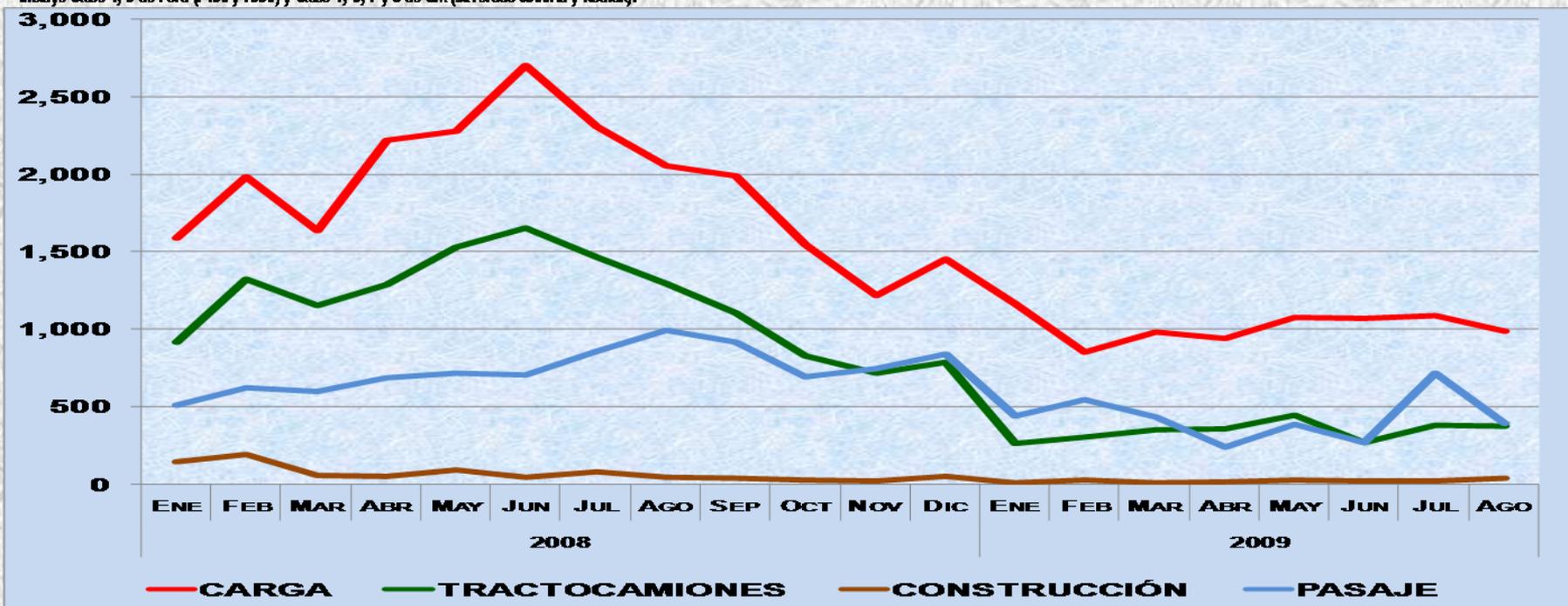
ENERO DE 2008 A AGOSTO DE 2009 (UNIDADES)



Segmento	2008												2009							
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago
<b>CARGA</b>	1,584	1,979	1,632	2,220	2,278	2,701	2,305	2,052	1,987	1,548	1,215	1,449	1,163	850	982	940	1,076	1,069	1,088	983
<b>TRACTOCAMIONES</b>	916	1,322	1,149	1,284	1,529	1,651	1,461	1,291	1,105	826	717	783	262	301	350	354	446	270	382	373
<b>CONSTRUCCIÓN</b>	142	191	57	48	91	40	76	45	38	24	19	48	8	22	7	13	26	17	19	38
<b>PASAJE</b>	510	622	600	689	715	704	857	994	918	692	743	841	441	548	431	238	386	265	716	389
<b>TOTAL</b>	3,152	4,114	3,438	4,241	4,613	5,096	4,699	4,382	4,048	3,090	2,694	3,121	1,874	1,721	1,770	1,545	1,934	1,621	2,205	1,783

Fuente: Elaborado por AMDA con información de ANPACT. No incluye autobuses integrales.

Incluye Clase 4, 5 de Ford (F450 y F550) y Clase 4, 6, 7 y 8 de GM (Silverado 3500Hd y Kodiak).



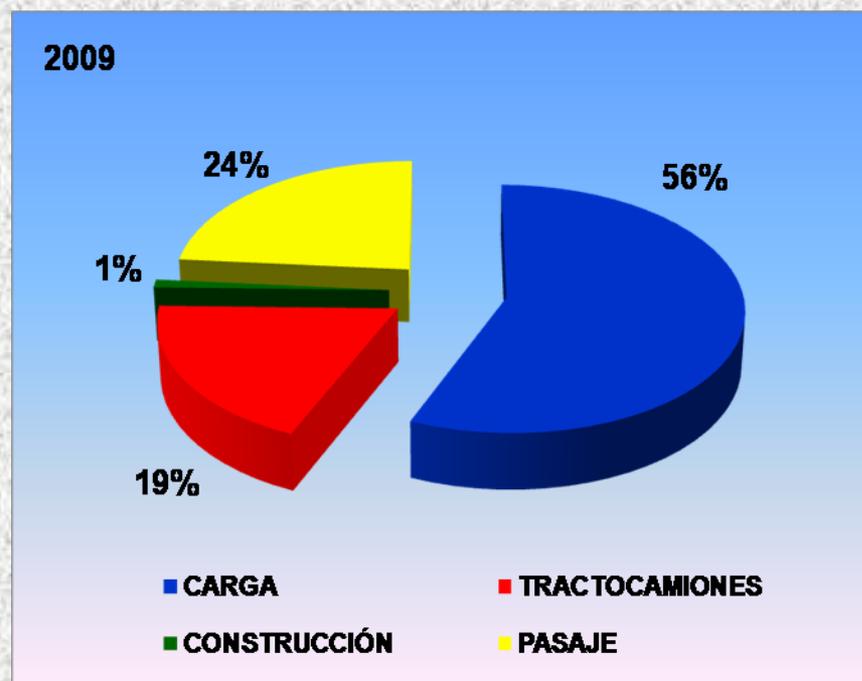
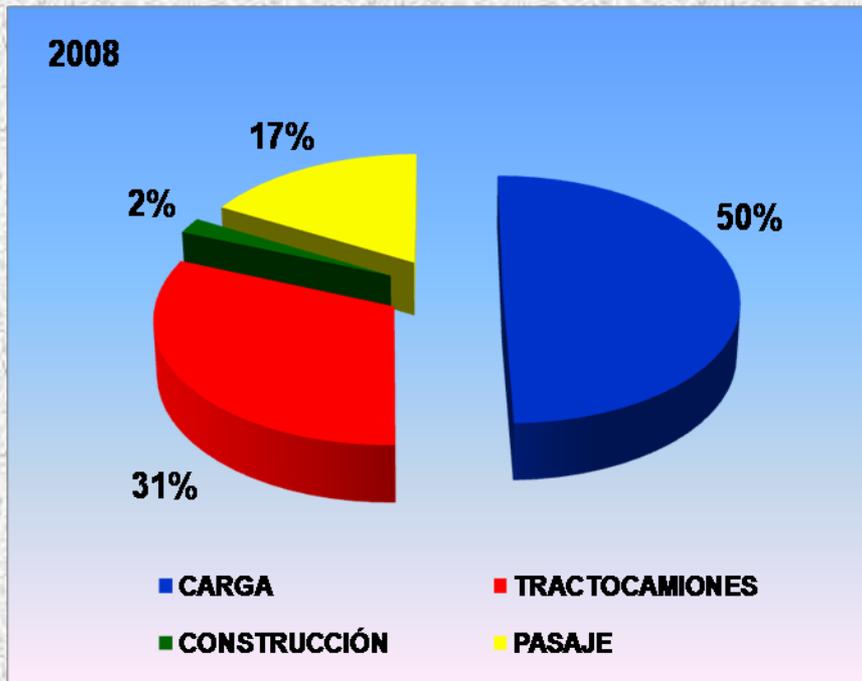
# COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS AL PÚBLICO

ENERO A AGOSTO DE 2008 Y 2009 (UNIDADES)

Segmento	2008	Estructura %	2009	Estructura %	Variación	
					Absoluta	Relativa
CARGA	16,751	49.7%	8,151	56.4%	-8,600	-51.3%
TRACTOCAMIONES	10,603	31.4%	2,738	18.9%	-7,865	-74.2%
CONSTRUCCIÓN	690	2.0%	150	1.1%	-540	-78.3%
PASAJE	5,691	16.9%	3,414	23.6%	-2,277	-40.0%
<b>TOTAL</b>	<b>33,735</b>	<b>100.0%</b>	<b>14,453</b>	<b>100.0%</b>	<b>-19,282</b>	<b>-57.2%</b>

Fuente: Elaborado por AMDA con información de ANPACT. No incluye autobuses integrales.

Incluye Clase 4, 5 de Ford (F450 y F550) y Clase 4, 6, 7 y 8 de GM (Silverado 3500Hd y Kodiak).





# POSICIÓN POR MARCAS DE LAS VENTAS AL PÚBLICO

## ENERO A AGOSTO DE 2008 Y 2009

UNIDADES



MARCA	2008	Estructura %	2009	Estructura %	Variación	
					Absoluta	Relativa
DAIMLER VEHÍCULOS COMERCIALES INTERNATIONAL	9,724	28.8%	4,528	31.3%	-5,196	-53.4%
KENWORTH	8,295	24.6%	3,028	21.0%	-5,267	-63.5%
FORD	8,146	24.1%	2,575	17.8%	-5,571	-68.4%
ISUZU	1,811	5.4%	1,473	10.2%	-338	-18.7%
VOLKSWAGEN	1,989	5.9%	1,237	8.6%	-752	-37.8%
HINO	928	2.8%	642	4.4%	-286	-30.8%
VOLVO TRUCKS	509	1.5%	400	2.8%	-109	-21.4%
VOLVO BUSES	733	2.1%	174	1.2%	-559	-76.3%
GENERAL MOTORS	60	0.2%	290	2.0%	230	383.3%
DINA	1,442	4.3%	35	0.2%	-1,407	-97.6%
SCANIA	64	0.2%	66	0.5%	2	3.1%
MAN	4	0.0%	3	0.0%	-1	-25.0%
TOTAL	30	0.1%	2	0.0%	-28	-93.3%
<b>TOTAL</b>	<b>33,735</b>	<b>100.0%</b>	<b>14,453</b>	<b>100.0%</b>	<b>-19,282</b>	<b>-57.2%</b>

Fuente: Elaborado por AMDA con información de ANPACT. No incluye autobuses integrales.

Incluye Clase 4, 5 de Ford (F450 y F550) y Clase 4, 6, 7 y 8 de GM (Silverado 3500Hd y Kodiak).



## CONSIDERACIONES GENERALES

En un ambiente de apertura a la competencia, la industria de camiones pesados ha desempeñado un papel relevante en el comercio exterior de México.

El crecimiento de la industria nacional está en espera de respuesta del mercado externo para su recuperación.

Sin embargo tenemos que atender al mercado interno como base del crecimiento del sector.

Tenemos un nicho de oportunidad, toda vez que el parque vehicular promedio es obsoleto con problemas de eficiencia mecánica. 185 mil unidades que ocasionan problemas de salud, seguridad pública, accidentes, etc., susceptibles de renovar.

El mercado interno carece de políticas y apoyos efectivos que reactiven su crecimiento, principalmente en materia de financiamiento integral a la cadena productiva: autopartes, ensamble, distribución de vehículos pesados.



## CONSIDERACIONES GENERALES

Se estima de tres a cuatro años la recuperación de los niveles del mercado de 2008, si no se establece a corto plazo una política integral nacional para la industria de camiones pesados.

En la actualidad el sector de autotransporte enfrenta:

- 52% de la flota de camiones de carga paralizada por carecer de mercancías que trasladar.
- Los camiones de pasaje foráneo han disminuido la frecuencia de viajes por falta de pasaje.
- El transporte urbano, sobre todo el hombre-camión de las ciudades medias del país, han detenido la compra de vehículos debido al incremento en el precio de las unidades, a causa de la devaluación, lo que ocasiona que las tarifas del pasaje no alcancen para pagar las obligaciones por la compra de autobuses nuevos.



## CONSIDERACIONES GENERALES

- Entre 2003 y 2008 se han chatarrizado poco más de 10 mil unidades de un universo de 185 mil. Por lo antes expuesto se hace necesario implementar un nuevo modelo de renovación vehicular, más amplio, con mayores incentivos, estímulos directos sin la dificultad de la tramitología burocrática en que se han convertido los estímulos fiscales.