

México

# Situación Regional Sectorial

Enero 2011

## **Análisis Económico**

- Mejores perspectivas sectoriales y regionales ante un panorama favorable de la economía de EEUU y del empleo en el país
- 2011 será un año con un crecimiento más equilibrado, se mantendrá el incremento de las exportaciones en parte impulsadas por ganancias de competitividad y será más generalizado el crecimiento del mercado interno
- Las regiones turísticas, industriales y de alto desarrollo se mantendrán como las más dinámicas



# Índice

1. En Resumen.....	2
2. Coyuntura .....	3
2.1 Evolución y perspectiva sectorial 2011: hacia un año de menor crecimiento pero más generalizado y apoyado en el mercado interno .....	3
2.1a. Pronósticos sectoriales .....	12
2.2 Regional.....	14
2.2a. Coyuntura Regional: hacia un crecimiento en 2011 más homogéneo de los estados.....	16
2.2b. Pronósticos por entidad federativa.....	17
Recuadro 1: Contingencias naturales: alto costo por lo inusual de los fenómenos, deficientes asentamientos urbanos y rezagos en cultura de prevención.....	18
3. Temas de análisis.....	20
3.1 La industria automotriz en México: se beneficia de la reestructuración de EEUU, pero enfrenta una fuerte competencia global.....	20
Recuadro 2: Los desafíos de los vehículos eléctricos en el mundo .....	35
3.2 El Turismo en México: ante el reto de un mayor dinamismo .....	37
4. Anexos .....	49
4a. Indicadores de desempeño económico estatal.....	49
4b. Indicadores por entidad federativa.....	50
5. Temas especiales incluidos en números anteriores.....	59

**Fecha de cierre: 31 de diciembre de 2010**

# 1. En resumen

## **El 2010 fue un año de elevado crecimiento (se estima un PIB de 5.3%), el que posiblemente será el más alto desde el 2000**

No obstante estuvo caracterizado por un crecimiento heterogéneo entre sectores. Las exportaciones fueron el principal motor de la expansión favoreciendo el crecimiento de la producción manufacturera. En contraste, el despegue del mercado interno se presentó hacia la recta final del año lo que se reflejó en un crecimiento anual menor al promedio de los servicios y en un retroceso de la construcción. Con respecto a 2008, mientras unos sectores han superado y experimentado nuevos niveles máximos (el sector primario y de electricidad), otros todavía están rezagados pero con buena perspectiva de superar pronto su nivel máximo (los servicios y manufactura). El sector construcción, a pesar su rezago promete fuerte recuperación en el próximo bienio

En 2011 la economía mundial continuará con el proceso de recuperación iniciado a fines de 2009. El crecimiento de la economía de EEUU en 2011 podría situarse en 3%, ligeramente por arriba al cierre estimado de 2010 (2.9%). Este entorno es positivo para el país. En México para 2011 esperamos un mejor año, más equilibrado entre sectores, aunque en términos de crecimiento observará una tasas de 4.3% que dista de ser una desaceleración significativa con respecto al observado en 2010 de 5.3%. El crecimiento entre sectores será menos disperso, y se observará una contribución menos concentrada (para mayor detalle ver la sección de coyuntura sectorial y sus pronósticos), es decir se observará un incremento más equilibrado y generalizado entre los diversos sectores de la economía. Los más dinámicos serán los concentrados en la elaboración de productos de consumo duradero y los servicios. Por su parte, los sectores que mostrarán un dinamismo por abajo del promedio de la economía serán los vinculados con la demanda de bienes de uso básico y sectores poco competitivos.

Lo que continuará sustentando a la economía mexicana en 2011 será el dinamismo exportador (con una mejor posición competitiva) a lo que se le sumará una mayor contribución de la parte interna. En el caso del sector automotriz, se espera que luego de un extraordinario 2010 (ver la sección Automotriz en ésta edición), en 2011 las exportaciones presenten un crecimiento de entre 5 y el 10% y la demanda interna de entre 10 y 15%. Asimismo, por su importancia en el futuro se analizan los desafíos que enfrentaron los gobiernos, la sociedad y los fabricantes de vehículos para la introducción de vehículos “verdes”, en esta ocasión, los eléctricos.

## **Mejoran las perspectivas regionales para 2011**

A finales de 2010, INEGI publicó resultados del PIB 2009 por entidad federativa. Los resultados confirman en general las tendencias observadas, pero también hay algunas diferencias: la dispersión ahora es menor, las zonas turísticas fueron menos afectadas y las principales entidades petroleras tienen ahora un comportamiento relativamente más homogéneo. Para 2011, se espera un año de crecimiento con un pequeño cambio entre regiones el cual será favorable a las entidades de desarrollo medio y rezagadas.

En 2010 las contingencias naturales tuvieron fuertes impactos regionales los cuales se analizan en el documento. La magnitud de los daños presionó a las autoridades a asignar recursos adicionales en el presupuesto de egresos de 2011 para la reconstrucción. Sin embargo, el problema va más allá de reconstruir ante la amenaza del cambio climático.

Turismo: una actividad importante para el país con fuertes impactos regionales. Entre mitos y realidades, el reto es optimizar los recursos disponibles. En México, en 2008, la actividad turística contribuyó con el 8.7% del total de la economía y el 6.9% del empleo. Sin duda el empleo generado es importante pero, su participación es relativamente baja y se encuentra por debajo de la aportación al PIB. Al cierre de 2010 había indicadores claros de recuperación, por tanto, las perspectivas son favorables.

## 2. Coyuntura

### 2.1 Evolución y perspectiva sectorial 2011: hacia un año de menor crecimiento pero más generalizado y apoyado en el mercado interno

La recesión de la economía mundial de 2009 afectó severamente a la economía mexicana (el PIB cayó 6.1%). El desplome sin precedentes del comercio mundial y la elevada integración de las economías de México y EEUU afectaron de manera directa a los sectores más expuestos al ciclo externo (manufactura, comercio, transporte y turismo) e indirectamente a los sectores más ligados a la demanda interna (servicios y construcción) derivado de un descenso sin precedente del empleo y las remesas en el país, así como la reestructura de la industria automotriz en EEUU. A estos factores se le agregó el episodio de influenza (H1N1). Todos estos elementos contribuyeron a lo que hemos llamado en otras ocasiones: “la tormenta perfecta” para México.

#### 2010 fuerte recuperación de los sectores ligados a la demanda externa, la demanda interna con rezago

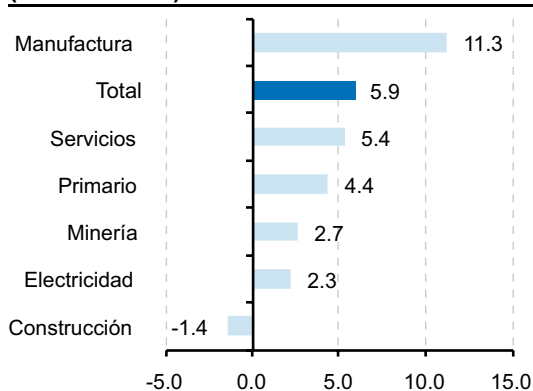
2010 fue un año de elevado crecimiento (se estima un PIB de 5.3%), el que posiblemente será el más alto desde el 2000, no obstante estuvo caracterizado por un crecimiento heterogéneo entre sectores. Las exportaciones fueron el principal motor de la expansión favoreciendo el crecimiento de la producción manufacturera. En contraste, el despegue del mercado interno se presentó hacia la recta final del año lo que se reflejó en un crecimiento anual menor al promedio de los servicios y en un retroceso de la construcción.

#### Perfil del crecimiento sectorial en 2010

En 2010 el crecimiento entre sectores económicos siguió siendo heterogéneo. Mientras unos han superado y experimentado nuevos niveles máximos, otros enfrentan todavía rezagos con respecto a 2008, además de observar lenta recuperación. Entre grandes sectores, la manufactura sobresalió por estar liderando el crecimiento del PIB, por abajo del promedio se encuentra los servicios y con una crecimiento negativo la construcción. (ver gráfica 1). La manufactura a pesar de su fuerte crecimiento, aún se encuentra a un 2% de distancia de su nivel de 2008. Los servicios y la minería igualan los niveles precrisis, la electricidad y el sector primario consiguieron nuevos máximos (ver grafica 2).

Gráfica 1

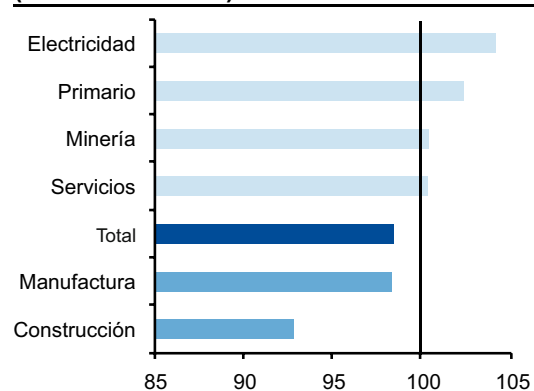
#### En 2010\* todos los sectores observan crecimientos excepto construcción (Var. % anual)



\* Ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 2

#### PIB grandes sectores 2010\* (Indice 2008=100)

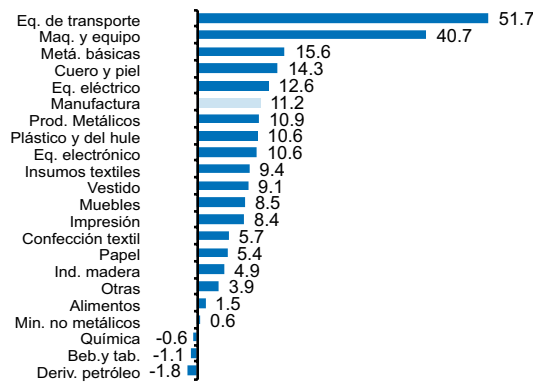


\* Ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cabe señalar que a partir de la segunda parte de 2010, la actividad económica empezó a observar una gradual reducción de tasas de crecimiento que se explica por una base de comparación más alta de la segunda mitad de 2009 que fue cuando la producción manufacturera inició su recuperación, y por el efecto de la desaceleración de la demanda de manufacturas por parte de EEUU en el tercer trimestre de 2010. Sin embargo, las tasas de crecimiento reciente de la actividad se pueden considerar más sostenibles.

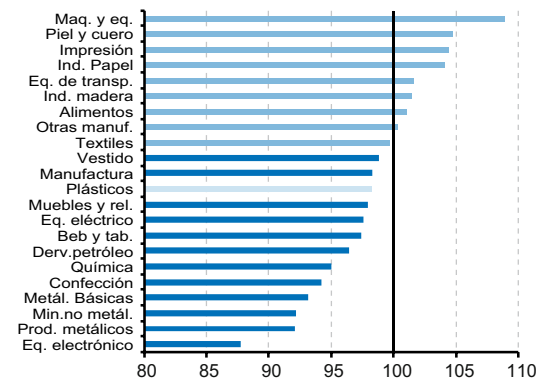
En la manufactura el crecimiento en 2010 fue casi generalizado (ver gráfica 3), en dos sectores fue particularmente destacado: 51% en equipo de transporte, tanto por la fabricación de vehículos ligeros y pesados como por la producción de autopartes impulsados por la demanda externa y por el avance de 40.7% en maquinaria y equipo. Su dinamismo ha permitido que ambos sectores superen sus niveles máximos alcanzados antes de la crisis del 2009 (ver gráfica 4).

Gráfica 3  
**En 2010\* todos los sectores observan crecimientos excepto construcción (Var. % anual)**



\* Ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

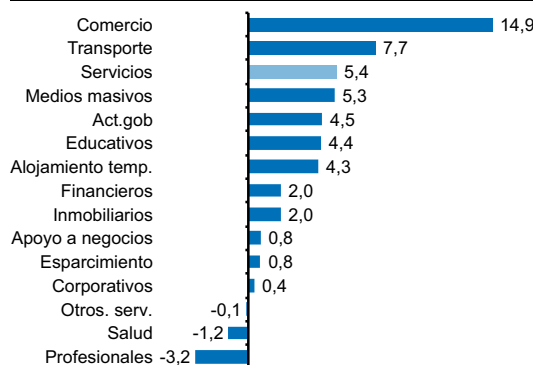
Gráfica 4  
**PIB grandes sectores 2010\* (Indice 2008=100)**



\* Ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

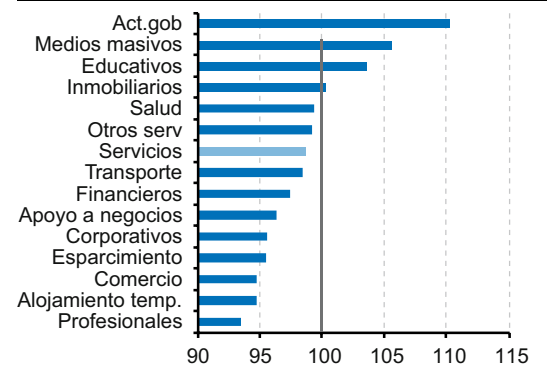
En los servicios, sobresalió el elevado crecimiento del comercio y en menor medida del transporte derivado del dinamismo del comercio exterior (ver gráfica 5). A pesar de ello y derivado de la profunda caída de 2009 y de que el consumo privado de las familias y de las empresas han iniciado su reactivación con rezago hacia la segunda parte del año. Sin embargo, aún el comercio está alejado de los niveles de 2008, aproximadamente 5% de alcanzar el nivel de 2008 (ver gráfica 6).

Gráfica 5  
**En 2010\* el comercio encabeza la recuperación (Var. % anual)**



\* Ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 6  
**En el 2010\*, 4 de 14 actividades ya están mejor o igual a 2008; equivalente a 36% de los servicios**

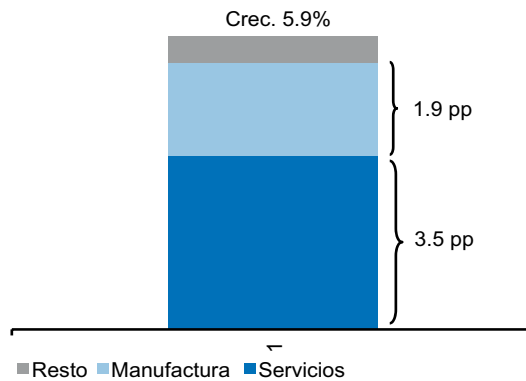


\* Ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

En síntesis, el crecimiento de la actividad económica sectorial se concentró en la manufactura (1.9 puntos porcentuales, pp) y en los servicios por su elevado peso relativo más que por su dinamismo (3.5 pp), ambas aportaron el 90% del crecimiento de 5.9% del total del PIB total observado hasta el tercer trimestre de 2010. A su vez, el 60% del crecimiento del PIB de la manufactura (11.3%), lo aportó equipo de transporte (6.9 puntos porcentuales). En menor medida maquinaria y equipo y metálicas básicas con 1 pp cada una. En el incremento de 5.4% de los servicios en 2010, ocurre lo mismo el 76% del avance provino del comercio (3.3 pp) y del transporte (0.82 pp) (ver gráficas 7, 8, 9).

Gráfica 7

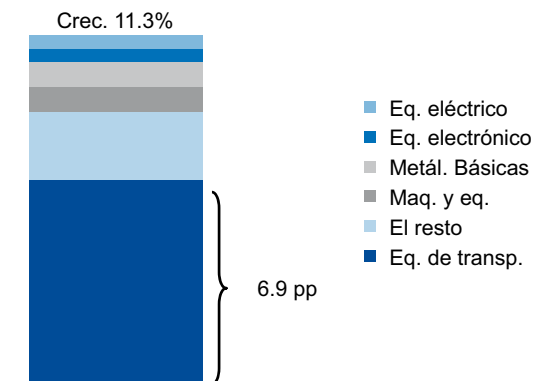
**Contribución al crecimiento del PIB total en 2010\* por grandes sectores (Var. % anual y puntos porcentuales)**



\* Ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 8

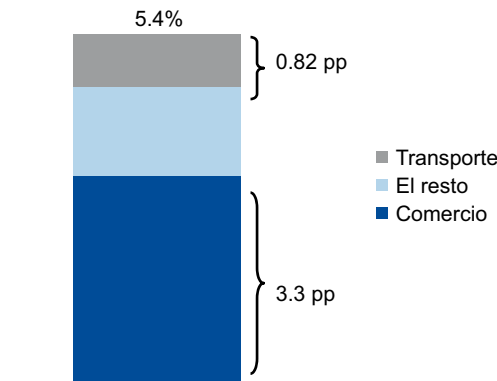
**Contribución al crecimiento del PIB manufacturero 2010\* (Var. % anual y puntos porcentuales)**



\* Ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 9

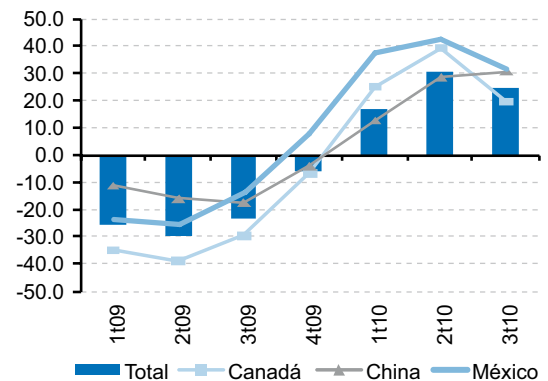
**Contribución al crecimiento del PIB de los servicios en 2010\* (Var. % anual y puntos porcentuales)**



\* Ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 10

**Dinámica de las importaciones de EEUU (Var. % anual)**



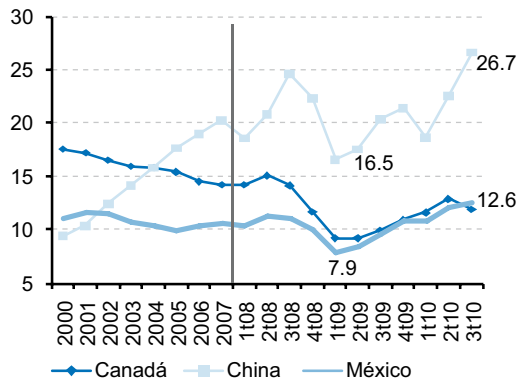
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y USITC

México el segundo socio comercial de EEUU, desplaza a Canadá. Derivado del elevado dinamismo de las exportaciones manufactureras hacia EEUU (ver gráfica 10), en el 3T10 México se colocó por primera vez como el segundo socio comercial de EEUU con una contribución de mercado de 12.6% con lo que desplaza a Canadá. En el 3T10 la cuota de México en el mercado de EEUU registró una recuperación de aproximadamente el 60% si consideramos el punto más bajo de 7.9% en el 1T09, lo mismo sucedió con China que pasó

de 16 a 26% en su participación de mercado (ver gráfica 11). La rápida recuperación de la cuota de mercado se sustentó en una mayor demanda, pero también de las ganancias en competitividad de México.

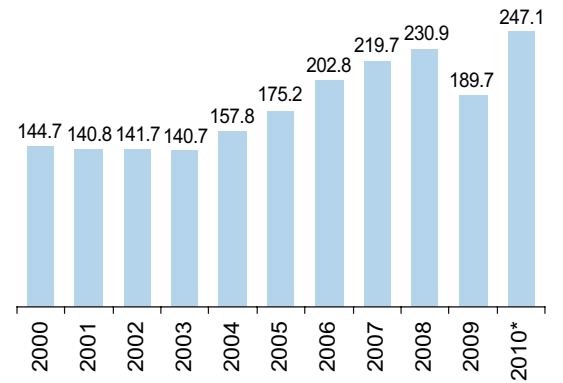
### Las exportaciones manufactureras el principal motor de crecimiento para México

Gráfica 11  
**Participación en las importaciones manufactureras de EEUU, principales países (% de participación)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y USITC

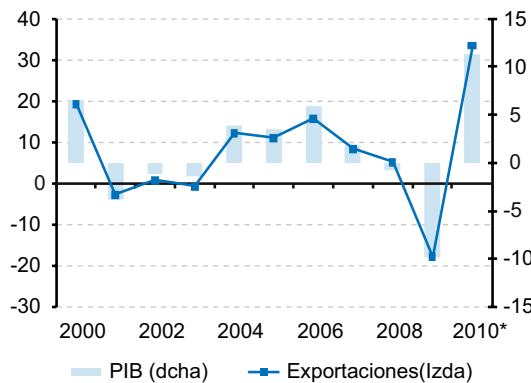
Gráfica 12  
**Exportaciones manufactureras de México (Miles de millones de dólares)**



\* Anualizado con información ene-nov  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

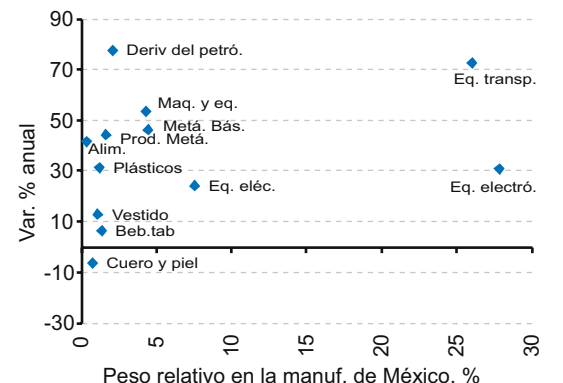
En 2010 se estima que las exportaciones manufactureras de México hayan alcanzado sus niveles más altos en la historia (ver gráfica 12) cercanas a los 250 mil millones de dólares (mmd) lo que representa un avance de 30% (ver gráfica 13), el más elevado desde 1995. El aumento de las exportaciones de México hacia EEUU prácticamente ha sido generalizado entre sectores, excepto en el de cuero y calzado (ver gráfica 14).

Gráfica 13  
**Exportaciones y PIB Manufacturero (Var. % anual)**



\*Ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 14  
**Las importaciones de EEUU desde México en 2010 muestran elevados y generalizados incrementos excepto cuero y calzado**

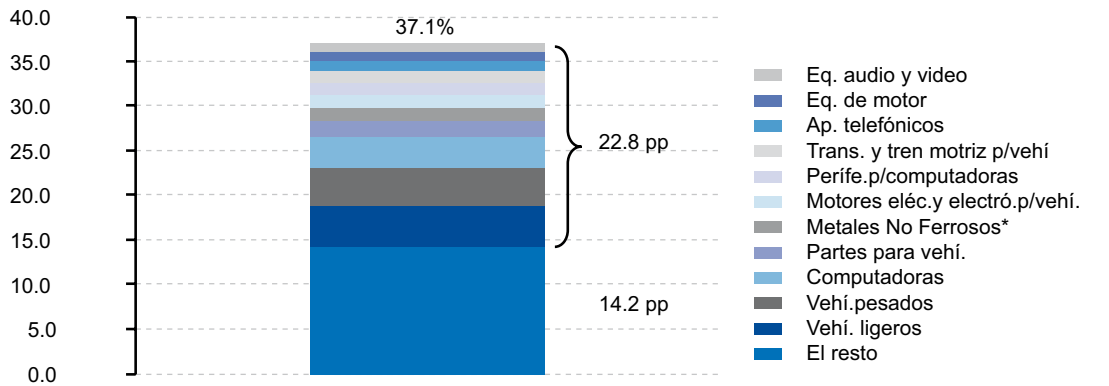


Fuente: BBVA Research con datos de USITC

De hecho, resultado de la fuerte especialización de la producción, el grueso del crecimiento de las importaciones de EEUU desde México provienen del cluster automotriz y de electrónica (ver gráfica 15).

Gráfica 15

**El 61% del crecimiento de las importaciones manif. EEUU desde México en 2010\* se atribuyen a 11 actividades**

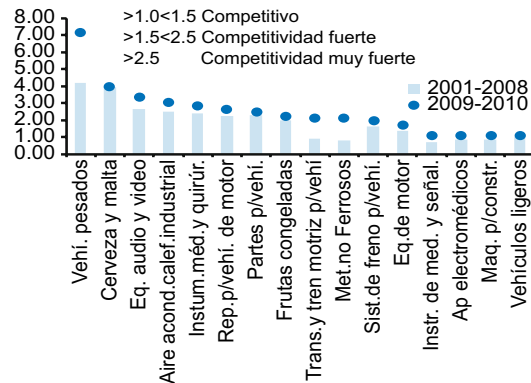


\* con datos de enero-septiembre  
Fuente: BBVA Research con datos de USITC

Mejoras en la situación competitiva de los productos importados de EEUU desde México. Para analizar la situación competitiva de los productos exportados por México hacia EEUU en la reciente coyuntura 2009-2010 se tomó como referencia a los 50 principales productos que exporta México a EEUU, que representan el 80% del total de exportaciones manufactureras, y se comparó con el periodo 2001-2008. Durante 2009-2010 de los 50 productos 37 mostraron una situación de ventaja, en el periodo previo eran 34. De 37 productos que hoy muestran un Índice de Ventaja Competitiva Revelada IVCR<sup>1</sup> con ventaja, 16 mejoraron su posición (ver gráfica 16). En el sector automotriz, destacó el extraordinario avance del IVCR de vehículos pesados y transmisiones y tren motriz. Los 21 productos restantes si bien algunos mantuvieron o retrocedieron en su IVCR, todos se mantienen en situación de ventaja (ver gráfica 17).

Gráfica 16

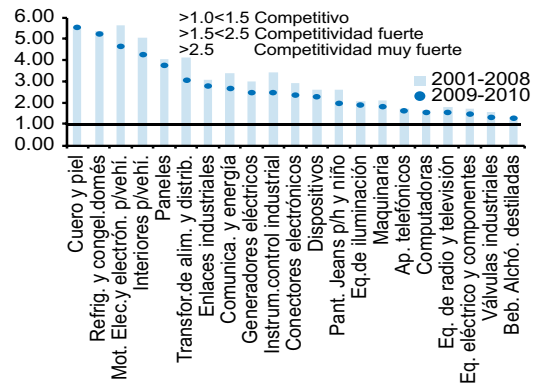
**Índice de ventaja competitiva revelada (IVCR): los que mejoran su posición en 2009-2010 vs. 2001-2008**



\*con datos de enero-septiembre  
Fuente: BBVA Research con datos de USITC

Gráfica 17

**Índice de ventaja competitiva revelada (IVCR): los que retroceden su posición en 2009-2010 vs. 2001-2008**



\*con datos de enero-septiembre  
Fuente: BBVA Research con datos de USITC

<sup>1</sup> Para mayor detalle del IVCR consultar la edición de *Situación Regional y Sectorial* de Junio de 2010



En términos de cuota de mercado, la mayoría de los productos que importa EEUU desde México tienen una contribución importante. En el cuadro 1 se presentan los 50 principales productos clasificados según su penetración en EEUU. Los que tienen una “alta” penetración en EEUU (más de 45%) representan el 13.9% de las exportaciones manufactureras de México. La mayor parte de los productos que importa desde México (48.1%) tienen una penetración en EEUU de entre 15 y 44%, destacaron automóviles y computadoras. Los productos con penetración media y baja que equivalen a 18.6% de las exportaciones de México. Cabe señalar en los tres grupos, la mayoría de los productos ganan cuota de mercado. En síntesis la situación competitiva en el mercado de EEUU ha tenido mejoras significativas (ver gráfica 19). Entre los factores que pudieron haber contribuido a este buen desempeño están la mayor productividad laboral, los menores costos relativos de transporte, depreciación real del peso, y costo de la mano de obra relativamente más baja que los competidores.

Cuadro 1

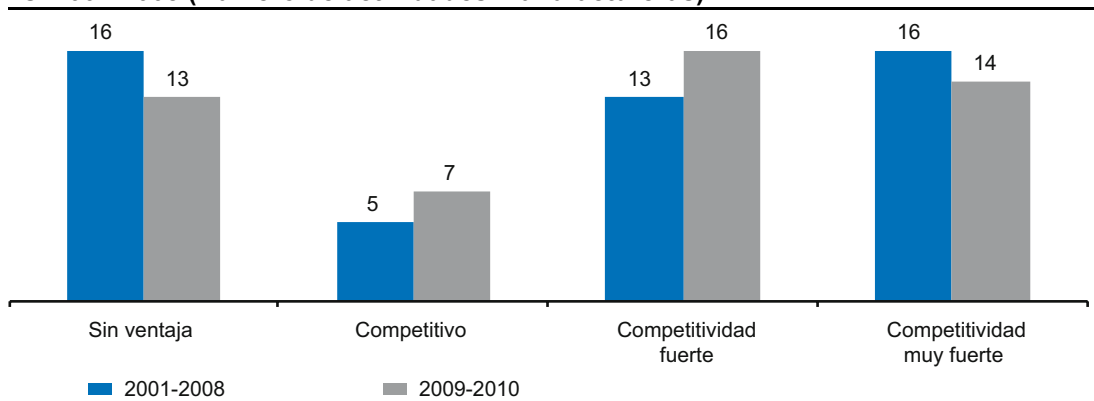
**Penetración de los productos de México en el mercado de EEUU en 2010 vs. 2008**

	Penetración en EEUU				Penetración en EEUU		
	Estruct. manuf. Méx,%	2010	Dif. 2010 vs. 2008, pp		Estruct. manuf. Méx,%	2010	Dif. 2010 vs. 2008, pp
<b>Cuota “Alta”</b>				<b>Cuota “media alta”</b>			
Vehí. pesados	6.9	90.9	35.1	Sist. de freno p/vehí.	0.5	22.7	1.5
Cuero y piel	0.7	67.0	4.5	Eq.de iluminación	0.5	21.4	-1.5
Refrig. Domést.	1.3	58.7	-0.6	Computadoras	5.4	20.6	9.5
Motores eléc.p/vehí.	2.9	54.5	1.1	Hardware	0.6	20.3	1.0
Interiores p/vehí.	1.3	51.9	4.0	Ap. telefónicos	3.4	18.5	0.7
Cerveza y Malta	0.9	45.4	2.6	Eq. de radio y TV	4.3	17.6	-0.4
Ap.de encendido	0.7	44.6	5.6	Herram.de mano c/motor	0.3	17.4	0.7
% de export. Méx.	14.7			Eq. eléctrico	0.5	16.1	0.4
<b>Cuota “media alta”</b>				<b>Cuota “media baja”</b>			
Eq. audio y video	8.7	37.9	-0.1	Válvulas Industriales	0.6	16.0	1.9
Aire y calef. ind.	1.4	37.2	5.0	Beb. alcohólicas	0.4	15.1	0.9
Ap.distrib.energía	0.6	34.9	-7.6	% de export.Méx.	47.4		
Inst.méd. quirúrgico	1.7	33.4	3.3	<b>Cuota “media baja”</b>			
Enlaces ind.	1.2	32.4	2.0	Maq. p/la construcción	0.7	14.69	5.95
Ap. Comunicaciones	0.9	30.7	-1.9	Ap. electromédicos	0.6	13.44	2.89
Instr. control ind.	1.0	30.6	4.1	Vehí. ligeros	7.8	12.88	2.27
Rep. p/ vehí.	0.7	30.3	3.5	Máq. p/ granjas	0.5	12.15	4.14
Generadores elec.	1.3	30.0	2.2	Inst.de navegación	0.4	11.99	2.73
Partes para vehí.	3.4	28.8	2.7	Otros plásticos	0.8	9.84	0.58
Mot./gasolina p/vehí	1.7	28.2	0.1	Otros prod. metál.	0.4	9.57	-0.84
Conectores electrón.	0.5	28.0	0.9	Acce. p/ cirugía	0.5	9.37	-2.05
Azúcares	0.4	26.9	-6.0	Hierro y acero	1.2	8.70	0.38
Transmisiones p/vehí	1.8	26.6	10.1	Otros eq.p/comput.	1.6	7.84	3.84
Disp.p/ cableado	0.4	26.4	0.2	plásticos y resinas	0.4	7.61	0.65
Eq.de motor	1.3	24.2	9.2	Otros electrónicos	0.4	7.40	-1.50
Metales no ferrosos	3.2	23.6	12.6	Otras maq.	0.4	6.52	-1.29
Pant.y Jeans p/h y n	0.7	23.5	-0.2	Refinados del petróleo	2.0	5.27	0.50
				Semiconductores	0.6	3.87	1.04
				% de export.Méx.	18.2		

Ene-sep de cada año  
Fuente: BBVA Research con datos USITC

Gráfica 18

**El índice de ventaja competitiva relevada (IVCR) se encuentra mejor en 2009-2010 vs. 2001-2008 (Número de actividades manufactureras)**



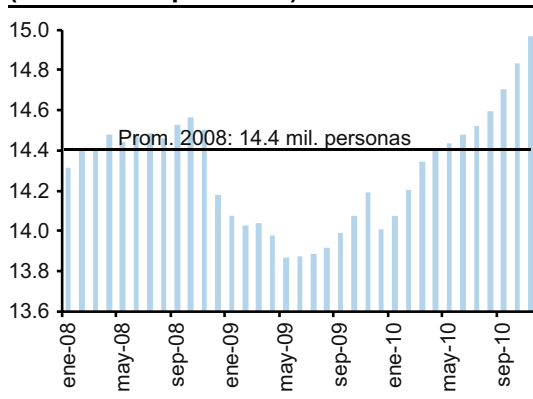
Fuente: BBVA Research con datos de USITC

**Signos de fortalecimiento de la demanda interna en 2010**

En la mayor parte de 2010, el principal factor de impulso al crecimiento fue la demanda externa, mientras que la parte interna se mostró débil, lo que ha evitado que sectores como la construcción, el consumo de duraderos y algunos servicios logren una tendencia sostenidamente favorable. Uno de los factores determinantes en esta evolución es la situación del empleo. Aunque ya se han recuperado los que se perdieron durante la crisis, incluso el nivel de empleo se encuentra por arriba del 2008 (ver gráfica 18). Los empleos generados después de la crisis se han concentrado principalmente en los servicios, que usualmente requieren menor calificación que en la manufactura, y por lo consiguiente son de menor remuneración relativa (ver cuadro 2). De hecho el empleo en la manufactura aún no recupera los niveles de 2008 (ver cuadro 3).

Gráfica 19

**Trabajadores afiliados al IMSS (millones de personas)**



Fuente: BBVA Research con datos de STPS

Cuadro 2

**Empleo en los servicios 2010 vs. 2008 (miles)**

	2008	2010	dif. Abs.	2010 vs. 2008 Contrib. Crec.
<b>Servicios</b>	<b>8,644</b>	<b>8,911</b>	<b>267</b>	<b>3.1</b>
Profesionales	1,625	1,715	89	1.0
Comercio	2,857	2,936	79	0.9
Act.gob	926	980	53	0.6
Educativos	509	534	26	0.3
Financieros	282	298	16	0.2
Salud	196	205	9	0.1
Esparcimiento	147	153	6	0.1
Otros serv	52	56	5	0.1
Inmob. Corp.	74	74	0	0.0
Apoyo a neg.	0	0	0	0.0
Med. masivos	84	82	-1	0.0
Hosp. temp.	764	750	-14	-0.2
Transporte	687	671	-16	-0.2

En 2008 y 2010 se refiere al periodo ene-sep  
Fuente: BBVA Research con datos del IMSS

Cuadro 3

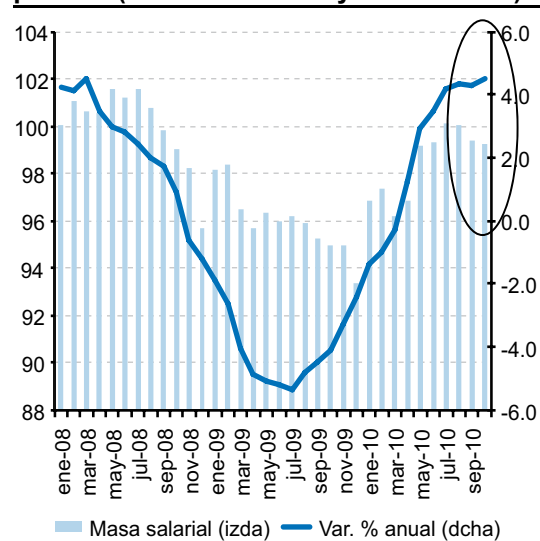
**Empleo en la manufactura 2010 vs. 2008 (miles)**

	2008	2010	dif. Abs.	2010 vs. 2008 Contrib. Crec.
<b>Manufactura</b>	<b>3,885</b>	<b>3,699</b>	<b>-186</b>	<b>-4.8</b>
Alimentos	529	542	13	0.3
Química	226	233	7	0.2
<b>Maq. y eq.</b>	<b>111</b>	<b>116</b>	<b>5</b>	<b>0.1</b>
Derv.petróleo	7	7	0	0.0
Piel y cuero	105	105	0	0.0
<b>Metál. básicas</b>	<b>75</b>	<b>73</b>	<b>-2</b>	<b>0.0</b>
Ind. Papel	90	87	-2	-0.1
Plásticos	246	242	-4	-0.1
Ind. madera	41	37	-4	-0.1
Beb y tab.	140	133	-7	-0.2
Textiles	111	104	-7	-0.2
Impresión	149	138	-10	-0.3
Min.no metál.	136	124	-12	-0.3
Muebles y rel.	90	78	-12	-0.3
Otras manuf.	169	155	-14	-0.4
<b>Prod. metálicos</b>	<b>336</b>	<b>311</b>	<b>-25</b>	<b>-0.6</b>
<b>Eq. de transporte</b>	<b>471</b>	<b>440</b>	<b>-31</b>	<b>-0.8</b>
<b>Electró., comp</b>	<b>525</b>	<b>488</b>	<b>-37</b>	<b>-0.9</b>
<b>Confección</b>	<b>327</b>	<b>289</b>	<b>-39</b>	<b>-1.0</b>

En 2008 y 2010 se refiere al periodo ene-sep  
Negrita, sectores fuertemente exportadores  
Fuente: BBVA Research con datos del IMSS

Gráfica 20

**Masa salarial real del empleo formal privado (Indice 2008=100 y var. % anual)**

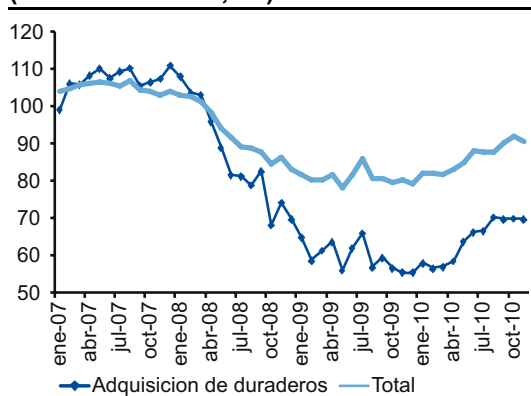


Fuente: BBVA Research con datos de STPS y Banxico

Por lo que se refiere a las plazas generadas durante 2010, cabe decir que la mayor parte (75%) son plazas eventuales, también con menor remuneración con respecto a las permanentes. Esta situación se ha traducido en una lenta recuperación de la masa salarial, que en términos reales apenas está próxima a los niveles observados en 2008 (ver cuadro 3) y, consecuentemente en una débil recuperación de la confianza del consumidor, sobre todo para adquirir bienes duraderos (ver gráfica 21 y, niveles de consumo privado por debajo de 2008 (ver gráfica 22). No obstante, el resumen del comportamiento de todas estas variables apunta a una reactivación más generalizada del mercado interno durante el 2011.

Gráfica 21

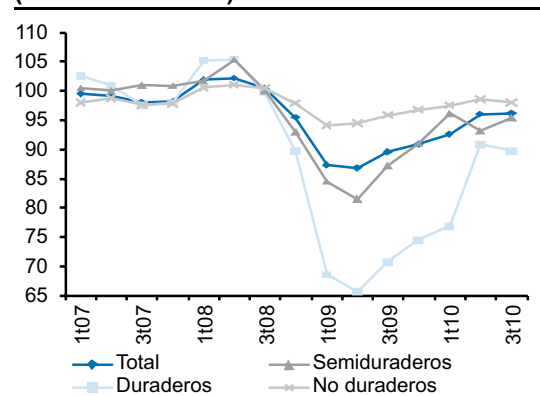
**Confianza del consumidor (Indice 2003=100, ae)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 22

**Consumo privado de bienes (Indice 2008=100)**

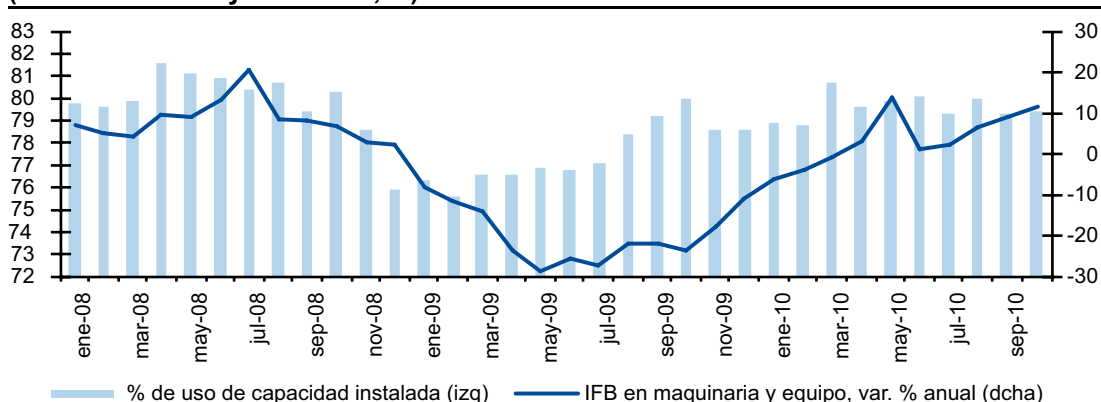


Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Aunque la inversión privada también mostró leves repuntes, las condiciones macroeconómicas hacen suponer que a lo largo del 2011 observaremos una gradual recuperación. En breve tendrá que mostrar mayor dinamismo pues la depreciación de activos y su reposición debe de estar cercana después de largo periodo de no hacerlo. Además, mantener la competitividad en la manufactura requiere de un proceso continuo de inversión para garantizar el mejor producto al menor costo (ver gráfica 23).

Gráfica 23

### Inversión fija bruta y uso de la capacidad instalada (Índice 2008=100 y var. anual,ae)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

## En 2011, el escenario base apunta a una consolidación de la recuperación

Hacia fines de 2010, el gasto empresarial en maquinaria y equipo comenzó a reactivarse, lo cual es muy buen augurio; implica que la inversión está tomando cierto dinamismo. Asimismo, todos los segmentos del sector construcción mostraron mejoría los que se reforzarán con los programas de infraestructura, la reconstrucción de las entidades afectadas por los desastres naturales, la conclusión de diversas administraciones estatales y el inicio del periodo preelectoral del 2012 que genera un cierto impulso a la inversión pública. Si bien el consumo privado ha crecido, aún se muestra rezagado con respecto a los niveles de 2008, el principal reto para 2011 será dinamizarlo, el soporte del empleo y de bajos niveles de inflación serán determinantes.

Un elemento que hay que tener en cuenta para 2011 es que la economía mundial continuará con el proceso de recuperación iniciado a fines de 2009. El crecimiento de la economía de EEUU en 2011 podría situarse en 3%, ligeramente por arriba al cierre estimado de 2010 (2.9%). Este entorno es positivo para el país. En México para 2011 esperamos un mejor año, más equilibrado entre sectores, aunque en términos de crecimiento observará una tasa de 4.3% que dista de ser una desaceleración significativa con respecto al observado en 2010 de 5.3%. El crecimiento entre sectores será menos disperso, y se observará una contribución al crecimiento menos concentrada (para mayor detalle sectorial ver pronósticos sectoriales), es decir se observa un crecimiento más equilibrado y generalizado entre los diversos sectores de la economía.

Los sectores más dinámicos serán los concentrados en la elaboración de productos de consumo duradero y los servicios. Por su parte, los sectores que mostrarán un dinamismo por abajo del promedio de la economía serán los vinculados con demanda de bienes de uso básico y sectores poco competitivos.

Lo que le dará sustento a la economía mexicana en 2011 será, que al dinamismo exportador (con una mejor posición competitiva) se le sumará una mayor contribución de la parte interna. En el caso del sector automotriz, se espera que luego de un extraordinario 2010, en 2011 las exportaciones automotrices presenten un crecimiento de entre 5 y el 10 %. Así mismo una gradual recuperación de las remesas y el turismo internacional en el contexto de recuperación de la economía norteamericana.

## 2.1.a Pronósticos sectoriales

Cuadro 4

### Indicadores y pronósticos sectoriales México, PIB

	Variación % anual												
	2008	2009	2010	2011	2012	1T10	2T10	3T10	4T10	1T11	2T11	3T11	4T11
PIB Total	1.5	-6.1	<b>5.3</b>	<b>4.3</b>	<b>3.8</b>	5.1	7.3	5.3	<b>3.4</b>	<b>4.5</b>	<b>3.6</b>	<b>4.2</b>	<b>5.0</b>
Primario	1.1	-2.0	<b>3.7</b>	<b>2.5</b>	<b>2.0</b>	0.0	4.6	8.8	<b>1.5</b>	<b>2.4</b>	<b>2.6</b>	<b>3.0</b>	<b>1.9</b>
Secundario	-0.1	-7.4	<b>5.9</b>	<b>3.8</b>	<b>4.4</b>	5.9	7.3	6.2	<b>4.4</b>	<b>3.7</b>	<b>3.4</b>	<b>3.6</b>	<b>4.5</b>
Minería	-1.5	-2.4	<b>2.8</b>	<b>3.3</b>	<b>3.3</b>	1.8	3.3	2.9	<b>3.1</b>	<b>3.8</b>	<b>3.1</b>	<b>3.2</b>	<b>3.2</b>
Electricidad, agua y suministro de gas	-2.2	1.9	<b>2.7</b>	<b>3.0</b>	<b>3.7</b>	0.9	2.7	3.2	<b>4.0</b>	<b>3.2</b>	<b>2.9</b>	<b>3.0</b>	<b>3.0</b>
Construcción	3.1	-6.4	<b>0.2</b>	<b>4.6</b>	<b>6.1</b>	-3.2	-1.6	0.5	<b>5.3</b>	<b>5.8</b>	<b>4.1</b>	<b>4.4</b>	<b>4.2</b>
Manufactura	-0.7	-9.9	<b>9.5</b>	<b>3.7</b>	<b>4.2</b>	11.5	12.8	9.7	<b>4.5</b>	<b>2.9</b>	<b>3.3</b>	<b>3.5</b>	<b>5.2</b>
Servicios	2.9	-5.3	<b>4.9</b>	<b>4.5</b>	<b>3.5</b>	4.7	7.3	4.1	<b>3.7</b>	<b>5.5</b>	<b>4.1</b>	<b>3.9</b>	<b>4.3</b>
Comercio	2.1	-14.2	<b>12.5</b>	<b>6.6</b>	<b>5.2</b>	14.3	18.3	12.1	<b>5.9</b>	<b>9.7</b>	<b>5.7</b>	<b>5.5</b>	<b>5.5</b>
Transporte, correos y almacenamiento	0.0	-6.6	<b>6.6</b>	<b>3.9</b>	<b>4.2</b>	7.6	10.5	5.3	<b>3.3</b>	<b>4.1</b>	<b>3.4</b>	<b>3.0</b>	<b>4.9</b>
Información en medios masivos	8.0	0.8	<b>5.2</b>	<b>3.7</b>	<b>5.7</b>	5.4	4.3	6.1	<b>5.1</b>	<b>4.5</b>	<b>4.7</b>	<b>2.9</b>	<b>2.8</b>
Serv. financieros y de seguros	15.5	-6.6	<b>2.7</b>	<b>4.5</b>	<b>4.0</b>	0.4	5.0	0.7	<b>5.1</b>	<b>3.6</b>	<b>4.5</b>	<b>4.5</b>	<b>5.3</b>
Serv. inmobiliarios y de alq.de bienes	3.0	-1.0	<b>2.0</b>	<b>3.2</b>	<b>3.0</b>	4.4	1.4	0.3	<b>2.2</b>	<b>3.4</b>	<b>3.1</b>	<b>3.2</b>	<b>3.3</b>
Serv.prof., científicos y técnicos	3.1	-4.7	<b>-2.3</b>	<b>2.6</b>	<b>1.8</b>	-3.6	-3.6	-2.4	<b>0.4</b>	<b>2.8</b>	<b>2.7</b>	<b>2.4</b>	<b>2.6</b>
Dirección de corporativos y empresas	14.1	-7.7	<b>2.1</b>	<b>4.9</b>	<b>1.2</b>	-5.2	-2.1	9.0	<b>7.7</b>	<b>8.6</b>	<b>7.9</b>	<b>1.5</b>	<b>2.2</b>
Serv. de apoyo a los neg.	1.8	-4.7	<b>1.3</b>	<b>2.3</b>	<b>2.5</b>	-0.4	1.9	0.8	<b>3.0</b>	<b>2.0</b>	<b>2.6</b>	<b>2.1</b>	<b>2.4</b>
Serv. educativos	0.8	0.4	<b>3.5</b>	<b>1.7</b>	<b>1.6</b>	1.7	13.9	-0.9	<b>1.1</b>	<b>2.3</b>	<b>1.6</b>	<b>1.6</b>	<b>1.6</b>
Serv. de salud y de asistencia social	-1.6	0.8	<b>-1.8</b>	<b>1.9</b>	<b>2.4</b>	1.3	-9.8	0.7	<b>1.3</b>	<b>1.6</b>	<b>1.9</b>	<b>2.0</b>	<b>2.2</b>
Serv. de esparcimiento, culturales y deportivos	1.3	-4.6	<b>0.6</b>	<b>2.0</b>	<b>2.3</b>	-1.8	1.7	2.4	<b>0.0</b>	<b>3.5</b>	<b>2.3</b>	<b>0.0</b>	<b>2.4</b>
Serv. de alojam.temp.y de prep.de alim.y beb.	0.8	-7.7	<b>3.7</b>	<b>2.2</b>	<b>2.1</b>	-0.9	11.9	2.7	<b>2.2</b>	<b>1.8</b>	<b>2.3</b>	<b>2.2</b>	<b>2.4</b>
Otros Serv.excepto actividades del gobierno	0.4	-0.5	<b>-0.2</b>	<b>2.9</b>	<b>2.8</b>	-0.7	-0.4	0.1	<b>0.4</b>	<b>2.4</b>	<b>2.9</b>	<b>2.9</b>	<b>3.3</b>
Actividades del gobierno	1.2	4.6	<b>5.7</b>	<b>2.3</b>	<b>1.3</b>	0.7	8.0	4.8	<b>9.2</b>	<b>6.9</b>	<b>-0.3</b>	<b>1.0</b>	<b>1.9</b>

	Estructura, %						Contribuciones al crecimiento, pp				
	2003	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012
PIB Total	100.0	100.0	100.0	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	1.5	-6.1	<b>5.3</b>	<b>4.3</b>	<b>3.8</b>
Primario	3.8	3.5	3.7	<b>3.6</b>	<b>3.5</b>	<b>3.5</b>	0.0	-0.1	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>
Secundario	30.6	30.3	29.9	<b>30.1</b>	<b>29.9</b>	<b>30.1</b>	0.0	-2.2	<b>1.8</b>	<b>1.1</b>	<b>1.3</b>
Minería	6.1	5.0	5.2	<b>5.1</b>	<b>5.0</b>	<b>5.0</b>	-0.1	-0.1	<b>0.1</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>
Electricidad, agua y suministro de gas	1.1	1.3	1.4	<b>1.4</b>	<b>1.3</b>	<b>1.3</b>	0.0	0.0	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
Construcción	6.2	6.7	6.6	<b>6.3</b>	<b>6.3</b>	<b>6.5</b>	0.2	-0.4	<b>0.0</b>	<b>0.3</b>	<b>0.4</b>
Manufactura	17.1	17.3	16.6	<b>17.3</b>	<b>17.2</b>	<b>17.3</b>	-0.1	-1.7	<b>1.6</b>	<b>0.6</b>	<b>0.7</b>
Servicios	62.5	64.0	64.5	<b>64.3</b>	<b>64.0</b>	<b>63.9</b>	1.8	-3.4	<b>3.2</b>	<b>2.5</b>	<b>2.3</b>
Comercio	11.8	15.6	14.3	<b>15.3</b>	<b>15.6</b>	<b>15.8</b>	0.3	-2.2	<b>1.8</b>	<b>1.0</b>	<b>0.8</b>
Transporte, correos y almacenamiento	6.5	6.9	6.9	<b>7.0</b>	<b>6.9</b>	<b>6.9</b>	0.0	-0.5	<b>0.5</b>	<b>0.3</b>	<b>0.3</b>
Información en medios masivos	2.2	3.6	3.9	<b>3.9</b>	<b>3.8</b>	<b>3.9</b>	0.3	0.0	<b>0.2</b>	<b>0.1</b>	<b>0.2</b>
Serv. financieros y de seguros	4.0	4.5	4.5	<b>4.3</b>	<b>4.3</b>	<b>4.4</b>	0.6	-0.3	<b>0.1</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>
Serv. inmobiliarios y de alq.de bienes	10.0	10.4	11.0	<b>10.7</b>	<b>10.6</b>	<b>10.5</b>	0.3	-0.1	<b>0.2</b>	<b>0.3</b>	<b>0.3</b>
Serv.prof., científicos y técnicos	3.7	3.4	3.5	<b>3.2</b>	<b>3.2</b>	<b>3.1</b>	0.1	-0.2	<b>-0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>
Dirección de corporativos y empresas	0.4	0.4	0.4	<b>0.4</b>	<b>0.4</b>	<b>0.4</b>	0.1	0.0	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
Serv. de apoyo a los neg.	2.9	2.5	2.6	<b>2.5</b>	<b>2.4</b>	<b>2.4</b>	0.0	-0.1	<b>0.0</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>
Serv. educativos	4.9	4.5	4.8	<b>4.7</b>	<b>4.6</b>	<b>4.5</b>	0.0	0.0	<b>0.2</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>
Serv. de salud y de asistencia social	3.6	2.8	3.0	<b>2.8</b>	<b>2.7</b>	<b>2.7</b>	0.0	0.0	<b>-0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>
Serv. de esparcimiento, culturales y deportivos	0.5	0.4	0.4	<b>0.4</b>	<b>0.4</b>	<b>0.4</b>	0.0	0.0	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
Serv. de alojam.temp.y de prep.de alim.y beb.	3.5	2.6	2.6	<b>2.5</b>	<b>2.5</b>	<b>2.4</b>	0.0	-0.2	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>
Otros Serv.excepto actividades del gobierno	3.0	2.6	2.7	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	<b>2.5</b>	0.0	0.0	<b>0.0</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>
Actividades del gobierno	5.5	3.7	4.1	<b>4.1</b>	<b>4.0</b>	<b>3.9</b>	0.0	0.2	<b>0.2</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>

Nota: pronóstico aparece con negrita. Todas las cifras estan sujetas a revisión por parte del Instituto  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cuadro 5

**Indicadores y pronósticos sectoriales México, PIB manufactura**

	Variación % anual												
	2008	2009	2010	2011	2012	1T10	2T10	3T10	4T10	1T11	2T11	3T11	4T11
Total	-0.7	-9.9	<b>9.5</b>	<b>3.7</b>	<b>4.2</b>	11.5	12.8	9.7	<b>4.5</b>	<b>2.9</b>	<b>3.3</b>	<b>3.5</b>	<b>5.2</b>
Alimentos	1.4	-0.2	<b>1.8</b>	<b>2.9</b>	<b>2.8</b>	0.6	1.8	2.0	<b>2.9</b>	<b>2.7</b>	<b>2.7</b>	<b>3.0</b>	<b>3.0</b>
Bebidas y tabaco	2.6	-1.2	<b>-0.8</b>	<b>3.2</b>	<b>4.7</b>	-3.9	0.1	0.1	<b>0.4</b>	<b>2.5</b>	<b>3.6</b>	<b>3.1</b>	<b>3.5</b>
Insumos textiles	-6.9	-7.5	<b>7.3</b>	<b>1.5</b>	<b>1.9</b>	10.7	13.2	5.1	<b>0.6</b>	<b>1.1</b>	<b>1.7</b>	<b>1.4</b>	<b>1.7</b>
Confección de prod.textiles	-8.4	-10.1	<b>5.1</b>	<b>3.4</b>	<b>5.5</b>	5.5	9.7	2.3	<b>3.0</b>	<b>2.4</b>	<b>2.3</b>	<b>3.5</b>	<b>5.2</b>
Prendas de vestir	2.2	-5.6	<b>5.8</b>	<b>1.8</b>	<b>3.3</b>	13.3	10.8	4.3	<b>-3.4</b>	<b>4.0</b>	<b>1.0</b>	<b>2.0</b>	<b>0.4</b>
Prod.de cuero y piel	-3.2	-6.5	<b>11.7</b>	<b>2.2</b>	<b>1.0</b>	16.3	18.3	9.4	<b>3.9</b>	<b>3.8</b>	<b>2.6</b>	<b>1.7</b>	<b>0.5</b>
Ind. de la madera	-7.6	-4.3	<b>4.4</b>	<b>3.4</b>	<b>7.4</b>	-2.2	14.4	3.2	<b>2.7</b>	<b>6.9</b>	<b>0.4</b>	<b>1.3</b>	<b>5.5</b>
Ind. del papel	2.5	-0.6	<b>5.2</b>	<b>4.0</b>	<b>3.8</b>	4.5	6.2	5.4	<b>4.8</b>	<b>3.6</b>	<b>4.2</b>	<b>3.8</b>	<b>4.3</b>
Impresión e Ind. conexas	5.2	-4.9	<b>8.2</b>	<b>1.8</b>	<b>3.0</b>	2.7	13.3	8.5	<b>8.4</b>	<b>2.5</b>	<b>1.4</b>	<b>1.6</b>	<b>2.0</b>
Prod. deriv. petróleo	0.7	-1.6	<b>-1.3</b>	<b>1.2</b>	<b>3.2</b>	-3.8	2.2	-3.6	<b>0.2</b>	<b>0.6</b>	<b>0.8</b>	<b>0.9</b>	<b>2.5</b>
Química	-2.3	-4.4	<b>-0.7</b>	<b>2.5</b>	<b>2.9</b>	1.3	-2.0	-1.1	<b>-0.9</b>	<b>0.6</b>	<b>2.5</b>	<b>3.3</b>	<b>3.8</b>
Plástico y del hule	-1.7	-9.4	<b>8.3</b>	<b>2.1</b>	<b>4.4</b>	9.6	13.0	9.4	<b>1.8</b>	<b>1.8</b>	<b>1.3</b>	<b>1.9</b>	<b>3.5</b>
Prod. min. no metálicos	-3.7	-8.5	<b>1.1</b>	<b>4.2</b>	<b>4.0</b>	-0.4	1.5	0.7	<b>2.5</b>	<b>4.4</b>	<b>3.9</b>	<b>3.8</b>	<b>4.5</b>
Metálicas básicas	-0.6	-17.1	<b>12.0</b>	<b>4.0</b>	<b>3.8</b>	17.6	16.2	13.0	<b>2.4</b>	<b>2.5</b>	<b>3.6</b>	<b>4.6</b>	<b>5.6</b>
Prod. metálicos	0.9	-15.1	<b>9.4</b>	<b>5.1</b>	<b>5.1</b>	5.6	12.4	14.9	<b>5.2</b>	<b>4.2</b>	<b>5.4</b>	<b>5.1</b>	<b>5.8</b>
Maquinaria y equipo	-0.3	-21.4	<b>35.5</b>	<b>4.4</b>	<b>5.0</b>	24.3	42.1	55.5	<b>21.5</b>	<b>3.9</b>	<b>4.4</b>	<b>4.5</b>	<b>4.9</b>
Computación y electrónico	-12.0	-17.5	<b>9.6</b>	<b>4.6</b>	<b>3.4</b>	11.9	14.4	6.5	<b>6.2</b>	<b>5.9</b>	<b>3.2</b>	<b>4.5</b>	<b>5.0</b>
Eq. eléctrico	-0.1	-12.5	<b>11.0</b>	<b>4.8</b>	<b>5.9</b>	6.2	16.2	15.5	<b>6.5</b>	<b>3.7</b>	<b>3.7</b>	<b>5.5</b>	<b>6.3</b>
Eq. de transporte	0.6	-26.7	<b>39.6</b>	<b>5.4</b>	<b>6.5</b>	55.7	69.9	34.7	<b>12.6</b>	<b>2.2</b>	<b>4.3</b>	<b>3.8</b>	<b>11.2</b>
Muebles y relacionados	-2.8	-8.0	<b>7.6</b>	<b>3.9</b>	<b>2.9</b>	6.9	12.0	7.9	<b>4.2</b>	<b>4.9</b>	<b>3.2</b>	<b>3.4</b>	<b>4.0</b>
Otras Ind. manufactureras	1.6	-2.4	<b>4.2</b>	<b>6.0</b>	<b>5.5</b>	2.2	4.4	5.1	<b>5.1</b>	<b>5.6</b>	<b>5.6</b>	<b>6.0</b>	<b>6.8</b>

	Estructura, %						Contribuciones al crecimiento, pp				
	2003	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012
Total	100.0	100.0	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	-0.7	-9.9	<b>9.5</b>	<b>3.7</b>	<b>4.2</b>
Alimentos	23.0	21.8	<b>24.1</b>	<b>22.4</b>	<b>22.3</b>	<b>22.0</b>	0.3	0.0	<b>0.4</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>
Bebidas y tabaco	5.7	6.4	<b>7.0</b>	<b>6.3</b>	<b>6.3</b>	<b>6.3</b>	0.2	-0.1	<b>-0.1</b>	<b>0.2</b>	<b>0.3</b>
Insumos textiles	1.6	1.0	<b>1.0</b>	<b>1.0</b>	<b>0.9</b>	<b>0.9</b>	-0.1	-0.1	<b>0.1</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
Confección de prod.textiles	0.6	0.4	<b>0.4</b>	<b>0.4</b>	<b>0.4</b>	<b>0.4</b>	0.0	0.0	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
Prendas de vestir	3.9	2.6	<b>2.7</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	0.1	-0.1	<b>0.2</b>	<b>0.0</b>	<b>0.1</b>
Prod.de cuero y piel	2.2	1.3	<b>1.3</b>	<b>1.3</b>	<b>1.3</b>	<b>1.3</b>	0.0	-0.1	<b>0.2</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
Ind. de la madera	1.7	1.1	<b>1.1</b>	<b>1.1</b>	<b>1.1</b>	<b>1.1</b>	-0.1	0.0	<b>0.1</b>	<b>0.0</b>	<b>0.1</b>
Ind. del papel	1.9	2.2	<b>2.4</b>	<b>2.3</b>	<b>2.4</b>	<b>2.3</b>	0.1	0.0	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>
Impresión e Ind. conexas	1.1	0.9	<b>1.0</b>	<b>1.0</b>	<b>0.9</b>	<b>0.9</b>	0.0	0.0	<b>0.1</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
Prod. deriv. petróleo	3.0	2.9	<b>3.2</b>	<b>2.9</b>	<b>2.8</b>	<b>2.8</b>	0.0	0.0	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.1</b>
Química	11.1	9.6	<b>10.2</b>	<b>9.3</b>	<b>9.2</b>	<b>9.0</b>	-0.2	-0.4	<b>-0.1</b>	<b>0.2</b>	<b>0.3</b>
Plástico y del hule	2.9	2.7	<b>2.7</b>	<b>2.7</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	0.0	-0.3	<b>0.2</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>
Prod. min. no metálicos	7.1	6.6	<b>6.7</b>	<b>6.2</b>	<b>6.2</b>	<b>6.2</b>	-0.3	-0.6	<b>0.1</b>	<b>0.3</b>	<b>0.2</b>
Metálicas básicas	5.1	5.7	<b>5.2</b>	<b>5.3</b>	<b>5.4</b>	<b>5.3</b>	0.0	-1.0	<b>0.6</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>
Prod. metálicos	3.0	3.4	<b>3.2</b>	<b>3.2</b>	<b>3.3</b>	<b>3.3</b>	0.0	-0.5	<b>0.3</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>
Maquinaria y equipo	2.8	2.4	<b>2.1</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	0.0	-0.5	<b>0.7</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>
Computación y electrónico	3.9	4.8	<b>4.4</b>	<b>4.4</b>	<b>4.4</b>	<b>4.4</b>	-0.6	-0.8	<b>0.4</b>	<b>0.2</b>	<b>0.1</b>
Eq. eléctrico	2.5	3.4	<b>3.3</b>	<b>3.3</b>	<b>3.4</b>	<b>3.4</b>	0.0	-0.4	<b>0.4</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>
Eq. de transporte	13.0	17.5	<b>14.2</b>	<b>18.1</b>	<b>18.4</b>	<b>18.8</b>	0.1	-4.7	<b>5.6</b>	<b>1.0</b>	<b>1.2</b>
Muebles y relacionados	1.7	1.3	<b>1.4</b>	<b>1.3</b>	<b>1.3</b>	<b>1.3</b>	0.0	-0.1	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0.0</b>
Otras Ind. manufactureras	2.1	2.2	<b>2.4</b>	<b>2.3</b>	<b>2.3</b>	<b>2.3</b>	0.0	-0.1	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>

Nota: pronóstico aparece con negrita. Todas las cifras estan sujetas a revisión por parte del Instituto  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

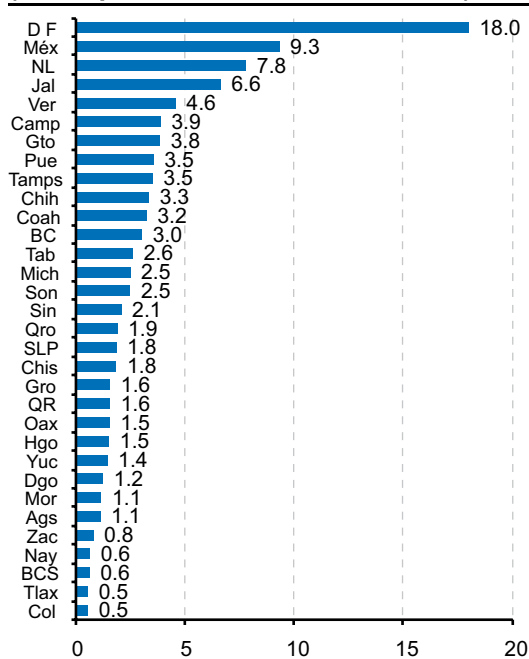
## 2.2 Coyuntura Regional: hacia un crecimiento en 2011 más homogéneo de los estados

### PIB estatal en 2009: el impacto de la recesión; las nuevas cifras muestran una menor severidad y menor volatilidad

El 16 de diciembre pasado, el INEGI<sup>1</sup> publicó los resultados del PIB por entidad federativa. Los resultados confirman en términos generales las tendencias que se habían observado en el Indicador Trimestral de Actividad Económica Estatal (ITAE), entre otros: impacto de la recesión en todas las entidades pero, con matices entre ellas, con mayor contracción en las zonas industrializadas y menor en las de alta marginación por la propia naturaleza externa de la crisis. Pero también hay algunas diferencias entre las cifras preliminares y las actuales: la dispersión ahora es menor, las zonas turísticas fueron menos afectadas que el estimado previamente y las principales entidades petroleras, Campeche y Tabasco, tienen ahora un comportamiento relativamente más homogéneo.

Gráfica 24

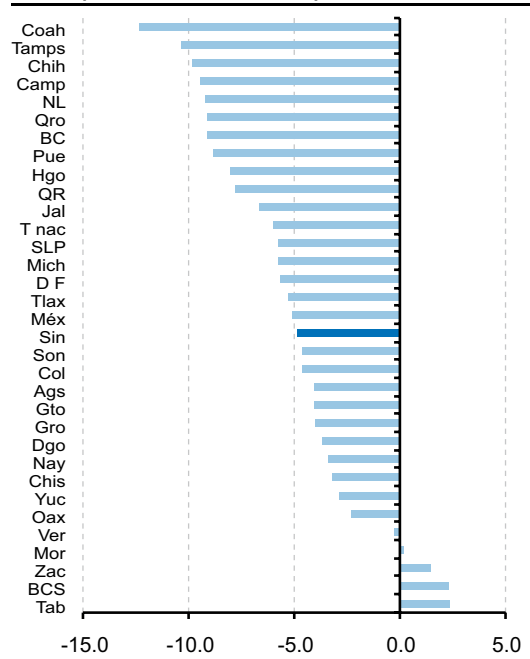
#### Estructura del PIB por entidad 2009 (Participación % en el total nacional)



Fuente: Research con datos de INEGI

Gráfica 25

#### Comportamiento del PIB por entidad 2009 (Variación % anual)



Fuente: Research con datos de INEGI

Las cifras del 2009 siguen mostrando la elevada concentración de las actividades del país en unas pocas entidades. Esto es normal dada la extensión geográfica, concentración de poderes, vocación natural, etc. Las tres entidades principales (DF, Estado de México y Nuevo León) según tamaño del PIB representan el 35.1% del total y las siguientes tres (Jalisco, Veracruz y Campeche) el 15.1%, por tanto el 50% de la producción se concentra en seis estados del país.

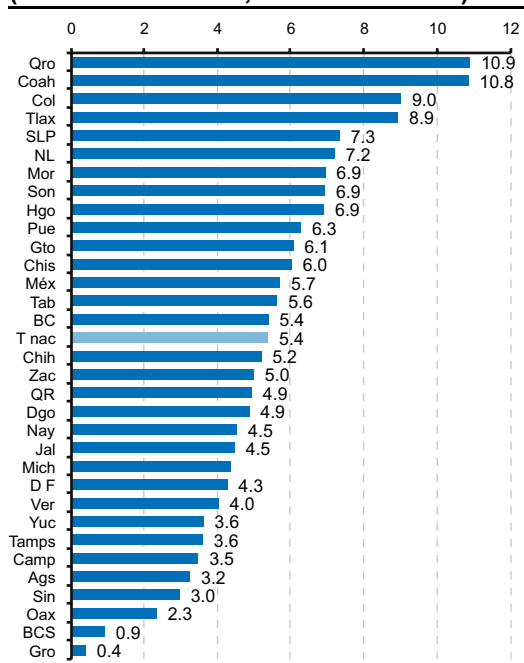
Las nuevas cifras no modifican las tendencias comentadas en la edición anterior de **Situación Regional Sectorial México**. La mayor contracción de la actividad durante el 2009, fue en las entidades más expuestas e integradas al ciclo económico de EEUU, que se caracterizan por

<sup>1</sup> INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México

ser industrializadas y exportadoras (en particular de productos automotrices) o las turísticas asociadas también al exterior a través de viajeros internacionales. Por su parte, las que recibieron el menor impacto fueron las asociadas a situaciones muy particulares, como por ejemplo: Tabasco, Zacatecas y Baja California Sur, las cuales tuvieron un crecimiento positivo en 2009. El Distrito Federal merece una mención aparte, por su tamaño, diversificación y por haber recibido muy probablemente el mayor impacto de la influenza; el DF tuvo un comportamiento muy cercano al total nacional.

Gráfica 26

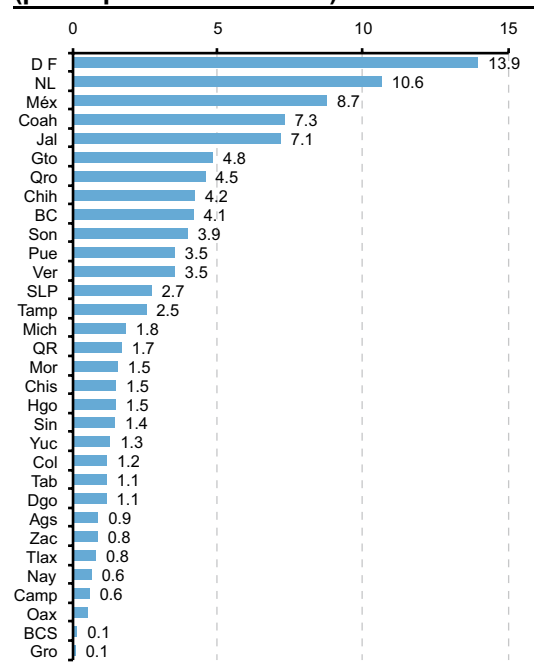
**Empleo formal privado  
asegurados en el IMSS  
(Variación % anual, noviembre 2010)**



Fuente: BBVA Research con datos del IMSS

Gráfica 27

**Aportación a la creación anual de  
empleos totales, noviembre 2009  
(participación % del total)**



Fuente: BBVA Research con datos del IMSS

**2010 fue un año de recuperación, pero aún muy diferenciado hacia las zonas exportadoras**

Hasta cierto punto los factores que causaron la recesión están también asociados a la recuperación, por ejemplo: el dinamismo de las exportaciones encabezadas por la reestructuración de las empresas automotrices estadounidenses, la mejoría de cuota en el mercado exportador de EEUU, superando a Canadá y ubicando a México en el 2do importador en ese país (ver artículo Coyuntura Sectorial en ésta edición), la superación de la emergencia sanitaria y su impacto específico en ciertas entidades por mencionar los principales, además, su impacto también ha sido generalizado. A la fecha de cierre de esta edición, no se contaba con el indicador de PIB estatal (ITAE) actualizado, pero hay diferentes variables disponibles más oportunas que reflejan la recuperación generalizada de la actividad; una que por su cobertura y disponibilidad es de gran utilidad, es el empleo formal privado o asegurados en el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y cuyos resultados se analizan a continuación.

Con información al mes de noviembre de 2010, el empleo formal privado registró un crecimiento en todas las entidades del país; aunque existen diferencias grandes entre algunas de ellas, en un extremo Querétaro o Coahuila registraron variaciones anuales de dos dígitos, en el otro, Baja California Sur y Guerrero registraron modestos avances de 0.9% y 0.4% respectivamente. En este período, en la mayoría de las entidades prevalecen tasas por arriba del dinamismo de la población y los niveles de empleo ya superaron en todas las entidades los prevalecientes antes de la crisis.



En términos de aportación es importante el dinamismo pero también el tamaño o peso de cada entidad, desde este ángulo, las principales entidades generadoras de puestos de trabajo en el período analizado fueron las siguientes: el Distrito Federal con 105 mil, Nuevo León con 80 mil, Estado de México con 66 mil, Coahuila 55 mil, Jalisco 54 mil y Guanajuato 35 mil, estas seis entidades crearon el 52.5% de los empleos anuales al mes de noviembre de 2010, estas mismas entidades generan la mitad del PIB nacional. El empleo es importante por sus implicaciones sociales, por ser además de un reflejo de la recuperación y también será base del crecimiento futuro a través del fortalecimiento de mercado interno.

Cuadro 6

**PIB por regiones (Crecimiento real anual,%)**

	Crecimiento real anual, %					Participación % en el total			
	2008	2009p	2010e	2011e		2008	2009p	2010e	2011e
Total	1.5	-6.1	5.2	4.3	Total	100.0	100.0	100.0	100.0
Turística	2.5	-5.8	6.0	5.8	Turística	2.0	2.0	2.0	2.0
Industrial	1.8	-7.8	6.7	4.8	Industrial	40.3	39.5	40.0	40.2
Alto desarrollo	1.0	-5.6	3.9	4.4	Alto desarrollo	16.9	17.0	16.8	16.8
Desarrollo medio	1.4	-4.5	4.7	3.9	Desarrollo medio	36.2	36.8	36.6	36.4
Alta marginación	1.8	-3.1	2.8	2.8	Alta marginación	4.6	4.8	4.7	4.6

	Aportación al crecimiento					Índice 2008 = 100			
	2008	2009p	2010e	2011e		2008	2009p	2010e	2011e
Total	1.5	-6.1	5.2	4.3	Total	100.0	94.0	99.0	103.2
Turística	0.0	-0.1	0.1	0.1	Turística	100.0	94.2	99.8	105.6
Industrial	0.7	-3.1	2.7	1.9	Industrial	100.0	92.2	98.3	103.0
Alto desarrollo	0.2	-1.0	0.7	0.7	Alto desarrollo	100.0	94.4	98.1	102.4
Desarrollo medio	0.5	-1.7	1.7	1.4	Desarrollo medio	100.0	95.5	100.0	103.8
Alta marginación	0.1	-0.1	0.1	0.1	Alta marginación	100.0	96.9	99.6	102.4

\* Regiones según su vocación y nivel de desarrollo: **Alto desarrollo:** DF; Turísticas: BCS y QR; Industrial: Ags, BC, Coah, Chih, Jal, Méx,NL, Qro, Son, Tamps; **Desarrollo medio:** Camp, Col, Dgo, Gto, Hgo, Mich, Mor,Nay, Pue, SLP, Sin, Tab, Tlax, Ver, Yuc, Zac; **Alta marginación:** Chis, Gro y Oax.

## 2.2a. Perspectivas 2011: hacia un crecimiento más homogéneo y generalizado de todos los estados

La evolución de la actividad económica en los próximos años dependerá en mucho del comportamiento de la economía de EEUU y de su grado de vinculación con cada entidad. Si bien el 2010 fue impulsado por la demanda externa a través de las exportaciones y por su impulso a las entidades industrializadas, también es cierto que fue un año de recuperación del deterioro en la producción del año previo y los logros sólo acercaron los niveles de actividad a los prevalecientes antes de la crisis, por lo que, el crecimiento efectivo será en este año de 2011, año en el cual el fortalecimiento del mercado interno tendrá un mayor papel y será un complemento importante en el crecimiento.

En términos generales podemos afirmar que 2010 es un año de recuperación y que 2011 será año de crecimiento similar a la media que el país registraba antes de la crisis pero, con un pequeño cambio entre regiones el cual será favorable a las entidades de desarrollo medio y rezagadas. Entre 2004 y 2008 el mayor dinamismo se observó en las regiones turística e industrial, éstas fueron las más afectadas en la crisis y las que salieron más rápido en la recuperación y seguirán siendo en los próximos años las más dinámicas, pero estimamos que crecerán a tasas menores que las históricas. Las zonas de desarrollo medio y marginación alta, aunque crecerán a una tasa menor que el total de la economía o la zona industrial, esta tasa será superior a la que tuvieron antes de la crisis; para la zona de alto desarrollo (D.F.) también esperamos un crecimiento mejor.

En 2011, todas las regiones y todas las entidades del país habrán superado el nivel de actividad que tenían antes de la crisis y la participación en la economía nacional seguirá siendo creciente para la región de alto desarrollo, la industrial y la turística. Los riesgos a estos escenarios están relacionados en lo externo por las dudas existentes sobre la solidez estructural de las economías desarrolladas, en particular la sostenibilidad de recuperación de EEUU y en lo interno aspectos vinculados con la recuperación de la confianza de los consumidores y productores (inseguridad, entorno político) y los efectos que los fenómenos naturales puedan seguir causando (ver recuadro de desastres naturales en ésta edición). Las perspectivas son de crecimiento para las regiones, más generalizado y de mejor calidad que lo observado durante el 2010, por arriba de la dinámica de la población.

## 2.2.b Pronósticos por entidad federativa

Cuadro 7

### PIB por Entidad Federativa\*

	2008p	2009p	2010e	2011e	2008p	2009p	2010e	2011e	2008p	2009p	2010e	2011e
	(Miles de millones pesos 2008)				(Crecimiento % anual)				(Participación % anual)			
Total nacional	12,313.7	11,574.0	12,187.5	12,711.5	1.5	-6.1	5.2	4.3	100.0	100.0	100.0	100.0
Aguascalientes	125.6	120.6	131.5	139.9	0.9	-4.0	9.0	6.4	1.0	1.0	1.1	1.1
Baja California	349.1	317.4	336.8	353.8	0.1	-9.1	6.1	5.1	2.8	2.7	2.8	2.8
Baja California Sur	70.8	72.4	76.5	81.2	4.5	2.3	5.7	6.0	0.6	0.6	0.6	0.6
Campeche	893.1	809.1	803.2	801.7	-2.8	-9.4	-0.7	-0.2	7.3	7.0	6.6	6.3
Coahuila	385.8	338.3	386.1	403.0	2.1	-12.3	14.1	4.4	3.1	2.9	3.2	3.2
Colima	63.4	60.4	63.3	66.1	1.3	-4.6	4.7	4.5	0.5	0.5	0.5	0.5
Chiapas	215.7	208.9	215.8	222.1	4.5	-3.2	3.3	2.9	1.8	1.8	1.8	1.7
Chihuahua	382.0	344.5	367.6	384.9	1.3	-9.8	6.7	4.7	3.1	3.0	3.0	3.0
Distrito Federal	2,085.6	1,968.0	2,045.0	2,134.8	1.0	-5.6	3.9	4.4	16.9	17.0	16.8	16.8
Durango	147.0	141.6	147.2	151.7	2.2	-3.7	3.9	3.1	1.2	1.2	1.2	1.2
Guanajuato	448.8	430.8	459.9	475.8	1.3	-4.0	6.7	3.5	3.6	3.7	3.8	3.7
Guerrero	173.5	166.6	171.1	175.3	-2.1	-4.0	2.7	2.5	1.4	1.4	1.4	1.4
Hidalgo	189.8	174.6	180.9	188.8	7.5	-8.0	3.6	4.3	1.5	1.5	1.5	1.5
Jalisco	766.3	715.5	744.5	770.6	0.9	-6.6	4.0	3.5	6.2	6.2	6.1	6.1
México	1,063.9	1,009.8	1,068.9	1,114.9	2.2	-5.1	5.9	4.3	8.6	8.7	8.8	8.8
Michoacán	295.8	278.9	291.4	302.1	4.0	-5.7	4.5	3.7	2.4	2.4	2.4	2.4
Morelos	126.4	126.5	130.7	133.2	-3.0	0.0	3.3	1.9	1.0	1.1	1.1	1.0
Nayarit	70.8	68.5	70.7	73.0	4.6	-3.3	3.3	3.2	0.6	0.6	0.6	0.6
Nuevo León	929.5	843.9	902.1	953.1	1.7	-9.2	6.9	5.6	7.5	7.3	7.4	7.5
Oaxaca	180.2	176.2	180.3	185.9	2.5	-2.3	2.4	3.1	1.5	1.5	1.5	1.5
Puebla	409.9	373.9	408.6	429.6	2.7	-8.8	9.3	5.1	3.3	3.2	3.4	3.4
Querétaro	232.7	214.6	232.4	245.1	4.4	-7.7	8.3	5.5	1.9	1.9	1.9	1.9
Quintana Roo	174.1	158.2	167.9	177.4	1.7	-9.1	6.1	5.6	1.4	1.4	1.4	1.4
San Luis Potosí	227.3	214.2	232.5	242.1	3.8	-5.8	8.5	4.1	1.8	1.9	1.9	1.9
Sinaloa	245.4	233.6	241.8	250.9	2.7	-4.8	3.5	3.7	2.0	2.0	2.0	2.0
Sonora	296.8	283.1	305.0	324.5	0.7	-4.6	7.7	6.4	2.4	2.4	2.5	2.6
Tabasco	465.6	476.6	501.3	526.8	4.4	2.4	5.2	4.9	3.8	4.1	4.1	4.1
Tamaulipas	426.2	382.2	401.1	418.0	4.1	-10.3	4.9	4.2	3.5	3.3	3.3	3.3
Tlaxcala	64.3	61.0	64.9	67.2	0.7	-5.2	6.4	3.5	0.5	0.5	0.5	0.5
Veracruz	549.5	548.6	567.5	589.9	0.0	-0.2	3.4	3.9	4.5	4.7	4.7	4.6
Yucatán	163.0	158.4	165.8	172.3	0.5	-2.8	4.7	3.9	1.3	1.4	1.4	1.4
Zacatecas	95.4	96.8	101.9	106.9	7.9	1.5	5.3	4.8	0.8	0.8	0.8	0.8

\* Se refiere al valor agregado bruto en valores básicos

p: Información preliminar a partir de esta fecha; e : Estimación a partir de esta fecha

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

## Recuadro 1. Contingencias naturales: alto costo por lo inusual de los fenómenos, deficientes asentamientos urbanos y rezagos en cultura de prevención

2010 un año de fuertes contingencias naturales. En México y en muchos países del mundo, 2010 fue un año particularmente complicado por desastres naturales, con un alto costo material y en vidas humanas. En nuestro país: un sismo y una temporada intensa de huracanes y de tormentas tropicales que derivó en inundaciones inusuales y desfogue de las presas, tuvieron impactos en el noroeste al inicio del año, en el noreste al comienzo de la temporada de lluvias y posteriormente en las entidades costeras del Golfo de México y del Sur del País. Por su importancia, en este recuadro de **Situación Regional Sectorial México** se analiza y cuantifica, con las fuentes de información pública disponible, los impactos económicos de los huracanes que causaron mayor destrucción: **Alex** en Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas y **Karl** en Veracruz y Tabasco. Con esto no se pretende minimizar o ignorar, lo sucedido en otras entidades,

ni tampoco desconocer otras contingencias naturales, como por ejemplo: el sismo en Baja California o las precipitaciones en Michoacán, que también tuvieron un impacto relevante.

Parece difícil desligar los acontecimientos recientes de los temas más amplios del calentamiento global y el cambio climático<sup>1</sup> pero, sin duda 2010 a sido un año atípico con respecto a la historia reciente pero tal vez, sea un testimonio de eventos adversos que se podrían registrar en el futuro. En el Seminario “Cambio climático y competitividad: retos y oportunidades para México ante la COP16”, el Secretario de Economía, Bruno Ferrari, mencionó algunos datos que ilustran la magnitud de estos cambios: *la emisión de gases con efecto invernadero ha elevado la temperatura promedio del planeta en los últimos años, lo que se traduce en los siguientes efectos: cambios sensibles en el inicio, duración y término de las estaciones; el incremento de alrededor de cuatro centímetros en los últimos 17 años del nivel del*

Cuadro 8

### Estimación de los Impactos Económicos

	Huracán Alex			Huracán Karl	
	Coahuila	Nuevo León*	Tamaulipas	Veracruz	Tabasco
PIB, 2008, mills. pesos corrientes	372,154.8	886,003.1	405,268.4	541,732.6	434,375.7
PIB, 2008, % del total	3.2	7.5	3.4	4.6	3.7
	Coahuila 2,655	N León 4,502	Tamaulipas 3,230	Entidad 7,295	Tabasco 2,061
	La Laguna 1,007	Monterrey 3,738	Tampico 803	ZM Veracruz 796	ZM Villahermosa 676
Población, miles	Torreón 577	Linares 72	Reynosa RB 633	ZM Xalapa 618	Cárdenas 217
	Saltillo 725	Montemorelos 54	Matamoros 462	ZM P Rica 494	Comalcalco 180
	Monclova 294	Anáhuac 18	Nvo Laredo 355	ZM Orizaba 391	Himanguillo 163
	Piedras Neg 170			ZM Minatitlán 340	
Costo de reconstrucción, mills de pesos	400.0	18,000.0	1,000.0	80,000.0	7,000.0
Costo vs. PIB estatal %	0.1	2.0	0.2	14.8	1.6
Ing. púb. estatales por entidad, millones de pesos 2009	33,709.3	53,271.5	41,760.5	82,831.3	35,970.4
Daños vs. Ing. fiscales de la ent.	1.2	33.8	2.4	96.6	19.5

Fuente: BBVA Research con datos de Gobierno de los Estados, SHCP, Conapo, Gobernación, \* en Nuevo León se cuantificaron daños sin la reconstrucción de las Avenidas Constitución y Morones Prieto, las cuales estarán a cargo de la SCT; Las indemnizaciones que estimaron las aseguradoras sólo por el huracán Alex fueron del orden de 2,580 millones de pesos.

Y del 6° Informe de Gobierno de Veracruz.

<sup>1</sup> En la edición de mayo del 2010 en Situación Migración México se analiza con detalle la evidencia del cambio climático y se configuran las zonas vulnerables del país, que empiezan a ser consideradas como un factor, aunque no es principal, si representativo de los flujos migratorios.

mar; el derretimiento de aproximadamente 1.8 millones de kilómetros cuadrados –casi la extensión del país- del Polo Norte en los últimos 30 años; la presencia de las lluvias más intensas desde 1940 en diversos estados del país, con las consecuencias que esto ha tenido para miles de familias<sup>2</sup>. El Gobernador de Veracruz se refirió también al mismo tema: “los mayores registros de precipitaciones pluviométricas de que se haya tenido conocimiento en la entidad” ... “un potencial destructivo pocas veces visto”<sup>3</sup>. La Secretaría de Gobernación, con motivo de la finalización calendario de la temporada de lluvia y ciclones tropicales, entre otros aportó los siguientes datos: “se formaron 33 ciclones tropicales, ....desde mayo se emitieron 60 Declaratorias de Emergencia para 620 municipios de 16 estados...también y sólo en la temporada de lluvias y ciclones las Declaratorias de Desastre para 748 municipios de 14 estados” ...“el costo total de los desastres naturales durante la temporada de lluvias y ciclones tropicales 2010 ascendería a más de 45,300 millones de pesos”<sup>4</sup>

Impactos de Alex y Karl. A finales de junio y los primeros días de julio, en su trayectoria hacia el norte, el huracán Alex descargó lluvias en Yucatán, Chiapas, Oaxaca Campeche y la costa de Veracruz, pero su mayor impacto fue en el noreste al entrar a tierra, en particular en Nuevo León y su zona metropolitana. Lo atípico de las lluvias, las características geográficas de la zona y la concentración urbana se combinaron para aumentar la magnitud del daño. Desde luego, el impacto en Coahuila y Tamaulipas, también es importante. Por su parte, el huracán Karl es necesario analizarlo en un contexto más amplio. En 2010 la temporada de lluvias fue particularmente intensa en el sur del país, Karl es importante por ser el más grande ciclón en los últimos años, pero además fue acompañado en este período por otros ciclones y tormentas tropicales que aumentaron la humedad, la acumulación de agua en presas y los escurrimientos en los ríos y arroyos de la región. A su vez el Estado de Veracruz tiene un extenso litoral y una gran cantidad de asentamientos humanos y escurrimientos que aumentan el riesgo de inundaciones y daños en una de las entidades más pobladas del país. Alex llamó la atención por ser el primer ciclón de la temporada pero, Karl por ser el que generó más destrucción, particularmente en Veracruz y Tabasco.

## Las dificultades de la cuantificación de los daños

No es fácil cuantificar los daños totales, hay destrucción de infraestructura, viviendas, autos, entorpecimiento temporal de las comunicaciones y del flujo de personas y bienes, retraso en vuelos, daños al patrimonio de las familias y de las empresas, etc. Un recuento inicial muestra lo siguiente: los mayores daños fueron en Veracruz, Nuevo León y Tabasco. Lograr una estimación del valor total de las pérdidas depende de la óptica particular que se utilice. Por ejemplo: la Secretaría de Gobernación cuantifica los fondos que se han canalizado y se canalizarán a lo largo del 2011 a través de Fondo Nacional de Desastres Naturales (Fonden), más las aportaciones especiales aprobadas en el presupuesto federal de este año: “recursos presupuestarios, financiamiento y aseguramiento para contar con alrededor de 50 mil millones de pesos para gastos de reconstrucción...Adicional...Banobras pondrá en marcha un programa crediticio para que las entidades federativas afectadas puedan contar con financiamiento por 20 mil millones de pesos”<sup>5</sup>. De acuerdo con las cifras comentadas, se puede estimar un costo total de las pérdidas del orden de 1% del PIB a nivel nacional, que aún es más relevante si consideramos las carencias y los múltiples necesidades de desarrollo del país.

## Valoración: la importancia de fortalecer una cultura de prevención y generar los incentivos para un desarrollo urbano más seguro

Los huracanes Alex y Karla no son una excepción, más bien son una muestra de eventos que se pueden repetir en el futuro, por lo tanto, planeación y previsión es indispensable en comunidades vulnerables y cada vez más pobladas. Los costos fueron mayores por deficiente asentamientos humanos en zonas vulnerables y ante la carencia de una cultura de previsión. Asignar recursos en el presupuesto es correcto como una medida de corto plazo, pero de largo plazo es necesario diseñar en estrategias que abarque un fortalecimiento de la prevención, el reordenar el territorio y generar mejores condiciones para los asentamientos humanos.

<sup>2</sup> Secretaría de Economía, Nota de Prensa N° 145

<sup>3</sup> Fidel Herrera, 6° Informe de Gobierno

<sup>4</sup> SEGOB, Boletín 30/11/10

<sup>5</sup> SHCP, Comunicado, 16/11/2010

## 3. Temas de análisis

### 3.1 La industria automotriz en México: se beneficia de la reestructuración de EEUU, pero enfrenta una fuerte competencia global

Para la economía mexicana, la industria automotriz representa la segunda actividad manufacturera del país, después de la industria de alimentos, pero en lo individual, si consideramos a la industria como la fabricante de un sólo producto en lo específico, es la más importante. Aporta aproximadamente una quinta parte del PIB manufacturero, por su fuerte dinamismo y por su tamaño es el sector manufacturero que más ha contribuido en la recuperación reciente de la economía. Por ello, es crucial analizar el entorno global de la industria automotriz, las nuevas reglas, los principales actores y los retos a los que se enfrentan. A lo largo de 2010 y después de una caída sin precedentes en 2009, los mercados mundiales de automóviles se están recuperando pero, a niveles inferiores a los observados antes de la crisis. La reconfiguración de la industria a nivel global para equilibrar la fuerte y reciente caída de la demanda y la reestructura de la oferta tiene todavía camino por recorrer.

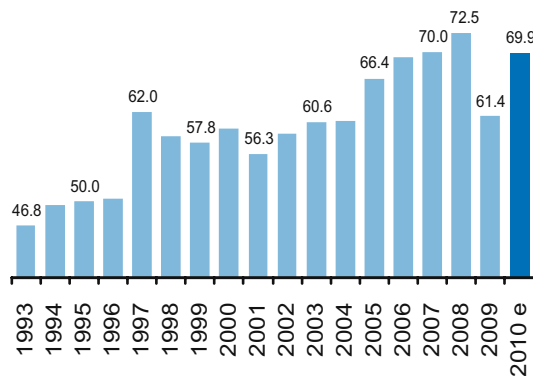
Este artículo de *Situación Regional y Sectorial México* se estructura de la siguiente forma: en la primera sección se ofrece una breve introducción de la evolución de la industria automotriz global y los retos que tendrá que enfrentar tanto desde el punto de vista de la demanda, como de la oferta. En la segunda, se analiza brevemente la reestructuración de Chrysler y General Motors (GM) y sus efectos para la zona del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). En esta misma sección se abordan los elementos que pueden resultar atractivos a la inversión privada en este sector y que se están manifestando con flujos elevados de Inversión Extranjera Directa (IED) a pesar de la recesión global y en los que se tendrá que seguir profundizando para incrementar su participación en el mercado mundial. En la tercera sección, se plantea la situación de la industria automotriz en México, los retos y oportunidades que deberá enfrentar en los próximos años. En la cuarta sección se proporcionan los estimados de cierre del 2010 y pronósticos para los dos próximos años de la producción y las ventas en el mercado interno en el escenario central considerado por BBVA Research. Finalmente se ofrecen algunas conclusiones sobre el tema.

#### Entorno global de la industria automotriz

**La caída global del mercado en 2009, se retrocedió a niveles similares a los del principio de la década**  
La crisis financiera internacional aceleró el proceso de reestructuración que venía de años anteriores para la mayoría de las empresas automotrices del mundo. Por el lado de la demanda, la caída en el ingreso de las familias proveniente de un mayor desempleo y la pérdida súbita de la confianza sobre el proceso de recuperación fueron factores determinantes en los países industrializados. Por el lado de la oferta, la falta de liquidez y la crisis financiera de las empresas automotrices norteamericanas fueron los detonantes para que la producción mundial se contrajera. La fabricación global de vehículos ligeros (autos y SUV'S) fue de 61.4 millones de unidades en 2009 (ver gráfica 28), el nivel más bajo desde 2004, equivalente a una caída de 11 millones de unidades (-15.4%) con respecto a 2008. La reducción se produjo a pesar de que China fabricó 4.5 millones de vehículos más que un año antes. La situación de los productores de vehículos norteamericanos pudo haber sido más seria de no ser por la cuantiosa ayuda gubernamental a través de incentivos a las ventas para reemplazar autos usados y ayudas directas a las empresas, que permitieron que en el último trimestre

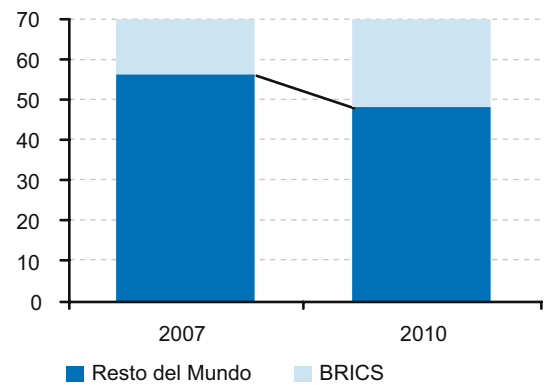
de 2009 las ventas en muchos países tuvieron un cambio positivo de tendencia y se inició una gradual recuperación de la producción a nivel global, aunque fuertemente diferenciada a nivel regional. Las cifras más recientes apuntan a un cierre estimado de producción en el mundo durante el 2010 de casi 70 millones de unidades, aún ligeramente inferior en 3.6% con respecto al máximo observado en el 2008.

Gráfica 28  
**Producción mundial de vehículos (Millones de unidades)**



Fuente: BBVA Research con datos de OICA y PwC con datos de OICA

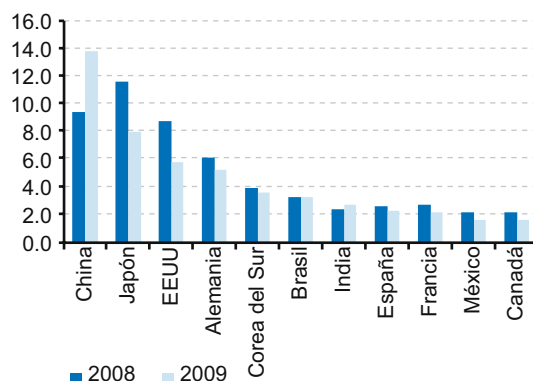
Gráfica 29  
**Producción de vehículos en Bric's (Millones de unidades)**



Fuente: BBVA Research con datos de PwC

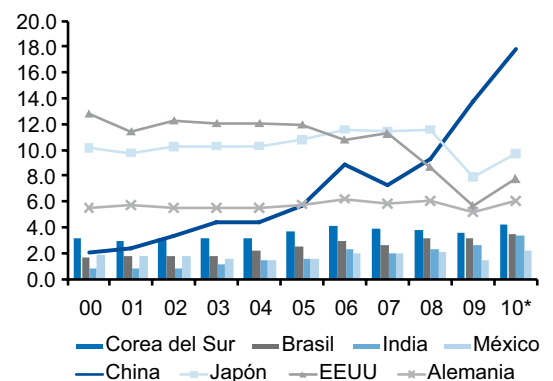
La severa caída de la demanda de los mercados maduros en los países industrializados, aceleró el surgimiento de los emergentes (ver gráfica 29). Es importante resaltar que China se convirtió desde 2009 no sólo es el productor más importante de la industria automotriz mundial con casi 14 millones de unidades, sino también en el más dinámico de la última década (ver gráfica 31).

Gráfica 30  
**Los 10 más importantes productores de vehículos en el mundo (Millones de unidades)**



Fuente: BBVA Research con datos de OICA

Gráfica 31  
**Principales productores de vehículos en el mundo (Millones de unidades)**



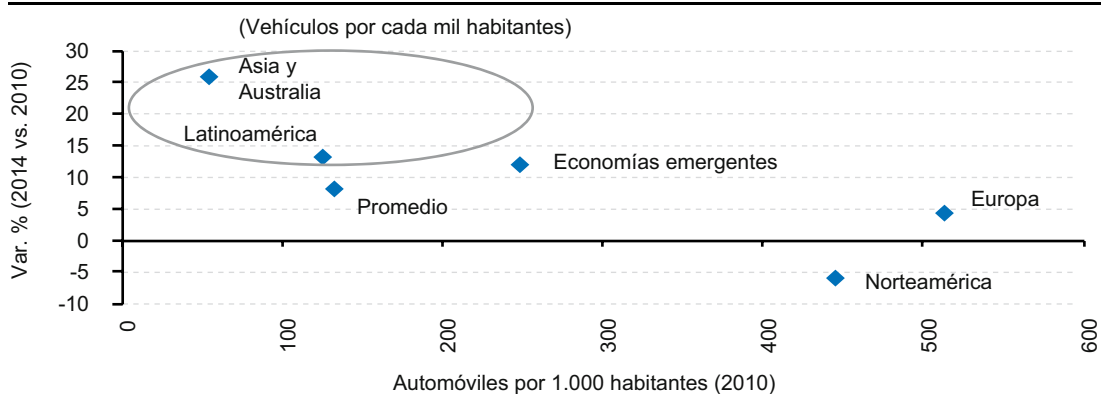
\* 2010 con cifras al 1S10  
Fuente: BBVA Research con datos de OICA

## Principales tendencias de la demanda global

El grueso de las estimaciones coincide en que el mayor dinamismo de la demanda de vehículos en el mediano plazo provendrá de los mercados emergentes. Los que observarán el mayor potencial de crecimiento serán los países de Asia, Australia, Latinoamérica; y las denominadas economías en transición (ver grafica 32). De hecho, aproximadamente 50% de la demanda de vehículos de primera vez provendrá de la región asiática. La región de Norteamérica contribuirá también con aproximadamente un 24% del crecimiento pero, sólo para situarse en niveles similares a los observados a principios de 2008, más como una forma de reemplazo de las unidades existentes que por nueva demanda (ver cuadro 9). En China sólo hay 22 vehículos en circulación por cada 1,000 habitantes, lo mismo ocurre con India que hay 11 por cada 1,000 habitantes. En Latinoamérica destaca Brasil con 145 vehículos en circulación por cada 1,000 habitantes, en México con 125 vehículos por cada 1,000. El mayor ingreso disponible y las dinámicas poblacionales serán favorables en las economías emergentes permitiendo una mayor adquisición de vehículos, principalmente para las familias y los individuos que lo compran por primera vez.

Gráfica 32

### Los mercados de mayor potencial de crecimiento por zona económica 2010-2014 (Vehículos por cada mil habitantes)



Fuente: BBVA Research con datos de Economist Intelligence Unit, Jan 2010

Cuadro 9

### Registro de vehículos (Millones de unidades)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Pronósticos 2011-2014	
								Var. % acum.	Cont. crec. pp
Emergentes*	4.9	2.5	2.6	2.9	3.3	3.7	4.2		
Var. %		-49.0	4.0	11.5	13.8	12.1	13.5	61.5	3.2
Asia y Australia	15.9	17.3	18.8	20.6	22.4	24.6	26.9		
Var. %		8.8	8.7	9.6	8.7	9.8	9.3	43.1	16.2
Medio Oriente**	1.1	0.9	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3		
Var. %		-18.2	0.0	11.1	10.0	9.1	8.3	44.4	0.8
Norteamérica	14.1	11.2	11.4	12.4	13.8	14.7	15.5		
Var. %		-20.6	1.8	8.8	11.3	6.5	5.4	36.0	8.2
<b>Mundo</b>	<b>53.2</b>	<b>47.6</b>	<b>49.9</b>	<b>53.6</b>	<b>58.1</b>	<b>62.6</b>	<b>67.1</b>		
Var. %		-10.5	4.8	7.4	8.4	7.7	7.2	34.5	34.5
Latinoamérica	3.8	3.5	3.7	4.0	4.3	4.6	4.9		
Var. %		-7.9	5.7	8.1	7.5	7.0	6.5	32.4	2.4
Europa	13.5	12.9	12.5	12.8	13.2	13.7	14.3		
Var. %		-4.4	-3.1	2.4	3.1	3.8	4.4	14.4	3.6

Fuente: BBVA Research con datos de Economist Intelligence Unit.

La cambiante preferencia de los consumidores de vehículos también tendrá grandes desafíos. Las variaciones dependerán de si se trata de un mercado maduro o en desarrollo o de una región específica, por lo que, los productores tendrán que ser muy flexibles para cumplir los requisitos de sus clientes y a su vez ser rentables. Para los clientes globales de vehículos, el valor y seguridad del automóvil serán claves. Los vehículos no serán muy grandes y los que incluyan funciones mejoradas tendrán mayor demanda.

En los países en desarrollo, el costo no será la única consideración para su adquisición, también en poco tiempo habrá que ofrecer seguridad, eficiencia y tecnología, características comúnmente asociadas a consumidores de mercados maduros. Por ejemplo, el crecimiento de la clase media en China y de nuevas clases de mayores ingresos ha formado una creciente demanda de automóviles de marcas de lujo. La seguridad sigue siendo una necesidad primaria del cliente en todos los mercados. Para satisfacerla, los fabricantes tendrán que cumplir las normas en vehículos cada vez más baratos. Las políticas gubernamentales sobre control de emisiones y los costos relativos de los combustibles han centrado la atención de los consumidores en los vehículos eficientes y amables con el ambiente. Sin embargo, no todos están dispuestos a pagar por ellos.

Cuadro 10

**Producción global de vehículos y pronósticos (2010-2014)**

	Mills. de unidades			2014 vs 2009		
	2008	2009	2014	Dif. Abs.	Var. %	Contrib.Crec
<b>Total</b>	57.8	57.2	<b>85.2</b>	28.1	49.1	49.1
EEUU	8.7	5.7	<b>10.5</b>	4.8	84.8	8.5
China	9.3	13.8	<b>17.3</b>	3.5	25.2	6.1
India	2.3	2.6	<b>5.0</b>	2.4	91.4	4.2
México	2.1	1.5	<b>2.8</b>	1.3	85.7	2.3
Japón	11.6	7.9	<b>9.1</b>	1.1	14.5	2.0
Brasil	3.2	3.2	<b>4.3</b>	1.1	33.6	1.9
Francia	2.6	2.1	<b>2.5</b>	0.5	23.8	0.9
Canadá	2.0	1.5	<b>1.9</b>	0.5	31.8	0.8
Corea del sur	3.8	3.5	<b>3.9</b>	0.4	11.3	0.7
España	2.5	2.2	<b>2.5</b>	0.3	13.7	0.5
Alemania	6.0	5.2	<b>5.5</b>	0.3	5.0	0.5

Fuente: BBVA Research con datos de PWC abril 2010

**Principales tendencias de la oferta global**

Los datos de producción mundial al primer semestre de 2010 muestran un importante crecimiento. En China, Japón, EEUU, Canadá y México el aumento anual fue superior al 40%. Las proyecciones para 2014 prevén más de 80 millones de unidades para 2015 (ver cuadro 2), no obstante, la estructura de la industria ya no será la misma.

Un aspecto que aún preocupa es la sobrecapacidad de la industria. Actualmente se tiene una capacidad de producción de 90 millones de unidades y una estimada de 70 millones de unidades para 2010, el exceso de capacidad es de poco más de 20%. Cifra que no parece muy elevada, pero cuando se le considera regionalmente adquiere mayor relevancia: dos tercios están en Asia-Pacífico y la Unión Europea

El redimensionamiento de la industria tuvo importantes avances en 2009. A pesar de las desinversiones de los últimos años, actualmente más de 86% de la producción mundial la



concentran diez grupos empresariales. Muchas de las alianzas se buscan por los beneficios que otorgan. El mantener una elevada escala de producción, permite racionalizar la distribución, aumentar la eficiencia de los activos y acceso a mercados y, el desarrollo e innovación tecnológica. Sin embargo, no se puede afirmar que la reestructura haya concluido, se puede mantener en un proceso dinámico en los siguientes años, por lo que no deberán de sorprender nuevas alianzas, fusiones y adquisiciones.

Los fabricantes Chinos han sido muy activos en buscar alianzas y adquisiciones. Entre estas acciones empresariales, destaca la adquisición de tecnología; BAIC adquirió los derechos de algunas plataformas de Saab y sobre ellas construye nuevos modelos, Geely adquirió a Volvo para seguirlo fabricando y la colaboración conjunta de Brilliance y BMW para fabricar BMW en China. La producción de dichos modelos en China traerá consigo la adopción de conocimientos y tecnología "know how" para incursionar en el mercado global de vehículos.

Si el mayor dinamismo de la demanda de vehículos en el mediano plazo provendrá de los mercados emergentes, la mayoría de los productores seguirán desplazándose a los centros de demanda, no sólo por razones de costo de la mano de obra e ingeniería y de menores costos de transporte, también por estar mejor posicionada en los centros de demanda.

El reto para la industria es lograr transitar a nuevos modelos de negocio y de competencia en mercados cada vez más complejos en donde la demanda de los clientes está en constante cambio y más cautelosos con sus gastos pero, cada vez más exigentes con la calidad, rendimiento y a la reducción de las emisiones contaminantes. También deberá de innovar permanentemente e incorporar de una manera creciente vehículos eficientes con sistemas alternativos (híbridos y eléctricos) y que sean cada vez más accesibles a los consumidores para que paguen por ello (ver recuadro 2: Los desafíos de los vehículos eléctricos en el mundo en esta edición).

### **Norteamérica: continua la reestructura hacia zonas de menores costos, la recuperación de la demanda será lenta**

La dramática disminución de la demanda en el mercado de EEUU durante 2008 y 2009 a niveles equivalentes a 1982, trajo consecuencias para toda la región de Norteamérica. En general, el mercado de EEUU ya venía mostrando una tendencia negativa desde 2008 pero el punto más álgido fue en 2009 cuando las ventas descendieron a 10.4 millones de vehículos el nivel más bajo en 27 años, desde 16.5 en 2007 a tan sólo 13.5 millones de unidades en 2008. Esto afectó de manera generalizada aunque en diferente intensidad a los productores

Cuadro 11

#### **Producción de la zona TLCAN (Miles de unidades)**

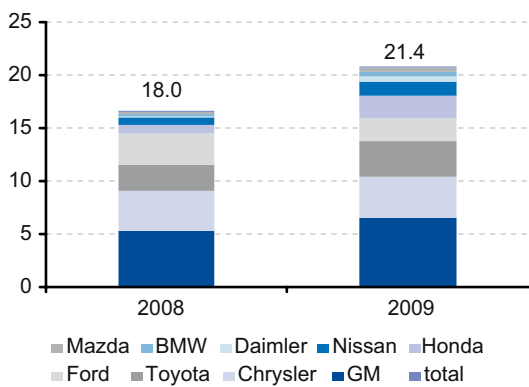
	2008	Var. % anual	Part. %	2009	Var. % anual	Part. %
<b>Vehículos Ligeros</b>	<b>12.662</b>	<b>-16.2</b>	<b>100.0</b>	<b>8.600</b>	<b>-32.1</b>	<b>100.0</b>
EEUU	8.447	-19.3	66.7	5.560	-34.2	64.6
Canadá	2.047	-19.5	16.2	1.479	-27.7	17.2
México	2.168	3.5	17.1	1.561	-28.0	18.2
<b>Vehículos Pesados</b>	<b>343</b>	<b>-15.3</b>	<b>100.0</b>	<b>208</b>	<b>-39.5</b>	<b>100.0</b>
EEUU	225	-19.5	65.5	137	-39.0	66.0
Canadá	35	-2.4	10.3	11	-67.4	5.5
México	83	-7.3	24.2	59	-28.8	28.5
<b>Total</b>	<b>13,005</b>	<b>-16,2</b>		<b>8,807</b>	<b>-32,3</b>	
Ligeros	12.662	-16.2		8.600	-32.1	
Pesados	343	-15.2		208	-39.5	

Fuente: BBVA Research con datos de Ward's

de la región del TLCAN. La producción en EEUU observó caídas de 19.3% en 2008 y 34.2% en 2009, hasta situarse en niveles de 5.5 millones de unidades, poco menos de la mitad de los niveles de 2007. La situación del principal mercado de la región rápidamente se trasladó a Canadá con una caída de 19.5% en 2008 y 27.7% en 2009. En México la caída de la producción de ligeros se rezagó hasta principios del 2009 (ver cuadro 11). La producción de vehículos pesados, ligada a la inversión de capital de las empresas, reaccionó más rápidamente a la caída del mercado de EEUU, inició en 2008 profundizándose en 2009.

Gráfica 33

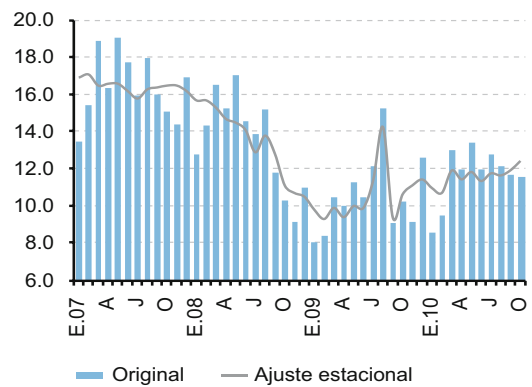
**Contribución a la caída en ventas en EEUU por fabricante, 2009 (Puntos porcentuales)**



Fuente: BBVA Research con datos de Ward's

Gráfica 34

**Ventas de vehículos ligeros: EEUU (Millones de unidades anualizadas)**



Fuente: BBVA Research con datos de BEA

Virtualmente, todos los fabricantes de vehículos redujeron sus ventas en EEUU durante 2009 (ver gráfica 34) excepto los de Corea (Hyundai-Kia) que las aumentó 8.9% y la japonesa Subaru, 15.3%. Sin embargo, el impacto fue mucho más severo para GM y Chrysler, su caída en ventas fue de 32%, lo que vino a acrecentar su crisis de liquidez orillándolas a solicitar préstamos federales, y la protección al Capítulo 11 en 2009. En el primer caso, significó una inyección temporal de capital del gobierno estadounidense. Cada una de las empresas salió de la bancarrota en un plazo de 40 días (ver **Situación Regional y Sectorial México** correspondiente a julio 2009). GM y Chrysler tenían desde hace mucho tiempo una situación de desventaja frente a otros competidores debido a sus altos costos laborales (cuidado médico y planes de retiro) y una mezcla de productos incompatibles con los altos precios del petróleo y relativamente rezagados con respecto al cambio de preferencias de los consumidores. Como resultado de la fuerte reestructuración de GM y Chrysler en 2009, bajaron sus costos estructurales y alinearon su producción y canales de distribución a los nuevos niveles de ventas. Esta situación junto con productos competitivos, sobre todo por parte de GM, los ha colocado en el camino para lograr transformarse en empresas más rentables en el futuro, atraer nuevos capitales, como la reciente colocación de acciones en el mercado internacional y dar la batalla en un mercado más pequeño y competido.

En 2010 el mercado de EEUU se recuperó lentamente, con niveles de ventas anualizadas cercanos a 12 millones de unidades, mucho menor a los 16.4 millones de vehículos vendidos en el período de precrisis, favoreciendo el incremento de la producción de la zona TLCAN (ver gráfica 35). El avance de la producción en la zona, ha sido diferenciado y más acelerado en México, situación que le ha permitido superar los niveles previos a la crisis en vehículos ligeros y en pesados estar muy cerca de conseguirlo (ver cuadro 12). En la zona, México gana participación en la producción de ligeros, en el caso de pesados su contribución aumenta de manera espectacular.

Cuadro 12

**Producción de vehículos TLCAN\***

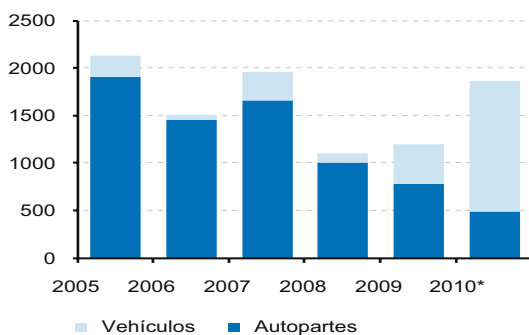
	Miles de unidades				Estructura, %			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
<b>Ligeros</b>	<b>12.798</b>	<b>9.886</b>	<b>6.851</b>	<b>10.032</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
EEUU	8.945	6.644	4.467	6.414	69.9	67.2	65.2	63.9
Canadá	2.162	1.622	1.171	1.752	16.9	16.4	17.1	17.5
<b>México</b>	<b>1.691</b>	<b>1.620</b>	<b>1.213</b>	<b>1.865</b>	<b>13.2</b>	<b>16.4</b>	<b>17.7</b>	<b>18.6</b>
<b>Pesados</b>	<b>351</b>	<b>276</b>	<b>210</b>	<b>203</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
EEUU	243	184	146	125	69.2	66.8	69.6	61.5
Canadá	32	25	18	4	9.1	9.0	8.7	2.1
<b>México</b>	<b>76</b>	<b>67</b>	<b>46</b>	<b>74</b>	<b>21.7</b>	<b>24.2</b>	<b>21.7</b>	<b>36.4</b>

\*Ene-oct de cada año 1) Incluye pickup's y SUV's Fuente: BBVA Research con datos de Ward's

La intensa reestructuración en la zona del TLCAN, particularmente de la producción de EEUU y Canadá ha traído beneficios para la producción de México, que sigue siendo atractiva para la inversión extranjera directa (IED) a pesar de la crisis global. La IED hacia el sector ha sido sostenida y orientada a producción de vehículos, pero también para autopartes (ver grafica 36). La mayor parte de la IED sigue proviniendo de EEUU, aunque el capital europeo y japonés también es importante (ver cuadro 13). El fortalecimiento de la capacidad de producción de México fue posible por la existencia de una mano de obra experimentada y barata, cercanía con el que sigue siendo uno de los mercados más grandes y atractivos del mundo. Asimismo, cuenta con una industria altamente integrada en toda la cadena de valor incluyendo la ingeniería, diseño de productos, ensayos y la investigación y desarrollo. Las áreas de oportunidad de IED son amplias, si consideramos que el comercio exterior automotriz suma más de 70 mil millones de dólares anuales, de los cuales 24 mil millones son importaciones que podrían sustituirse con producción local; en su mayoría son partes, accesorios y neumáticos.

Gráfica 35

**Inversión extranjera en México  
Industria automotriz  
(Millones de dólares)**



Nota: 2010 cifra anualizada con datos al primer semestre  
\*Incluye carrocerías, motores sistemas transmisión, suspensión y frenos, etc.  
Fuente: BBVA Research con datos de SE

Cuadro 13

**Inversión en México  
por empresa automotriz  
(Millones de dólares)**

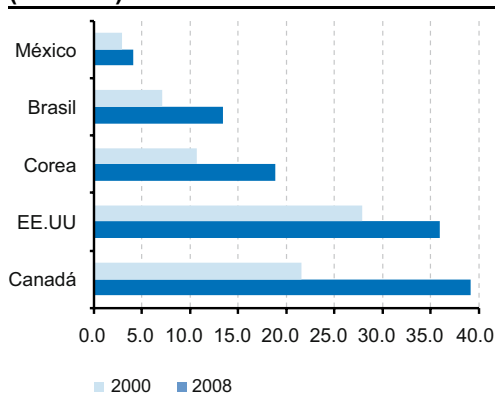
	2008-09	2010	Acum.
Daimler Trucks	300		300
General Motors	300	1,360	1,660
Volkswagen	1,000	550	1,550
Ford	1,600		1,600
Fiat	500		500
Nissan		600	600
<b>Nortamericanas</b>	<b>1,900</b>	<b>1,360</b>	<b>3,260</b>
<b>Europeas</b>	<b>1,800</b>	<b>550</b>	<b>2,350</b>
<b>Japonesas</b>	<b>0</b>	<b>600</b>	<b>600</b>
<b>Total</b>	<b>3,700</b>	<b>2,510</b>	<b>6,210</b>

Fuente: BBVA Research con fuentes periodísticas

México tiene una posición competitiva en costos favorable en comparación con economías desarrolladas (ver gráficas 37y 38), pero está detrás de economías emergentes (China, India y Rep. Checa) de modo que aumentar los incentivos equiparables a estos países permitirá aumentar la inversión en el sector. México tiene ventajas competitivas en posición geográfica, en la cadena de suministro y logística) pero deberá mejorar en precio y disponibilidad de materias primas (por ejemplo, fundición y forja de acero) y de energía (electricidad y gas) y en desarrollo tecnológico.

Gráfica 36

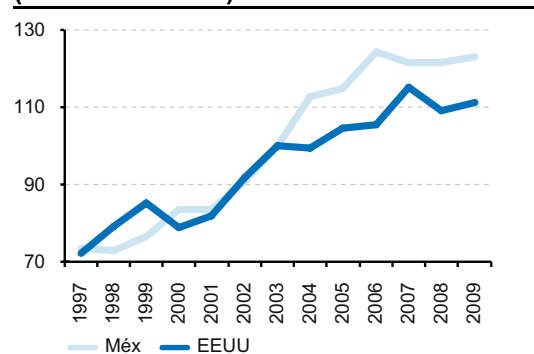
**Compensación por hora:  
Industria automotriz  
(Dólares)**



Fuente: BBVA Research con datos de U.S. BLS, ago2010

Gráfica 37

**Industria automotriz:  
Productividad laboral\* México vs. EUA  
(Índice 2003=100)**



\* Producción por empleado  
Fuente: BBVA Resarch con datos de INEGI y BEA

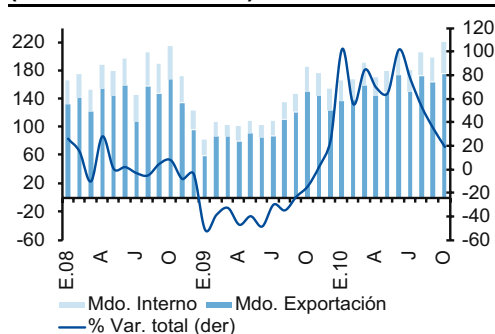
## La industria automotriz en México

### a) El mercado de exportación

En 2009, la industria automotriz en México estuvo doblemente golpeada: por la crisis financiera internacional y reestructuración de la automotriz en EEUU. La producción total de vehículos se redujo 28% debido a la fuerte orientación de la producción a los mercados de exportación. En 2010, la situación cambia radicalmente, la producción creció 61% a octubre de 2010 (ver gráfica 39) y el valor de las exportaciones no solamente recupera el nivel previo a la crisis sino que lo supera (ver gráfica 40) constituyéndose en uno de los principales motores del crecimiento del país al contribuir con un quinto de las exportaciones manufactureras totales.

Gráfica 38

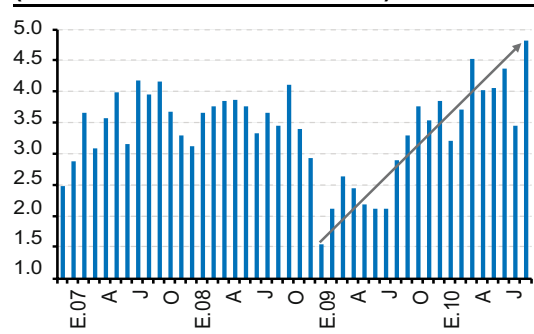
**Producción de vehículos México  
(Miles de unidades)**



Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

Gráfica 39

**Exportaciones de la ind. automotriz\*  
(Miles de millones de dólares)**



\* Incluye vehículos terrestres ligeros, pesados y sus partes  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

El principal destino de las exportaciones automotrices de México es el mercado de EEUU, aunque se realizan algunos esfuerzos por buscar otros mercados (ver cuadro 14). Las ventas externas automotrices se componen de vehículos (ligeros y pesados) 51% y el resto son partes y accesorios. Las exportaciones automotrices de México hacia EEUU tienen una penetración creciente con respecto a los principales competidores (ver gráfica 14), pero en camiones pesados y autopartes son del 90 y 30% respectivamente siendo el principal proveedor, mientras que en ligeros es el cuarto proveedor con cerca de 15 % del mercado de importaciones de EEUU (ver gráficas 42 y 43).

Cuadro 14

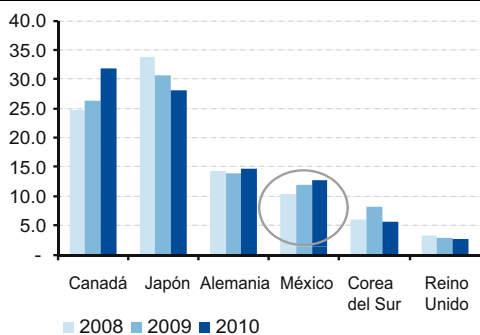
**Exportaciones de México por destino geográfico (Miles de unidades)**

	2008			2009			Enero oct-10		
	2008	2009	Var. % anual	2008	2009	Var. % anual	2008	2009	2010
Norteamérica	1.199	978	-18.5	1.182	978	55.4	77.3	79.9	76.6
Europa	203	127	-37.5	146	127	45.5	13.0	10.3	9.8
América del Sur	107	100	-7.0	155	109	109	6.9	8.1	9.6
Asia	34	12	-63.7	31	12	203.1	2.2	1.0	2.1
Otros	2	3	18.8	11	3		0.1	0.2	0.8
Africa				9		n.a.			0.6
Centroamérica*	7	5	-36.6	8	5	141.0	0.5	0.4	0.5
<b>Total</b>	<b>1,552</b>	<b>1,223</b>	<b>-21.2</b>	<b>1,544</b>	<b>62</b>				

Fuente: BBVA Research con datos AMIA \* incluye Caribe

Gráfica 40

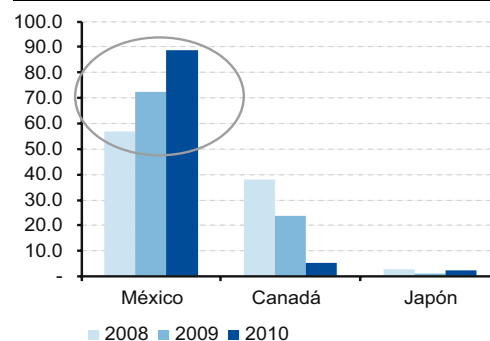
**Autos y camiones ligeros\* (% de participación)**



\* Enero-agosto de cada año  
Fuente: BBVA Bancomer con datos de USITC

Gráfica 41

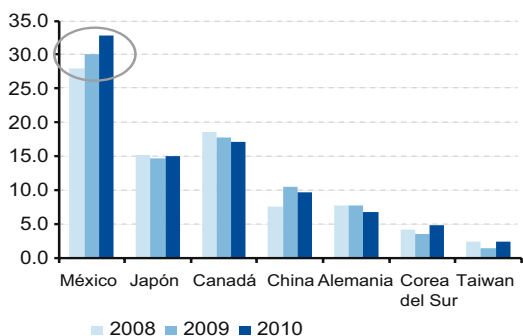
**Importaciones de EEUU: Camiones pesados\* (% de participación)**



\* Enero-agosto de cada año  
Fuente: BBVA Research con datos de USITC

Gráfica 42

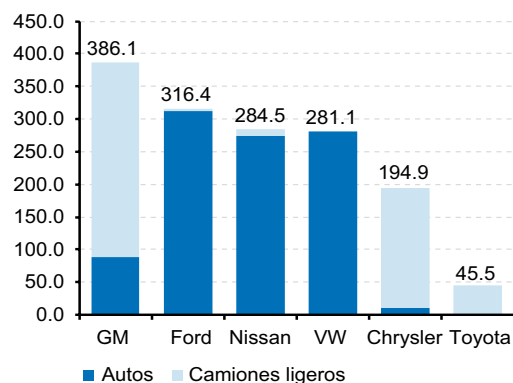
**Importaciones de EEUU: Autopartes (% de participación)**



\* Enero-agosto de cada año  
Fuente: BBVA Bancomer con datos de USITC

Gráfica 43

**Exportaciones de México por marca y segmento (Miles de unidades, ene-oct 2010)**



Fuente: BBVA Bancomer con datos de USITC

Las empresas más importantes a nivel global producen en México. GM, Chrysler y Toyota se orientan al segmento de vehículos ligeros, el resto a autos (ver gráfica 44). Después de la caída de la producción de GM, hoy día se vuelve a posicionar como el principal productor y exportador de vehículos ligeros del país (ver cuadro 15). Todas las automotrices han puesto la ofensiva para el año modelo 2011 con autos pequeños y más eficientes. Ford lanza su nuevo Fiesta producido en su planta de Cuautitlán; VW producirá en Puebla el nuevo Polo y el rediseñado Jetta o auto del Bicentenario. Nissan presenta el Match hatchback fabricado en Aguascalientes; GM fabricará en Coahuila el Chevrolet Spark y en Guanajuato, las pickup's Sierra y Silverado, ambas híbridas como consecuencia del cierre de la planta de Oshawa Canadá; y el Fiat 500 en Toluca.

Cuadro 15

**Producción de vehículos en México\* (% de participación)**

Empresa	2008	Part. %	2009	Part. %	Dif. pp	2010	Part. %	Dif. pp
<b>GM</b>	<b>421.9</b>	<b>23.3</b>	<b>260.7</b>	<b>22.2</b>	<b>-1.2</b>	<b>474.7</b>	<b>25.2</b>	<b>3.1</b>
<b>Nissan</b>	<b>391.5</b>	<b>21.7</b>	<b>288.7</b>	<b>24.5</b>	<b>2.9</b>	<b>419.1</b>	<b>22.3</b>	<b>-2.3</b>
<b>VW</b>	<b>388.4</b>	<b>21.5</b>	<b>257.8</b>	<b>21.9</b>	<b>0.4</b>	<b>349.7</b>	<b>18.6</b>	<b>-3.3</b>
Ford	270.4	15.0	184.2	15.7	0.7	326.0	17.3	1.7
Chrysler	249.8	13.8	111.2	9.4	-4.4	220.4	11.7	2.3
Honda	43.5	2.4	39.5	3.4	0.9	46.3	2.5	-0.9
Toyota	42.8	2.4	34.9	3.0	0.6	45.5	2.4	-0.5
<b>Total</b>	<b>1.808</b>	<b>100</b>	<b>1,177</b>	<b>100</b>		<b>1.882</b>	<b>100</b>	

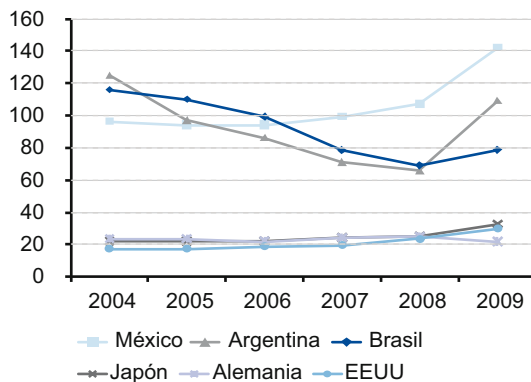
\* Enero-octubre 2010  
Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

## b) El mercado interno

El mercado interno de vehículos en México es poco dinámico y desarrollado. Comparado con economías equivalentes, en México se vende un auto nuevo por cada 147 personas, en Brasil un auto nuevo por cada 78 habitantes (ver gráfica 45). En 2010 las ventas internas, afectadas severamente durante la crisis del año pasado, están repuntando muy lentamente, se estima un cierre en el 2010 de 830 mil unidades, lo que implicaría una caída con respecto al máximo alcanzado durante el 2006 de 27.2%, pero superior en 10% con respecto a 2009 (ver gráfica 46). Cabe señalar que desde 2007 el mercado se ha ido reduciendo continuamente situación que se explica en parte por la importación de vehículos usados de EEUU, pues son competencia directa de los vehículos nuevos en el mercado interno.

Gráfica 44

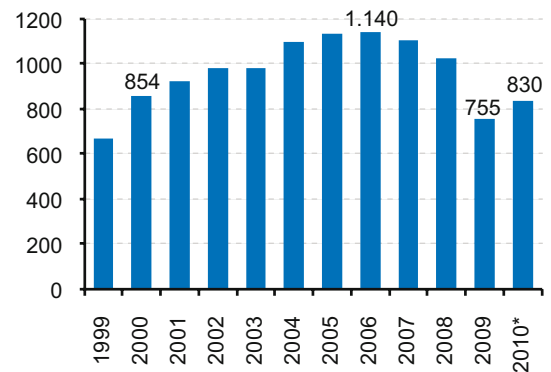
### Número de personas por vehículo nuevo vendido



Fuente: BBVA Research con datos de Ward's, AMIA

Gráfica 45

### Ventas internas de vehículos<sup>1</sup> (Miles de unidades)



\*cierre estimado

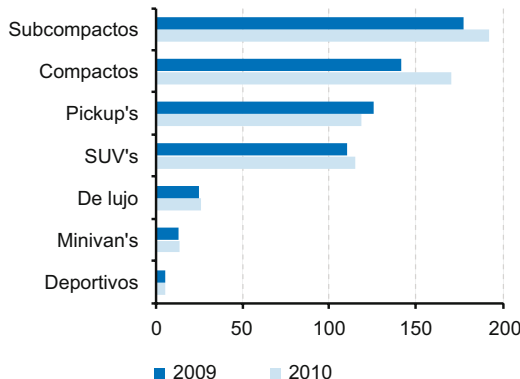
<sup>1</sup> A partir de 25 de agosto de 2005, se permitió mediante decreto la importación de vehículos usados de procedencia extranjera, generando una importante oferta en la cadena de usados. Se calcula que han ingresado desde esa fecha 4.5 millones de unidades

Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

El mercado interno es de bajo valor unitario (ver gráfica 47), el 56% son compactos y subcompactos. Las ventas a crédito por parte de las financieras automotrices se ha reducido significativamente en los últimos años debido a la escasez de fondos para las armadoras; el bancario se ha sostenido (ver gráfica 48).

Gráfica 46

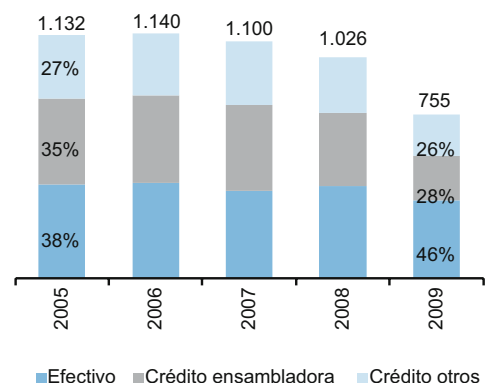
### Ventas internas por categoría (miles de unidades)



\* con datos enero-octubre de cada año  
Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

Gráfica 47

### Ventas en el mercado interno (Estructura del medio de financiamiento y miles de unidades)



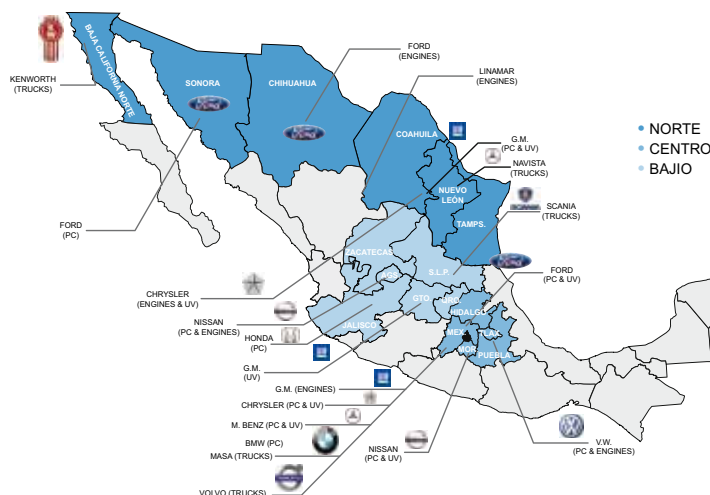
\* Se refiere al brazo financiero de la firma automotriz  
Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

### c) Importancia en la economía de las entidades

La participación de la industria automotriz es destacada en todas las entidades de la frontera norte, contribuyen con 47% del valor agregado bruto censal (VABC), en menor medida el centro y el bajo con 27 y 23.3%, respectivamente. En Aguascalientes más de un tercio de su PIB lo genera la industria automotriz; para Puebla y Coahuila también tiene una elevada relevancia 25.6 y 22.3% de su PIB. La actividad es fuerte generadora de empleo en la zona norte sobre todo en Coahuila y Chihuahua con el 14 y 10% del total de la entidad (ver gráfica 47 y cuadro 15).

Gráfica 48

#### Principales clusters automotrices en el país



Fuente: BBVA Research con datos de AMIA

Cuadro 16

#### ¿Qué tan importante es la industria automotriz? (Participación %, 2008)

	PIB	Empleo	Remuneración
<b>Nacional</b>	<b>4.3</b>	<b>2.7</b>	<b>5.5</b>
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 Leon	4.7	3.6	4.3
Baja California	4.2	1.8	4.1
<b>Norte</b>	<b>9.7</b>	<b>6.7</b>	<b>9.9</b>
Guanajuato	8.9	2.8	5.5
Queretaro	11.5	6.5	12.9
San Luis Potosi	8.6	6.2	11.1
Aguascalientes	35.3	6.7	24.3
Jalisco	1.8	1.0	2.1
<b>Bajío</b>	<b>8.4</b>	<b>3.1</b>	<b>7.3</b>
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
<b>Centro</b>	<b>10.8</b>	<b>3.0</b>	<b>10.1</b>

Fuente BBVA Research con datos de INEGI (CE 2009)

Cuadro 17

#### Contribución de las entidades al PIB<sup>1</sup> de vehículos en 2008 (%)

	Total	Vehi.	Autopart.	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
<b>Norte</b>	<b>47.0</b>	<b>33.3</b>	<b>57.6</b>	<b>28.2</b>
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
<b>Centro</b>	<b>27.0</b>	<b>43.5</b>	<b>14.8</b>	<b>42.7</b>
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
<b>Bajío</b>	<b>23.3</b>	<b>23.9</b>	<b>23.1</b>	<b>20.1</b>
<b>Total</b>	<b>97.2</b>	<b>100.0</b>	<b>95.5</b>	<b>90.9</b>

1/ Se refiere al valor agregado bruto censal 2008

\*Carrocerías y productos de Hule

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI, CE 2009

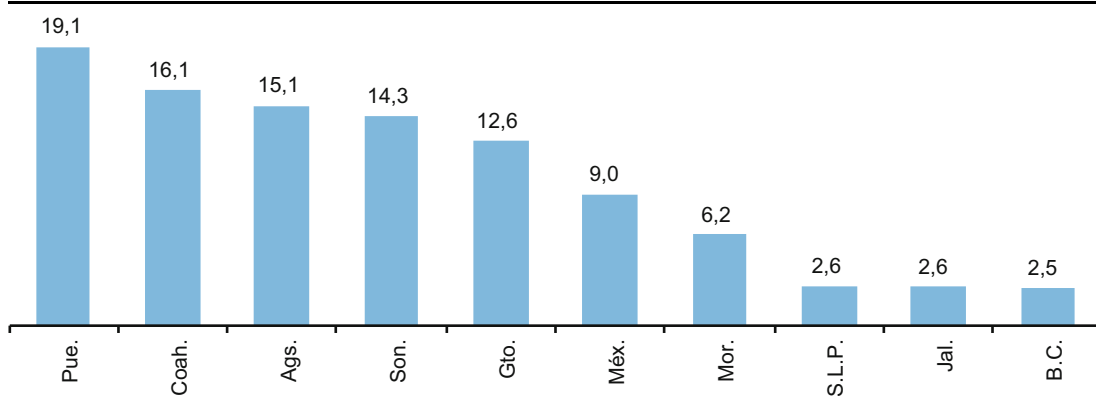
Asimismo, el 57% del VABC de autopartes se genera en el cluster norte del país, mientras que 43.5% del VABC de vehículos ligeros y pesados se genera en el cluster centro del país. En términos de empleo, el 57% del personal ocupado en la industria se localiza en el cluster norte en el que destaca el sector de autopartes, intensivo en trabajo. Por el contrario, la región centro es la que menor proporción de empleo observa al orientarse a actividades más intensivas en capital, ensamble de vehículos (ver cuadro 16).



El 2009, el 86% de la fabricación de vehículos se concentró en seis entidades destacando Puebla, Coahuila y Aguascalientes (ver gráfica 23), no obstante el descenso de la producción y por consiguiente el impacto en su economía no fue simétrico. La caída de la industria automotriz significó para el país al menos 1.5 puntos porcentuales del PIB Nacional (ver gráfica 24). La contracción de la industria en 2009 tuvo un fuerte impacto en Coahuila con una reducción de 14 pp en el PIB de la entidad, seguida de Puebla y Aguascalientes con 7.1 pp de su PIB, cada una. En el resto de las entidades el impacto fue menor por contar con economías más diversificadas. La favorable evolución de la producción en San Luís Potosí con respecto al resto se debe a que inició su operación en 2008 con bajos niveles de producción en relación a su capacidad total.

Gráfica 49

**Contribución de las entidades a la producción de vehículos ligeros, 2010\*  
(Como % de las unidades totales)**

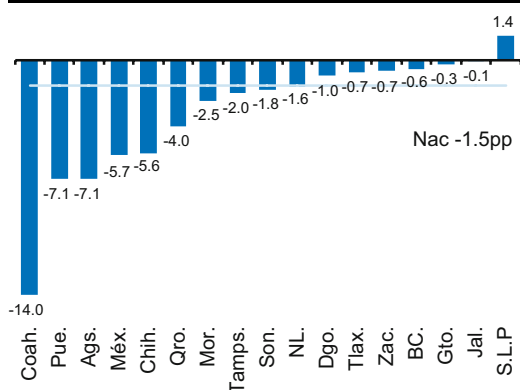


\*datos actualizados con información de enero-agosto  
Fuente: BBVA Research con datos de y PwC

En 2010 es factible un crecimiento anual de 56% de la industria automotriz por los que todas las entidades ligadas a ella se verán beneficiadas por esta recuperación superando en la mayoría de los casos los niveles de 2008. Así al cierre del 2010, entidades como Coahuila, Aguascalientes, Chihuahua y Puebla serán las más beneficiadas (ver cuadro 25). Mención aparte merece el caso de México que le aportará más de 50 pp a su PIB de 2010. Este extraordinario impulso proviene de la rehabilitación de la planta de Ford en Cuautitlán. Con respecto a los niveles de producción de vehículos ligeros de 2008, sólo Coahuila y en menor medida Puebla seguirán rezagadas en 2010.

Gráfica 50

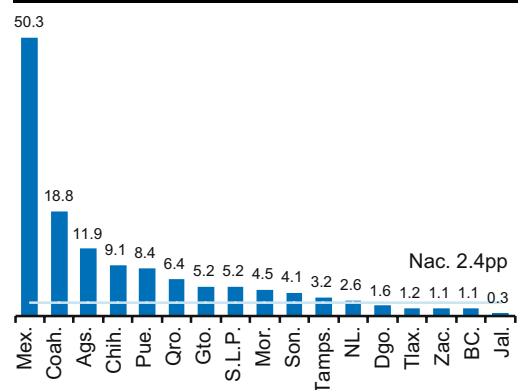
**Impacto de la caída automotriz en las economías estatales, 2009  
(Puntos porcentuales de PIB de la entidad)**



\* con datos de enero-agosto  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y PwC

Gráfica 51

**Impacto de la recuperación automotriz en las economías estatales, 2010\*  
(Puntos porcentuales de PIB de la entidad)**



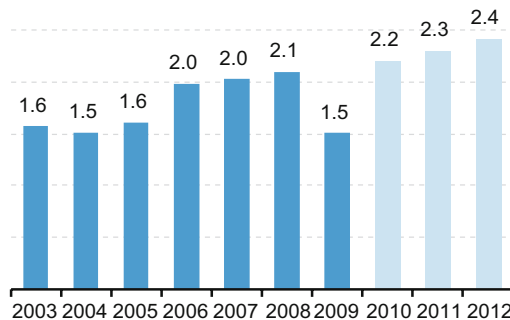
\* con datos de enero-agosto  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y PwC

### d) Pronósticos de producción y ventas del sector

Se estima que al cierre del 2010, la producción de vehículos en México superó los niveles previos a la crisis. Hacia 2012 es factible alcanzar 2.4 millones de unidades anuales (ver gráfica 25). El dinamismo de la producción provendrá principalmente de las exportaciones. Un ritmo de crecimiento de la producción mayor de lo que se estima dependerá por el lado de la oferta de los esfuerzos en mejorar la competitividad, disponibilidad y costo de materiales pero también, por el lado de la demanda de la creación de empleos, de la recuperación de los niveles de confianza de los consumidores que generen una mayor demanda de bienes durables, como lo son los automóviles y de la recuperación sostenida del financiamiento al sector. A diferencia del comportamiento del mercado de exportación la recuperación del mercado interno de vehículos será gradual. En 2012 es probable alcanzar el nivel del 2008, pero, aún por abajo del máximos alcanzados en 2006 (ver gráfica 26).

Gráfica 52

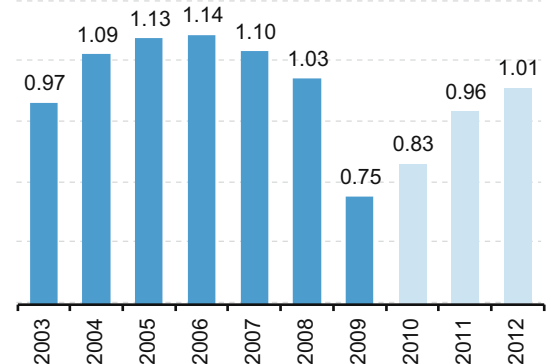
#### Producción de vehículos ligeros en México (Millones de unidades)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y PwC

Gráfica 53

#### Ventas de vehículos en el mercado interno\* (Millones de unidades)



\*incluye vehículos importados  
Fuente: BBVA Research con datos de AMIA al 21 oct 10

### Conclusiones: la industria automotriz en México con oportunidades de crecimiento, pero es necesario mantener su dinámica de productividad para continuar con sus buenos resultados

La crisis financiera internacional aceleró el proceso de reconfiguración de la industria automotriz global, los cambios aún están ocurriendo. China surge como el principal productor y mercado del mundo. Los mercados con mayor potencial de crecimiento serán China e India, así los emergentes y las economías latinoamericanas. Los principales retos que deberá enfrentar la industria automotriz es fabricar vehículos de tecnologías de mayor eficiencia en el consumo de combustibles a bajo costo y adaptarse rápidamente a las preferencias de los consumidores en constante cambio dentro de un mercado cada vez más competido.

Como resultado de la reestructuración de la industria automotriz norteamericana y el incremento en el precio del petróleo en 2008, los fabricantes de vehículos y sus proveedores han intensificado la transferencia de procesos de producción a México y hacia otros destinos de fabricación. El país mantiene su atractivo al contar con una industria altamente integrada, con elevada productividad y competitividad, con presencia de los más importantes fabricantes de equipos originales (OEM) y que esta fuertemente orientada a la exportación. Asimismo, con un sector manufacturero competitivo, de bajo costo de transporte y con plantas más flexibles.

Después del PIB del sector de alimentos, el automotriz es el más relevante dentro de la industria manufacturera. En México contribuye con 3.2% del PIB, aporta 20.4% de las exportaciones manufactureras y más de 450 mil empleos. En términos anualizados exporta cerca de 50 mil millones de dólares, el nivel más alto histórico de la industria manufacturera. México es un importante jugador en el mercado automotriz de EEUU, participa con 90% de las importaciones de vehículos pesados, 30% de las importaciones totales de autopartes y 13% de las de vehículos ligeros. GM se ha vuelto a posicionar con el principal productor de vehículos en México, le sigue Nissan y VW.

Si bien, hay avances muy positivos de la industria en México habrá que tener en mente algunas preocupaciones sobre el mercado de EEUU que pueden limitar el crecimiento de la producción. La perspectiva de una recuperación de la economía de EEUU sin empleo y desempleo de larga duración siguen pesando considerablemente en el ánimo de los consumidores y podrían enmarcarse dentro de diferentes escenarios de riesgos. De hecho, la debilidad de la demanda sigue siendo una limitante, los fabricantes mantienen diversos incentivos fiscales para alentar la producción, aunque no a los niveles del 2009. La reestructuración de las firmas norteamericanas, si bien les ha permitido ser rentables a niveles más bajos de producción y ventas previas a la crisis, todavía llevan a cuentas una modesta recuperación que limita el proceso.

En síntesis, aunque todos los factores favorecen a México, el país todavía tiene muchos retos por atender, y que siguen frenando el crecimiento. En aspectos macro: los altos costos de servicios públicos, electricidad, en particular, las leyes laborales inflexibles que desincentivan la productividad, etc. La industria automotriz en México también ha sido golpeada por los crecientes costos de materias primas como el acero, aluminio y resina, estos son más altos que en otros lugares. Además, aún queda por delante el reto de dinamizar el mercado interno, el espacio y la oportunidad para hacerlo esta presente.

## Referencias

Secretaría de Economía (2007), "Estudio de prospectiva tecnológica de la industria automotriz en México" ATkearney

Deloitte (2009) "A new era: Accelerating toward 2020. An automotive industry transformed"

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (2010) boletines de prensa 2010

PriceWaterhouseCoopers (PwC) en su sitio [www. autofacts.com](http://www.autofacts.com)

## Recuadro 2: Los desafíos de los vehículos eléctricos en el mundo

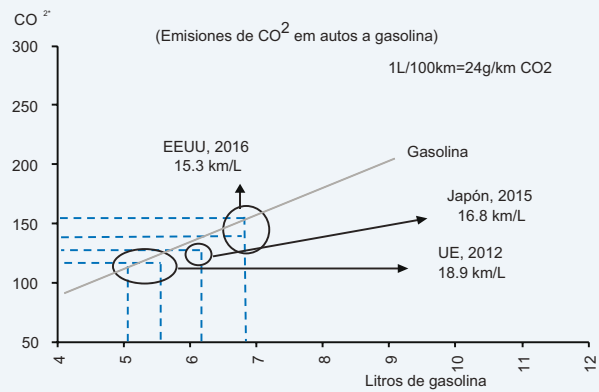
Existe una fuerte preocupación en el mundo por la introducción de automóviles “verdes”, que sean menos contaminantes y amigables con el medio ambiente. La mayoría de los grandes fabricantes consideran a los vehículos híbridos y eléctricos (estos últimos EV por sus siglas en inglés) como parte del futuro inmediato p. ej. el Leaf de Nissan, Volt de GM, y el Focus EV de Ford, entre otros. Sin embargo, aún hay dudas sobre la profundidad y velocidad en que estas nuevas tecnologías serán capaces de penetrar el mercado; representan actualmente menos del 2% de la producción global total. Por su importancia, en este recuadro se analizan los desafíos que se enfrentan para la introducción de vehículos eléctricos a nivel global.

Múltiples son las razones que motivan la demanda de automóviles “verdes” que van desde el encarecimiento de los combustibles fósiles (entre ellos, la gasolina y el diesel), la independencia tecnológica, hasta las preocupaciones por la protección del medio ambiente. En consecuencia, muchos gobiernos han implementado una amplia gama de políticas para reducir las emisiones de bióxido de carbono que incluyen: mayores impuestos a los combustibles fósiles, subsidios para la investigación y desarrollo y, subsidios gubernamentales para incentivar el uso de tecnologías “verdes” por parte de los consumidores.

A inicios de 2009, la administración de EEUU anunció nuevas regulaciones federales más exigentes en el uso de combustibles para vehículos. Entre ellas se contempla un aumento de 30% en su eficiencia energética, lo que representa un incremento en el estándar CAFE<sup>1</sup> de 27.4 a 35.5 millas por galón en el periodo comprendido entre el 2009 a 2016; equivalente aproximadamente a 15.3 km/L de rendimiento (ver gráfica 1). Otros gobiernos como el japonés han impulsado medidas más ambiciosas; llegar al 2015 con un rendimiento de 16.8 km/L. Asimismo contempla desarrollar para 2015, una batería con 50% más capacidad y 85% más barata que las actuales y, para 2020 conseguir que el 50% de los nuevos vehículos vendidos sean eléctricos. En la Unión Europea la legislación pretende alcanzar una meta de rendimiento en automóviles nuevos de 18.9 km/L para el 2012 a través de una reducción de CO<sub>2</sub> del tubo de escape a un promedio de 130 g / km. En países como Alemania, Francia y Japón las regulaciones sobre eficiencia

Gráfica 54

### La regulación acelerará la entrada de autos más eficientes (Emisiones de CO<sub>2</sub> en autos a gasolina)



\* En tons/100000 Kms

Fuente: BBVA Bancomer con datos de PwC

en el consumo de combustibles están acompañadas por una presión fiscal para disuadir a los consumidores sobre la conveniencia de optar por vehículos eficientes. En estos países el precio de los combustibles convencionales puede llegar a ubicarse entre uno y dos veces más que en EEUU y Canadá.

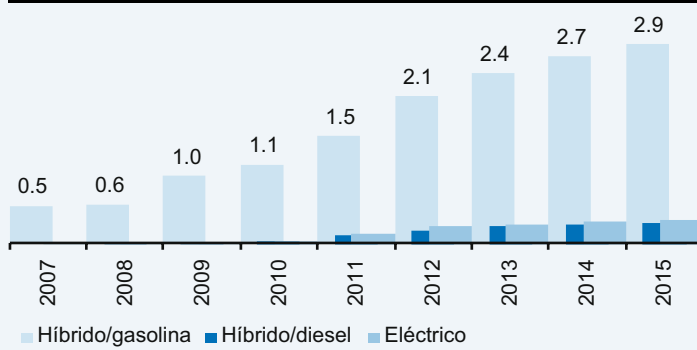
En este contexto, se puede afirmar que existe una preocupación que empieza a generalizarse a nivel global<sup>2</sup> por incentivar el uso de energías más eficientes, pero aún no es claro el tipo de tecnología por la que se optará. La información disponible hasta el momento apunta a un mayor uso de híbridos y eléctricos, pero no se pueden descartar en el mediano plazo el uso de otras alternativas como el biocombustibles (etanol o gas natural). En un horizonte de corto plazo, hacia el 2015 (ver gráfica 2), se espera que predomine la tecnología híbrida (3.6% del total), sobre la eléctrica (1.4% del total), aunque seguirán dominando los vehículos de combustión interna (cerca de 95% del total de la producción, 75.8% en gasolina y 19.2% en diesel). También se considera que influirá el ingreso de la población en la elección tecnológica. Los vehículos como los EV despertarán un mayor interés por parte de las economías desarrolladas. En tanto que la opción de baja intensidad

<sup>1</sup> Corporate Average Fuel Economy (CAFE). Estándar de eficiencia en el consumo de combustibles. Toma en consideración las diferencias entre vehículos y camiones ligeros.

<sup>2</sup> Por ejemplo, recientemente en el Gobierno del DF y Nissan firmaron un convenio para la introducción de los primeros 100 taxis eléctricos en 2011. Esa empresa tiene convenios similares con otros gobiernos para producir 20 mil modelos eléctricos (Leaf) en 2011.

Gráfica 55

**Producción de vehículos nuevos en el mundo híbridos y eléctricos (millones de unidades)**



Fuente: BBVA Research con datos de PwC

tecnológica (p.ej. el Nano de Tata Motors) y otras opciones como los biocombustibles, pueden ser más ampliamente aceptadas en mercados donde el clima o los recursos locales sean favorables a estos frente al petróleo. Entre ellos podemos encontrar a algunos emergentes.

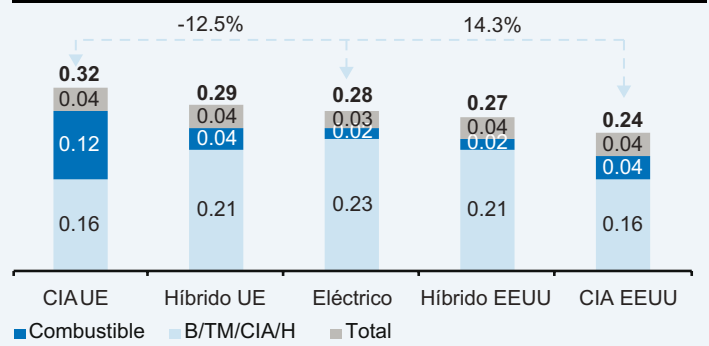
Los beneficios de los EV los podemos ubicar en las siguientes dimensiones: sociedad, usuarios y gobiernos. Para los usuarios, las principales ventajas al utilizar un EV son: 1) tener un vehículo sin emisiones de gases, 2) funcionamiento silencioso, 3) eficiencia del 60% vs. 20% de los motores convencionales, 4) gasto de consumo de combustible menor frente a tecnologías tradicionales. En la Unión Europea el costo del combustible de los EV es notoriamente menor que el de combustión interna avanzado. En EEUU las diferencias no son tan acentuadas (ver gráfica 3). Para los gobiernos, las ventajas de los EV son principalmente que reduce la dependencia del petróleo, en algunos casos puede permitir una menor importación de energéticos y por supuesto el respaldo a políticas ecológicas.

Los principales inconvenientes para los usuarios es el costo de adquisición de los vehículos eléctricos. El diferencial del precio inicial entre el EV y el de combustión interna tradicional puede variar entre 7,000 y 10,000 dólares; equivalentes hasta el 20% del precio. Otros obstáculos son la carencia de infraestructura para cargar baterías y en algunos casos automóviles menos potentes.

La tecnología EV plantea varios retos por superar en los próximos años. De las barreras que tendrá que librar la

Gráfica 56

**Costos de operación de diferentes tecnologías 2012-15\* (Km por dólar)**



Fuente: BBVA Bancomer con datos de McKensy Co. UE: Unión Europea  
TM= Tren motriz, B: Batería, H: Híbrido y CIA: combustión interna avanzado  
Supone un precio de la gasolina de 2US/galón en EEUU y 1.69US/litro en Unión Europea

industria automotriz, la principal será abaratar el costo de la batería "ion-litio", por su elevado costo de su materia prima. También tendrán que mejorar los tiempos de recarga que actualmente son entre 30 y 60 minutos en carga rápida y de 4 a 8 horas en carga larga. La mayor parte de las cargas deberán realizarse por la noche, en las denominadas "hora valle", o de menor demanda por energía eléctrica. Asimismo, aún existen dudas de quienes deberán suministrar la infraestructura para recarga, pues su carencia restringe a los conductores a viajes cortos.

En resumen, aunque las principales empresas automotrices están realizando fuertes inversiones por la tecnología EV, superar las dificultades que actualmente entrañan, llevará algunos años y dependerá de los propios avances tecnológicos, las políticas gubernamentales para alentar su uso y las preferencias de los consumidores. Todos estos elementos estarán en la fórmula final que determine la velocidad de incorporación de esta nueva y prometedora tecnología.

**Referencias:**

- Deloitte, A new era, Accelerating Howard 2020, 2009
- PriceWaterhouseCoopers (PwC), Capitalising on Change, The electric future of automotive industry, 2009
- Mckinsey, A new segmentation for electric vehicles

## 3.2 El Turismo en México: ante el reto de un mayor dinamismo

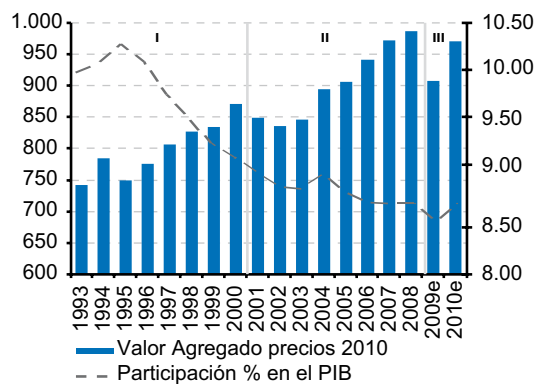
El turismo ha sido uno de los sectores que más ha sufrido recientemente. Durante el 2009 los servicios de alojamiento temporal fueron el cuarto sector entre treinta, con mayor contracción, varios impactos explican este comportamiento: la recesión global y algunos choques internos como la influenza. La actividad turística puede ser analizada desde diferentes perspectivas: su participación, dinamismo y aportación a la economía, su contribución en el ingreso de divisas del país, la capacidad de las familias para participar en dichas actividades o su importancia desde un punto de vista social, entre los principales. En este artículo de **Situación Regional Sectorial México** hemos considera que por la importancia del sector puede ser analizado con la siguiente estructura: en la primera sección algunos mitos y realidades, en la segunda el impacto de los choques externos e internos sobre la actividad, en la tercera sus retos, oportunidades y pronósticos para este año. Cabe señalar que por las características de la información pública disponible los períodos de referencia son distintos. Para análisis más estructural hasta 2008 provenientes de las cuentas nacionales y para el análisis coyuntura se utiliza información complementaria de los meses recientes.

### A. Mitos

#### 1- El turismo es uno de los sectores económicos que crecen con mayor rapidez

Gráfica 57

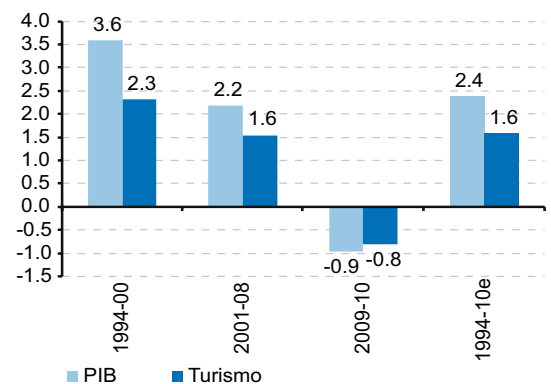
**Turismo: valor agregado y participación en la economía (Miles de millones de pesos de 2010 y % del PIB)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y cálculos propios

Gráfica 58

**Dinamismo del PIB vs. turismo (Variación % promedio anual)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y cálculos propios

En México, en 2008, el valor agregado de la actividad turística superó los 980 mil millones de pesos (de 2010), equivalente al 8.7% del total de la economía, con un crecimiento acumulado de 33% con respecto a 1993, pero perdió participación en la economía, ya que su dinamismo fue modesto. En el período analizado y agregando la coyuntura, se pueden identificar tres etapas, hasta el año 2000 con mayor dinamismo, pero al mismo tiempo mayor pérdida de participación, 2001 a 2008 con una tendencia hacia la estabilidad y la coyuntura 2009-2010 con la contracción y la recuperación de la actividad. Entre 1993 y 2010, la actividad productiva total en el país creció casi un punto por arriba de la actividad turística, 2.4% y 1.6% respectivamente, desde luego, en un período de 17 años se acumula un diferencial no despreciable.

## 2- El turismo es una actividad intensiva en mano de obra

Se estima que el empleo generado por el sector turismo en 2008 fue de 2.5 millones de empleos remunerados, equivalentes al 6.9% del empleo nacional estimado en las cuentas nacionales. Sin duda el empleo generado es importante pero, su participación es relativamente baja y se encuentra por debajo de la aportación al PIB. Por ser el turismo una actividad típica de servicios se podría haber esperado una cifra un poco mayor. Por tanto se puede afirmar que el turismo genera marginalmente menos empleos por unidad de producto que el promedio de la economía, o que es menos intensivo en mano de obra que el total, ya que, la actividad turística requiere inversiones cuantiosas en alojamiento, preparación de alimentos, transporte, esparcimiento, etc. Por ser un mercado muy competido y con usuarios exigentes.

Cuadro 18

### Participación de la actividad turística en la economía (Serie base 2003, %)

	En el PIB a precios Constantes	En el empleo
1999	9.3	6.7
2000	9.1	6.7
2001	8.9	6.7
2002	8.8	6.6
2003	8.8	6.6
2004	8.9	6.9
2005	8.8	6.9
2006	8.7	6.7
2007	8.7	6.7
2008	8.7	6.9

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI, SCNM, CST 2008

Cuadro 19

### Ingresos de divisas por fuentes seleccionadas (Millones de dólares)

	2009	2010	
Exportaciones petroleras	30,910	33,215	Ene-oct
Remesas familiares	21,181	16,156	Ene-sept
Inversión extranjera directa	14,462	14,362	Ene-sept
Turismo	11,275	9,060	Ene-sept

Fuente: BBVA Research con datos de Banxico y cálculos propios

## 3- El turismo es un importante generador de divisas

En 2009 y considerando los ingresos en divisas del turismo acumulados al mes de septiembre de 2010, fueron por 11 y 9 mil millones de dólares respectivamente, una cifra importante pero por debajo de los ingresos generados por exportaciones petroleras, por remesas familiares o por inversión extranjera directa, por tanto y entre estas fuentes ocupó el cuarto lugar, desde luego, las exportaciones no petroleras son muy superiores.

## 4- México uno de los principales destinos turísticos del mundo

En 2009, México ocupó el décimo lugar en el flujo de turistas internacionales (viajeros con pernocta) con 21.5 millones de personas, pero el 42% de estos visitantes fueron fronterizos y sólo aportaron el 6% de los ingresos totales, además, los ingresos por visitantes fronterizos no han crecido en los últimos 30 años, por lo tanto, el flujo más relevante fue de 12.7 millones de turistas extranjeros que son los que generan la demanda y dinamismo del sector.

En ese mismo año, 2009, México recibió el 2.4% de los viajeros internacionales pero el 1.3% de los ingresos y ocupó la posición número 20 en dicha variable, la 31 en egresos por turismo y la 51 en competitividad y en habitaciones por habitante, sin duda, México tiene un lugar importante en el turismo internacional, pero depende en qué y con quién se compara, en América Latina es el destino más importante, con respecto a algunos nuevos países emergentes no es fácil competir y en términos de los recursos humanos, naturales y culturales disponibles el país puede posicionarse mejor en el mercado internacional.

La estructura de los visitantes extranjeros ha cambiado a lo largo del tiempo, en 1980 los turistas fronterizos representaban el 93.5% de los visitantes y el 47.5% de los ingresos; en 2010, con cifras al mes de agosto, los resultados fueron de 77.5% y 17.4% respectivamente.

Cuadro 20

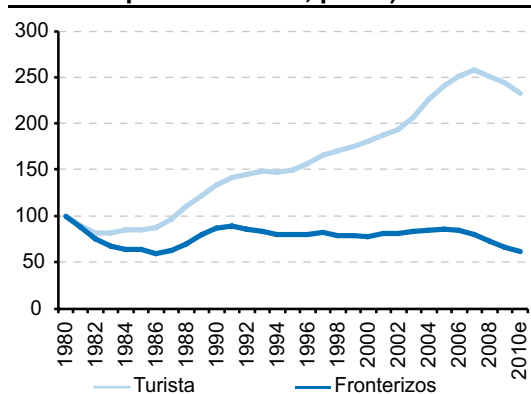
**México ocupa el 10° lugar en llegadas de turistas internacionales, millones de personas**

Lugar 2009	2009	Var % 09/08	% 2009
Mundial	880.0	-4.2	100.0
1 Francia	74.2	-6.3	8.4
2 EEUU	54.9	-5.3	6.2
3 España	52.2	-8.7	5.9
4 China	50.9	-4.1	5.8
5 Italia	43.2	1.2	4.9
6 Reino Unido	28.0	-7.0	3.2
7 Turquía	25.5	2.0	2.9
8 Alemania	24.2	-2.7	2.8
9 Malasia	23.6	7.2	2.7
10 México	21.5	-5.2	2.4
11 Austria	21.4	-2.6	2.4

Fuente: BBVA Research con datos de OMT

Gráfica 59

**Ingresos por visitantes internacionales a México, dólares constantes (1980 = 100, último septiembre 2010, pm12)**



Fuente: BBVA Research con datos de Banxico

Cuadro 21

**En turismo internacional, México es uno de los principales destinos. pero:**

- Lugar 10 en llegada de turistas
- Lugar 20 en ingresos por turismo
- Lugar 31 en egresos por turismo
- Lugar 51 en competitividad
- Lugar 51 en habitaciones por habitante

Fuente: BBVA Research con datos de OMT, 2009

Cuadro 22

**Turismo internacional en países seleccionados, 2009**

	Visitantes		Ingresos	
	Mill. personas	Mill. dls.	% de PIB	Comp.
China	50,875	<b>39,675</b>	0.92	47
Turquía	25,506	<b>21,250</b>	2.68	56
México	21,454	<b>11,275</b>	1.04	51
Brasil	4,802	<b>5,305</b>	0.33	45
R Dom.	3,992	<b>4,065</b>	8.88	67
Argentina	4,329	<b>3,916</b>	1.19	65
Cuba	2,405	<b>2,080</b>	nd	nd
C Rica	1,923	<b>2,075</b>	6.96	42
Perú	2,140	<b>2,046</b>	1.61	74
Chile	2,750	<b>1,568</b>	0.93	57

Fuente: BBVA Research con datos de OMT

En un período de 30 años, el número de turistas extranjeros que visitó México aumentó más de 300% pero los viajeros fronterizos apenas un 8%, además, para estos últimos, en los últimos diez años la tendencia es descendente y las mismas evolución se observan en los ingresos en dólares de ese segmento. Hay muchas razones para explicar el estancamiento o retroceso del turismo fronterizo vs. el de internación: la mejoría en el nivel de vida, la disponibilidad de múltiples opciones, precios más accesibles en particular para el transporte aéreo, la disponibilidad de mayor tiempo para ocio y el deterioro de las condiciones en la frontera, entre las principales. Tal vez lo más relevante es que el turismo que permanece más días y genera mayor derrama económica ha mantenido un dinamismo sostenido en el largo plazo pero con una concentración relativamente alta geográficamente.

**B. Realidades**

**1- Turismo y viajeros dos términos similares**

El concepto de turismo o actividad turística utilizado en cuentas nacionales y de acuerdo con las recomendaciones internacionales es un poco más amplio que los viajes por vacaciones o



distracción e incluye a todas las personas que se desplazan a un sitio diferente a su entorno habitual, por un período menor a 12 meses y que no pretenden cambiar de residencia, buscar trabajo, etc. Por tanto, los visitantes o viajeros tienen diferentes motivaciones: vacaciones, familiares, religiosas, salud, negocios, etc.

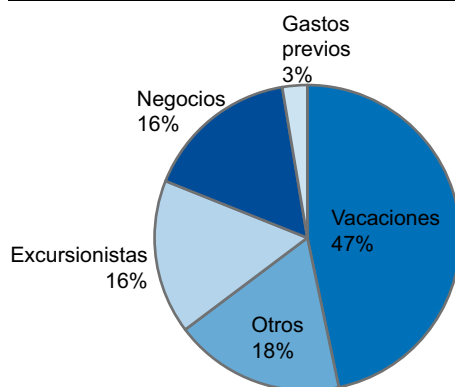
En términos generales, la motivación de la mitad de los viajeros es por vacaciones, pero en cada plaza el perfil depende de las características propias, en los centros de playa o arqueológicos predominan los vacacionistas. Cabe señalar que en las ciudades o entidades industriales aumenta el peso de viajes por negocios, y en algunos casos o fechas específicas las motivaciones religiosas son muy importantes, esto implica que los bienes y servicios demandados por los viajeros nacionales e internacionales pueden ser diferentes entre distintos países, entidades o ciudades e incluso en el tiempo. En este artículo de **Situación Regional Sectorial México** se utiliza como turismo este concepto amplio salvo que se haga explícito otro concepto.

**2- Turismo no es necesariamente sinónimo de extranjeros**

Las estadísticas internacionales sobre turismo registran los flujos entre países, las estadísticas nacionales los flujos internos, es decir, tanto nacionales como internacionales. En México, la mayor parte de los turistas son nacionales, ya sea en número (82%), noches hotel (68.3%) o pasajeros por vía aérea (65%) entre otros indicadores. Sin embargo, los turistas extranjeros tiene una estadía media más alta, en promedio, 3.4 y 1.6 días respectivamente, tienen una fuerte presencia en tres entidades en donde los centros de playa son importantes y en donde predominan los hoteles de cuatro o cinco estrellas y además la estadía media es todavía más alta, por ejemplo, de 5.3 días en Cancún, sin duda, para esta entidad y para Nayarit y Baja California Sur, el turismo extranjero es una fuente muy importante de actividad. Desde luego, hay entidades federativas con una clara y preponderante vocación turística y otras que por su tamaño y diversificación de actividades, el turismo, aunque es importante, se diluye un poco en el contexto general de las actividades productivas.

Gráfica 60

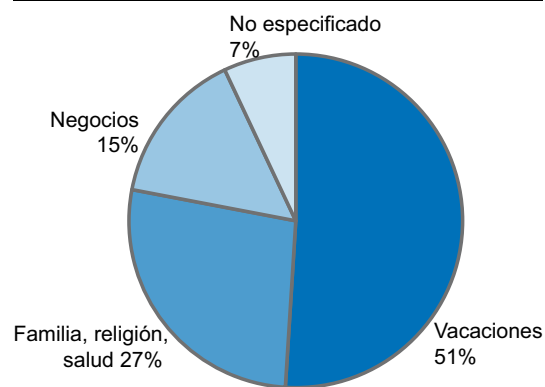
**México: Estructura % del consumo turístico por formas y motivos de viaje 2008**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 61

**Motivación de los viajeros internacionales en el mundo (participación %)**



Fuente: BBVA Research con datos de OMT

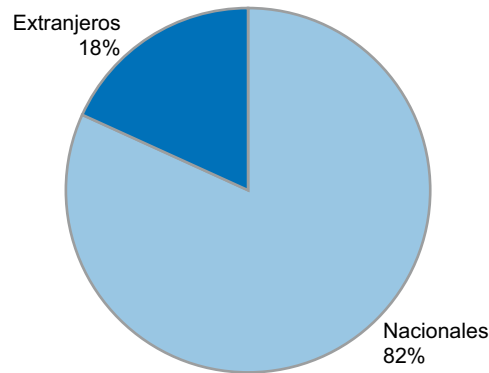
**3- El turismo es algo más que alojamiento**

Las actividades turísticas demandan una amplia gama de productos y servicios: transporte, alojamiento, alimentos, esparcimiento, etc. El sector que más aporta a su valor agregado es el transporte en todas sus modalidades, con un 26.8% del total de las actividades turísticas, y en segundo y tercer lugar con valores casi iguales, los servicios inmobiliarios y los servicios de alojamiento y preparación de alimentos y bebidas (20.6% y 20.5%, respectivamente), las manufacturas también tiene una participación alta con 16.9% estos cuatro sectores contribuyen con el 85% del total.

También es relevante la importancia del turismo dentro de cada sector, por ejemplo, en servicios de alojamiento y de preparación de alimentos y bebidas casi el 70% del total de su valor agregado depende del turismo, en cambio en transporte y esparcimiento es alrededor del 30% y en servicios inmobiliarios sólo el 15%. Necesariamente fluctuaciones en la actividad turística tienen un impacto muy fuerte en alojamiento y alimentos, y, más moderado en el resto de los sectores. Además, el alojamiento temporal y la preparación de alimentos son a su vez un buen indicador de la actividad turística.

Gráfica 62

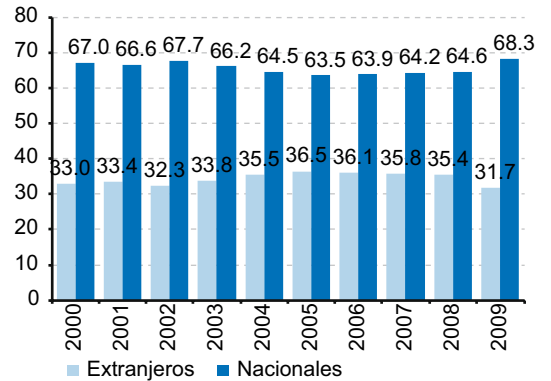
**En 2009, el 82% de los turistas en México fueron de origen nacional...**



Fuente: BBVA Research con datos de Sectur, Datatur

Gráfica 63

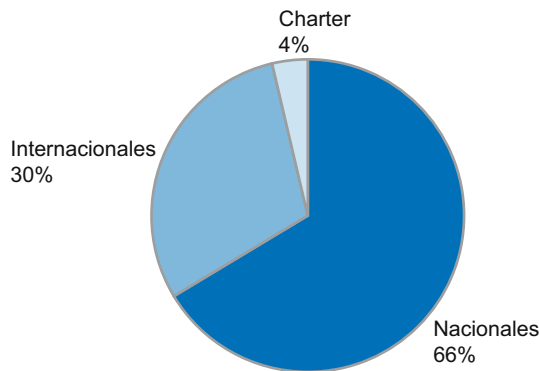
**... y en noches hotel, ocupan dos tercios del total nacional...**



Fuente: BBVA Research con datos de Sectur, Datatur

Gráfica 64

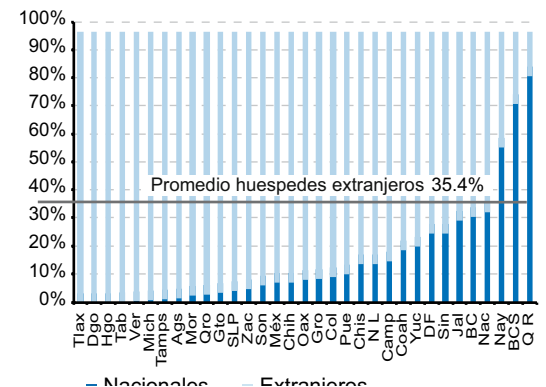
**... en pasajeros transportados por vía aérea también predominan los nacionales**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y SCT

Gráfica 65

**En 29 entidades sobresale el turismo nacional y sólo en tres el extranjero**



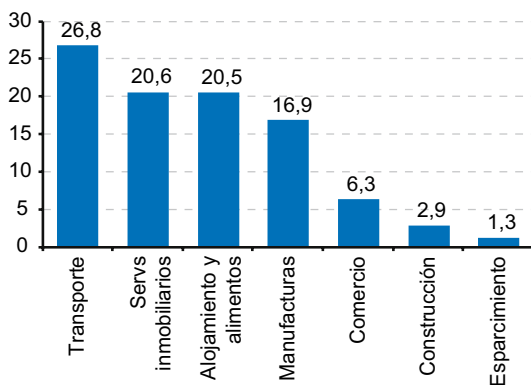
Fuente: BBVA Research con datos de Sectur, Datatur

La aportación sectorial a la generación de empleos por turismo depende de la participación de cada actividad dentro del total y de la intensidad en el uso de mano de obra en cada una de ellas. Las actividades que más empleos aportaron al total fueron las manufacturas, el alojamiento y el transporte, con 32%, 23% y 19%, respectivamente. A su vez, los sectores que dependen más del turismo son los servicios de esparcimiento, culturales y recreativos, y, los de alojamiento temporal y preparación de alimentos y bebidas.

**4- El turismo requiere fuertes inversiones**

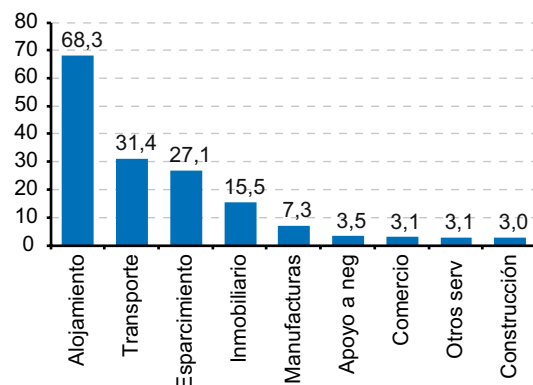
Los viajeros nacionales o internacionales tienen muchos perfiles, motivos y niveles socioeconómicos, por ejemplo, turismo de aventura, turismo cultural, viajes de negocios, compromisos familiares, viajes por tierra o por agua o por avión y también son muy variados los servicios que se requieren desde alimentos y centros de negocios hasta guías especializados,

Gráfica 66  
**Estructura % del PIB de turismo por actividad económica**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI, 2008

Gráfica 67  
**Importancia de los servicios turísticos dentro de cada actividad del país, (Participación %)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI, 2008

renta de autos, etc. El perfil de la infraestructura hotelera puede ser un buen ejemplo de la calidad de los servicios que son demandados en México por los turistas.

En 2009, el 26% de los cuartos disponibles en México fueron en hoteles de cinco estrellas y generaron el 56% del valor agregado de la actividad y cuando se agregan a estos números los hoteles de cuatro estrellas, las cifras respectivas son de 45% y 80% respectivamente. Esto implica servicios de calidad y diversificados y necesariamente altas inversiones.

Cuadro 23  
**Infraestructura hotelera en México, 2009\***

	Núm. Hoteles	Núm. cuartos	Hoteles	Cuar-tos
<b>Total</b>	<b>16,526</b>	<b>621,946</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
Una estrella	2,555	52,969	15.5	8.5
Dos estrellas	2,208	59,957	13.4	9.6
Tres estrellas	2,849	104,544	17.2	16.8
Cuatro estrellas	1,714	120,842	10.4	19.4
Cinco estrellas	1,041	164,771	6.3	26.5
Sin Categoría**	6,159	118,863	37.3	19.1

\* Cifras a diciembre  
\*\* Clase económica, sin categoría y no clasificados  
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cuadro 24  
**Valor agregado de los servicios de alojamiento (Con base en PIB del primer trimestre de 2010)**

	M. mills de pesos	Parti-ci-pación %
<b>Total</b>	<b>114.2</b>	<b>100.0</b>
Una estrella	2.0	1.7
Dos estrellas	3.7	3.2
Tres estrellas	11.4	10.0
Cuatro estrellas	25.9	22.6
Cinco estrellas	64.8	56.7
No sujeto a clasificación	6.5	5.7

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI, 2008

### 5- Las actividades turísticas son de naturaleza dinámica y enfrentan retos

Una de las características del turismo en el mundo es la enorme competencia entre destinos, la incorporación de nuevos participantes, el fuerte crecimiento de algunos países emergentes, la renovación constante y sofisticación de los servicios requeridos y la necesidad de avanzar cuando menos a la misma velocidad de los competidores. En este contexto México necesita, además de aprovechar sus ventajas naturales y su posición geográfica privilegiada para el mercado estadounidense y canadiense adecuarse permanentemente a las necesidades

del mercado y a los cambios en las tendencias de la población, por ejemplo el turismo par adultos mayores, el turismo médico, el turismo que en invierno busca lugares más cálidos y los jubilados, entre otros grupos.

Cuadro 25

**El sector es de naturaleza dinámica y enfrenta retos**

Factores de oferta	Intensa competencia en los servicios turísticos
Nuevos competidores internacionales	Algunos factores de competencia
Variedad de destinos con ambiciosos planes de expansión	
Nuevas oportunidades de acceso para el usuario	Servicios integrales
Aerolíneas de bajo costo	Actividades recreativas
Internet	Actividades de negocios
	Localización
	Acceso a infraestructura
	Centros de negocio
	Centros comerciales
	Amenidades
<b>Factores de demanda</b>	
Usuarios más exigentes y menos leales	
Incremento en el núm. de viajeros independientes, jóvenes y del tipo "hágalo usted mismo"	
Envejecimiento poblacional y nuevas tendencias: de salud, residencial, rural	

Fuente: BBVA Research con datos de OMT

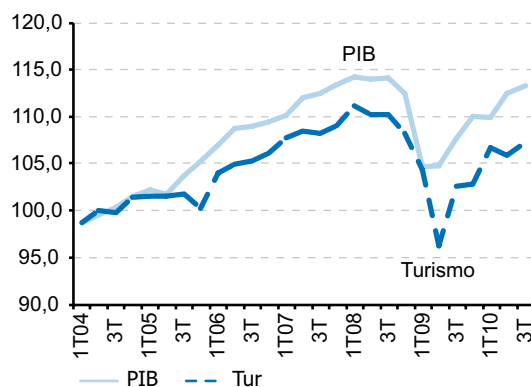
**C. Choques internos y externos**

Las actividades relacionadas con el turismo tuvieron un año particularmente difícil en 2009, al recibir dos choques, uno externo por la recesión mundial que afectó a toda la economía y otro, al menos, interno por la influenza que tuvo sus mayores consecuencias en el segundo trimestre del año. Además, el tema de la inseguridad, la lucha contra el narcotráfico y la suspensión de actividades de Mexicana de Aviación, se pueden considerar como un tercer choque sobre este sector, por lo tanto es normal una desaceleración más fuerte de la actividad, en comparación con el total, en particular en el segundo trimestre del 2009, cuando las medidas preventivas contra la influenza se intensificaron.

Se puede afirmar que el mes de mayo de 2009 fue crítico para el sector turístico, en este mes los ingresos por turistas extranjeros cayeron 55.9% con respecto al mismo mes del año anterior, los pasajeros transportados por avión -41.1%, los turistas nacionales hospedados en el DF -52.2% y los extranjeros -77.4%, por citar algunos indicadores. Desde luego, el efecto de la influenza no se limitó al mes de mayo y su impacto sobre el total de las actividades

Gráfica 68

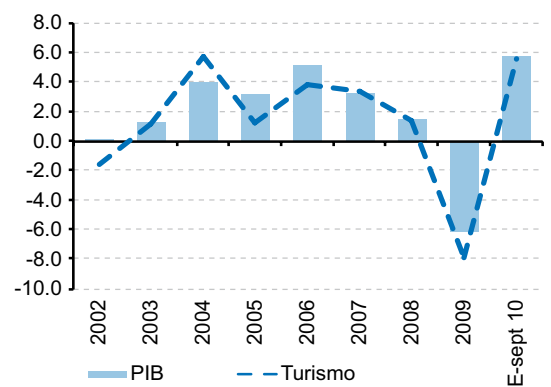
**Índice de actividad: turismo vs. economía (2004 = 100)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y cálculos propios

Gráfica 69

**Dinamismo: turismo y economía (Variación % anual)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y cálculos propios

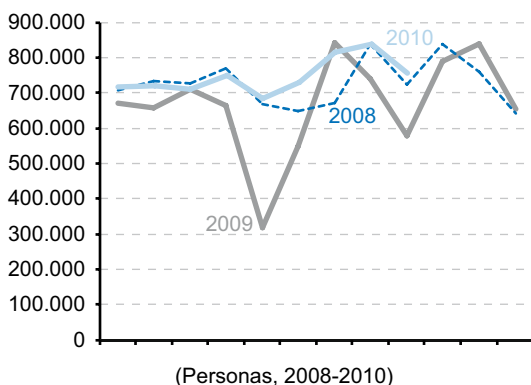
turísticas probablemente duplicó la contracción del sector. Pero esto pertenece al pasado y lo importante es la evolución presente y las perspectivas, las cuales son relativamente favorables.

La situación de Mexicana de Aviación se tiene que ubicar en una perspectiva un poco más amplia: a la recesión e influenza hay que agregar las características de dicho sector, por ejemplo, el crecimiento de la competencia en los años previos, la participación en el mercado de las líneas de bajo costo, la reestructuración del sector con la salida de las empresas más débiles, los costos de combustibles, más, los pasivos laborales y la lentitud para poner en marcha a la empresa.

Mexicana tenía una parte importante del mercado en los diferentes segmentos en que participaba y sin duda su salida afectó a la industria. Sin embargo, la suspensión de actividades se registró al final de la temporada alta de turismo lo cual disminuyó hasta cierto punto el impacto, ya que, en los meses siguientes de temporada baja, fue un poco más fácil reacomodar el mercado con los recursos disponibles, esto no impidió el aumento en el precio de las tarifas aéreas o dificultades en destinos específicos que sólo eran atendidos por dicha empresa. La última información al respecto señala el muy probable reinicio de actividades de esta empresa, habrá que revisar con posterioridad el impacto en la capacidad de la aviación comercial para satisfacer la demanda.

Gráfica 70

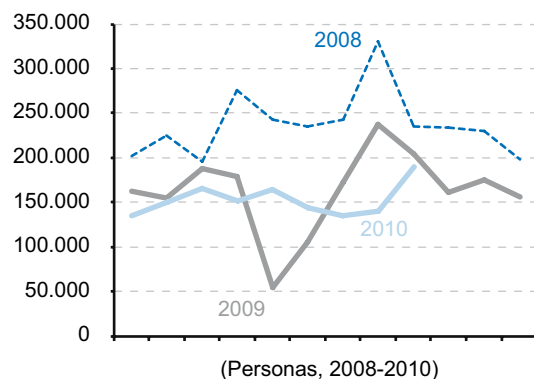
**D.F. Turistas nacionales hospedados (Personas, 2008-2010)**



Fuente: BBVA Research con datos de gobierno del D.F.

Gráfica 71

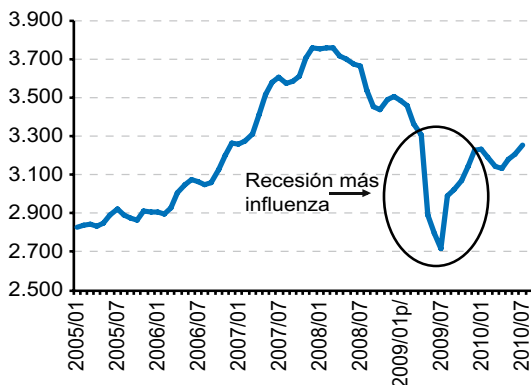
**D.F. Turistas internacionales hospedados (Personas, 2008-2010)**



Fuente: BBVA Research con datos de gobierno del D.F.

Gráfica 72

**Total de pasajeros en vuelos regulares (Miles, ae, promedio móvil 3 meses)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y SCT

Cuadro 26

**Mexicana de Aviación: Participación en tráfico aéreo, 2009**

% en el total	23.6
% en las empresas nacionales	35.5
% de los servicios nacionales	27.2
% en las empresas nacionales de servicios internacionales	65.4
% de servicios internacionales del total de serv. interinternacionales	19.8

Fuente: BBVA Research con datos de SCT, Aeronáutica Civil

### D. Retos y oportunidades

Tomando como referencia la llegada de turistas internacionales, México ha sido uno de los diez principales destinos turísticos en el mundo desde hace muchos años, importancia relativa que está acorde con el tamaño de su economía, o de su población o de su territorio, o de sus recursos naturales. Pero este privilegio no está garantizado, de hecho México perdió dos posiciones entre 1990 y 2009 para ocupar el décimo lugar en este último año, ante la incorporación de China y Turquía en el grupo de los principales países turísticos.

México tiene un mercado natural en Estados Unidos y Canadá, lugar de procedencia del 80% del los visitantes internacionales vía aérea, a su vez para nuestros vecinos del norte México también es un destino natural a donde se dirige el 32% de los residentes que viajan al exterior por vía aérea o por tierra. En 2009, 61.5 millones de residentes en EEUU viajaron al exterior de los cuales 19.5 millones lo hicieron a México, pero sólo 5.2 millones por vía aérea y para la actividad turística este grupo es el más relevante, en los otros 14.2 están los fronterizos, los paisanos y los cruceros. México ocupa el primer lugar de destino de los turistas estadounidenses con el 13.7% del total de viajeros y Canadá el segundo destino en importancia.

Cuadro 27

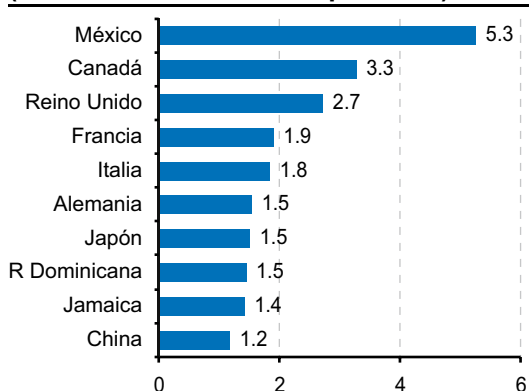
#### Turismo Mundial (Llegada de turistas internacionales)

Lugar	1990	2009
1	Francia	Francia
2	EUA	EUA
3	España	España
4	Italia	China
5	Hungría	Italia
6	Austria	R. Unido
7	R. Unido	Turquía
8	<b>México</b>	Alemania
9	Alemania	Malasia
10	Canadá	<b>México</b>

Fuente: BBVA Research con datos de OMT, 2009

Gráfica 73

#### Principales destinos del turismo estadounidense vía aérea, 2009 (Millones de turistas con pernocta)



Fuente: BBVA Research con datos de US Department of Commerce

Cuadro 28

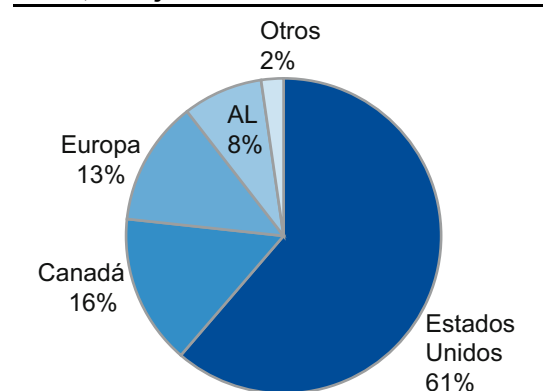
#### México debe aprovechar mejor sus ventajas

<b>Gran diversidad de recursos naturales</b>
11 mil Kms. De playas, la mayor parte vírgenes
<b>Amplia gama de riquezas históricas y culturales</b>
127 zonas arqueológicas y 111 mil monumentos históricos
<b>Integración económica con Estados Unidos</b>

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y SECTUR

Gráfica 74

#### Turistas internacional en México, vía aérea, Ene-jul 2010



Fuente: BBVA Research con datos de SECTUR

Es importante observar que entre los diez principales destinos de EEUU se encuentran República Dominicana y Jamaica, dos destinos que son competencia para Cancún y la Riviera

Maya principalmente, la competencia es buena para todos, pero lo importante a destacar es que en avión y desde ciertos destinos la distancia no hace diferencia. En los primeros seis meses de 2010 el turismo de EEUU al Caribe superó ligeramente al turismo de este país que se dirigió a México y es necesario competir con precio, calidad, diversificando servicios y con seguridad, en otras palabras siendo competitivos.

En 2009, México ocupó el lugar 51 entre 133 países en competitividad turística, los países que reciben más turistas en el mundo: Francia, Estados Unidos o España no necesariamente están en los tres primeros lugares de competitividad pero si entre los primeros, por tanto, el índice es un buen indicador de fortalezas y oportunidades. En una clasificación propia, sujeta a matices hemos clasificado los pilares de competitividad en tres grandes grupos: fortalezas, oportunidades y debilidades, según cada variable se ubique en el primero, segundo o tercer tercio de la clasificación general. Desde luego, en los principales países turísticos prevalecen las fortalezas y en los emergentes seleccionados las oportunidades.

Cuadro 29

### Competitividad turística 2009: México y principales países (Posición entre 133 países)

Fact.o Pilares	Principales destinos turísticos						Otros destinos		
	México	Francia	EUA	España	Italia	China	Turquía	Brasil	R Dominicana
Rec. naturales	18	39	1	30	90	7	89	2	55
Rec. culturales	20	7	9	1	5	15	27	14	95
Imp. del turismo	35	21	44	4	51	28	46	84	13
Infra. transporte Ae.	40	5	2	10	27	34	44	46	47
Infra. turística	49	14	10	1	3	80	44	45	51
Regulación	58	25	16	74	71	87	44	94	26
Rec. humanos	63	23	7	31	41	46	75	55	92
Infra. tecnológico	69	19	15	31	25	68	57	60	83
Salud e higiene	74	9	47	35	27	91	62	80	68
Comp. en precios	77	132	107	96	130	20	109	91	81
Infra. trans. terres.	84	3	18	20	40	55	62	110	99
Act. hacia el sector	90	55	106	48	71	127	47	108	14
Med. ambiente sust.	101	4	106	31	51	105	104	33	108
Seguridad	126	55	122	66	82	116	92	130	101
<b>Comp. total</b>	<b>51</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>28</b>	<b>47</b>	<b>56</b>	<b>45</b>	<b>67</b>
	Fortaleza 1 a 45			Oportunidad 46 a 90			Debilidad + de 90		

Fuente: BBVA Research con datos de The Travel and Tourism Competitiveness Report, 2009, WEF

En México y de acuerdo a los componentes del índice de competitividad, de las 14 variables consideradas, en cuatro de ellas el país tiene fortalezas, en 8 oportunidades y en dos debilidades, sobresalen los recursos naturales en el primer grupo y la seguridad en el último (la lista y posición de cada uno de los pilares se presenta en el cuadro 29 adjunto). Las opciones para mejorar la posición competitiva del sector son muchas, al igual que los recursos del país lo cual mantienen las perspectivas favorables para la actividad.

## E. Evolución Reciente

En la última semana de noviembre<sup>1</sup> (del 22 al 28 de dicho mes) de 2010, en los 70 principales centros Datatur<sup>2</sup> la ocupación hotelera fue 7.7% superior a la del año previo y prácticamente igual (+0.2%) a la de 2008 y en la misma semana. Sin embargo, cuando se toma el promedio del período los datos respectivos son de 10.7% y -4.3%. Esto apunta a una buena tasa de crecimiento anual, pero en promedio el nivel todavía está por debajo de 2008 aunque con tendencia positiva al cierre. Una de las características de la evolución del turismo es la heterogeneidad entre ciudades o regiones, por ejemplo, entre Riviera Maya y Cancún o entre Guadalajara y Monterrey por mencionar dos destino de playa y dos ciudades, necesariamente

<sup>1</sup> Último dato disponible al cierre de esta edición

<sup>2</sup> Sistema de información estadística de la Secretaría de Turismo

Cuadro 30

**Indicadores de la actividad turística:  
(Número de cuartos ocupados al 28 de noviembre de 2010)**

	Ocupación al 28 nov			Variación % anual		
	Acum.	Sem.		Acum.	Sem.	
<b>Cent. de playa</b>	<b>76,734</b>	<b>12.6</b>	<b>8.0</b>			
Riviera Maya	21,079	25.7	15.7			
Cancún	19,401	4.2	7.7			
Acapulco	7,392	22.7	7.9			
Los Cabos	5,495	20.0	-1.4			
Puerto Vallarta	6,626	1.1	-2.9			
Mazatlán	4,791	-4.1	3.0			
Veracruz	4,353	-7.0	-13.2			
Nuevo Vallarta	3,573	34.3	48.3			
Ixtapa Zihuatanejo	2,760	1.9	-3.1			
Huatulco	1,255	6.7	2.9			
<b>Grandes ciudades</b>	<b>41,778</b>	<b>13.7</b>	<b>6.3</b>			
Ciudad de México	27,815	18.9	10.8			
Guadalajara	7,232	12.4	5.6			
Monterrey	6,731	-5.7	-14.0			
<b>Cdes. coloniales</b>	<b>15,297</b>	<b>11.5</b>	<b>11.1</b>			
Puebla	2,723	9.1	9.8			
				<b>Subtotal</b>	<b>140,122</b>	<b>12.3</b>
				<b>Otros relevantes</b>	<b>30,770</b>	<b>3.6</b>
				<b>Suma</b>	<b>170,892</b>	<b>10.7</b>
						<b>8.0</b>
						<b>6.5</b>
						<b>7.7</b>

Fuente: BBVA Research con datos de SECTUR

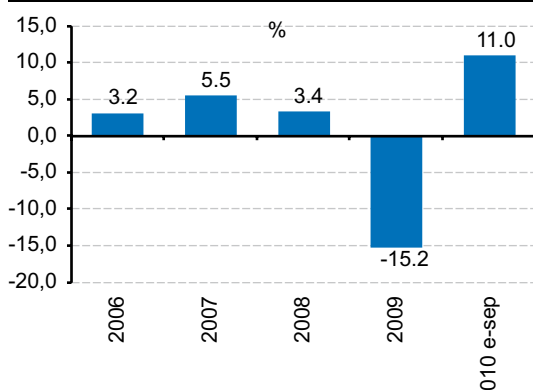
las condiciones particulares de cada una de ellas genera resultados distintos, por ejemplo, los desastres naturales o la violencia no han sido iguales en todo el territorio nacional

La recuperación del turismo se observa tanto en visitantes internacionales como en turismo nacional, pero de acuerdo a la información disponible, aunque el dinamismo es alto, el turismo extranjero no se ha recuperado de sus niveles prevalecientes antes de la crisis del 2008 lo cual si ha sucedido con los viajeros nacionales. El buen desempeño de la economía nacional en el presente año y las promociones en el país parecen estar dando buenos resultados. La relación existente entre el crecimiento del turismo y el de alojamiento temporal y preparación de alimentos nos indica también la recuperación del turismo en 2010.

**F. Perspectivas: el dinamismo continuará en el 2011, el reto será mejorar la competitividad para elevar el crecimiento**

Gráfica 75

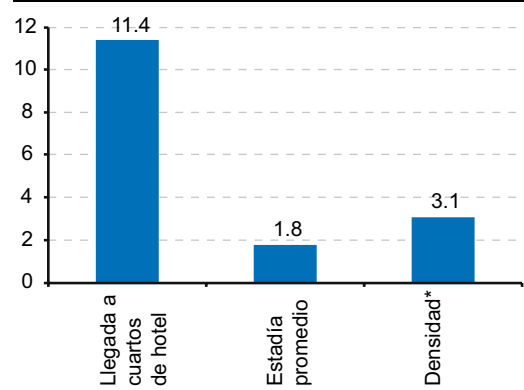
**Ingresos por visitantes extranjeros  
(Dólares, variación % anual)**



Fuente: BBVA Research con datos de Sector, Datatur

Gráfica 76

**Turismo Nacional (Variación % anual, enero-julio de 2010)**



Fuente: BBVA Research con datos de Sector, Datatur

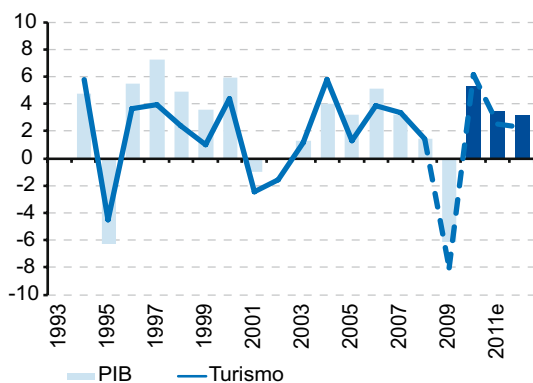


El sector turístico en México tiene más fortalezas y oportunidades que debilidades, por lo tanto, las perspectivas son positivas, el sector seguirá creciendo y el país es uno de los principales centros turísticos del mundo. Pero, dentro de un entorno con algunos riesgos. Una vez superada la recesión y el impacto de la influenza la evolución de la actividad dependerá del entorno macro por un lado y de los esfuerzos adicionales que como país realice México. En lo internacional, la incertidumbre global no se ha disipado y la tarea de reordenación económica todavía no está completa en las economías desarrolladas, por tanto, es previsible en ellas un crecimiento por debajo de su potencial teórico, lo cual se reflejará seguramente en México y en particular en el flujo de turistas extranjeros.

En lo interno, si bien la economía nacional tiene fortalezas, es necesario mejorar la competitividad y la seguridad. En particular en el sector turístico, en donde la oferta internacional de servicios turísticos está aumentando en calidad, destinos, origen y opciones para los viajeros internacionales. El principal riesgo para la actividad turística se genera en la debilidad del entorno externo, por ser nuestros visitantes internacionales principalmente estadounidenses, canadienses y europeos; y en lo interno, la seguridad y los posibles impactos del cambio climático en algunas de nuestras costas.

Gráfica 77

**Dinamismo del PIB y del turismo  
(Variación % anual)**



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y estimaciones propias

Cuadro 31

**Perspectiva de la actividad turística  
(Variación % anual)**

	PIB	Turismo
2005	3.2	1.3
2006	5.2	3.8
2007	3.3	3.3
2008	1.5	1.4
2009	-6.1	-8.0
2010e	5.2	6.2
2011	4.3	3.9
2012	3.8	3.4

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y estimaciones propias

En este contexto el reto es aprovechar mejor nuestras fortalezas para dinamizar el sector y avanzar en las áreas de oportunidad para consolidarlo y lograr nuevamente tener tasas de crecimiento del sector por encima del promedio de la economía.

**Referencias**

INEGI, 2010. "Sistema de Cuentas Nacionales de México, Cuenta Satélite del Turismo de México", varios años

Secretaría de Turismo, México. Datatur y reportes periódicos sobre "Resultados de la actividad turística"

Secretaría de Turismo del Distrito Federal. "Indicadores estadísticos del sector, 2002-2010"

U.S. Department of Commerce. "2009 United States Resident Travel Abroad"

World Tourism Organization (UNRTO). "Tourism Highlights, 2010 Edition"

World Economic Forum. "The Travel & Tourism Competitiveness Report 2009"

## 4. Anexos

## 4a. Indicadores de desempeño económico estatal

Cuadro 32

## Indicadores seleccionados

	TMCA3, % 2003-2009							Lugar en el Nacional					
	PIB* 2009 <sup>1</sup>	Pobla- ción <sup>2</sup>	PIB* 2009, dls.	PIB*/ hab. dls.	PIB Real	Población	PIB Real/ hab.	PIB Real 2009	PIB/ hab. 2009	Reme- sas 2009	Em- pleo <sup>4</sup> 2009	Rec. Fed. <sup>5</sup>	Comp. <sup>6</sup>
Nacional	<b>11,574</b>	<b>110,774</b>	<b>1,039,120</b>	<b>9,251</b>	<b>1.8</b>	<b>1.4</b>	<b>0.4</b>						
Distrito Federal	1,972	8,861	177,041	20,603	1.4	0.1	1.3	1	2	9	2	2	1
México	1,012	14,936	90,842	6,182	2.6	1.6	1.0	2	23	3	4	1	28
Nuevo León	846	4,562	75,922	16,883	2.6	1.8	0.8	3	4	22	5	7	2
Campeche	811	810	72,789	91,435	-3.6	1.5	-5.0	4	1	31	29	29	12
Jalisco	717	7,247	64,369	9,043	1.6	1.4	0.2	5	14	4	3	4	14
Veracruz	550	7,567	49,355	6,672	3.3	0.9	2.4	6	21	7	6	3	26
Tabasco	478	2,200	42,874	19,774	4.7	1.8	2.8	7	3	28	26	13	29
Guanajuato	432	5,395	38,755	7,294	1.5	1.7	-0.2	8	20	2	8	8	22
Tamaulipas	383	3,223	34,387	10,858	1.4	1.5	0.0	9	8	16	10	12	8
Puebla	375	5,707	33,634	6,010	1.9	1.3	0.7	10	26	5	13	6	24
Chihuahua	345	3,369	30,995	9,410	1.5	1.0	0.5	11	12	17	7	14	9
Coahuila	339	2,704	30,436	11,435	0.5	1.6	-1.1	12	5	26	11	20	4
Baja California	318	3,077	28,557	9,349	1.2	2.5	-1.3	13	13	21	9	15	6
Sonora	284	2,617	25,471	9,878	2.8	1.7	1.1	14	10	24	12	17	11
Michoacán	279	4,303	25,091	5,958	1.8	1.1	0.7	15	27	1	15	10	25
Sinaloa	234	2,746	21,011	7,839	2.3	0.8	1.5	16	17	15	14	16	10
Querétaro	215	1,783	19,309	10,907	3.8	2.5	1.3	17	7	19	16	24	3
San Luis Potosí	215	2,560	19,274	7,696	2.3	1.0	1.3	18	18	11	17	19	17
Chiapas	209	4,705	18,790	4,048	0.8	1.9	-1.1	19	32	12	21	5	30
Oaxaca	177	3,765	15,848	4,304	1.6	1.0	0.6	20	31	6	24	9	32
Hidalgo	175	2,616	15,708	6,086	2.4	1.9	0.5	21	24	10	25	18	27
Guerrero	167	3,353	14,986	4,569	1.1	1.0	0.1	22	30	8	27	11	31
Yucatán	159	1,927	14,251	7,535	3.5	1.3	2.1	23	19	29	18	21	18
Quintana Roo	159	1,280	14,236	11,100	3.3	3.5	-0.2	24	6	30	19	26	13
Durango	142	1,614	12,742	8,058	1.1	1.1	-0.1	25	16	18	22	23	21
Morelos	127	1,749	11,380	6,614	1.2	1.6	-0.4	26	22	14	23	25	16
Aguaascalientes	121	1,162	10,846	9,452	3.0	2.0	1.0	27	11	23	20	27	5
Zacatecas	97	1,475	8,711	6,035	4.0	1.1	2.9	28	25	13	28	22	20
Baja California Sur	73	612	6,514	10,558	5.7	4.1	1.5	29	9	32	30	32	7
Nayarit	69	1,065	6,159	5,862	3.7	1.9	1.8	30	28	20	31	28	23
Tlaxcala	61	1,151	5,484	4,841	0.7	1.7	-1.0	31	29	25	33	30	19
Colima	61	635	5,438	8,636	1.2	2.3	-1.1	32	15	27	32	31	15

1/ miles de millones de pesos corrientes

2/ Población 2009, miles de personas, estimación BBVA Research

3/ Tasa media de crecimiento anual

4/ Asegurados totales en el IMSS

5/ Recursos federalizados

6/ Índice de Competitividad Estatal IMCO

\* Se refiere al valor agregado bruto. La suma de las cifras estatales no coincide con el nacional por el renglón impuestos netos de subsidios

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI, Conapo, Banxico, IMSS, SHCP, IMCO (Instituto Mexicano de la Competitividad, A.C.)

## 4b. Indicadores por entidad federativa

Cuadro 33

## Región: Alto Desarrollo

	Distrito Federal					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-1.1	-5.8	-4.6	-0.6	-1.4	-3.2
Construcción** (var. % anual)	-1.0	31.9	48.6	45.6	-8.1	-25.9
Obra Pública	-27.8	36.7	42.5	21.5	-9.0	2.8
Obra Privada	28.4	29.0	51.7	60.0	-7.1	-49.1
Distribución electricidad (var. % anual)	1.0	1.0	6.7	-4.9	-7.3	-17.4
Ventas menudeo (var. % anual)	2.8	-2.9	-1.8	0.0	0.0	3.2
Ventas mayoreo (var. % anual)	3.8	-5.6	-7.6	-3.5	0.3	7.9
Empleo total (var. % anual)	2.1	-2.3	-2.8	-3.5	-1.5	-1.5
Industria	0.1	-8.2	-9.0	-12.7	-11.2	-6.7
Servicios	2.7	-0.5	-0.8	-0.8	1.3	3.0
Venta gasolina (var. % anual)	0.8	-2.4	-1.5	-0.4	2.4	1.6
Tránsito aéreo total (var. % anual)	-7.0	7.4	-7.1	-17.0	8.0	0.5
Recursos federalizados (var. % anual)	15.6	-8.2	-11.8	-3.3	4.5	-7.4
Participaciones (Ramo 28)	14.2	-14.9	3.1	8.9	22.2	1.2
Aportaciones (Ramo 33)	4.5	4.6	-9.1	-27.6	-9.7	-5.7
IED (flujos acum. mills. dls.)	12590.1	8149.0	8149.0	3343.1	4167.7	4878.1
Remesas (var. % anual)	-19.6	-11.3	-18.4	-9.4	7.1	7.7

\* Valor de obra construida a precios constantes (deflactada con índice de precios de la construcción)

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

Cuadro 34

## Región: Turística

	Baja California Sur						Quintana Roo					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-2.8	-7.5	-5.7	-2.0	-4.1	-5.9	0.4	-7.6	-11.1	-0.9	2.3	-4.5
Construcción** (var. % anual)	34.5	1.4	-10.7	-15.6	-42.3	-7.4	-11.7	-36.3	-27.7	-24.1	-35.9	-42.2
Obra Pública	40.7	52.8	17.5	60.8	-3.5	-10.2	-19.4	-6.8	-18.7	-5.5	-31.9	-21.6
Obra Privada	31.7	-23.4	-26.9	-49.8	-62.7	-3.3	-9.8	-42.6	-30.3	-29.7	-37.6	-47.5
Distribución electricidad (var. % anual)	1.9	1.1	9.7	-1.7	0.6	1.5	1.4	1.1	16.1	14.7	-3.5	-3.6
Ventas menudeo (var. % anual)	-5.1	11.8	9.8	15.2	4.7	1.6	4.8	-5.7	-11.3	-11.3	-8.9	-0.2
Ventas mayoreo (var. % anual)	-14.5	-21.2	-19.7	-9.9	6.0	6.6	5.7	-15.8	-17.7	-9.9	-10.5	-0.6
Empleo total (var. % anual)	4.6	-9.5	-10.9	-7.8	-4.2	-4.2	4.7	-5.2	-7.9	-5.7	-2.9	-2.9
Industria	-2.7	-20.9	-21.6	-17.7	-11.1	-5.8	-7.1	-24.7	-29.3	-20.3	-10.7	-7.4
Servicios	7.6	-3.8	-5.3	-2.8	-2.1	-0.9	9.0	0.5	-1.5	-1.9	-1.3	5.3
Venta gasolina (var. % anual)	4.0	-5.4	-4.9	-0.5	-0.4	1.2	na	na	na	na	na	na
Tránsito aéreo total (var. % anual)	13.8	-8.6	-2.3	4.5	15.7	19.9	5.3	0.0	10.3	7.6	10.5	6.5
Recursos federalizados (var. % anual)	12.1	-6.4	-15.5	-8.0	1.7	-2.0	15.2	-12.1	-21.8	0.3	7.5	5.4
Participaciones (Ramo 28)	11.9	-11.9	2.2	7.6	14.3	-2.5	15.5	-13.3	2.5	14.9	13.0	-0.7
Aportaciones (Ramo 33)	1.9	1.9	-5.2	-1.9	4.9	-1.8	3.5	2.1	-2.3	-0.3	5.3	-5.3
IED (flujos acum. mills. dls.)	129.3	60.9	60.9	0.1	2.4	4.7	54.4	54.5	54.5	1.3	2.3	1.8
Remesas (var. % anual)	9.6	-8.2	-16.0	6.2	6.3	2.5	0.1	-12.1	-9.3	-8.2	5.5	3.7

\* Valor de obra construida a precios constantes (deflactada con el índice de precios de la construcción)

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

Cuadro 35

**Región: Industrializada**

	Aguascalientes						Baja California					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-4.0	-7.9	12.0	42.6	18.7	11.3	-2.0	-17.5	-6.8	7.1	13.7	5.4
Construcción** (var. % anual)	-5.6	25.5	38.7	33.1	-2.5	4.1	-11.9	-9.8	-15.7	-6.6	-22.3	-11.0
Obra Pública	-26.4	87.9	93.0	160.3	-5.5	11.2	-18.8	15.0	9.9	45.3	23.0	12.4
Obra Privada	9.0	-4.2	9.8	-33.4	-0.4	0.2	-7.9	-22.4	-28.2	-33.2	-46.3	-28.4
Distribución electricidad (var. % anual)	0.9	1.0	10.2	5.8	2.3	7.2	1.4	1.0	7.4	-0.1	2.6	-4.0
Ventas menudeo (var. % anual)	2.1	-3.0	-2.9	1.7	-3.0	-0.2	3.6	3.5	0.3	4.1	-0.7	5.3
Ventas mayoreo (var. % anual)	-5.0	-17.9	-21.0	-12.8	-9.7	3.7	-11.5	-14.4	-11.9	-3.7	-3.9	-7.9
Empleo total (var. % anual)	-0.4	-4.7	-5.8	-2.8	2.2	2.2	-1.2	-8.1	-9.1	-5.8	0.0	0.0
Industria	-0.4	-7.6	-8.3	-4.0	2.5	6.9	-5.1	-15.3	-17.2	-11.1	-1.4	8.4
Servicios	-0.4	-2.4	-4.1	-1.8	2.3	4.3	2.4	-2.6	-2.5	-2.8	-2.8	-4.1
Venta gasolina (var. % anual)	-2.1	5.1	19.9	6.2	4.9	-6.0	5.5	-8.3	-0.9	2.6	4.0	0.8
Tránsito aéreo total (var. % anual)	-11.2	-33.2	-17.4	4.4	15.3	-2.1	-22.0	2.2	8.7	-1.4	11.0	10.6
Recursos federalizados (var. % anual)	19.6	-7.1	2.2	-5.1	3.8	0.8	14.2	-10.3	-13.9	1.4	2.9	-0.2
Participaciones (Ramo 28)	15.7	-18.1	1.9	14.5	18.4	-0.2	19.1	-15.0	-1.1	18.4	20.1	1.1
Aportaciones (Ramo 33)	5.5	-2.5	-4.0	-0.5	2.9	-3.5	4.0	-1.1	-4.9	-5.7	-2.7	-9.7
IED (flujos acum. mills. dls.)	36.7	0.5	0.5	8.6	24.5	23.4	1484.8	499.6	499.6	233.2	377.5	553.0
Remesas (var. % anual)	-6.7	-15.3	-21.2	-9.5	4.9	11.2	1.8	-3.8	0.1	4.6	10.0	7.3
	<b>Chihuahua</b>						<b>Coahuila</b>					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-0.6	-18.1	-7.8	13.4	20.0	10.5	-0.6	-27.0	-4.3	45.0	52.3	24.8
Construcción** (var. % anual)	0.9	-23.8	-22.7	-28.4	-15.0	11.1	30.3	-13.9	-28.8	-29.5	-35.9	-13.1
Obra Pública	-6.4	26.0	46.6	32.0	12.5	28.5	26.3	12.9	-12.7	12.1	-44.9	-15.9
Obra Privada	4.0	-42.8	-44.9	-53.1	-31.5	-3.6	31.8	-23.6	-34.6	-43.5	-31.4	-11.7
Distribución electricidad (var. % anual)	2.0	1.0	17.0	-0.6	1.0	6.1	1.1	1.0	14.9	-6.0	9.6	0.5
Ventas menudeo (var. % anual)	-0.1	-7.8	-7.1	-6.6	-1.4	-1.4	2.3	-4.3	-7.0	-0.1	3.8	2.1
Ventas mayoreo (var. % anual)	1.2	-15.1	-20.9	-13.3	-8.9	-1.0	6.9	-5.7	-9.4	-1.6	0.4	5.3
Empleo total (var. % anual)	-3.0	-10.8	-11.3	-5.8	1.8	1.8	1.0	-7.5	-8.8	-4.4	2.9	2.9
Industria	-7.2	-18.5	-19.5	-10.6	1.0	13.2	-0.9	-13.1	-14.6	-7.3	4.2	17.1
Servicios	4.3	0.2	0.6	0.6	3.5	1.6	3.4	0.2	-0.3	-0.5	1.7	1.7
Venta gasolina (var. % anual)	3.9	-4.8	-1.1	0.3	-0.9	-2.6	6.3	-1.1	1.7	5.0	1.6	6.0
Tránsito aéreo total (var. % anual)	-7.6	-11.7	-6.1	-6.4	12.4	10.6	-6.1	-17.2	-9.9	-3.4	-2.0	-6.4
Recursos federalizados (var. % anual)	18.1	-11.3	-11.3	6.3	11.8	5.2	17.9	-14.6	-23.1	4.4	10.7	0.0
Participaciones (Ramo 28)	23.0	-16.0	-0.7	15.2	23.4	1.4	18.8	-14.8	0.7	16.9	24.4	-0.1
Aportaciones (Ramo 33)	5.0	-1.6	-3.9	-1.9	2.4	1.1	3.3	-3.5	4.7	1.4	-3.2	-1.0
IED (flujos acum. mills. dls.)	1385.0	980.4	980.4	90.9	727.2	1139.3	1116.3	124.6	124.6	4.9	19.3	-4.6
Remesas (var. % anual)	0.7	-13.7	-12.5	-8.8	0.0	-0.9	1.8	-17.9	-27.6	-4.3	-0.8	1.0

\* Valor de obra construida a precios constantes (deflactada con el índice de precios de la construcción)

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

Cuadro 36

**Región: Industrializada**

	Jalisco						Estado de México					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-4.2	-5.0	-4.2	0.2	6.8	3.9	-0.8	-7.9	1.0	7.4	12.4	10.3
Construcción** (var. % anual)	-3.7	-19.0	-33.4	-5.6	2.7	48.7	-5.1	-7.0	-5.5	-8.1	14.6	19.4
Obra Pública	14.2	43.5	10.0	110.8	49.0	159.7	36.2	9.8	-13.8	3.9	25.1	48.2
Obra Privada	-7.3	-34.5	-42.7	-35.7	-21.2	3.1	-17.3	-15.2	-0.5	-14.4	6.8	0.5
Distribución electricidad (var. % anual)	1.2	1.0	-1.1	4.5	3.4	4.4	1.0	1.1	15.7	-3.4	-2.2	-9.1
Ventas menudeo (var. % anual)	2.9	-2.9	-3.8	0.5	0.4	-0.3	-0.5	6.5	8.5	9.4	-3.6	4.2
Ventas mayoreo (var. % anual)	-1.5	-6.1	-4.0	-1.9	3.1	8.2	0.8	-4.7	-6.2	-3.7	-7.1	6.3
Empleo total (var. % anual)	2.7	-1.4	-2.0	-0.5	1.6	1.6	2.3	-3.0	-3.9	-2.1	1.0	1.0
Industria	0.1	-7.5	-8.6	-4.4	0.2	6.3	-1.3	-5.3	-5.7	-3.3	2.4	8.5
Servicios	4.1	2.3	2.0	1.6	2.2	1.9	5.6	-0.9	-2.4	-1.1	-0.2	2.9
Venta gasolina (var. % anual)	1.2	-0.6	0.2	-13.0	-14.3	-14.2	5.3	0.5	0.9	1.7	2.6	-0.8
Tránsito aéreo total (var. % anual)	-4.2	-8.3	3.7	-0.2	20.0	7.4	17.0	-38.5	-26.0	-13.3	1.8	-3.2
Recursos federalizados (var. % anual)	15.2	-10.2	-15.3	2.1	6.4	13.3	18.9	-11.6	-15.1	6.3	16.6	5.6
Participaciones (Ramo 28)	19.6	-16.1	0.2	17.0	24.8	1.6	24.1	-18.5	-1.5	18.0	39.8	3.3
Aportaciones (Ramo 33)	5.3	-0.2	-2.7	-1.1	0.1	0.7	7.8	-0.7	-1.3	-0.4	2.1	2.3
IED (flujos acum. mills. dls.)	-1.4	543.4	543.4	131.5	417.5	848.0	934.9	1396.4	820.4	777.0	1396.4	645.8
Remesas (var. % anual)	-3.3	-11.6	-19.8	-9.0	4.8	8.8	-3.5	-18.2	-25.7	-12.9	-0.1	-1.1
	<b>Nuevo León</b>						<b>Querétaro</b>					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	2.2	-12.8	-3.5	11.2	13.6	11.7	-1.7	-11.3	-2.6	12.4	16.6	11.9
Construcción** (var. % anual)	0.2	-18.0	-21.8	-18.8	-1.2	0.2	13.5	-7.4	1.3	-6.8	-8.3	-6.7
Obra Pública	13.2	-4.2	-13.4	-19.9	2.2	7.0	-12.3	21.2	61.6	27.0	44.4	-1.3
Obra Privada	-4.2	-23.5	-25.7	-18.3	-3.0	-2.9	23.2	-15.1	-13.0	-16.5	-21.5	-8.8
Distribución electricidad (var. % anual)	1.5	1.0	12.5	6.8	8.7	5.9	0.9	1.4	61.5	50.5	-14.7	-10.6
Ventas menudeo (var. % anual)	-1.1	-3.1	-5.4	1.2	0.1	3.0	4.4	-3.1	-1.1	-2.0	2.5	6.2
Ventas mayoreo (var. % anual)	1.2	-11.6	-2.4	7.1	21.3	34.1	-1.1	-9.1	-5.9	-9.5	-9.0	1.0
Empleo total (var. % anual)	4.0	-4.0	-5.4	-3.3	2.0	2.0	3.6	-2.9	-4.3	-0.7	4.9	4.9
Industria	1.0	-9.4	-10.6	-7.0	1.9	10.2	-0.2	-7.5	-8.1	-3.9	7.8	16.9
Servicios	6.9	0.6	-1.1	-0.4	2.0	3.9	7.2	1.3	-0.8	2.1	3.5	5.6
Venta gasolina (var. % anual)	4.1	-2.0	-1.5	-0.6	1.4	-3.2	-0.2	1.9	4.1	1.5	0.5	0.7
Tránsito aéreo total (var. % anual)	-5.5	-9.4	-10.1	-10.0	7.4	3.2	-14.9	-17.1	31.8	12.7	0.4	-5.8
Recursos federalizados (var. % anual)	14.4	-12.4	-19.3	2.9	9.3	12.9	14.7	-10.9	-11.8	-0.7	8.0	6.7
Participaciones (Ramo 28)	21.2	-17.1	-1.7	15.6	16.8	-1.1	18.8	-15.5	0.6	0.6	16.1	2.1
Aportaciones (Ramo 33)	6.9	-0.5	-5.0	-1.7	0.2	0.8	4.4	-2.9	-6.4	-3.4	-0.2	-0.4
IED (flujos acum. mills. dls.)	1255.2	1019.4	1019.4	112.7	5193.3	5127.1	158.3	433.4	433.4	31.6	102.4	192.2
Remesas (var. % anual)	-7.7	-9.6	-14.0	-10.0	-1.8	-2.6	-6.8	-17.8	-28.2	-19.9	4.4	4.2

\* Valor de obra construida a precios constantes (deflactada con el índice de precios de la construcción)

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

Cuadro 37

**Región: Industrializada**

	Sonora						Tamaulipas					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	1.2	-9.6	1.9	36.1	11.0	5.4	2.4	-16.6	-8.0	4.6	7.0	10.1
Construcción** (var. % anual)	-25.0	-5.7	5.5	-0.1	-5.6	13.2	0.3	-23.7	-25.5	-16.5	-2.9	7.6
Obra Pública	-5.9	16.3	24.5	-20.1	-32.1	-11.8	-7.7	-22.8	-6.7	0.9	14.3	28.4
Obra Privada	-34.2	-20.8	-11.0	22.3	23.0	40.5	9.4	-24.5	-39.7	-30.6	-15.6	-11.0
Distribución electricidad (var. % anual)	1.7	1.0	13.1	4.3	9.2	-1.6	2.2	1.1	24.7	24.1	2.3	4.8
Ventas menudeo (var. % anual)	7.3	1.0	-0.7	0.9	0.6	-0.1	3.2	-0.4	-3.1	-0.1	-2.4	-1.7
Ventas mayoreo (var. % anual)	-0.8	-0.7	2.6	-10.4	-7.6	-7.2	2.6	-13.0	-9.4	-6.7	3.9	-0.1
Empleo total (var. % anual)	0.6	-5.1	-6.0	-2.1	2.7	2.7	0.9	-7.0	-8.0	-5.2	-0.4	-0.4
Industria	-4.6	-12.0	-12.7	-7.3	0.3	8.7	-1.4	-14.0	-16.1	-10.3	-2.2	7.3
Servicios	7.1	0.4	-0.3	0.5	1.9	3.3	3.7	0.9	1.5	0.3	1.6	0.4
Venta gasolina (var. % anual)	5.5	-1.8	-0.6	1.9	-0.6	0.8	6.4	0.0	2.3	-2.4	-9.1	-10.6
Tránsito aéreo total (var. % anual)	-7.1	10.8	19.9	-1.4	0.1	0.8	-0.9	-2.8	1.1	-8.6	9.4	-1.0
Recursos federalizados (var. % anual)	13.5	-10.1	0.3	1.6	5.5	14.9	16.8	-10.7	-4.9	0.5	12.7	11.8
Participaciones (Ramo 28)	20.5	-15.5	-1.7	13.1	15.5	-0.7	19.4	-15.4	0.3	19.1	28.8	-0.2
Aportaciones (Ramo 33)	4.4	-4.3	10.1	-4.0	-1.3	7.1	4.1	-3.7	8.4	-5.0	2.3	1.8
IED (flujos acum. mills. dls.)	1294.2	250.6	250.6	23.3	46.1	71.7	361.5	183.1	183.1	-20.5	47.5	114.7
Remesas (var. % anual)	-5.2	-10.6	-7.2	-2.7	0.5	1.1	-1.9	-17.1	-19.7	-15.6	3.3	-3.2

\* Valor de obra construida a precios constantes (deflactada con el índice de precios de la construcción)

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

Cuadro 38

**Región: Desarrollo Medio**

	Campeche						Colima					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-1.9	-3.9	-4.0	7.6	2.9	-2.7	3.1	-7.7	3.7	1.9	1.2	-3.8
Construcción** (var. % anual)	-7.9	22.3	18.5	19.3	-10.8	-21.4	-32.4	20.4	2.4	37.9	-0.6	61.1
Obra Pública	-9.7	23.3	21.3	20.0	-11.6	-24.8	-43.0	54.7	42.5	126.7	9.3	94.0
Obra Privada	21.3	10.5	-9.3	11.3	1.4	24.9	-21.7	-4.8	-18.0	-15.8	-14.6	29.7
Distribución electricidad (var. % anual)	2.9	0.8	-42.1	14.3	6.9	138.7	1.2	0.9	42.8	44.8	-1.2	6.1
Ventas menudeo (var. % anual)	23.8	-6.6	-8.9	-10.1	-6.4	-5.1	-0.1	-5.5	-6.7	4.9	8.2	4.0
Ventas mayoreo (var. % anual)	-2.9	-0.9	5.6	4.2	-1.2	-1.2	-6.7	8.4	13.3	32.9	18.2	56.1
Empleo total (var. % anual)	3.9	2.7	3.2	-1.1	-1.8	-1.8	2.8	0.2	1.2	1.0	2.4	2.4
Industria	-0.3	4.2	7.8	-3.3	-5.7	-8.2	-0.6	-2.2	-1.1	3.0	7.8	15.7
Servicios	6.5	2.6	1.3	1.1	1.4	2.2	3.9	1.1	2.3	0.1	0.2	2.2
Venta gasolina (var. % anual)	4.0	8.4	7.4	-9.4	3.1	3.9	19.9	-1.3	-16.2	55.6	61.5	65.8
Tránsito aéreo total (var. % anual)	-3.7	-7.5	-4.3	-5.5	13.8	0.4	-15.9	-21.3	19.1	-17.7	0.7	-19.4
Recursos federalizados (var. % anual)	28.8	-15.6	-11.7	3.3	12.2	6.2	13.2	-13.0	-20.0	1.1	1.5	2.4
Participaciones (Ramo 28)	69.0	-22.6	-4.3	16.3	32.3	-1.9	13.3	-12.5	4.5	2.0	13.2	-0.4
Aportaciones (Ramo 33)	2.3	-3.1	-4.6	-2.7	3.0	-1.7	5.9	-0.5	6.9	-0.8	4.5	-8.7
IED (flujos acum. mills. dls.)	-17.1	23.8	23.8	1.0	0.8	9.2	2.3	21.8	21.8	0.0	1.2	2.5
Remesas (var. % anual)	-8.1	-23.4	-26.9	-10.9	0.7	2.9	0.8	-12.4	-28.9	-9.7	7.2	9.3
	<b>Durango</b>						<b>Guanajuato</b>					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	4.1	-7.4	-5.3	-1.6	4.4	6.0	-4.3	0.6	20.9	30.8	48.3	16.7
Construcción** (var. % anual)	26.8	8.8	8.6	-7.9	7.2	-8.4	0.3	-5.8	-12.6	-9.6	-0.6	10.2
Obra Pública	70.0	23.3	33.8	-24.6	16.8	0.6	4.9	9.9	12.4	12.3	18.2	-4.6
Obra Privada	-9.1	-13.9	-31.4	46.7	-13.2	-29.5	-2.4	-16.0	-29.5	-23.2	-14.4	21.0
Distribución electricidad (var. % anual)	1.2	1.1	14.9	13.4	9.1	18.9	1.0	1.0	22.2	-2.4	3.1	7.9
Ventas menudeo (var. % anual)	5.0	-3.5	-2.5	-2.2	2.2	1.4	1.6	-7.2	-10.2	3.5	4.9	5.7
Ventas mayoreo (var. % anual)	0.3	2.8	0.3	5.7	9.1	15.2	-1.2	-2.9	-4.9	-4.3	4.0	4.3
Empleo total (var. % anual)	1.5	-2.1	-2.9	1.0	3.4	3.4	2.0	-1.3	-1.7	0.4	3.8	3.8
Industria	-1.2	-5.7	-5.4	0.5	9.7	7.9	-1.9	-3.2	-2.9	-0.1	5.2	9.1
Servicios	4.5	0.9	-1.0	1.1	-2.3	-0.4	5.4	0.5	-0.2	0.7	2.6	4.3
Venta gasolina (var. % anual)	2.0	1.8	6.8	-0.7	2.2	1.4	4.4	1.4	1.5	2.1	2.5	1.3
Tránsito aéreo total (var. % anual)	4.2	-12.6	-5.1	0.4	14.1	17.2	-17.1	-18.9	5.2	3.9	8.0	-6.2
Recursos federalizados (var. % anual)	13.5	-7.7	-3.5	-4.5	-3.3	4.7	18.1	-8.1	-5.2	4.2	10.6	7.3
Participaciones (Ramo 28)	20.7	-15.6	2.6	18.2	22.8	1.1	24.7	-18.4	-1.7	20.6	33.0	2.6
Aportaciones (Ramo 33)	5.9	-0.9	7.9	-3.6	0.4	2.3	7.7	2.7	-3.3	-0.7	0.1	0.5
IED (flujos acum. mills. dls.)	578.4	74.3	74.3	4.4	25.6	158.8	162.2	66.8	66.8	-91.1	-87.0	-95.2
Remesas (var. % anual)	0.0	-15.4	-19.1	-13.3	4.7	4.7	-1.2	-16.3	-23.7	-13.2	5.3	6.0

\* Valor de obra construida a precios constantes (deflactada con el índice de precios de la construcción)

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

Cuadro 39

**Región: Desarrollo Medio**

	Hidalgo						Michoacán					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-0.3	-5.6	-0.1	-0.5	0.9	2.3	1.5	-19.8	-1.9	0.7	4.6	12.4
Construcción** (var. % anual)	90.9	-45.4	-55.9	-62.8	-26.9	20.8	5.5	-24.8	-16.6	7.8	42.2	35.5
Obra Pública	50.9	-10.4	-30.4	-41.8	-33.0	-5.1	8.9	30.4	62.0	79.5	100.6	41.0
Obra Privada	114.8	-60.2	-68.5	-73.1	-22.8	50.6	4.0	-50.6	-52.3	-36.3	8.3	29.6
Distribución electricidad (var. % anual)	0.8	0.9	-2.9	-6.4	1.2	10.6	1.4	0.9	-20.0	-4.5	12.4	11.0
Ventas menudeo (var. % anual)	nd	nd	nd	nd	nd	nd	5.5	7.2	5.1	9.0	0.5	-1.9
Ventas mayoreo (var. % anual)	nd	nd	nd	nd	nd	nd	0.4	-3.5	-0.8	-3.3	-3.2	-5.6
Empleo total (var. % anual)	4.5	-3.9	-5.1	-4.8	-1.5	-1.5	3.9	2.2	1.6	2.0	3.0	3.0
Industria	2.3	-10.3	-11.7	-12.0	-6.3	-1.8	2.5	-3.4	-5.7	-0.4	1.7	5.0
Servicios	7.0	3.0	1.9	2.8	3.4	4.7	3.9	4.2	4.4	2.2	2.7	3.6
Venta gasolina (var. % anual)	10.2	2.8	4.2	6.0	9.1	5.1	5.5	2.8	4.1	3.3	4.0	1.3
Tránsito aéreo total (var. % anual)	na	na	na	na	na	na	-20.5	-26.7	18.7	-3.0	5.3	7.6
Recursos federalizados (var. % anual)	15.8	-14.6	-12.7	-2.6	4.1	8.9	14.4	-9.5	-10.7	9.6	5.9	1.6
Participaciones (Ramo 28)	23.8	-15.7	-0.6	20.3	18.4	0.1	23.8	-16.7	0.4	24.0	28.1	4.2
Aportaciones (Ramo 33)	5.6	-4.0	1.2	-4.2	0.4	0.4	5.0	-1.0	6.7	8.0	-4.3	-3.5
IED (flujos acum. mills. dls.)	40.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.5	31.8	24.8	24.8	-3.3	-3.6	-6.4
Remesas (var. % anual)	-13.5	-21.6	-29.8	-18.7	-1.5	0.1	2.7	-13.2	-21.2	-11.7	4.9	4.0

	Morelos						Nayarit					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-9.4	-0.7	3.8	6.7	2.8	2.3	-4.4	-3.9	-5.0	-3.2	16.7	1.4
Construcción** (var. % anual)	5.1	59.4	70.8	134.8	64.3	26.8	26.2	5.1	12.3	-40.9	-57.1	-37.9
Obra Pública	33.7	375.9	689.9	860.7	200.4	128.8	95.5	13.7	23.9	-44.2	-63.1	-49.3
Obra Privada	2.9	28.8	29.7	66.9	41.5	6.7	-51.8	-34.3	-37.8	-16.7	0.1	74.1
Distribución electricidad (var. % anual)	1.2	1.1	10.4	-0.1	-2.7	-2.3	3.4	0.6	-76.8	-48.2	-14.8	29.1
Ventas menudeo (var. % anual)	3.9	-1.1	-0.6	-2.6	1.7	3.7	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Ventas mayoreo (var. % anual)	-12.8	-25.8	-30.4	-10.0	-8.1	-7.6	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Empleo total (var. % anual)	1.1	-0.9	-1.0	-0.9	1.3	1.3	4.8	-1.9	-3.0	0.4	3.4	3.4
Industria	-2.5	-4.4	-5.8	-3.6	1.2	9.6	4.8	-18.0	-22.2	-12.9	-1.0	1.8
Servicios	2.8	0.7	1.1	0.1	1.4	1.7	3.8	6.4	7.7	6.0	4.5	6.0
Venta gasolina (var. % anual)	4.0	5.0	3.7	3.5	2.9	1.2	2.9	8.3	1.5	2.4	1.2	-2.5
Tránsito aéreo total (var. % anual)	na	na	na	na	na	na	-9.2	-23.3	-3.7	4.5	7.2	-1.5
Recursos federalizados (var. % anual)	12.8	-9.8	-7.0	6.0	7.4	10.5	13.4	-6.5	-5.7	1.6	1.2	5.0
Participaciones (Ramo 28)	19.8	-16.1	1.6	20.9	23.7	0.7	18.6	-9.6	6.6	15.2	16.2	1.8
Aportaciones (Ramo 33)	4.9	0.5	0.9	-2.6	-0.2	-0.5	4.2	-0.4	-7.3	-1.9	2.7	-0.6
IED (flujos acum. mills. dls.)	133.8	-57.7	-57.7	-21.8	-22.5	-33.7	23.6	18.6	18.6	0.3	1.1	2.9
Remesas (var. % anual)	1.0	-12.8	-21.5	-7.1	5.3	3.4	1.8	-9.4	-17.7	-12.0	2.0	-0.3

\* Valor de obra construida a precios constantes (deflactada con el índice de precios de la construcción)

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



Cuadro 40

**Región: Desarrollo Medio**

	Puebla						San Luis Potosí					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	3.9	-18.0	-4.0	17.8	25.3	29.4	2.2	-11.7	-5.4	7.8	11.8	29.8
Construcción** (var. % anual)	8.0	-31.2	-34.0	-27.0	-2.0	-8.3	11.8	-1.2	-2.2	14.8	43.3	11.8
Obra Pública	1.5	-12.0	-24.0	-15.5	3.2	-7.4	33.1	6.6	19.9	109.1	127.5	0.3
Obra Privada	12.6	-43.4	-40.2	-36.1	-8.1	-9.3	1.4	-6.2	-15.0	-14.6	14.1	23.2
Distribución electricidad (var. % anual)	1.4	1.0	0.0	13.9	34.5	45.5	3.5	1.0	1.7	11.0	12.9	6.6
Ventas menudeo (var. % anual)	0.8	-3.5	-1.6	1.6	4.0	6.4	5.0	-5.2	-6.3	-7.9	-3.8	-2.0
Ventas mayoreo (var. % anual)	1.2	-5.7	-6.2	-3.9	-3.3	0.0	3.9	-15.4	-13.7	-11.8	-3.3	3.5
Empleo total (var. % anual)	1.9	-1.8	-2.3	-0.7	2.5	2.5	1.8	-2.6	-3.8	-2.0	0.4	0.4
Industria	0.6	-6.8	-8.1	-5.4	0.4	5.1	1.5	-8.1	-9.6	-7.8	-1.3	5.3
Servicios	3.0	2.5	2.8	3.3	4.2	5.5	1.9	2.3	1.5	2.9	1.8	1.5
Venta gasolina (var. % anual)	2.5	-2.2	-0.3	2.1	6.0	8.3	3.5	0.9	3.1	3.8	1.8	-2.1
Tránsito aéreo total (var. % anual)	8.0	-31.6	-8.8	9.8	18.5	3.7	-4.3	-15.5	-5.9	4.4	25.4	-1.0
Recursos federalizados (var. % anual)	19.5	-12.6	-12.1	13.7	8.2	3.9	13.4	-9.9	-14.4	7.2	4.6	-0.6
Participaciones (Ramo 28)	25.7	-18.3	1.7	28.8	29.5	7.8	20.7	-16.6	-0.8	23.3	26.4	1.5
Aportaciones (Ramo 33)	8.4	0.3	-4.5	3.9	-0.4	-1.0	5.3	-4.0	-7.2	-2.0	-0.6	0.3
IED (flujos acum. mills. dls.)	205.9	77.2	77.2	64.6	90.0	78.8	84.0	-57.0	-57.0	35.4	36.7	-2.9
Remesas (var. % anual)	0.8	-16.8	-27.4	-10.6	3.7	2.1	-0.3	-16.8	-25.4	-14.3	2.2	3.6

	Sinaloa						Tabasco					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	0.2	-2.6	-1.7	-3.4	-0.9	-0.6	-8.4	-7.5	-20.5	-2.9	-1.6	1.7
Construcción** (var. % anual)	9.4	0.1	2.6	-4.1	9.4	0.1	32.2	11.1	10.4	9.1	53.5	-16.1
Obra Pública	0.8	30.3	11.8	49.1	10.5	-7.1	36.4	20.5	29.4	17.5	69.4	-9.9
Obra Privada	14.9	-17.3	-3.1	-28.9	8.2	6.9	19.4	-21.3	-40.4	-23.4	-6.5	-49.2
Distribución electricidad (var. % anual)	1.4	1.0	7.6	12.0	3.3	9.3	1.8	1.1	5.9	7.2	-2.4	-1.4
Ventas menudeo (var. % anual)	4.9	6.2	6.5	4.3	1.6	-0.5	0.2	-9.1	-10.5	-2.5	-0.8	-2.0
Ventas mayoreo (var. % anual)	3.5	-10.6	-13.7	-14.7	0.7	-8.1	-4.4	-3.2	-3.8	-3.5	-8.8	-12.2
Empleo total (var. % anual)	6.1	-0.9	-1.2	-0.9	3.2	3.2	6.0	1.8	1.3	1.7	2.2	2.2
Industria	2.9	-7.5	-6.8	-3.2	1.2	6.0	8.8	0.5	-0.1	-0.8	-2.5	-0.8
Servicios	0.3	1.5	2.3	-0.6	2.8	6.8	4.8	2.6	2.1	2.6	5.1	6.5
Venta gasolina (var. % anual)	7.9	0.2	0.4	0.8	-0.6	-1.7	9.0	2.3	4.1	-0.8	3.0	-1.6
Tránsito aéreo total (var. % anual)	-13.1	2.5	36.5	12.7	5.4	-2.4	1.2	-15.9	-7.5	-1.5	10.0	9.7
Recursos federalizados (var. % anual)	17.2	-12.2	-18.3	6.9	7.6	8.8	15.9	-9.9	-13.9	-0.1	13.0	2.8
Participaciones (Ramo 28)	21.7	-14.3	4.3	18.0	24.8	1.7	18.0	-10.6	6.9	4.4	15.7	-0.9
Aportaciones (Ramo 33)	6.1	1.3	-2.4	-0.7	1.4	-2.0	6.0	0.3	-4.3	-2.8	2.5	-1.1
IED (flujos acum. mills. dls.)	44.6	13.8	13.8	4.1	4.1	4.1	35.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0
Remesas (var. % anual)	-5.3	-6.4	-8.3	-5.4	5.9	3.7	-13.9	-26.7	-28.7	-15.2	0.7	2.1

\* Valor de obra construida a precios constantes (deflactada con el índice de precios de la construcción)

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

Cuadro 41

**Región: Desarrollo Medio**

	Tlaxcala						Veracruz					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-5.4	-10.3	-2.9	4.2	9.4	9.1	3.7	-7.8	-5.6	-4.4	3.3	2.8
Construcción** (var. % anual)	-13.7	-17.9	-23.2	-54.1	-22.0	-5.5	-18.1	8.6	5.2	14.8	13.9	1.8
Obra Pública	95.7	15.2	-10.2	-52.3	-45.2	-19.4	-34.2	34.0	33.4	34.4	12.9	-8.1
Obra Privada	-45.2	-51.9	-46.2	-60.0	13.2	32.4	28.3	-29.2	-32.2	-17.4	16.5	36.6
Distribución electricidad (var. % anual)	1.2	1.0	4.5	4.0	5.9	1.8	1.0	1.1	34.0	33.4	6.6	4.0
Ventas menudeo (var. % anual)	nd	nd	nd	nd	nd	nd	-0.6	-1.8	-0.1	-0.2	1.8	3.3
Ventas mayoreo (var. % anual)	nd	nd	nd	nd	nd	nd	-2.8	-2.9	-2.0	-4.8	-2.7	-7.2
Empleo total (var. % anual)	-1.8	-7.4	-8.2	-4.9	0.1	0.1	2.0	1.9	1.3	1.0	2.3	2.3
Industria	-5.2	-13.1	-14.6	-9.7	-3.2	7.5	1.6	3.0	1.7	2.5	4.8	0.0
Servicios	5.2	3.2	3.7	3.7	5.8	5.4	2.3	1.4	1.2	0.3	1.2	4.0
Venta gasolina (var. % anual)	na	na	na	na	na	na	6.4	4.7	5.8	74.9	32.2	-0.8
Tránsito aéreo total (var. % anual)	na	na	na	na	na	na	-3.1	-6.2	8.8	0.6	23.5	-9.8
Recursos federalizados (var. % anual)	18.6	-8.7	-5.0	4.8	5.5	4.8	15.8	-10.9	-13.1	5.8	10.9	5.4
Participaciones (Ramo 28)	20.8	-9.7	6.5	21.2	22.5	2.3	22.7	-16.6	0.2	20.9	31.4	3.1
Aportaciones (Ramo 33)	7.1	-1.0	-8.4	1.4	1.3	-2.8	5.6	0.1	-4.6	-1.3	-1.5	1.2
IED (flujos acum. mills. dls.)	10.4	5.1	5.1	-1.2	-2.9	-3.5	14.2	58.8	58.8	17.8	28.9	30.6
Remesas (var. % anual)	2.0	-14.1	-20.8	-14.2	4.2	3.1	-6.7	-20.1	-26.5	-17.5	0.8	-0.6
	Yucatán						Zacatecas					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-2.9	1.3	15.6	2.9	12.0	16.3	6.5	0.9	2.0	13.5	7.2	14.9
Construcción** (var. % anual)	-26.1	3.9	4.3	-3.6	10.3	-29.3	31.1	16.6	7.3	-14.4	2.3	-22.6
Obra Pública	-18.3	43.3	54.4	42.5	50.7	-31.3	63.3	7.8	-1.9	-37.5	-19.2	-23.0
Obra Privada	-32.7	-37.1	-43.1	-65.2	-27.3	-24.6	-2.3	31.9	28.6	33.5	37.6	-22.1
Distribución electricidad (var. % anual)	1.3	1.1	12.9	6.3	0.2	5.1	1.2	1.4	41.2	96.7	70.4	93.8
Ventas menudeo (var. % anual)	7.0	-0.5	1.8	2.1	2.2	4.1	4.4	-1.7	0.0	-2.7	3.0	0.0
Ventas mayoreo (var. % anual)	4.2	-3.2	-4.5	-6.7	-3.4	-1.4	0.6	-11.0	-17.8	-12.7	-23.8	-8.0
Empleo total (var. % anual)	1.4	-1.4	-1.6	-1.0	1.7	1.7	7.2	2.6	1.4	2.1	4.9	4.9
Industria	-4.2	-10.7	-11.1	-8.3	-2.0	5.1	11.9	3.0	2.6	3.8	6.9	10.9
Servicios	4.9	3.8	3.8	2.8	3.5	3.6	4.9	2.7	1.0	1.3	3.7	4.3
Venta gasolina (var. % anual)	7.5	-1.7	1.9	4.4	5.5	1.4	-7.0	2.4	37.8	15.2	8.8	-6.6
Tránsito aéreo total (var. % anual)	-4.2	-9.7	14.1	9.2	23.5	9.1	-6.6	-9.6	-9.1	2.7	34.1	6.9
Recursos federalizados (var. % anual)	18.3	-9.7	-15.6	-4.3	6.6	3.1	15.2	-5.5	-6.6	-4.4	15.6	3.4
Participaciones (Ramo 28)	20.1	-13.3	2.3	6.6	17.5	1.0	21.5	-10.7	7.6	19.8	23.1	1.4
Aportaciones (Ramo 33)	6.1	-0.5	-5.7	-2.4	0.6	-0.8	5.6	-0.1	10.4	-0.5	33.2	-2.3
IED (flujos acum. mills. dls.)	25.9	-3.9	-3.9	-0.8	-1.2	-0.2	1490.2	35.8	35.8	3.3	-6.2	-3.2
Remesas (var. % anual)	-3.3	-17.7	-20.1	-2.5	2.1	5.8	-10.5	-16.0	-24.0	-11.2	2.8	6.7

\* Valor de obra construida a precios constantes (deflactada con el índice de precios de la construcción)

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

Cuadro 42

**Región: Alta Marginación**

	Chiapas						Guerrero					
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10
Producción manufacturera (var. % anual)	-5.5	11.3	10.6	10.3	1.2	-2.8	-4.8	-5.8	2.8	2.5	1.5	3.2
Construcción** (var. % anual)	-1.9	-15.7	-18.4	-24.9	24.8	36.0	18.0	-25.5	-29.3	-30.3	-10.5	12.5
Obra Pública	5.8	-24.6	-31.2	-23.8	12.2	84.3	-30.9	26.4	13.5	-15.9	-41.9	20.6
Obra Privada	-12.9	-1.0	6.1	-26.6	44.6	-3.6	52.3	-42.0	-43.7	-37.5	11.4	6.5
Distribución electricidad (var. % anual)	2.1	0.7	-34.6	-50.6	-50.6	-32.6	0.7	1.3	18.6	17.8	35.7	33.7
Ventas menudeo (var. % anual)	2.2	-1.5	-0.6	-0.1	0.7	1.1	-0.2	-3.1	-0.5	-6.3	-4.4	-3.5
Ventas mayoreo (var. % anual)	2.0	-8.4	-6.0	-10.1	-6.8	-7.9	-13.6	-19.2	-15.9	-7.9	-5.3	2.0
Empleo total (var. % anual)	2.9	4.7	5.4	5.1	6.5	6.5	2.5	-1.6	-2.8	-1.9	-0.9	-0.9
Industria	1.8	5.0	1.5	7.1	7.5	9.6	0.1	-10.7	-12.1	-12.5	-11.9	-12.5
Servicios	3.1	4.9	6.8	5.0	6.9	6.0	3.6	2.3	1.3	2.3	3.1	3.7
Venta gasolina (var. % anual)	9.7	2.3	11.2	16.4	16.6	5.9	7.5	1.8	3.1	2.1	1.4	-2.3
Tránsito aéreo total (var. % anual)	3.7	-7.3	-10.4	-22.2	-1.8	7.3	9.7	-12.2	1.8	8.7	8.6	8.6
Recursos federalizados (var. % anual)	15.8	-7.2	-2.6	2.9	20.8	10.2	13.8	-10.1	-4.0	4.9	8.3	8.5
Participaciones (Ramo 28)	22.0	-14.7	1.0	12.7	25.2	1.8	28.0	-17.3	0.5	28.3	28.2	3.7
Aportaciones (Ramo 33)	5.9	1.2	-6.0	-2.2	0.9	-0.8	5.2	-2.6	0.7	-0.7	-0.6	-1.8
IED (flujos acum. mills. dls.)	0.5	0.4	0.4	0.1	0.5	0.5	1.2	12.7	12.7	21.9	-2.7	-21.9
Remesas (var. % anual)	-11.7	-24.3	-25.1	-19.3	-0.6	-2.1	-1.2	-18.0	-26.4	-12.8	8.7	2.8
	Oaxaca											
	2008	2009	4T09	1T10	2T10	3T10						
Producción manufacturera (var. % anual)	1.8	-6.5	-6.7	-15.6	-5.9	0.3						
Construcción** (var. % anual)	-20.1	29.6	43.8	7.6	-50.2	-19.6						
Obra Pública	-9.5	49.0	50.2	4.5	-54.3	-48.2						
Obra Privada	-36.7	-14.0	30.8	20.6	-23.4	98.2						
Distribución electricidad (var. % anual)	1.2	1.1	2.2	30.8	15.7	16.1						
Ventas menudeo (var. % anual)	-1.1	-11.1	-9.6	-9.1	11.3	17.1						
Ventas mayoreo (var. % anual)	0.9	-11.7	-13.3	-16.7	-14.6	-11.6						
Empleo total (var. % anual)	2.8	2.7	1.9	1.9	0.3	0.3						
Industria	1.0	0.3	-2.3	-3.8	-6.5	-4.4						
Servicios	3.5	3.4	3.2	3.7	2.6	2.4						
Venta gasolina (var. % anual)	5.6	4.6	6.5	4.7	5.2	-0.9						
Tránsito aéreo total (var. % anual)	3.3	-12.9	-0.5	1.0	18.9	11.3						
Recursos federalizados (var. % anual)	16.8	-9.5	-3.1	9.3	15.8	5.0						
Participaciones (Ramo 28)	26.4	-16.5	0.8	25.4	28.6	1.8						
Aportaciones (Ramo 33)	5.2	-2.3	2.6	6.3	11.5	-2.4						
IED (flujos acum. mills. dls.)	15.6	22.2	22.2	0.4	0.8	1.0						
Remesas (var. % anual)	2.5	-17.4	-29.9	-13.2	5.3	3.4						

\* Valor de obra construida a precios constantes (deflactada con el índice de precios de la construcción)

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

## 5. Temas especiales incluidos en números anteriores

### Junio 2010

Después de la “tormenta” ¿cuál es la perspectiva sectorial?  
Competitividad sectorial de la economía mexicana: una evaluación de la competencia con China  
Evolución y perspectiva regional de la actividad económica  
Implicaciones de la nueva metodología para medir el PIB en las entidades federativas  
Competitividad regional de la economía mexicana: ¿en qué hemos avanzado y qué nos falta?  
Algunos indicadores en países con tasas de crecimiento más altas que México  
La tarea pendiente: vigorizar el crecimiento; instrumentar reformas estructurales de 2ª generación

### Julio 2009

A nivel estatal, ¿dónde es más intensa la recesión?  
Los sectores más golpeados por la recesión en EEUU  
La situación de la industria automotriz en México  
Los efectos de la Influenza en el turismo  
La pérdida de empleos en 2009: ¿cuántos y dónde?

### Julio 2009 Especial de Infraestructura

La infraestructura, en México y en el mundo  
Temas clave en materia de financiamiento

### Mayo 2008

El petróleo en el mundo  
El petróleo en México  
Gas natural: ¿tenemos seguro el abasto?  
Regiones más y menos expuestas a Estados Unidos  
Desaceleración en Estados Unidos: sectores vulnerables  
Los resultados del PIB estatal

### Noviembre 2007

Agrupamiento regional: cómo y para qué  
Derroteros de la automotriz global y efectos en México  
Inversión extranjera directa: viviendo de glorias pasadas

### Noviembre 2006

Una mirada al conteo 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-Estados Unidos: características

Disponibles en [www.bbva.com](http://www.bbva.com) en español y en inglés

**AVISO LEGAL**

Este documento, así como los datos, opiniones, estimaciones, previsiones y recomendaciones contenidas en el mismo, han sido elaborados por Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (en adelante "BBVA"), con la finalidad de proporcionar a sus clientes información general a la fecha de emisión del informe y están sujetas a cambio sin previo aviso. BBVA no asume compromiso alguno de comunicar dichos cambios ni de actualizar el contenido del presente documento.

Ni el presente documento, ni su contenido, constituyen una oferta, invitación o solicitud de compra o suscripción de valores o de otros instrumentos o de realización o cancelación de inversiones, ni pueden servir de base para ningún contrato, compromiso o decisión de ningún tipo.

**El inversor que tenga acceso al presente documento debe ser consciente de que los valores, instrumentos o inversiones a que el mismo se refiere pueden no ser adecuados para sus objetivos específicos de inversión, su posición financiera o su perfil de riesgo ya que no han sido tomadas en consideración para la elaboración del presente informe**, por lo que debe adoptar sus propias decisiones de inversión teniendo en cuenta dichas circunstancias y procurándose el asesoramiento específico y especializado que pueda ser necesario. El contenido del presente documento se basa en informaciones que se estiman disponibles para el público, obtenidas de fuentes que se consideran fiables, pero dichas informaciones no han sido objeto de verificación independiente por BBVA por lo que no se ofrece ninguna garantía, expresa o implícita, en cuanto a su precisión, integridad o corrección. BBVA no asume responsabilidad alguna por cualquier pérdida, directa o indirecta, que pudiera resultar del uso de este documento o de su contenido. El inversor debe tener en cuenta que la evolución pasada de los valores o instrumentos o los resultados históricos de las inversiones, no garantizan la evolución o resultados futuros.

**El precio de los valores o instrumentos o los resultados de las inversiones pueden fluctuar en contra del interés del inversor e incluso suponerle la pérdida de la inversión inicial. Las transacciones en futuros, opciones y valores o instrumentos de alta rentabilidad (high yield securities) pueden implicar grandes riesgos y no son adecuados para todos los inversores. De hecho, en ciertas inversiones, las pérdidas pueden ser superiores a la inversión inicial, siendo necesario en estos casos hacer aportaciones adicionales para cubrir la totalidad de dichas pérdidas. Por ello, con carácter previo a realizar transacciones en estos instrumentos, los inversores deben ser conscientes de su funcionamiento, de los derechos, obligaciones y riesgos que incorporan, así como los propios de los valores subyacentes a los mismos. Podría no existir mercado secundario para dichos instrumentos.**

BBVA o cualquier otra entidad del Grupo BBVA, así como sus respectivos directores o empleados, pueden tener una posición en cualquiera de los valores o instrumentos a los que se refiere el presente documento, directa o indirectamente, o en cualesquiera otros relacionados con los mismos; pueden negociar con dichos valores o instrumentos, por cuenta propia o ajena, proporcionar servicios de asesoramiento u otros servicios al emisor de dichos valores o instrumentos, a empresas relacionadas con los mismos o a sus accionistas, directivos o empleados y pueden tener intereses o llevar a cabo cualesquiera transacciones en dichos valores o instrumentos o inversiones relacionadas con los mismos, con carácter previo o posterior a la publicación del presente informe, en la medida permitida por la ley aplicable.

Los empleados de los departamentos de ventas u otros departamentos de BBVA u otra entidad del Grupo BBVA pueden proporcionar comentarios de mercado, verbalmente o por escrito, o estrategias de inversión a los clientes que reflejen opiniones contrarias a las expresadas en el presente documento; asimismo BBVA o cualquier otra entidad del Grupo BBVA puede adoptar decisiones de inversión por cuenta propia que sean inconsistentes con las recomendaciones contenidas en el presente documento. Ninguna parte de este documento puede ser (i) copiada, fotocopiada o duplicada en ningún modo, forma o medio (ii) redistribuida o (iii) citada, sin el permiso previo por escrito de BBVA. Ninguna parte de este informe podrá reproducirse, llevarse o transmitirse a aquellos Países (o personas o entidades de los mismos) en los que su distribución pudiera estar prohibida por la normativa aplicable. El incumplimiento de estas restricciones podrá constituir infracción de la legislación de la jurisdicción relevante.

Este documento se proporciona en el Reino Unido únicamente a aquellas personas a quienes puede dirigirse de acuerdo con la Financial Services and Markets Act 2000 (Financial Promotion) Order 2001 y no es para su entrega o distribución, directa o indirecta, a ninguna otra clase de personas o entidades. En particular el presente documento únicamente se dirige y puede ser entregado a las siguientes personas o entidades (i) aquellas que están fuera del Reino Unido (ii) aquellas que tienen una experiencia profesional en materia de inversiones citadas en el artículo 19(5) de la Order 2001, (iii) a aquellas con alto patrimonio neto (High net worth entities) y a aquellas otras a quienes su contenido puede ser legalmente comunicado, incluidas en el artículo 49(1) de la Order 2001.

Ninguna parte de este informe podrá reproducirse, llevarse o transmitirse a los Estados Unidos de América ni a personas o entidades americanas. El incumplimiento de estas restricciones podrá constituir infracción de la legislación de los Estados Unidos de América.

El sistema retributivo del/los analista/s autor/es del presente informe se basa en una multiplicidad de criterios entre los cuales figuran los ingresos obtenidos en el ejercicio económico por BBVA e, indirectamente, los resultados del Grupo BBVA, incluyendo los generados por la actividad de banca de inversiones, aunque éstos no reciben compensación basada en los ingresos de ninguna transacción específica de banca de inversiones.

BBVA y el resto de entidades del Grupo BBVA que no son miembros de la New York Stock Exchange o de la National Association of Securities Dealers, Inc., no están sujetas a las normas de revelación previstas para dichos miembros.

**"BBVA está sometido al código de conducta de los Mercados de Valores del Grupo BBVA, el cual incluye, entre otras, normas de conducta establecidas para prevenir y evitar conflictos de interés con respecto a las recomendaciones, incluidas barreras a la información. El Código de Conducta en los Mercados de Valores del Grupo BBVA está disponible para su consulta en la dirección Web siguiente: [www.bbva.com](http://www.bbva.com) / Gobierno Corporativo".**

**Consejo Editorial**

**Adolfo Albo**      **Jorge Sicilia**      **Julián Cubero**      **Fernando González**

**Han elaborado esta publicación**

*Editor*

**Adolfo Albo**  
a.albo@bbva.bancomer.com

**Fernando González**  
f.gonzalez8@bbva.bancomer.com

**Alma Martínez**  
ag.martinez2@bbva.bancomer.com

**BBVA Research**

*Economista Jefe del Grupo*  
**José Luis Escrivá**

*Economistas Jefe y Estrategas Jefe de las Unidades:*

*Escenarios Económicos y Financieros y Regulación:*

**Mayte Ledo**  
teresa.ledo@grupobbva.com  
Escenarios Financieros  
**Sonsoles Castillo**  
s.castillo@grupobbva.com  
Sistemas Financieros  
**Ana Rubio**  
arubiog@grupobbva.com  
Escenarios Económicos  
**Juan Ruiz**  
juan.ruiz@grupobbva.com  
Regulación y Políticas Públicas  
**María Abascal**  
maria.abascal@grupobbva.com

*España y Europa:*

**Rafael Doménech**  
r.domenech@grupobbva.com  
España  
**Miguel Cardoso**  
miguel.cardoso@grupobbva.com  
Europa  
**Miguel Jiménez**  
mjimenezg@grupobbva.com

*Economías Emergentes:*

**Alicia García-Herrero**  
alicia.garcia-herrero@bbva.com.hk  
Análisis Transversal Economías Emergentes  
**Daniel Navia**  
daniel.navia@grupobbva.com  
Pensiones  
**David Tuesta**  
david.tuesta@grupobbva.com  
Asia  
**Stephen Schwartz**  
stephen.schwartz@bbva.com.hk  
Sudamérica  
**Joaquín Vial**  
jvial@bbvaprovida.cl  
Argentina  
**Gloria Sorensen**  
gsorensen@bancofrances.com.ar  
Chile  
**Alejandro Puente**  
apuente@grupobbva.cl  
Colombia  
**Juana Téllez**  
juana.tellez@bbva.com.co  
Perú  
**Hugo Perea**  
hperea@grupobbva.com.pe  
Venezuela  
**Oswaldo López**  
oswaldo\_lopez@provincial.com

*Market & Client Strategy:*

**Antonio Pulido**  
ant.pulido@grupobbva.com  
Equity y Crédito  
**Ana Munera**  
ana.munera@grupobbva.com  
Tipos de Interés, Divisas y Materias Primas  
**Luis Enrique Rodríguez**  
luisen.rodriguez@grupobbva.com  
Asset Management  
**Henrik Lumholdt**  
henrik.lumholdt@grupobbva.com

*Estados Unidos y México:*

**Jorge Sicilia**  
j.sicilia@bbva.bancomer.com  
Estados Unidos  
**Nathaniel Karp**  
nathaniel.karp@bbvacompass.com  
México  
**Adolfo Albo**  
a.albo@bbva.bancomer.com  
Análisis Macro México  
**Julián Cubero**  
juan.cubero@bbva.bancomer.com

**Interesados dirigirse a:**

**BBVA Research Mexico**  
Avda. Universidad 1200  
Colonia Xoco  
C.P. 03339 México D.F.  
Teléfono: + 52 55 56216620  
E-mail: researchmexico@bbva.bancomer.com

**Otras publicaciones:**

