

Situación Regional Sectorial México

Segundo Semestre 2015

México DF, a 8 de Septiembre de 2015

BBVA | RESEARCH

Situación Regional Sectorial México

Segundo Semestre 2015
Análisis Económico

- Las exportaciones manufactureras no automotrices de México son clave para impulsar un mayor crecimiento económico en 2015
- El crecimiento económico de la mayoría de las regiones del país será mayor en 2015
- La industria automotriz en México se consolida como un importante motor de la economía
- Elementos necesarios para mejores tarifas eléctricas: resoluciones de competencia económica y una regulación basada en desempeño
- Los usuarios residenciales en México consumían en promedio alrededor de 15 veces más electricidad en 2008 vs. 2014

Mensajes principales

- 1 Estimamos que el **PIB manufacturero crezca 3.5%** en 2015.
- 2 Al interior de la manufactura, **la producción de duraderos como los automotrices y los electrónicos** por lo menos duplicará el crecimiento promedio del sector.
- 3 **La mayoría de las regiones del país** mostrarán un mayor crecimiento económico en 2015 vs. 2014.
- 4 México tiene programadas nuevas aperturas de plantas automotrices entre 2016 y 2019, lo cual permitirá que **la capacidad de producción aumente en un millón de unidades.**
- 5 El auge de la industria automotriz global es impulsado por la innovación derivada de **la eficiencia de combustible, el control de emisión de contaminantes, la seguridad y el progreso tecnológico.**

Mensajes principales

- 6 Durante 2015 **México podría consolidarse como el primer proveedor de vehículos** en EEUU, superando a Canadá.
- 7 La percepción de una reforma energética exitosa dependerá de **menores tarifas eléctricas ante los bajos precios del petróleo.**
- 8 **El desarrollo de un mercado competitivo para el gas natural** constituye un elemento importante para la reducción de las tarifas eléctricas
- 9 Los usuarios residenciales en México en promedio consumirán alrededor de **1.5 veces más electricidad en 2028 vs 2014.**

Índice

1

Coyuntura sectorial y regional

2

La industria automotriz en México, principal tren motriz de la economía

3

La resiliencia de la industria automotriz global

4

México se consolida en el mercado automotriz de Estados Unidos

5

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

6

Consumo eléctrico residencial del año 2028 vs 2014

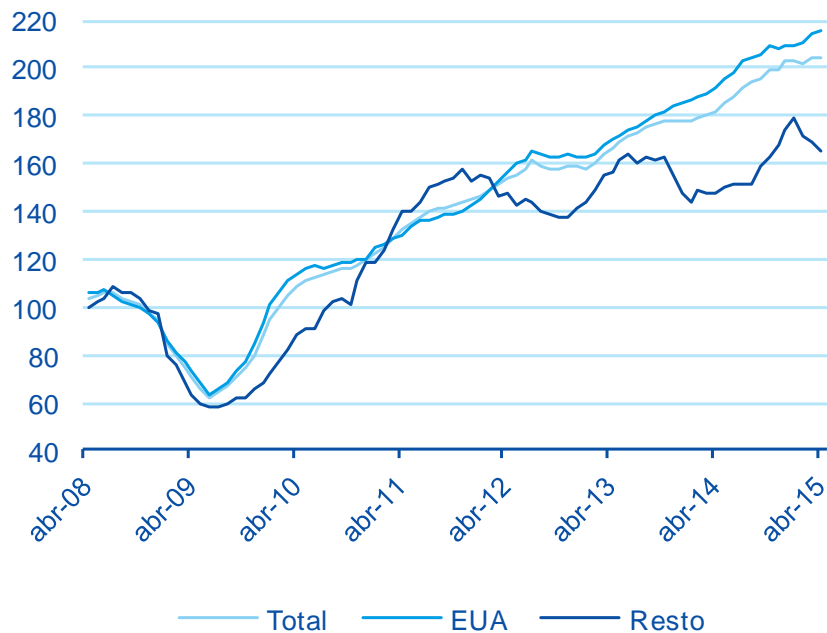
El entorno externo mostró debilidad en la primera mitad del año, lo cual moderó las exportaciones manufactureras

A mayo de 2015, la demanda automotriz de EEUU avanza a tasas importantes (12.8%) mientras que la del resto de países muestra poco crecimiento (2.9%). La demanda de bienes no automotrices de EEUU y del resto de mundo apenas crecieron 3.2% y 0.4%, respectivamente.

Exportaciones manufactureras automotrices de México por destino

Índice 2008=100 ae mm6m

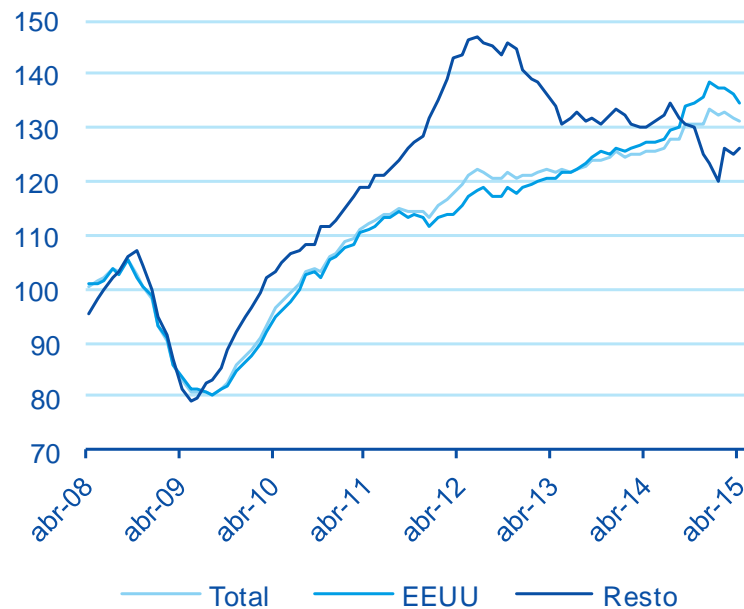
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI



Exportaciones manufactureras no automotrices de México

Índice 2008=100 ae mm6m

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI



La debilidad exportadora del primer semestre se reflejará en un crecimiento del PIB manufacturero de 3.5% en 2015

En el 1T15 la producción manufacturera creció 3.5% anual, tasa menor que el 4.6% del 4t14 y del 3.7% promedio de 2014. Al interior de la manufactura, la producción de duraderos como los automotrices y los electrónicos por lo menos duplicarán el crecimiento promedio. La mayoría de los no duraderos estarán por debajo del promedio.

Prod. manufacturera de duraderos

Variación % anual, ae

Fuente: BBVA Research con datos del INEGI

	2013	2014	1T15	2015e	2016e
Eq. de transporte	5.5	11.4	10.6	10.8	10.6
Electrónicos y comput.	3.7	5.7	11.4	8.0	11.4
Prod. metálicos	-6.9	8.3	8.9	4.8	8.9
Electricos	-2.0	6.5	4.9	4.3	4.9
Mobiliario e instalaciones	-6.3	-2.2	10.0	4.0	10.0
Maquinaria y equipo	1.3	-3.1	-0.3	4.0	-0.3
Minerales no metálicas	-3.0	2.2	3.9	3.6	3.9
Manufactura	1.5	3.7	3.5	3.5	3.8
Prod. de madera	-2.0	1.2	5.8	3.3	5.8
Otros	-0.1	7.0	4.9	1.1	4.9
Metálicas básicas	0.4	9.6	-7.3	-4.1	-7.3

Prod. manufacturera de no duraderos

Variación % anual, ae

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

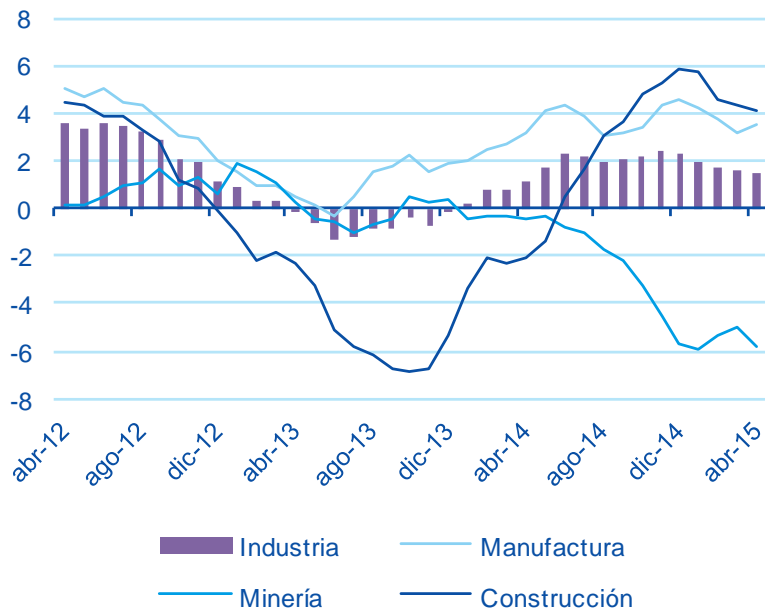
	2013	2014	1T15	2015e
Plásticos	-1.4	5.3	4.6	3.9
Prod. De papel	2.2	3.2	4.7	3.8
Manufactura	1.5	3.7	3.8	3.5
Beb.y tab.	-0.6	4.8	3.6	3.3
Prod.textiles	3.5	5.6	2.7	2.2
Alimentos	1.0	0.9	2.2	1.7
Imp.y editoriales	-7.0	-2.5	2.7	0.7
Fab. de textiles	-2.7	-3.3	-4.3	0.4
Prod.Químicos	0.8	-0.4	-2.4	0.3
Prod. cuero y piel	-0.6	-1.4	-0.5	0.0
Ropa y accesorios	3.2	-3.3	-1.5	-0.7
Prod.del petróleo	3.3	-4.5	-8.1	-6.0

La construcción en el largo camino de la recuperación, la minería con caída debido al petróleo

- La caída de las exportaciones petroleras es una pesada carga para el PIB minero: se estima una disminución de 4% en 2015. En 2014, la producción de petróleo y gas representó **el 82% de la minería, el 21% de la producción industrial y el 7% de la actividad económica total.**
- El sector construcción tendrá una contribución positiva en 2015, no obstante su avance estará limitado por la disminución de los ingresos petroleros y el recorte al gasto del gobierno federal

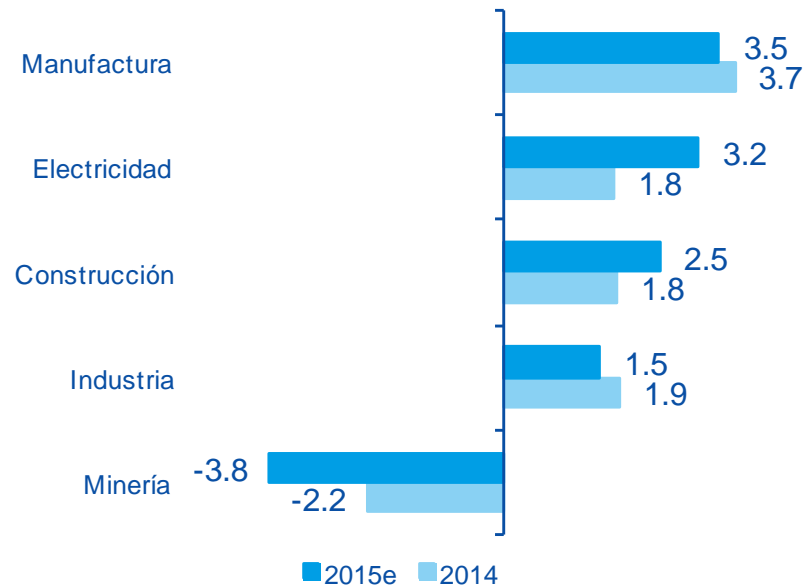
Componentes de la producción industrial (Var. % anual del índice 2008=100 ae mm3m)

Fuente: BBVA Research con datos del INEGI



PIB Industrial 2015e por componentes (Var. % anual)

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI e= estimado



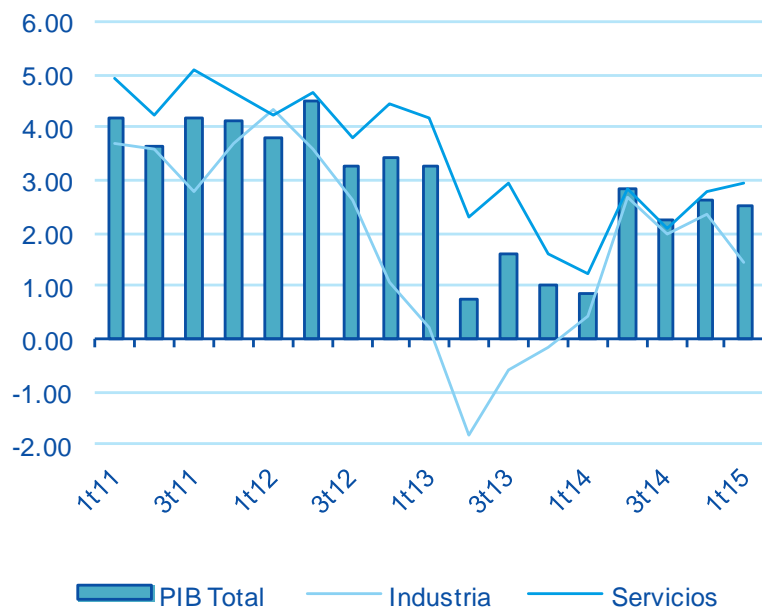
Los servicios con cierto impulso, el freno sigue siendo el empleo y la falta de crecimiento salarial

El sector servicios, el cual aporta dos terceras partes a la actividad económica, fue reflejo del desempeño del mercado interno. Este sector aumentó 2.9% en el 1T15, mayor que el crecimiento del PIB total (2.5%) y de la industria (1.9%). Al concluir 2015 el crecimiento de los servicios podría situarse en 2.8%, por encima del crecimiento de la economía.

PIB Industria y servicios

Var. % anual, ae

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI



PIB servicios

Var. % anual, ae

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

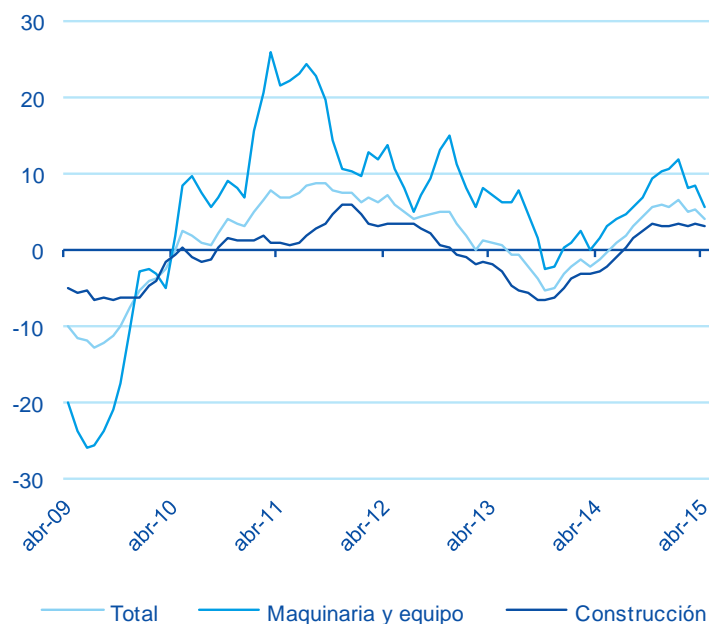
	2013	2014	1T15	2015e
Información en medios masivos	5.1	2.2	5.7	7.3
Serv. de esparcimiento, culturales y deportivos	4.0	-0.8	3.7	3.4
Comercio	2.9	3.3	5.7	3.4
Serv. de alojam.temp.y de prep.de alim.y beb.	1.9	2.9	3.6	3.3
Actividades del gobierno	-0.5	2.5	5.2	3.0
Serv. financieros y de seguros	10.5	2.0	1.5	2.9
Transporte, correos y almacenamiento	2.7	1.9	3.1	2.9
Sector Servicios	2.7	2.2	2.9	2.8
Serv.prof., científicos y técnicos	0.9	1.2	2.5	2.6
Serv. inmobiliarios y de alq.de bienes	1.0	2.1	1.5	2.2
Serv. de apoyo a los neg.	4.3	0.0	2.6	2.2
Otros Serv.excepto actividades del gobierno	2.2	1.4	2.8	1.8
Serv. de salud y de asistencia social	2.5	0.7	1.3	1.2
Serv. educativos	0.8	1.5	0.6	1.0
Dirección de corporativos y empresas	-1.4	6.4	-2.8	0.0

Se requiere un mayor crecimiento-de la IFB para generar más empleo y consumo

La IFB empieza a mostrar señales de recuperación, y ya se ubica en terrenos positivos aunque no crece a las tasas deseadas. Se estima que la inversión cierre el año con un avance de 3.4% con lo la generación de empleos formales debería seguir mostrando avances moderados.

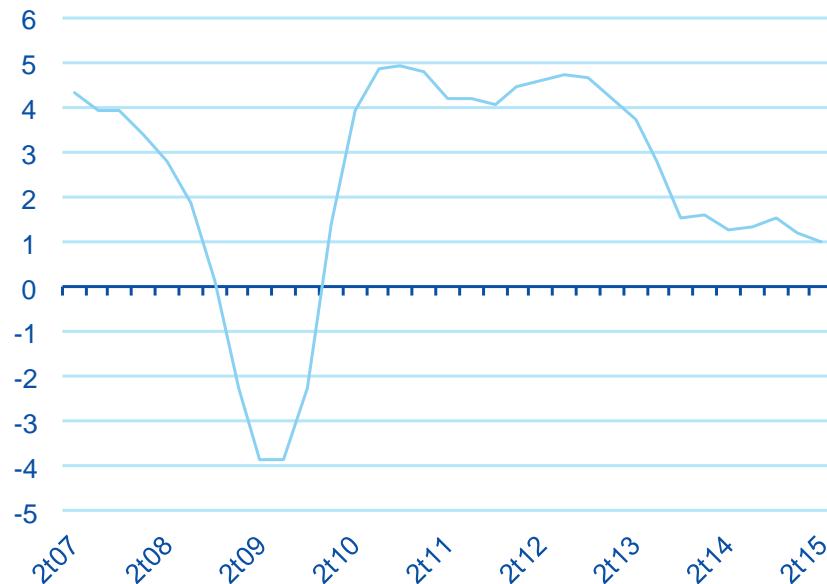
Inversión Fija Bruta por componentes (Var. % anual, ae mm3m)

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI



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

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI



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

La región Turística será la que muestre el mayor crecimiento económico.*

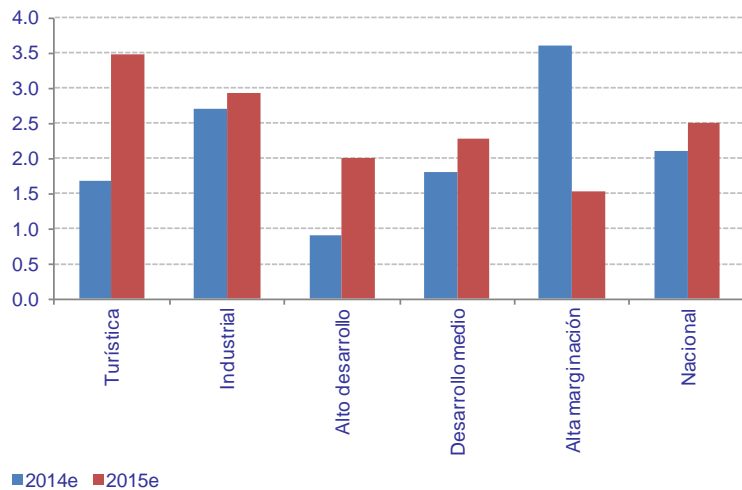
La región Industrial, la que mayor peso tiene (41.3% del total), acelerará su crecimiento 0.2 puntos porcentuales con respecto a 2014.

Como ha ocurrido a nivel nacional, el desempeño económico de todas las regiones para los años recientes también se compara de manera desfavorable con respecto a 2004-2012

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

e/estimaciones propias

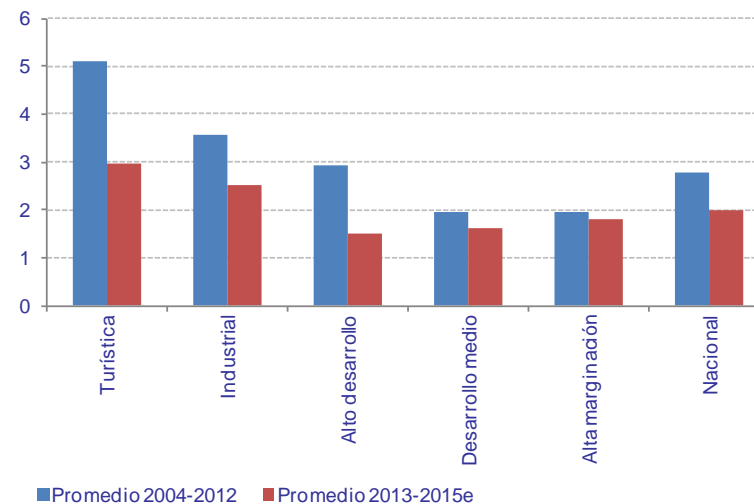
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI



Promedio del crecimiento económico anual para dos periodos (%)

e/estimaciones propias

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI



* Regiones según su vocación y nivel de desarrollo: Alto desarrollo: DF; Turística: BCS y QR; Industrial: Aguascalientes, Baja California, Coahuila, Chihuahua, Jalisco, México, Nuevo León, Oaxaca, Sonora, Tamaulipas; Desarrollo medio: Campeche, Colima, Durango, Guanajuato, Hidalgo, Michoacán, Morelos, Nayarit, Puebla, San Luis Potosí, Sinaloa, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán, Zacatecas; Alta marginación: Chiapas, Guerrero y Oaxaca.

El ochenta por ciento de la desaceleración económica nacional de los últimos tres años se debe a las regiones Industrial y de Alto desarrollo

La región Industrial explica 50.8% de la desaceleración económica nacional con respecto a 2004-2012 mientras que la región de Alto desarrollo es responsable del 28.8%.*

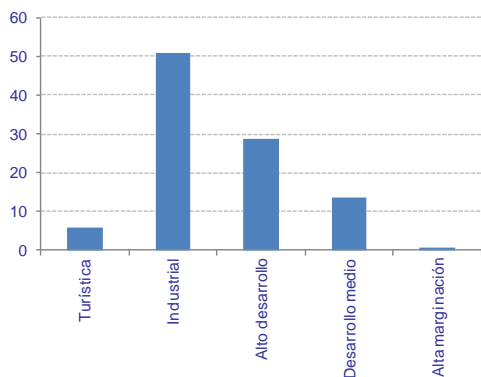
Para el lapso 2011-2015, anticipamos que la región Turística será la que muestre una evolución económica más favorable con un crecimiento acumulado de 21.5%.

En segundo y tercer lugar estarán las regiones Industrial y de Alto desarrollo con cifras correspondientes de 18.1% y 13.5%, respectivamente.

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

e/estimaciones propias

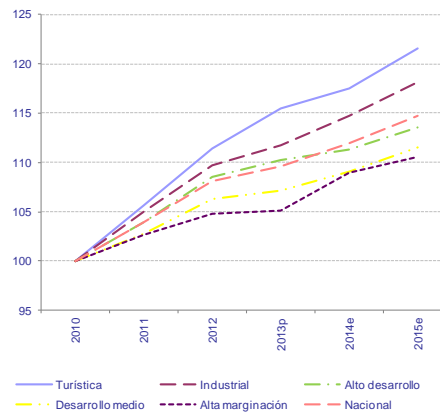
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI



Actividad económica regional y nacional 2010-2015e (Índice 2010 = 100)

e/estimaciones propias

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI



* Regiones según su vocación y nivel de desarrollo: Alto desarrollo: DF; Turística: BCS y QR; Industrial: Aguascalientes, Baja California, Coahuila, Chihuahua, Jalisco, México, Nuevo León, Oaxaca, Sonora, Tamaulipas; Desarrollo medio: Campeche, Colima, Durango, Guanajuato, Hidalgo, Michoacán, Morelos, Nayarit, Puebla, San Luis Potosí, Sinaloa, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán, Zacatecas; Alta marginación: Chiapas, Guerrero y Oaxaca.

Índice

1 Coyuntura sectorial y regional

2 La industria automotriz en México, principal tren motriz de la economía

3 La resiliencia de la industria automotriz global

4 México se consolida en el mercado automotriz de Estados Unidos

5 Factores a considerar para lograr una reducción de costos y tarifas eléctricas

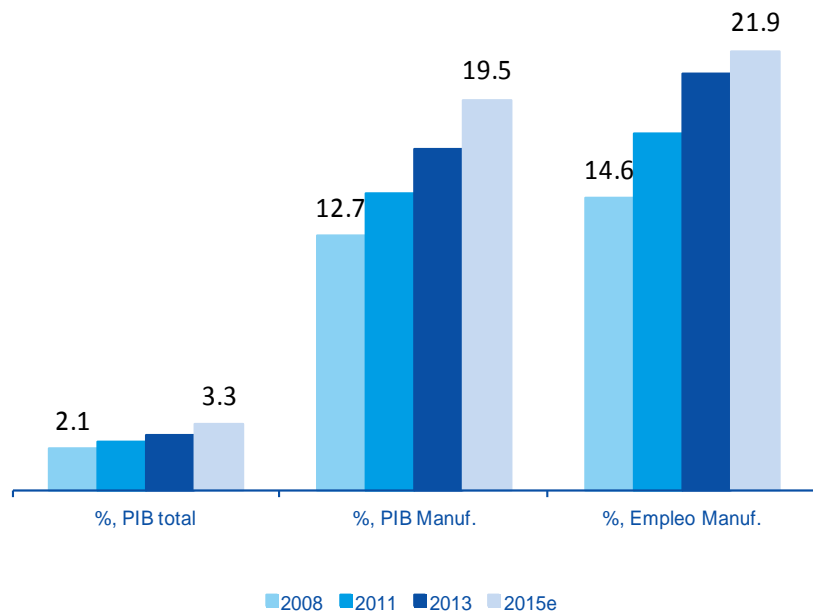
6 Consumo eléctrico residencial del año 2028 vs 2014

La industria automotriz se ha convertido en motor importante de la economía

En 2015 la contribución de la industria automotriz en México será 3.3% del PIB, 57.4% mayor al 2.1% del 2008 (año de la recesión mundial) y previo a la reestructuración de la industria en EEUU. Hasta abril de 2015 el sector empleó a 759 mil personas, 69% más con respecto a diciembre 2008, y contribuyó con 22% del empleo manufacturero.

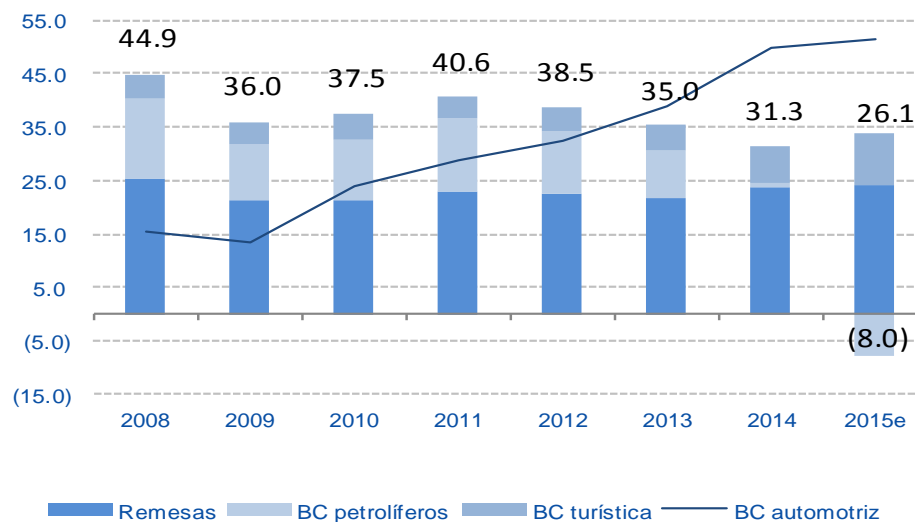
Contribución de la industria automotriz en México (%)

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI e=estimado



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

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y Banxico e=estimado

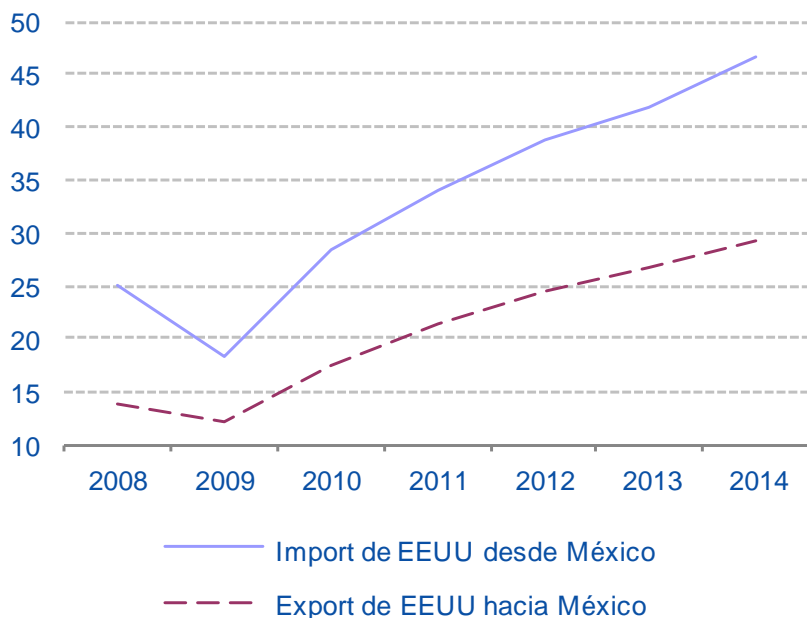


Fuerte integración de la industria automotriz México-EEUU

No solo los salarios competitivos están impulsando la producción de automóviles en México, sino también la proximidad a Estados Unidos y una cadena de suministro de autopartes altamente integrada que se ha desarrollado entre ambos países. La alta integración se refleja en un flujo creciente de comercio de autopartes entre EEUU y México

Comercio Exterior de autopartes EEUU-México (Billones de dólares)

Fuente: BBVA Research con datos de US Department of Commerce



Comercio exterior de autopartes EEUU (Billones de dólares)

Fuente: BBVA Research con datos de US Department of Commerce

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rank	Import de EEUU							
	Total	89.1	63.5	91.8	109.5	124.7	126.5	137.9
1	México	25.1	18.3	28.3	34.0	38.9	42.0	46.6
2	China	8.8	7.3	9.8	12.2	14.7	16.0	18.0
3	Canadá	16.0	10.8	15.0	15.9	16.9	16.3	17.4
Rank	Export de EEUU							
	Total	57.6	42.9	58.3	67.8	75.0	77.5	81.0
1	Canadá	28.2	19.6	25.9	28.4	31.8	31.8	30.4
2	México	13.9	12.1	17.5	21.5	24.3	26.6	29.1
3	China	0.9	0.9	1.3	1.5	1.6	2.3	2.6

México ha resultado más atractivo para invertir que Estados Unidos

La última nueva planta construida en EEUU data de hace 4 años, México tiene programadas nuevas aperturas entre 2016 a 2019, que permitirán una capacidad de producción de un millón de unidades adicionales a la capacidad actual.

Plantas automotrices EEUU (nuevas)

Fuente: BBVA Research con datos del portal de cada planta

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

Plantas automotrices en México (nuevas)

Fuente: BBVA Research con información periodística

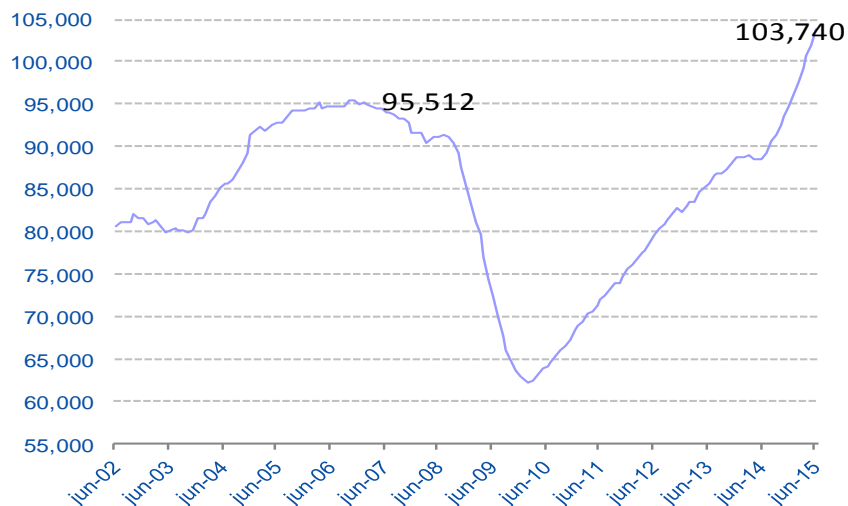
Compañía	Planta (localización)	Capacidad de producción (unidades)	Fecha de apertura	Inversión Mills. Dls.
GM	San Luis Potosí	144,000	2008	650
Nissan	Aguascalientes , Ags	600,000	fines 2013	2,928
Mazda	Salamanca, Gto.	140,000	marzo 2014	1,250
Honda	Celaya, Gto.	200,000	2014	650
Toyota-Mazda	Salamanca, Gto.	50,000	2do. Sem 2015	100
VW	Puebla (ampliación)	n.d.	2do. Sem 2016	1,000
Audi	San José Chiapa, Pue.	150,000	2016	2,000
Kia	Nuevo León	300,000	2do. Sem 2016	1,500
Daimler-Nissar	Aguascalientes , Ags.	150,000	2017	1,360
BMW	San Luis Potosi	150,000	2019	1,000
Toyota	Irapuato, Gto	200,000	2019	1,200

El mercado interno de vehículos se recupera

Las ventas en el mercado interno han crecido a dos dígitos en el último año y en junio de 2015 alcanzaron una tasa anual de 27%. El segmento de subcompactos, el de mayor volumen, es el que muestra el mayor dinamismo reciente con tasas de dos dígitos en los últimos ocho meses alcanzando una tasa máxima de 55% en junio de 2015. Las ventas internas podrían aumentar 13% al concluir en 2015

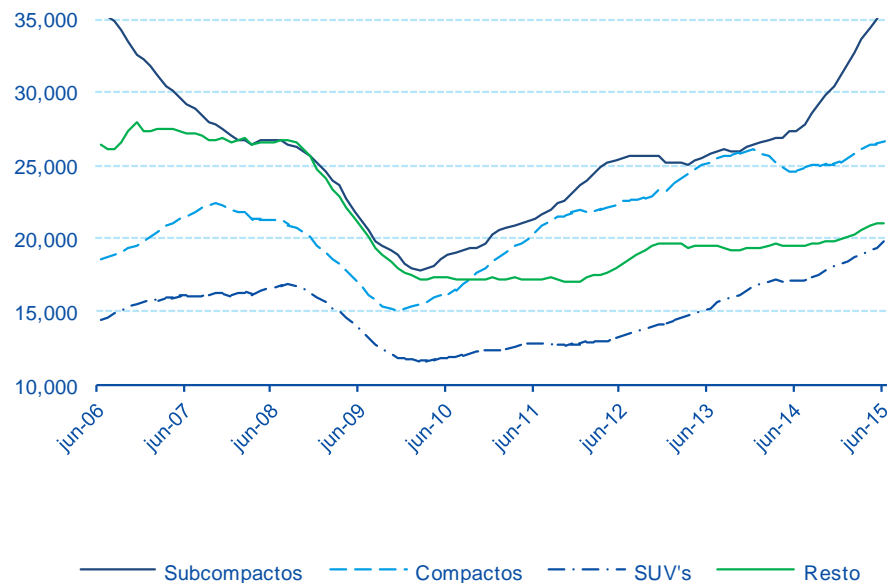
Ventas internas de vehículos ligeros en México (Unidades MM12M)

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



Ventas internas de vehículos ligeros por segmento (Unidades MM12M)

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA



Una oferta competitiva de financiamiento ha sido clave para la recuperación

El alza sostenida en el número de créditos por parte de las financieras y más recientemente por parte de la banca apunta a un panorama positivo para el incremento del volumen de ventas de vehículos, al combinar una oferta atractiva en plazo y costo para el consumidor

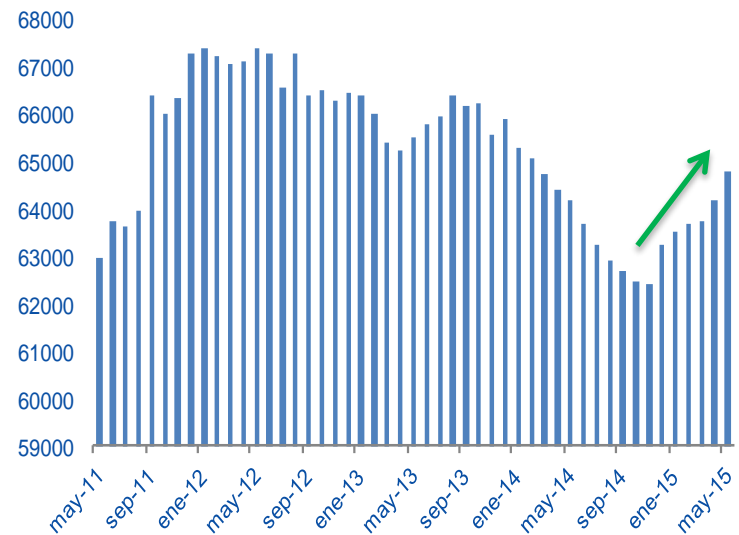
Financiamiento automotriz por institución (No. de créditos)

Fuente: BBVA Research con datos del AMDA

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

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

Fuente: BBVA Research con datos de Banxico



Índice

1 Coyuntura sectorial y regional

2 La industria automotriz en México, principal tren motriz de la economía

3 La resiliencia de la industria automotriz global

4 México se consolida en el mercado automotriz de Estados Unidos

5 Factores a considerar para lograr una reducción de costos y tarifas eléctricas

6 Consumo eléctrico residencial del año 2028 vs 2014

Recuadro 1: Resiliencia de la industria automotriz global

Principales fuerzas que impulsan la innovación de la industria automotriz global: 1) los mandatos regulatorios con respecto a la eficiencia de combustible; 2) las emisiones de gases y la seguridad; 3) la demanda y las expectativas de los consumidores; y 4) los avances tecnológicos que permiten el desarrollo de nuevas funciones y la reducción de sus costos.

Los diez más importantes productores de vehículos ligeros 2013-2014

Fuente: BBVA Research con datos del OICA

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

Ventas internas de vehículos ligeros 2014

Fuente: BBVA Research con datos de OICA

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

Índice

1 Coyuntura sectorial y regional

2 La industria automotriz en México, principal tren motriz de la economía

3 La resiliencia de la industria automotriz global

4 México se consolida en el mercado automotriz de Estados Unidos

5 Factores a considerar para lograr una reducción de costos y tarifas eléctricas

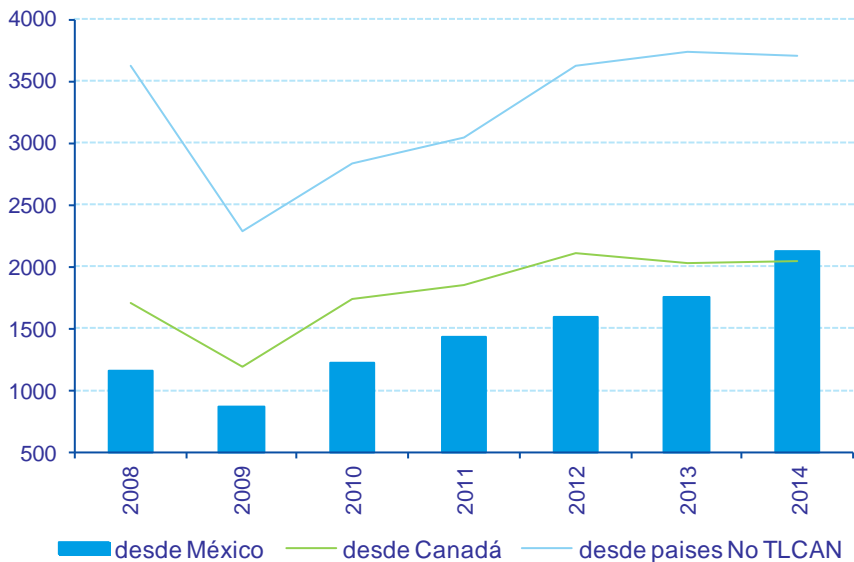
6 Consumo eléctrico residencial del año 2028 vs 2014

Recuadro 2: México se consolida en el mercado automotriz de EEUU

Las importaciones estadounidenses de vehículos ligeros procedentes de la zona TLCAN siguen en ascenso, sobre todo desde México. Superando a Canadá desde 2014, México se convirtió en el primer proveedor de vehículos ligeros en EEUU.

Importaciones de vehículo ligeros de EEUU (miles de unidades)

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



Principales exportadores de vehículos ligeros a EEUU

Fuente: BBVA Research con datos de US Department of Commerce

Rank		miles de unidades			Var. % anual		Part. %	
		2012	2013	2014	13/12	14/13	2012	2014
1	México	1,597	1,757	2,127	10.0	21.1	21.8	27.0
2	Canadá	2,115	2,031	2,049	-4.0	0.9	28.9	26.0
3	Japón	1,749	1,744	1,552	-0.3	-11.0	23.9	19.7
4	Corea del Sur	705	760	895	7.8	17.8	9.6	11.4
5	Alemania	632	662	631	4.7	-4.7	8.6	8.0
	Resto	533	567	627	6.4	10.6	7.3	8.0
	Total	7,331	7,521	7,881	2.6	4.8	100.0	100.0

Índice

1

Coyuntura sectorial y regional

2

La industria automotriz en México, principal tren motriz de la economía

3

La resiliencia de la industria automotriz global

4

México se consolida en el mercado automotriz de Estados Unidos

5

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

6

Consumo eléctrico residencial del año 2028 vs 2014

La percepción de una reforma energética exitosa dependerá de menores tarifas eléctricas ante los bajos precios del petróleo

Datos de mayo de 2015 señalan que las tarifas eléctricas industriales y comerciales en México son 23% y 72% superiores a las de EEUU, respectivamente.

Aunque las tarifas eléctricas residenciales mexicanas resultan 41% menores a las de EEUU, la eliminación total del subsidio las pondría 42% por encima de las de ese país.

La entrada en operación del Mercado Eléctrico Mayorista en diciembre de 2015 presenta a la vez una serie de retos y oportunidades para hacer posible la reducción de las tarifas eléctricas.

En teoría, la competencia que implicará subastar electricidad a los mejores precios fomentará la eficiencia operativa de las empresas generadoras.

No obstante, se corre el riesgo de que algunas de estas empresas retengan intencionalmente la oferta de electricidad.

Ello elevaría los costos marginales además de propiciar una mezcla sub-óptima de activos de generación.

Este potencial problema tendrá que ser monitoreado por la Comisión Federal de Competencia (COFECE) para mitigar el riesgo de que ocurra.

Otro de los temas clave para la eventual reducción de las tarifas eléctricas está asociado con el mercado del gas natural

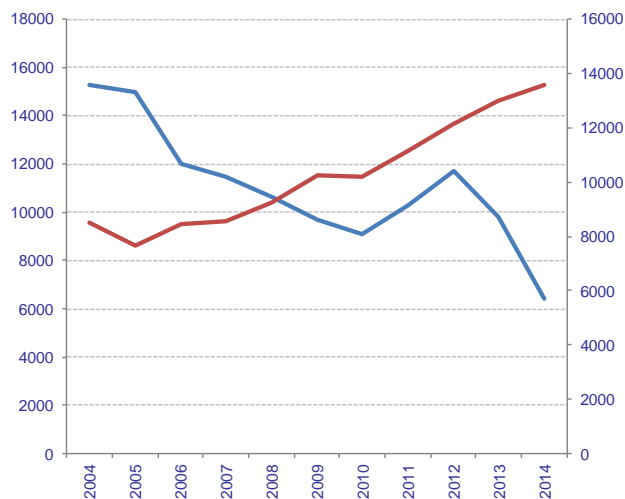
Este insumo, en comparación con el combustóleo, es aproximadamente cuatro veces más barato para generar electricidad y 68% menos contaminante.

El consumo de combustóleo para la generación eléctrica tuvo un repunte durante 2011 y 2012 a pesar de no haber sido la alternativa más económica para producir electricidad.

La generación de electricidad basada en combustóleo aún representa alrededor de 13% del total.

Consumo de combustible para generación de electricidad

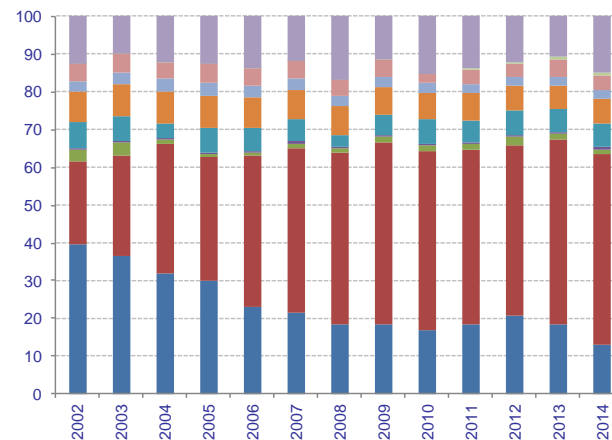
Fuente: BBVA Research con datos del SIE



— Consumo de Combustóleo (millones de litros)
— Consumo de Gas Natural (millones de m3)-eje derecho

Generación bruta de electricidad por tecnología (% del total)

Fuente: BBVA Research con datos del SIE



■ Vapor ■ Ciclo combinado ■ Turbogas ■ Combustión interna
■ Dual ■ Carboeléctrica ■ Geotermolétrica ■ Nucleoeléctrica
■ Eólica ■ Hidroeléctrica ■ Fotovoltaica

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

Para contar con un abasto seguro y eficiente de gas natural, será necesario contar con un sistema regional de gasoductos a través de todo el territorio nacional.

Para aumentar la probabilidad de que se reduzcan las tarifas eléctricas, deberá darse una separación entre el desarrollo de infraestructura de gasoductos y la comercialización del gas natural.

Como los segmentos de transmisión y distribución de electricidad quedaron reservados para el Estado, el porteo a la red de transmisión eléctrica de la CFE será otro elemento importante a considerar que impactará en cierta medida las tarifas eléctricas.

Las tarifas de porteo serán influidas principalmente por tres factores:

- a) La valuación financiera de los activos de la red de transmisión.
- b) Problemas de congestión en ciertos nodos de la red.
- c) La planeación y aprobación de la expansión de la red de transmisión a realizar por el Centro Nacional de Control de la Energía (CENACE) y la Secretaría de Energía (SENER), respectivamente .

Para una reducción tarifaria también se requiere de una regulación que incentive mejores líneas de transmisión y bajos costos administrativos

Para el caso de tarifas reguladas que cubran el costo de la modernización y/o expansión de la red de transmisión, se recomienda que en ellas se incluya un pago por desempeño de la red en donde se descuente el porcentaje histórico de caídas o desconexiones de las líneas de transmisión.

El CENACE también tendrá la tarea de administrar los contratos bilaterales entre generadores y usuarios calificados, la cual representará costos administrativos.

Los costos por comercialización impactarán las tarifas eléctricas cuando un usuario calificado adquiera electricidad a través de un suministrador de servicios calificados.

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

Aunque sería más deseable que la causalidad fuera al revés: usar la misma regulación para que las tarifas sean ajustadas de acuerdo a la inflación menos un componente de productividad o eficiencia tomado, por ejemplo, de una referencia internacional para la industria eléctrica.

La mitigación del impacto ambiental de la generación eléctrica a través de una reglamentación adecuada de los Certificados de Energía Limpia

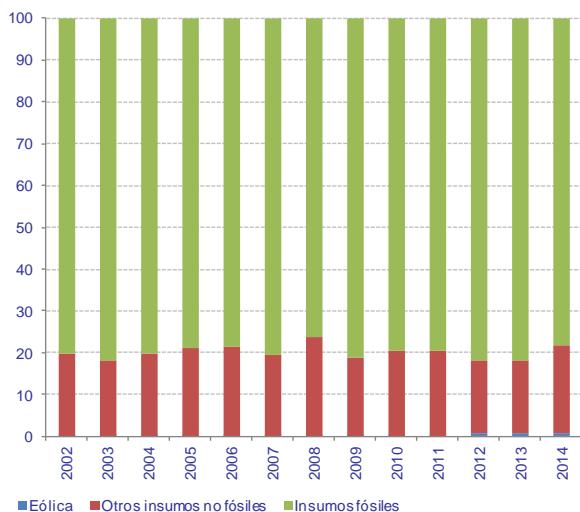
Durante 2014 solamente 21.6% de la electricidad se generó mediante el uso de insumos no fósiles, de la cual 0.8% se produjo mediante viento.

La mitigación del impacto ambiental dependerá en gran medida del porcentaje de energía limpia a ser usada que determine la SENER.

En términos de la capacidad efectiva total en el país, la energía eólica solamente participa con 1.1% según cálculos hechos para 2014

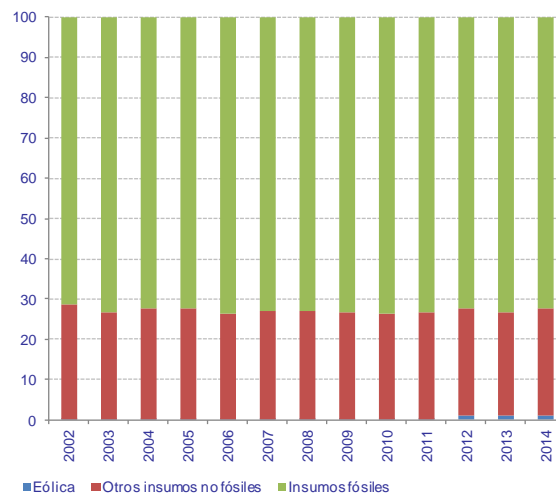
Generación bruta de electricidad por tipo de insumo (% del total)

Fuente: BBVA Research con datos del SIE



Capacidad efectiva por tipo de insumo (% del total)

Fuente: BBVA Research con datos del SIE



Índice

1 Coyuntura sectorial y regional

2 La industria automotriz en México, principal tren motriz de la economía

3 La resiliencia de la industria automotriz global

4 México se consolida en el mercado automotriz de Estados Unidos

5 Factores a considerar para lograr una reducción de costos y tarifas eléctricas

6 Consumo eléctrico residencial del año 2028 vs 2014

Los usuarios residenciales en México en promedio consumirán alrededor de 1.5 veces más electricidad en 2028 vs 2014

Proyecciones de capacidad nominal de generación eléctrica de la Secretaría de Energía señalan que el país necesitará alrededor de 100 GW para hacer frente a la demanda de electricidad del año 2028.

Con información del Sistema de Información Energética (SIE) correspondiente a 2014, la capacidad nominal resultó ser ligeramente mayor a 54 GW.

La Secretaría de Energía estima que las ventas de electricidad totales y residenciales registrarán durante 2013-2028 una tasa media de crecimiento anual de 4.4% y 3.8% respectivamente.

Resulta interesante saber cómo esta anticipada mayor demanda de electricidad podría ser atribuida a un mayor consumo residencial aún después de haber incorporado un mayor número de residencias para el año 2028.

Cálculos propios indican que se tenían 3,039 usuarios residenciales por cada MW instalado en 2014.

La cifra correspondiente a los Estados Unidos es de 496 usuarios residenciales.

Para 2028 estimamos que se tendrán aproximadamente 1984 usuarios por cada MW instalado.

Situación Regional Sectorial México

Segundo Semestre 2015

México DF, a 8 de Septiembre de 2015

BBVA | RESEARCH

Situación Regional Sectorial México

Segundo Semestre 2015
Análisis Económico

- Las exportaciones manufactureras no automotrices de México son clave para impulsar un mayor crecimiento económico en 2015
- El crecimiento económico de la mayoría de las regiones del país será mayor en 2015
- La industria automotriz en México se consolida como un importante motor de la economía
- Elementos necesarios para mejores tarifas eléctricas: resoluciones de competencia económica y una regulación basada en desempeño
- Los usuarios residenciales en México consumirán en promedio alrededor de 15 veces más electricidad en 2020 vs. 2014