Deloitte.

CREANDO UN IMPACTO SIGNIFICATIVO
Desde 1845

Perspectiva Industrial
Industria Automotriz

Junio, 2020

D.Econosignal

D.Econosignal | Perspectiva Industrial

Este reporte forma parte de la oferta de **servicios de inteligencia económica** de D.Econosignal, enfocado en brindar la **información actual más relevante**, el **análisis de la coyuntura** y los **pronósticos de crecimiento** para una de las actividades más dinámicas de la economía mexicana: la **industria automotriz**.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Industria automotriz en México

3%
participación
PIB nacional

1.8%
del empleo
en México

3er
mayor exportador
de vehículos

17%
participación de los vehículos
en las exportaciones totales

16%
participación PIB
manufacturero

22%
del empleo
manufacturero

4º
mayor exportador de
autopartes

8%
participación de las autopartes
en las exportaciones totales

7º
productor mundial
de vehículos ligeros

1er
actividad generadora
de divisas

7º
productor mundial
de motores

20%
participación en la
IED total

Fuente: D.Econosignal con información de UN Comtrade database, IHS Markit e INEGI.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Panorama internacional

Automotriz

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Panorama internacional

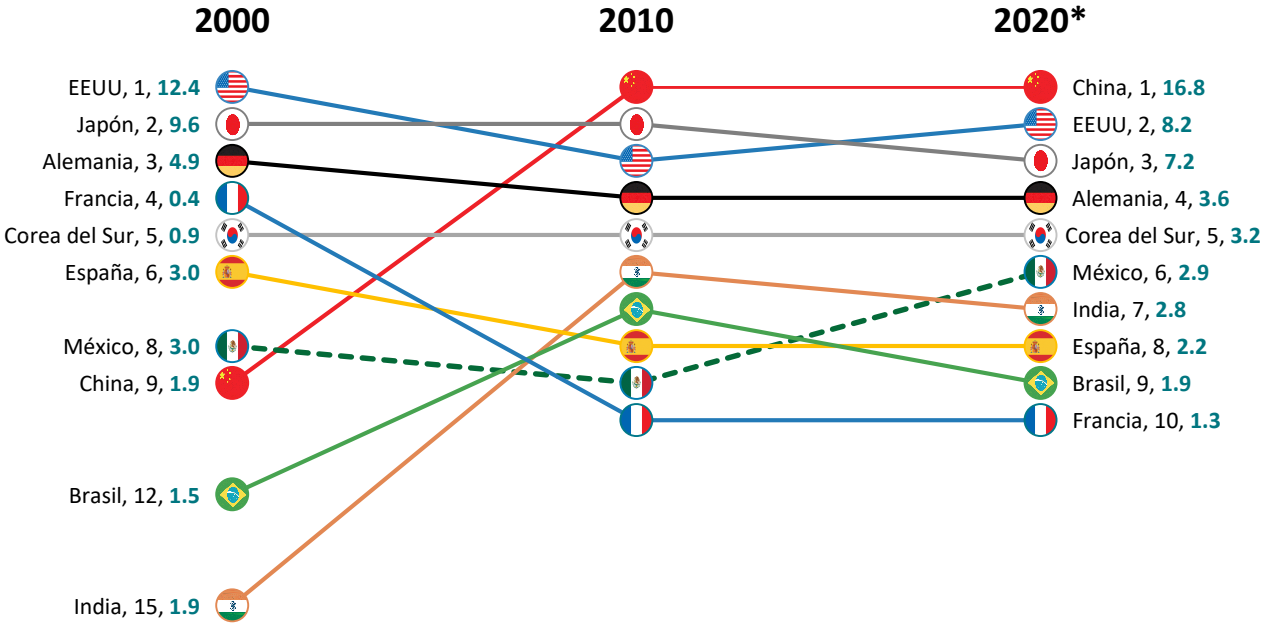
Industria terminal

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

¿Quiénes son los principales jugadores mundiales?

En los últimos 20 años, los protagonistas de la producción de vehículos ligeros han cambiado sustancialmente, sobre todo por la irrupción de países asiáticos que incrementaron considerablemente su capacidad de fabricación.

Producción de vehículos ligeros
(ranking y producción en millones)



Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit.*Estimación de la producción al cierre de año.

Pasó de tener un nivel **similar** al de **MX en 2000**, a ser **el mayor productor mundial**, debido al modelo de colaboración con marcas extranjeras y por tener la mayor producción de autopartes

Se mantiene como el **2º productor** a nivel mundial; sus principales marcas se han **trasladado** a **países** con **menores costos**; sus marcas perdieron atractivo en el mercado

Su capacidad **creció 4 veces** después de que se permitió la **entrada a marcas extranjeras** a una industria que ya tenía bases sólidas construidas, a partir de **decisiones gubernamentales**

Se ha beneficiado de su **cercanía** con uno de los **principales mercados** y del acuerdo comercial que ha integrado la industria en América del Norte

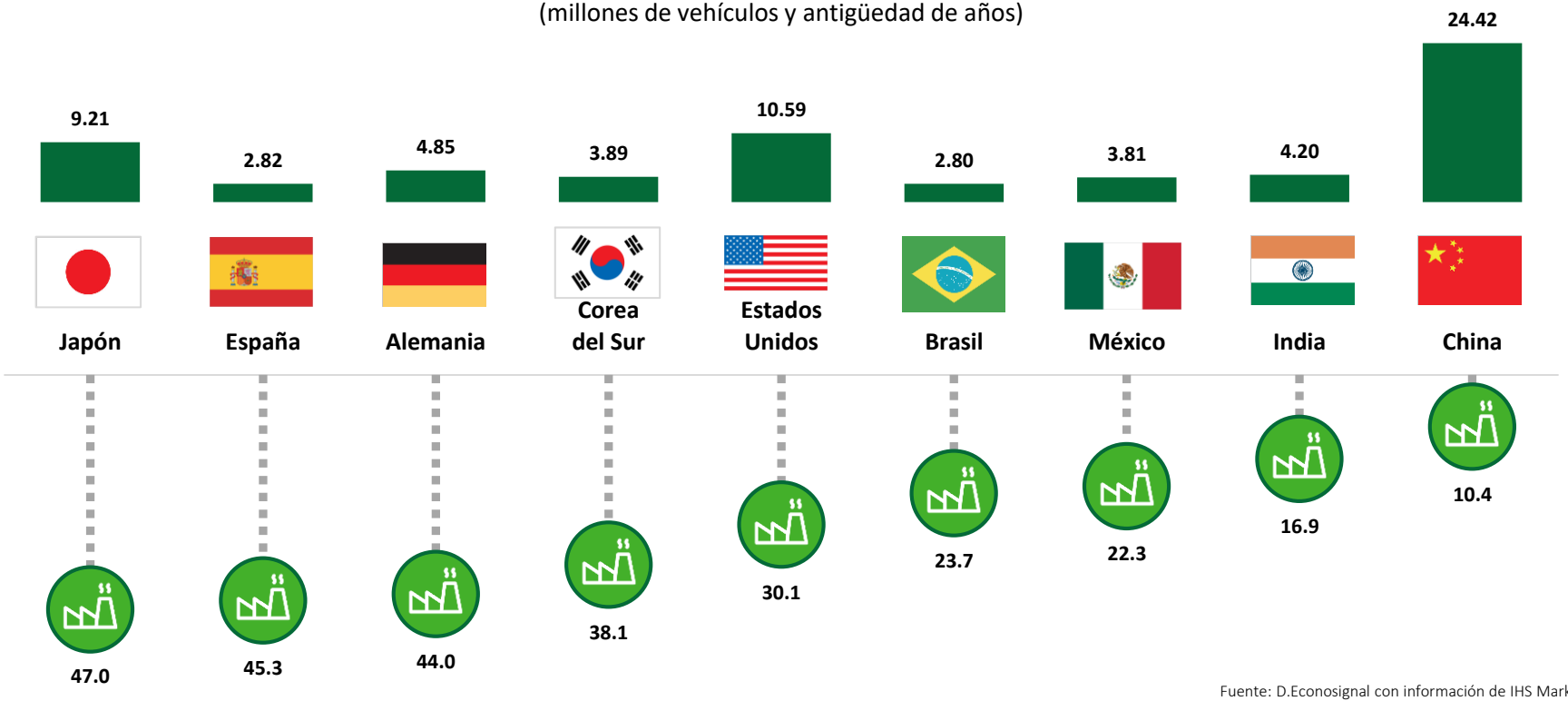
© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Antigüedad promedio de OEM´s

Los dos fabricantes asiáticos más importantes han alcanzado niveles de producción similares a países que llevan casi medio siglo operando; la antigüedad de las OEM´s en MX es relativamente menor que la de sus principales competidores.

Producción (arriba) y antigüedad promedio de OEM´s (abajo) 2019, según país

(millones de vehículos y antigüedad de años)



Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

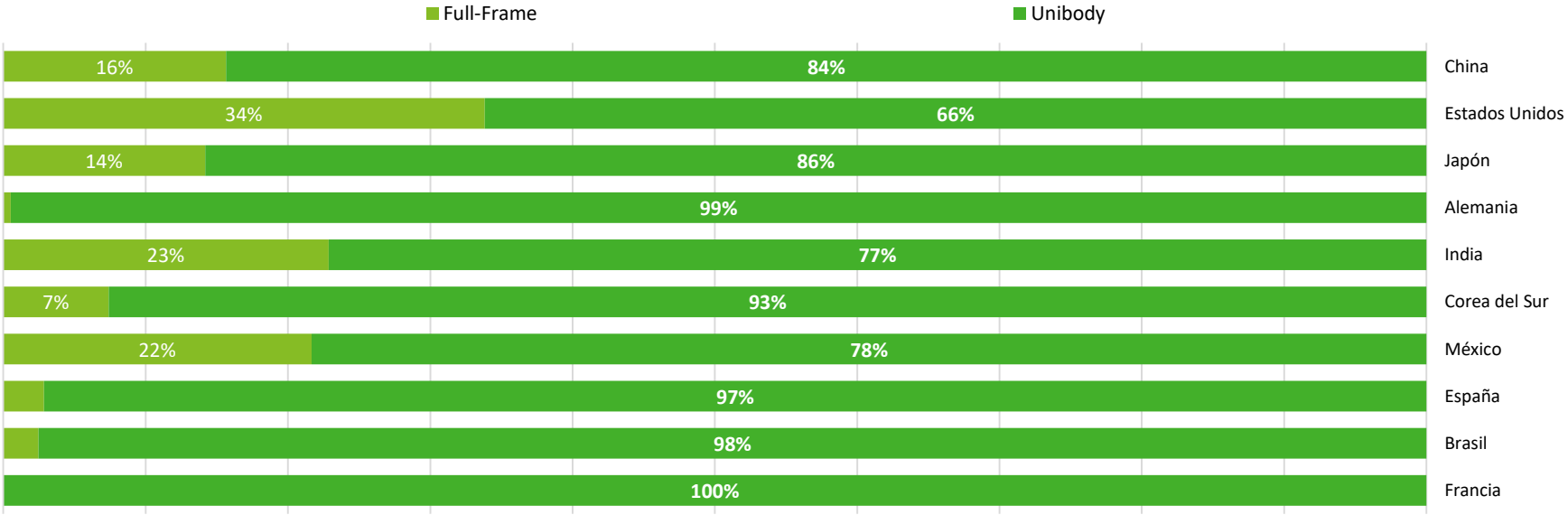
Arquitectura de la producción

México es uno de los países con mayor proporción de vehículos *full-frame*, los cuales están concentrados en 3 marcas (GM, Chrysler y Toyota).

Distribución de la producción, según tipo de arquitectura, 2019

Vehículo en el que el marco es la estructura principal, al cual todos los demás componentes están sujetos.

Vehículo en el que el piso, techo, paneles, etc. se sueldan en una sola unidad, eliminando la necesidad de un marco separado.



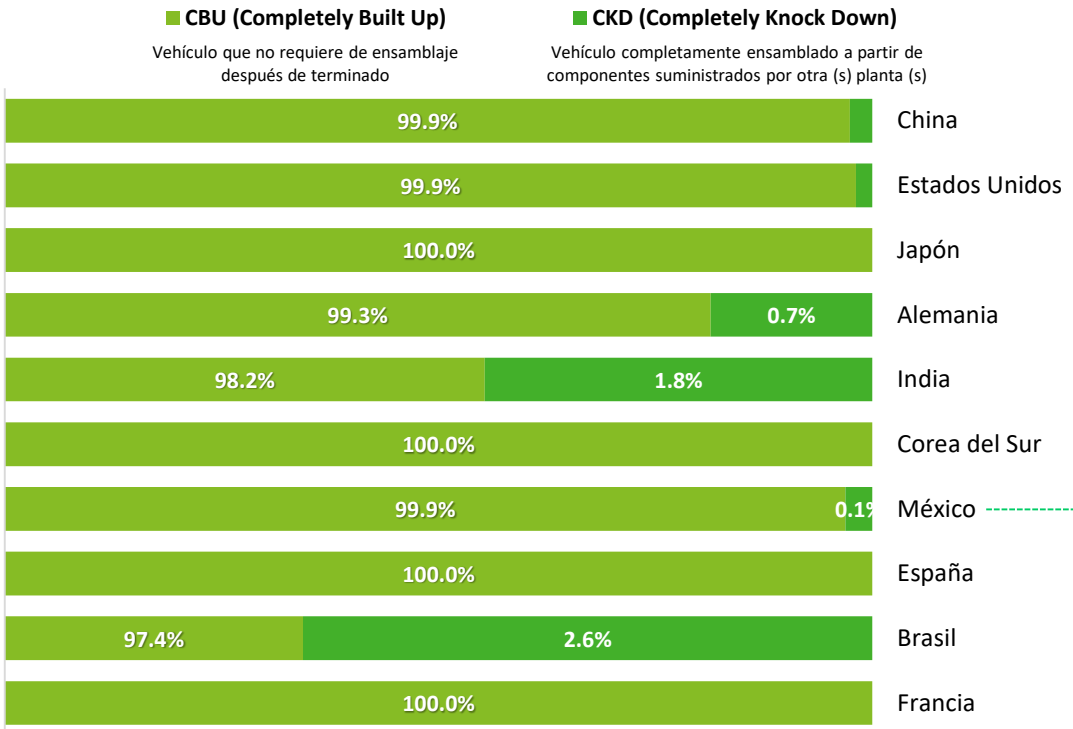
Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Tipo de ensamble

A diferencia de varios competidores (como Brasil e India) que dedican parte de sus producción a CKD, casi toda la producción en México se enfoca en vehículos que no requieren de otros procesos.

Distribución de la producción, según tipo de ensamble, 2019



El único OEM que fabricó bajo el esquema CKD fue **Jianghuai Automóviles Co. (JAC)**, con un volumen de 4.7 mil unidades, en su planta de Ciudad Sahagún, Hidalgo.

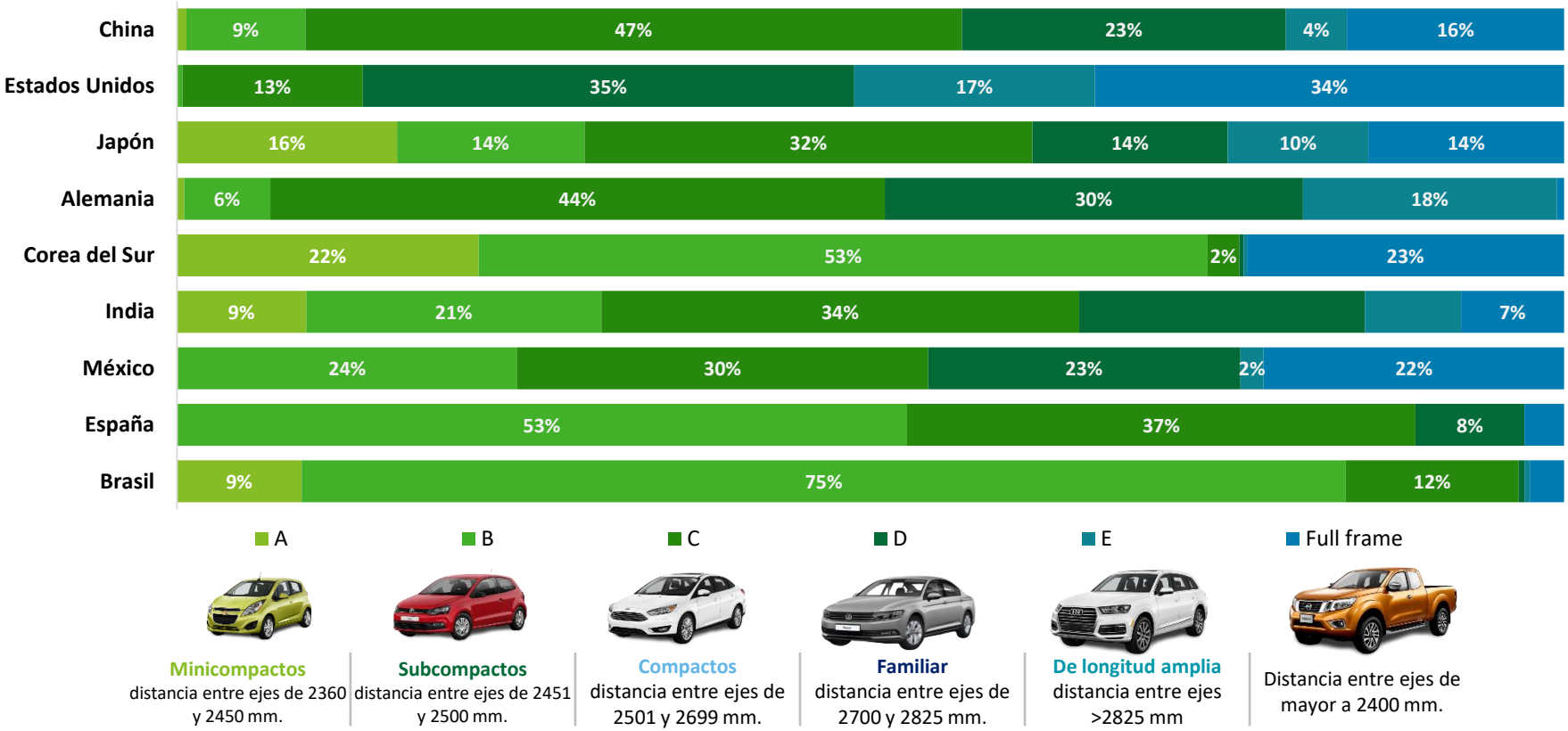
El **resto de OEM´s produjeron vehículos terminados**, listos para comercialización en el mercado interno o para exportación.

Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Producción de vehículos, según segmento

Más de la mitad de los vehículos producidos en México son subcompactos y compactos (54%), mientras que la producción de camiones ligeros (*full frame*) representa el 22% (3º en el ranking, solo por detrás de EUA y Corea del Sur).



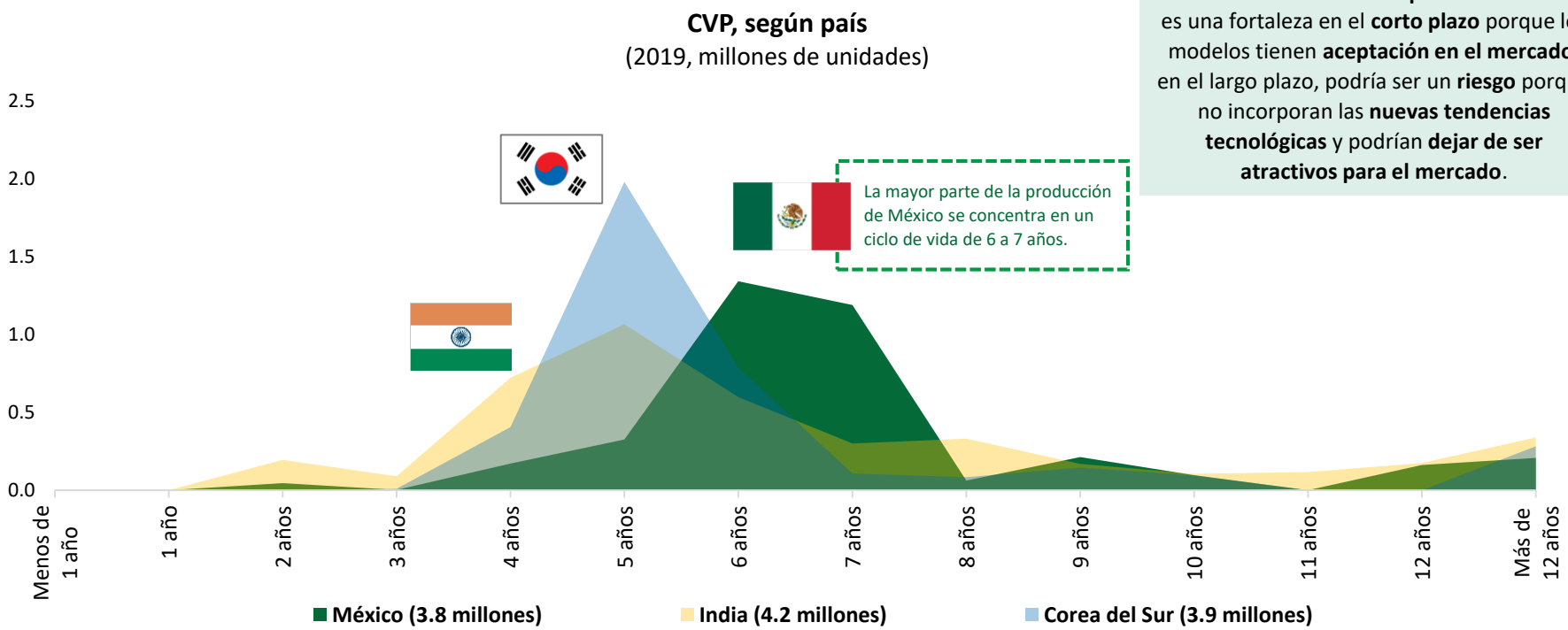
© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit.

Ciclo de vida de la producción (CVP)

La concentración de la producción en fases de madurez proporciona relativa estabilidad en el corto plazo; en un periodo más amplio, es fundamental adaptar la capacidad productiva hacia las nuevas tendencias del mercado.

La **madurez del CVP** de la **producción de MX** es una fortaleza en el **corto plazo** porque los modelos tienen **aceptación en el mercado**; en el largo plazo, podría ser un **riesgo** porque no incorporan las **nuevas tendencias tecnológicas** y podrían **dejar de ser atractivos para el mercado**.

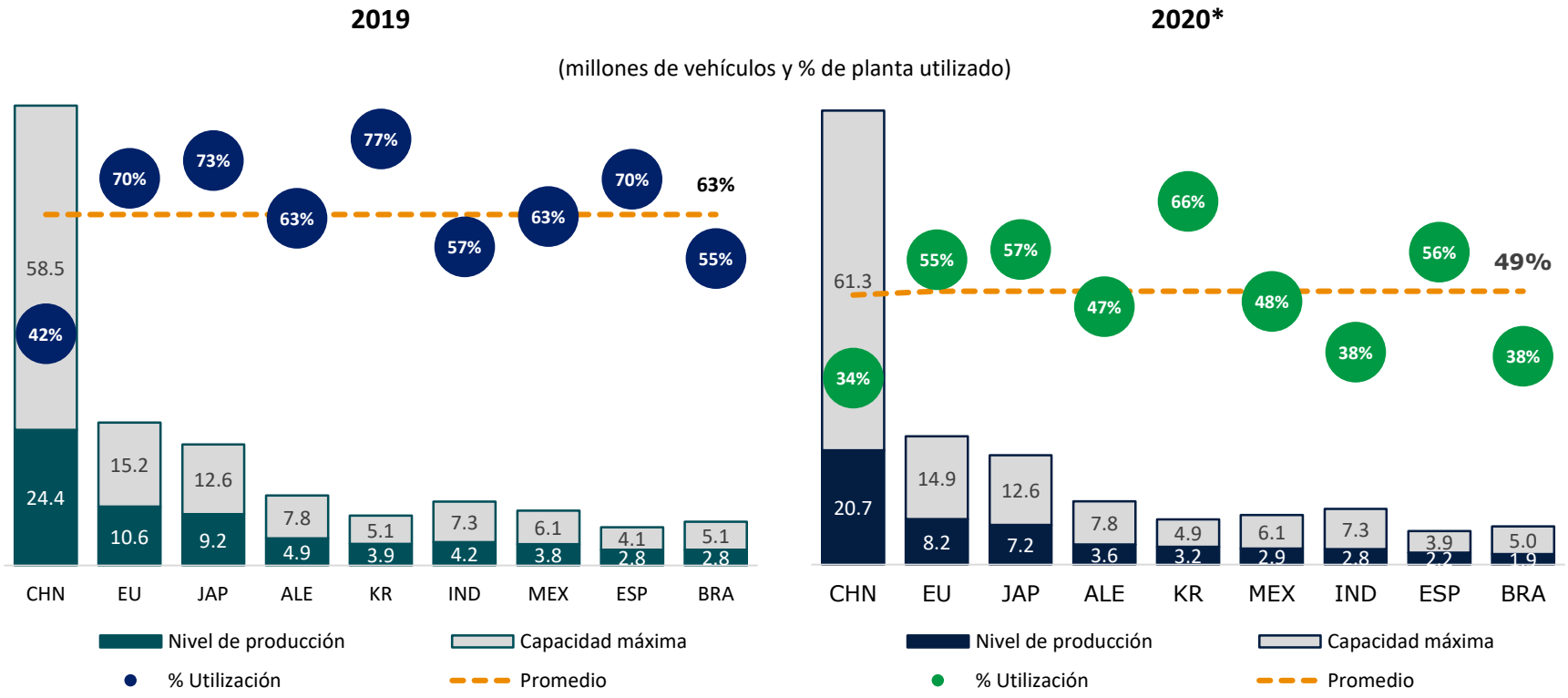


Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit. Información correspondiente a 2019. *El CVP se refiere al periodo entre el inicio y el cese de la producción de un modelo específico (medido en meses), al que podrían sumarse actualizaciones, pero sobre una misma base.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Capacidad de planta utilizada, según país

El año pasado, la capacidad de planta utilizada fue de 63% en los principales productores, este año se prevé cierre alrededor de 49%; México incrementaría solo 20 mil unidades a su capacidad máxima y apenas se utilizaría el 48%.



Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit. *Estimación al cierre del año, con información al mes de abril.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Panorama internacional

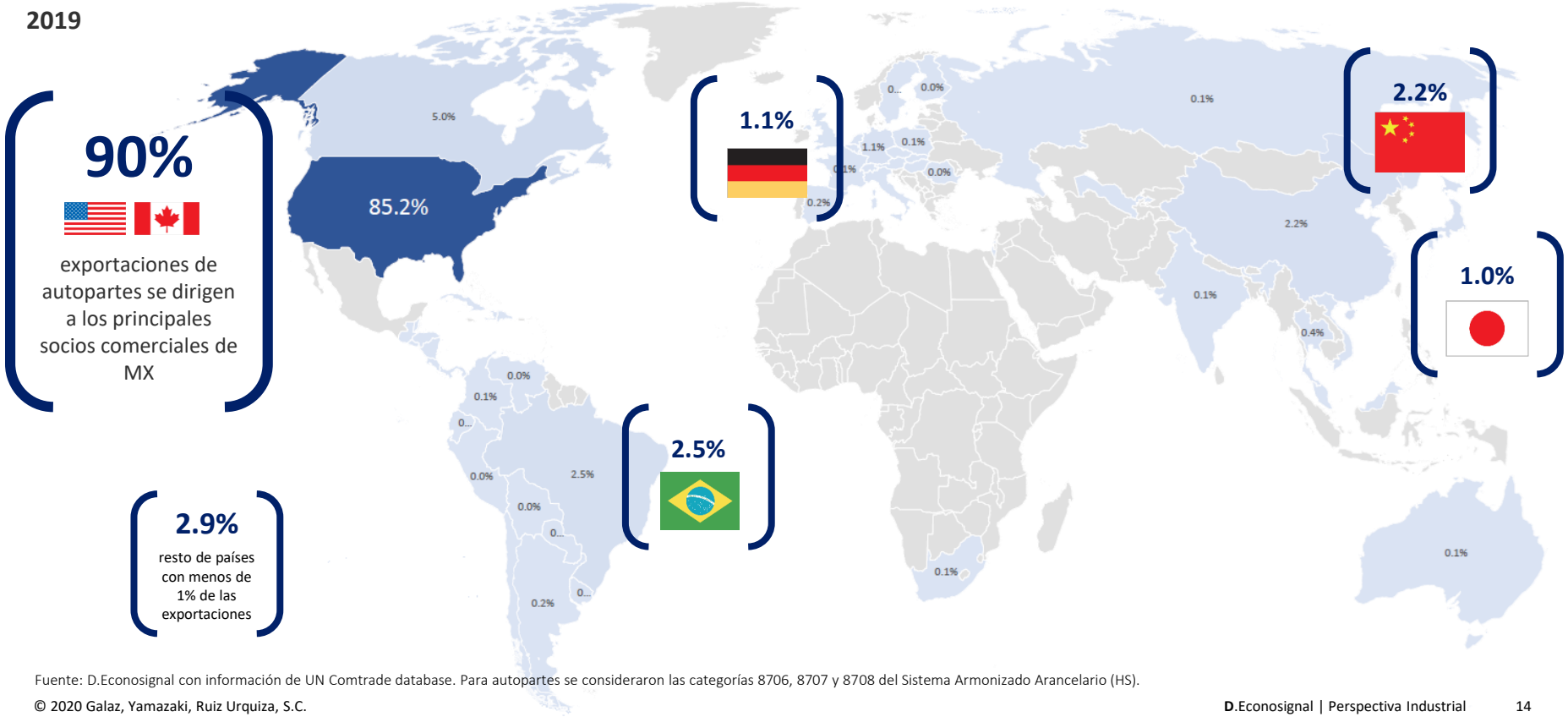
Industria de autopartes

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Exportación de México de autopartes

La mayor parte de la producción de autopartes es consumida en el bloque comercial de América del Norte, al igual que ocurre con los vehículos terminados (86%); el resto de destinos, están muy por debajo de lo que se comercializa en ese mismo bloque.

2019



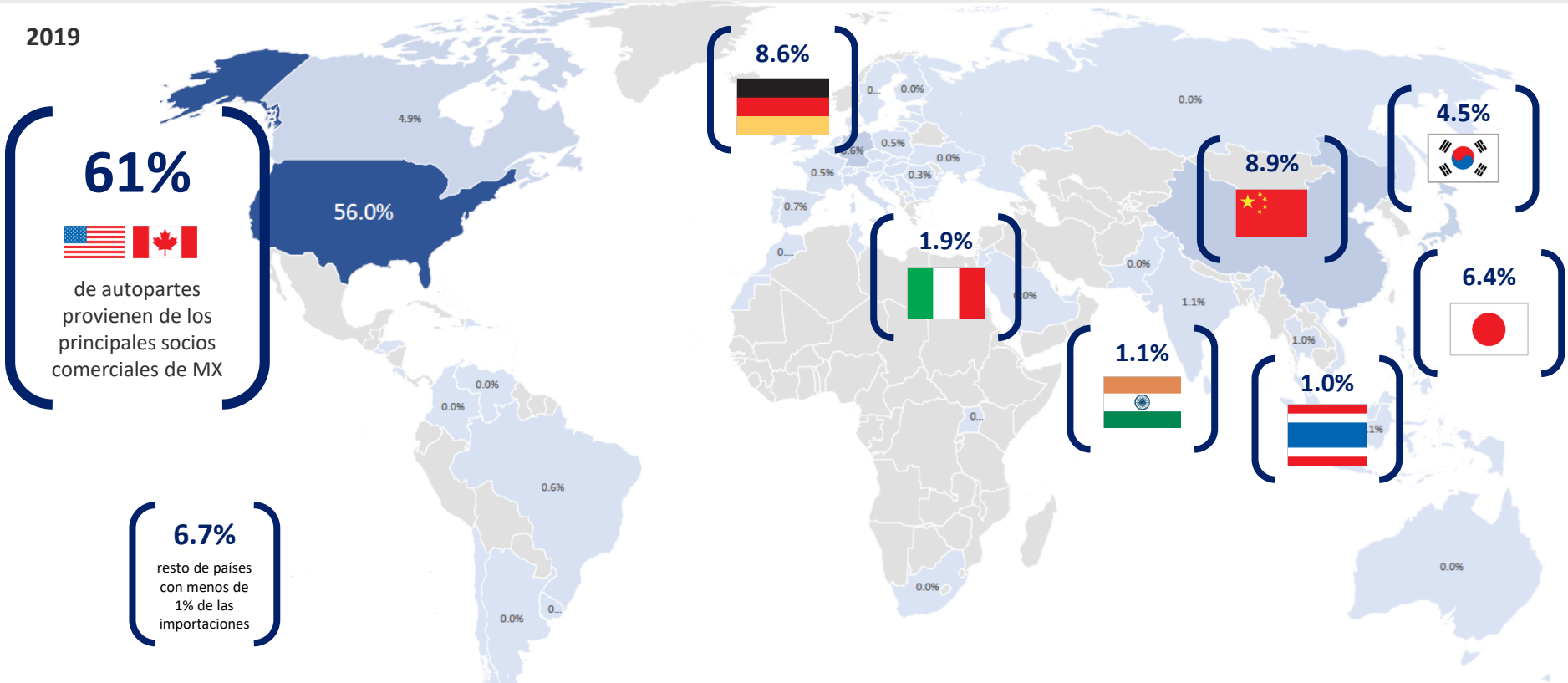
Fuente: D.Econosignal con información de UN Comtrade database. Para autopartes se consideraron las categorías 8706, 8707 y 8708 del Sistema Armonizado Arancelario (HS).

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Importación de México de autopartes

La mayor proporción de autopartes proviene de Estados Unidos, aun cuando diferentes países de Asia en conjunto representan cerca del 24% de este tipo de insumos.

2019



Fuente: D.Econosignal con información de UN Comtrade database. Para autopartes se consideraron las categorías 8706, 8707 y 8708 del Sistema Armonizado Arancelario (HS).

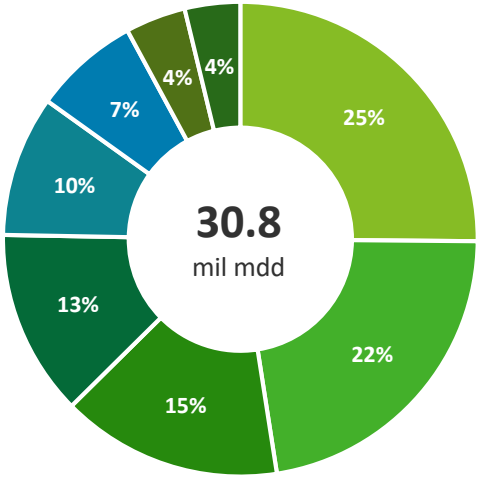
© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Exportaciones e importaciones de autopartes de México

México ha consolidado una posición superavitaria en la mayoría de los segmentos de la industria; no obstante aun quedan nichos que se pueden cubrir en la industria y que se importan a través de programas especiales (PROSEC).

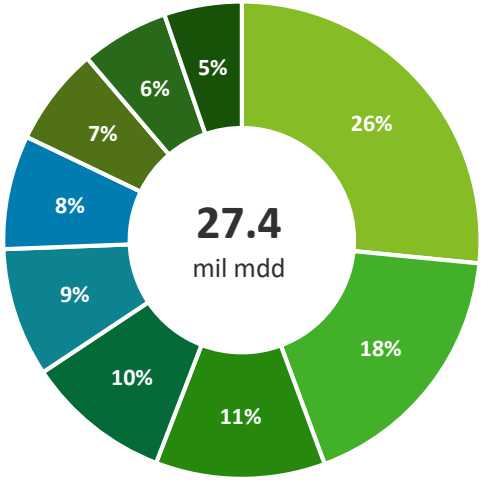
2019

Exportación



- Equipo eléctrico y electrónico
- Asientos y accesorios
- Motores
- Frenos
- Otras partes*
- Partes de transmisión
- Dirección y suspensión
- Piezas metálicas troqueladas

Importación



- Otras partes*
- Equipo eléctrico y electrónico
- Asientos y accesorios
- PROSEC Regla 8a
- Piezas metálicas troqueladas
- Partes de transmisión
- Dirección y suspensión
- Motores
- Frenos

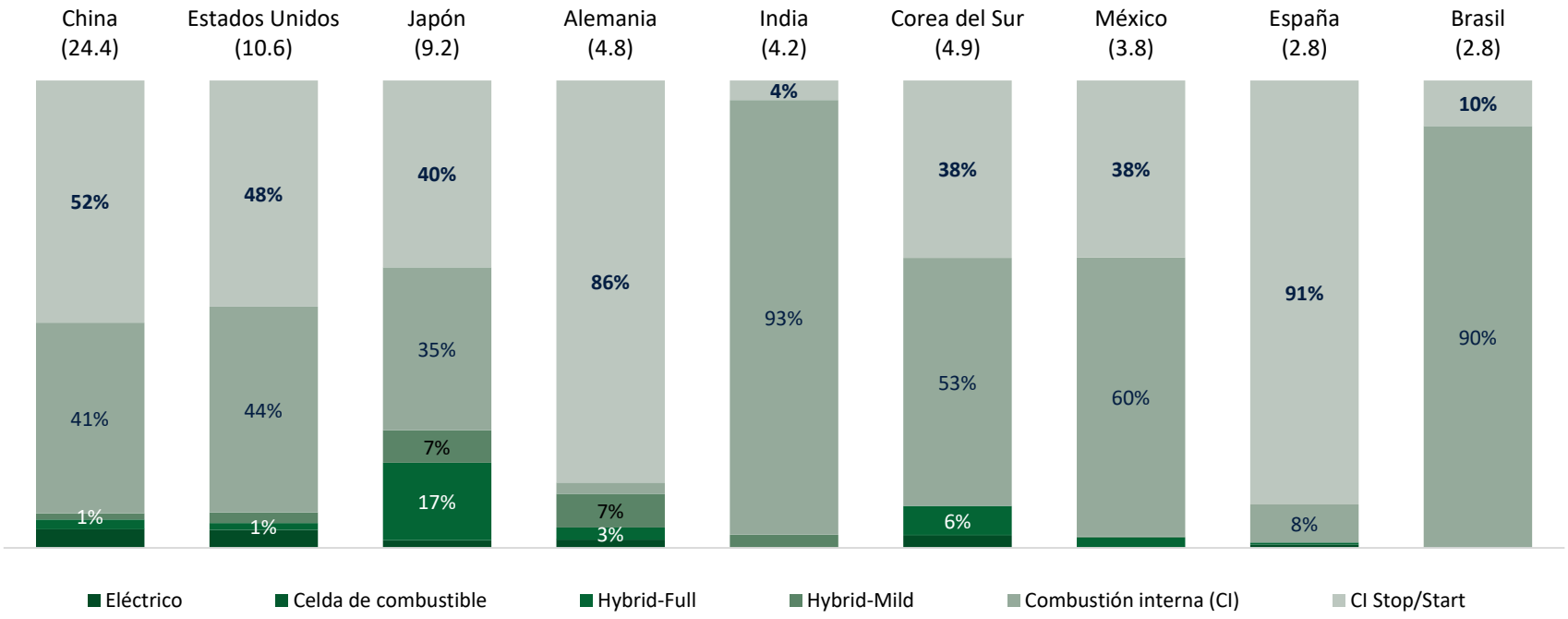
Fuente: D.Econosignal con información de INEGI y SAT. *En otras partes se consideran filtros para gasolina, radiadores, espejos, elevadores, escapes, mofles, sistemas de aire acondicionado y de otras partes para vehículos automotrices no clasificadas en otra parte.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Producción de motores, según especificación y país

La producción de motores está avocada en su mayoría a motores de combustión interna, seguido de su variante *start/stop,* la cual es más demandada en el mercado europeo.

Producción de motores, según tipo
(producción total de motores en millones, 2019)



Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit.

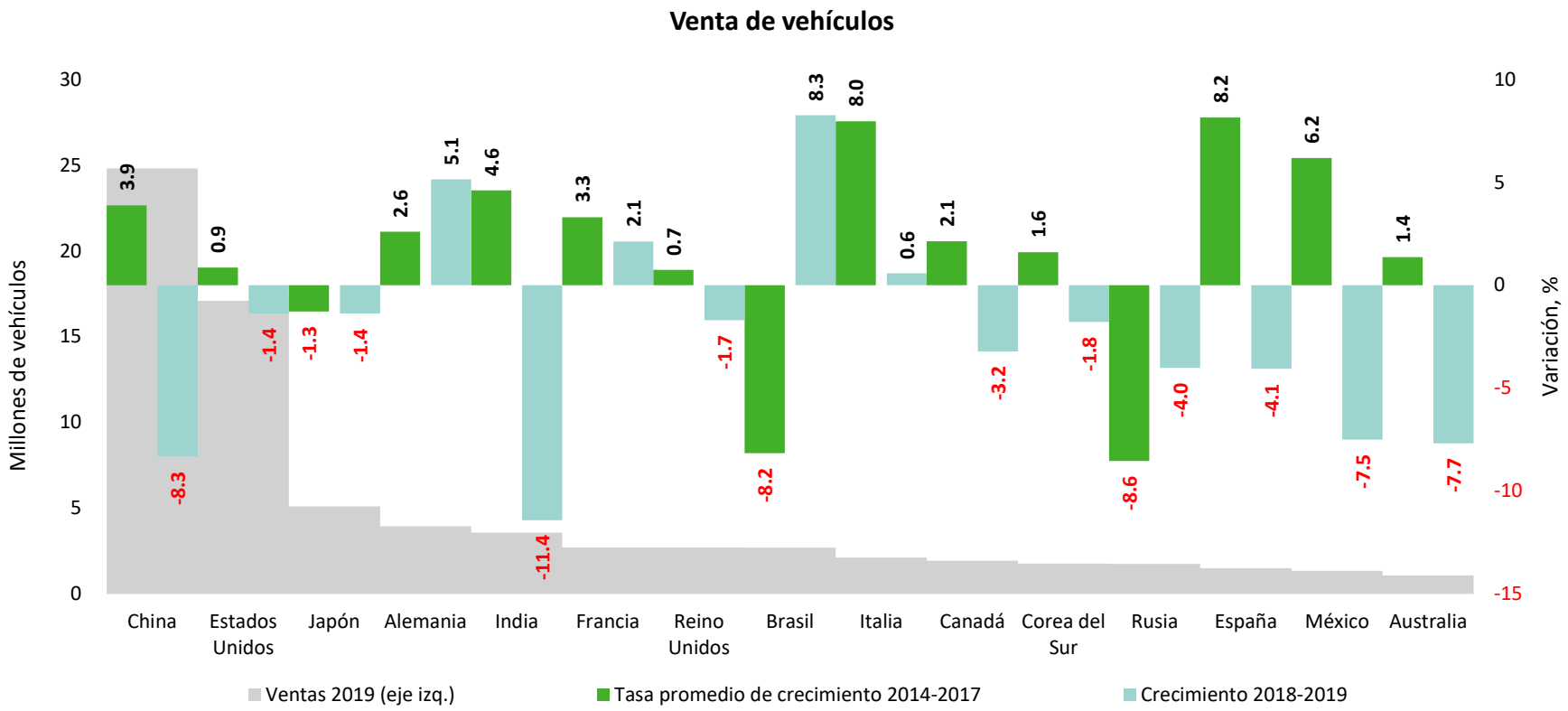
© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Panorama internacional

Venta de vehículos

Venta de vehículos en los principales mercados

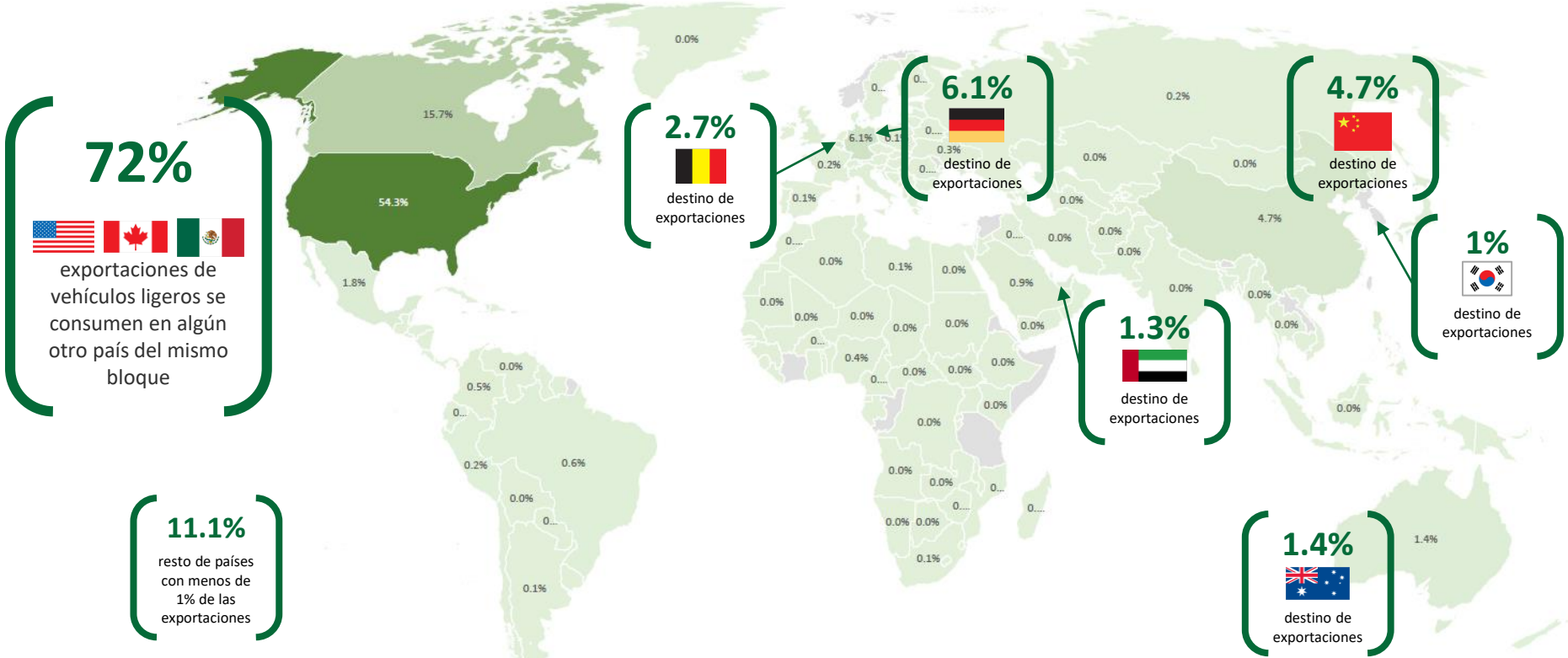
La tasa de crecimiento promedio de ventas en México de 2014 a 2017 fue la 3ª más dinámica entre los 15 mercados más grandes; sin embargo, en el último año se ha presentado una notable desaceleración en las ventas (3º con mayor caída).



© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Exportación de vehículos de la región de Norteamérica

Del total de vehículos exportados por países de América del Norte, el 72% se comercializa al interior del bloque comercial; el resto de vehículos se dirigen principalmente a Alemania y a China.



Fuente: D.Econosignal con información de UN Comtrade database.

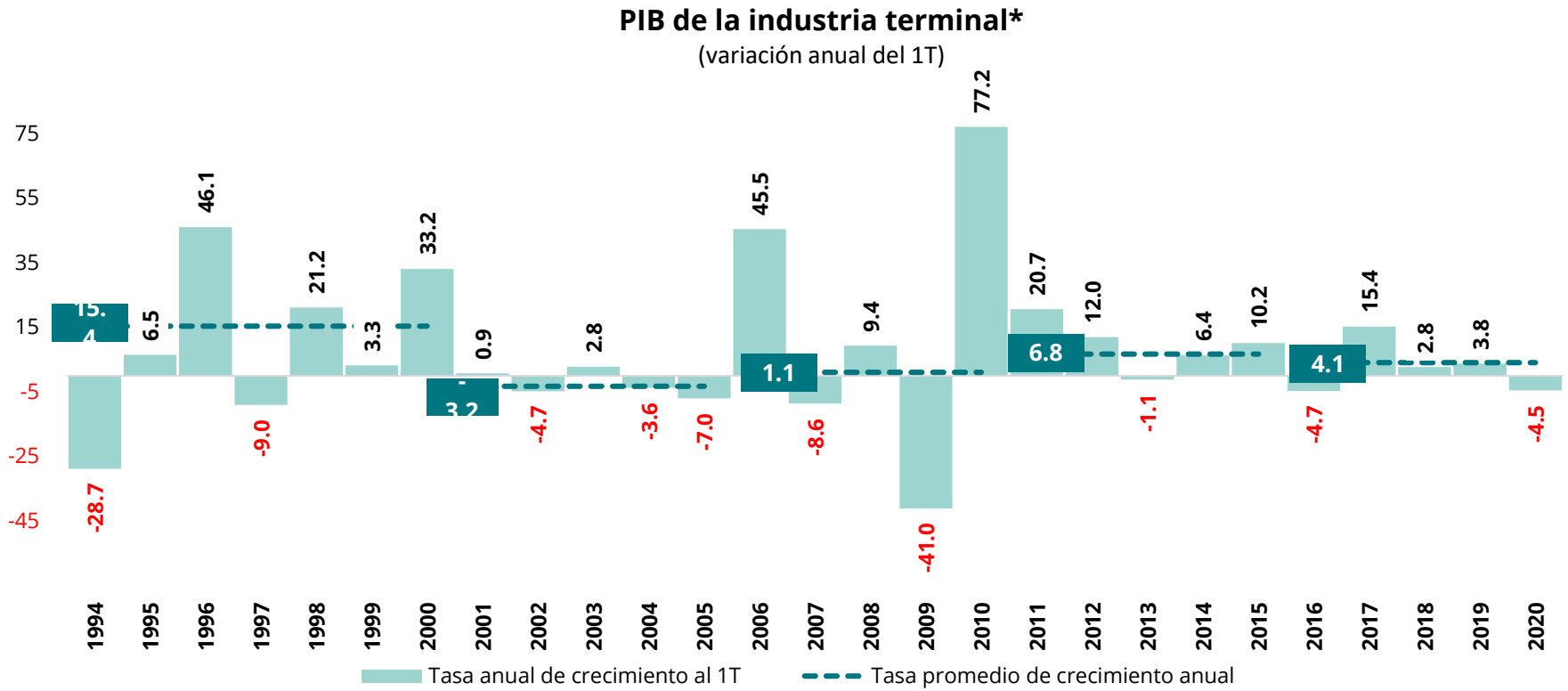
© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Panorama local

Industria terminal

Desempeño de las OEM´s

Después de la Crisis Financiera de 2009, la industria se había mantenido en crecimiento, el cual fue disminuyendo su ritmo, hasta alcanzar una variación negativa en el 1T de este año. El efecto de la pandemia Covid19 se verá de forma mucho más profunda en el 2T de este año.



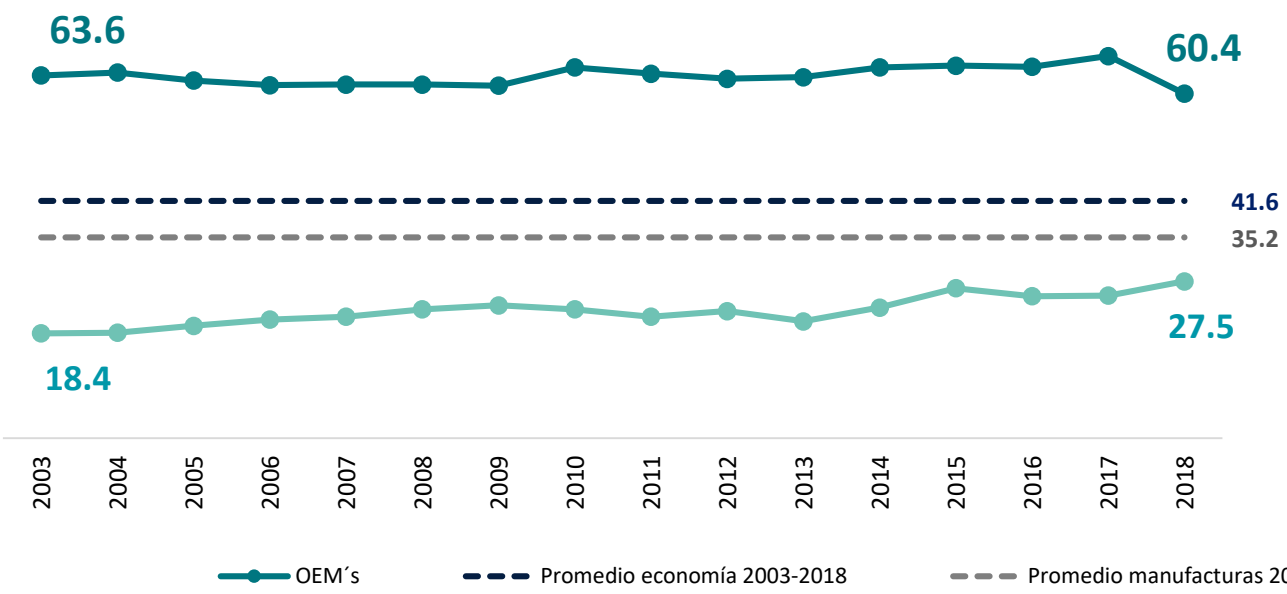
Fuente: D.Econosignal con información de INEGI. *Para la industria terminal se considera el PIB de la rama 3361 Fabricación de automóviles y camiones.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Participación mexicana en la producción mundial automotriz

Los dos principales segmentos de la industria automotriz (OEM's y autopartes) participan en esquemas de producción global (cadenas globales de valor), en los que las terminales han impulsado el crecimiento del segmento de fabricación de autopartes.

Valor agregado de exportación de la manufactura global
(participación % en la producción manufacturera global)



Las armadoras son la **1ª** actividad con **mayor participación de contenido nacional** en la **producción manufacturera global**

Las autopartes tiene un **contenido nacional más bajo**, pero se ha mantenido en **crecimiento constante**, a un ritmo promedio de 2.8% anual.

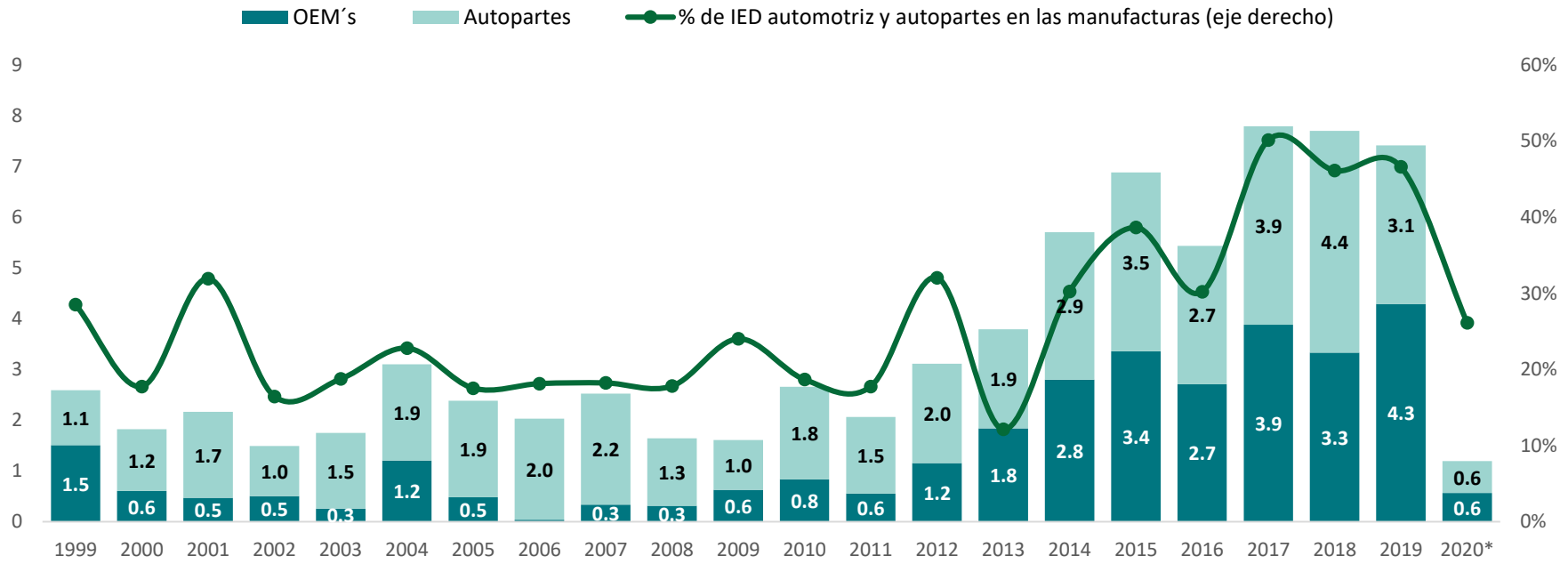
Fuente: D.Econosignal con información de INEGI. *El VAEMG se refiere valor del contenido nacional que aporta la industria manufacturera mexicana en el contexto de las cadenas globales de valor, como parte de la Producción Manufacturera Global.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Inversión en la industria automotriz

En los últimos dos años el nivel de IED se ha reducido ligeramente; no obstante, estuvo precedido un periodo de alta captación (2012-2017). En 20 años, el 58% fue recibido en el segmento de las autopartes, la proporción restante, por las OEM´s.

Inversión extranjera directa de la industria automotriz y de autopartes
(miles de mdd y %)



Fuente: D.Econosignal con información de INEGI. *La información de 2020, corresponde al 1T del año.
Nota: Para la industria automotriz se considera la IED de las ramas 3361 Fabricación de automóviles y camiones, así como la 3363 Fabricación de autopartes.

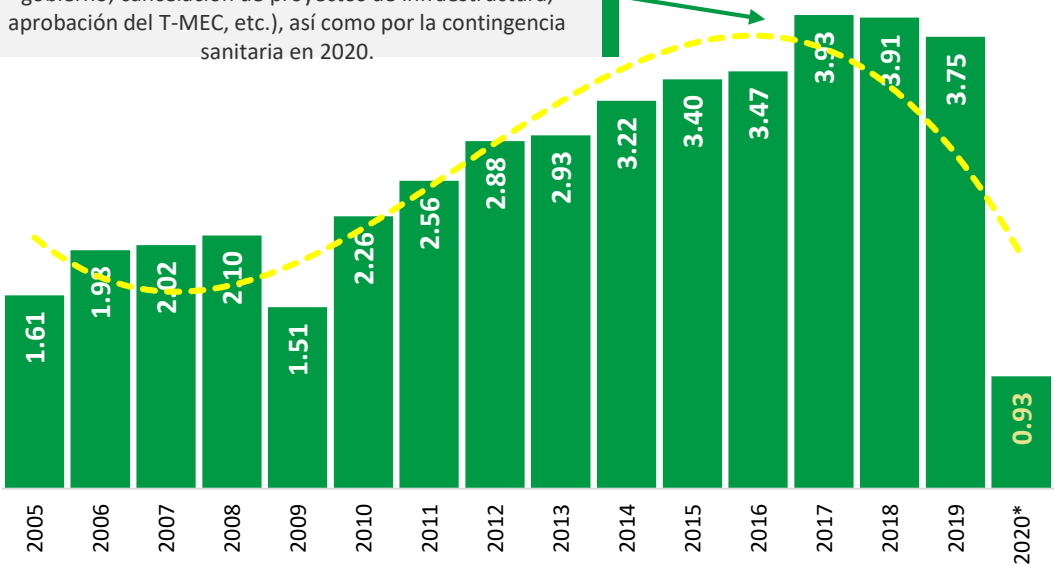
© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Producción de vehículos en México

Derivado del Covid19, en abril y mayo de este año se reportó el menor nivel de producción en la historia de la industria, el cual estaba precedido de un 1T con la mayoría de las OEM´s con un menor nivel a lo reportado en 2019.

Producción de vehículos
(millones de unidades)

La **desaceleración** se relaciona con la **mayor incertidumbre** causada por factores de diversa naturaleza (cambio de gobierno, cancelación de proyectos de infraestructura, aprobación del T-MEC, etc.), así como por la contingencia sanitaria en 2020.



Marca	Variación 20 vs.19 (acumulado ene-mayo, %)	Acumulado 15-20 (miles)	Tasa de crecimiento promedio anual 15-20
GM	-37.4	4,124	-4.4
Nissan	-44.6	4,101	-13.4
Chrysler	-46.7	2,863	-8.1
Volkswagen	-48.6	2,310	-13.4
Ford Motor	-52.7	1,736	-19.2
Honda	-60.9	1,055	-13.7
KIA	-35.6	988	0.7
Toyota	-51.1	820	3.8
Mazda	31.4	764	-10.1
Audi	-56.8	522	-10.2
Fiat	-100.0	63	-
BMW[1]	-	39	-
JAC[2]	-23.5	10	23.8

Fuente: D.Econosignal con información de INEGI. *Información acumulada al mes de mayo: 1. Inició operaciones en 2019. 1. Inició su operación en 2019. 2. Reportó el inicio de actividades en 2017. Para la tendencia se empleó tendencia de tipo polinomial, la cual se obtiene a partir de la cantidad de fluctuaciones en los datos o por la cantidad de ajustes de los datos.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Producción por planta

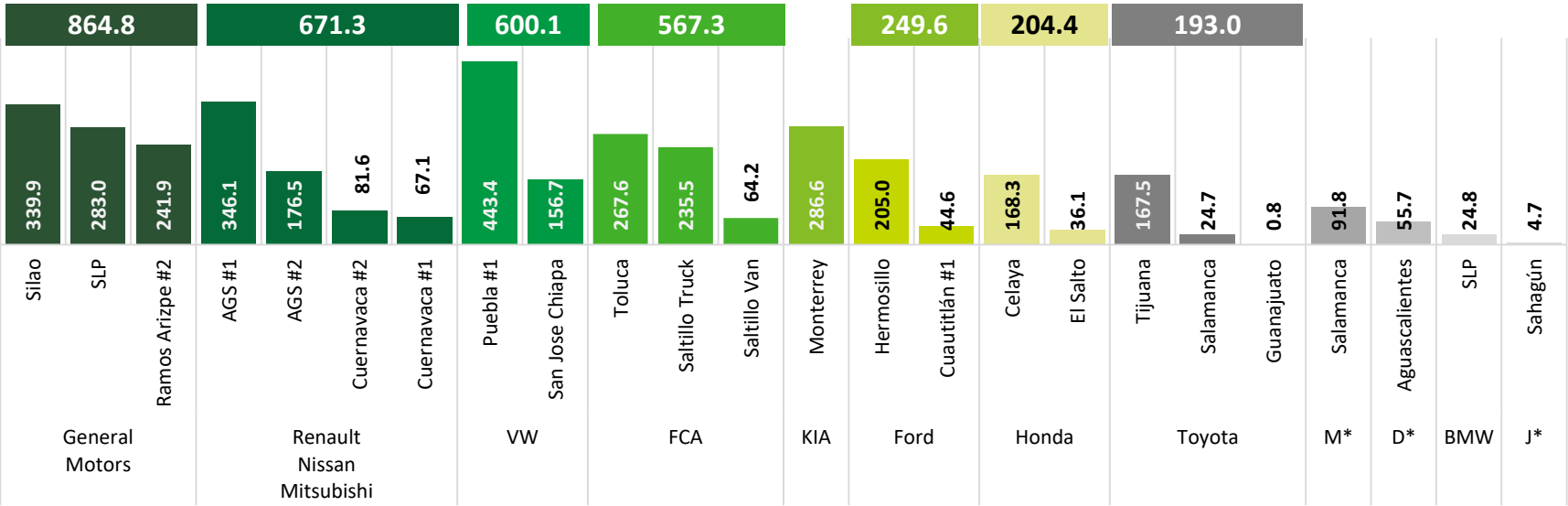
Los OEM´s más grandes tienen distribuida la producción en diferentes plantas (excepto VW), la mayoría de ellas apostadas en zonas del Bajío y norte del país (acceso a mejor infraestructura de transporte).

(miles de unidades producidas)

GM fue el OEM con mayor producción en 2019, la cual se distribuye casi en la misma proporción en sus plantas

El volumen de producción de **VW en Puebla**, supera en **28%** la capacidad de producción de la **2ª planta más grande** (AGS 1, Nissan)

Jianghuai es el 1er OEM de origen chino en México, inició operaciones en 2017, con un volumen de mil vehículos



Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit.

HY: Hyundai; M: Mazda; D*: Daimler; J*: Jianghuai

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

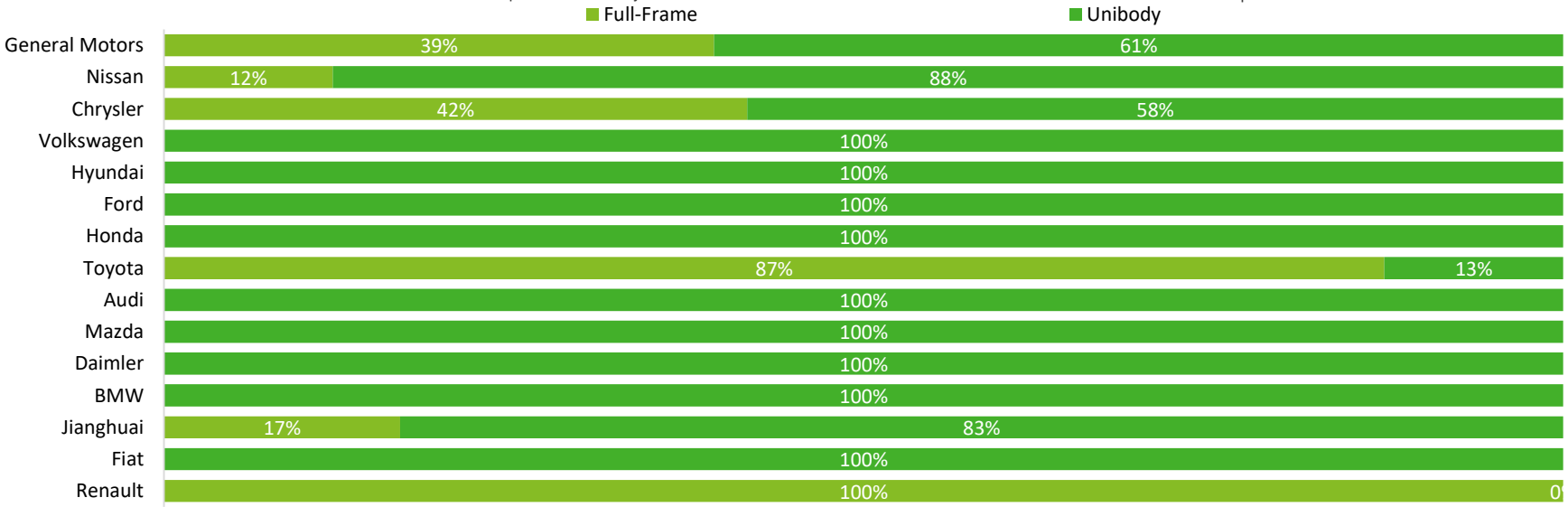
Arquitectura de la producción

México es uno de los países con mayor proporción de vehículos *full-frame*, la cual está concentrada en 3 marcas (GM, Chrysler y Toyota).

Distribución de la producción, según tipo de arquitectura y marca, 2019

Vehículo en el que el marco es la estructura principal, al cual todos los demás componentes están sujetos.

Vehículo en el que el piso, techo, paneles, etc. se sueldan en una sola unidad, eliminando la necesidad de un marco separado.

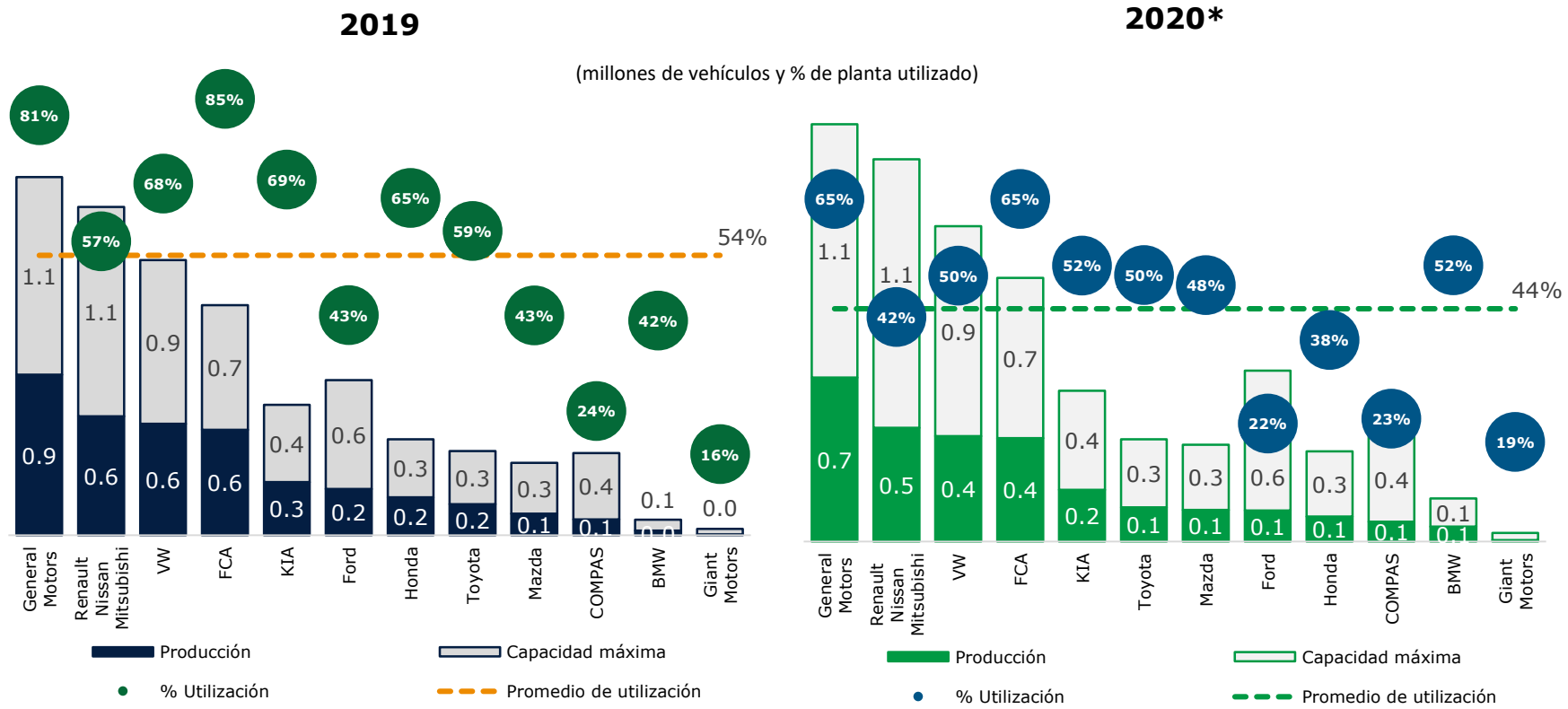


Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit. En 2019, Renault produjo únicamente 744 unidades, las cuales todas fueron con estructura *full-frame*.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Capacidad de planta en México según OEM´s

Los tres grupos más grandes reducirán alrededor de 20% su producción este año; en total, la capacidad máxima de la planta incrementaría solo en 20 mil unidades (aumento de 59 mil de BMW, combinado con la reducción de 39 mil de Honda).



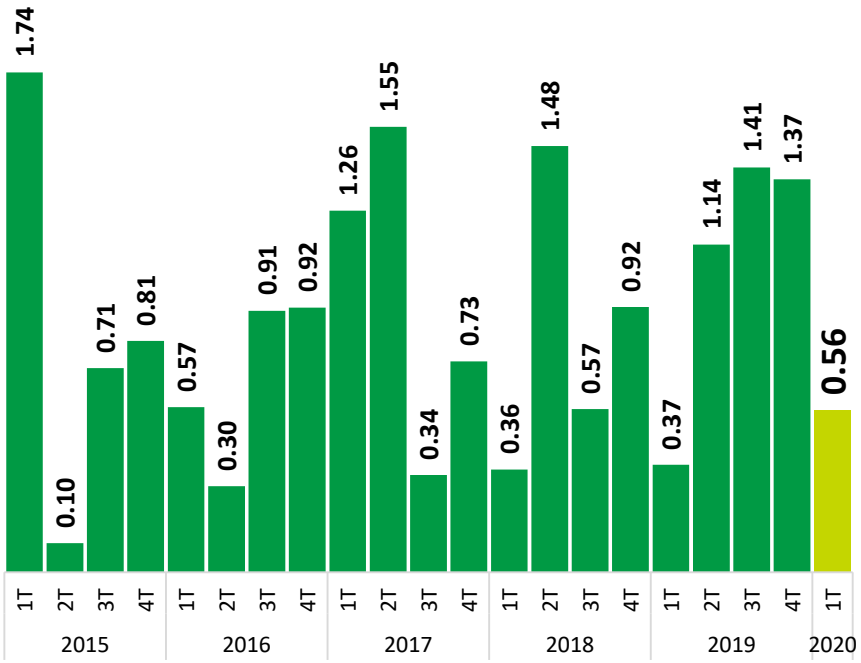
Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit. *Estimación al cierre del año, con información al mes de abril. **En Hyundai se considera la producción de vehículos en su mayoría de la marca KIA.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Inversión en el segmento

A pesar de que en los últimos años el ritmo de la IED ha retrocedido, se mantiene como uno de los principales receptores de inversión; los proyectos de inversión próximos a desarrollarse muestran indicios de la incorporación de fabricantes de vehículos eléctricos y de marcas de países sin presencia en México.

Inversión extrajera directa en las armadoras
(miles de mdd)



Fuente: D.Econosignal con información de Secretaría de Economía y Factiva.

Monitor de proyectos de inversión

Nombre	Ubicación	Status 2T20	Empresa	País de origen	Inicio de operación	Valor (mdd)
Armadora de autos eléctricos en Nuevo León	NL	Anunciada	n.d.	n.d.	2022	**750**
Línea de ensamblaje, Ford	EMEX	Anunciada	Ford	EUA	2022	**722**
Planta de autos eléctricos en Sonora - Arizona	SON	En Construcción	Lucid Motors	EUA	2020	**700**
Mejora a planta Nissan	AGS	Anunciada	Nissan	Japón	2020	**278**
Planta Automotriz, BAIC		En Planeación	BAIC	China	2022	**150**
Parque industrial Logistik II	SLP	Anunciada	Vesta	México	2023	**90**
Ampliación de planta automotriz en Querétaro	QRO	Anunciada	Mitsubishi	Japón	n.d.	**40**
Expansión de Tokai Rika (Toyota)	NL	Anunciada	Tokai Rica / Toyota	Japón	n.d	**40**
Ampliación Planta de SaarGummi	QRO	Anunciada	SaarGummi	Alemania y China	2024	**38**
Proyecto automotriz (confidencial)	NL	Anunciada		Japón	n.d.	**14**

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

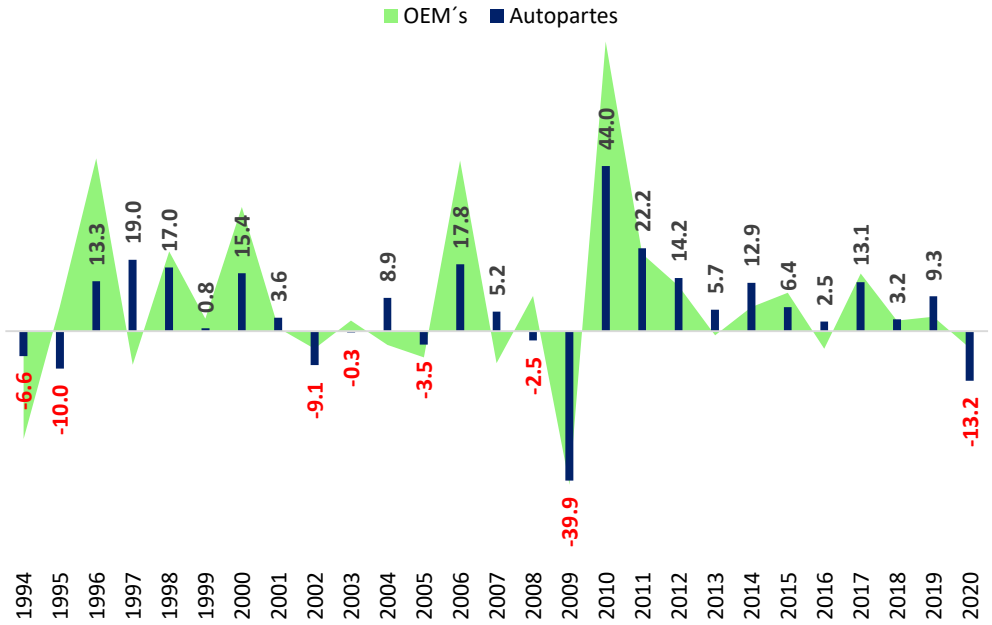
Panorama local

Industria de autopartes

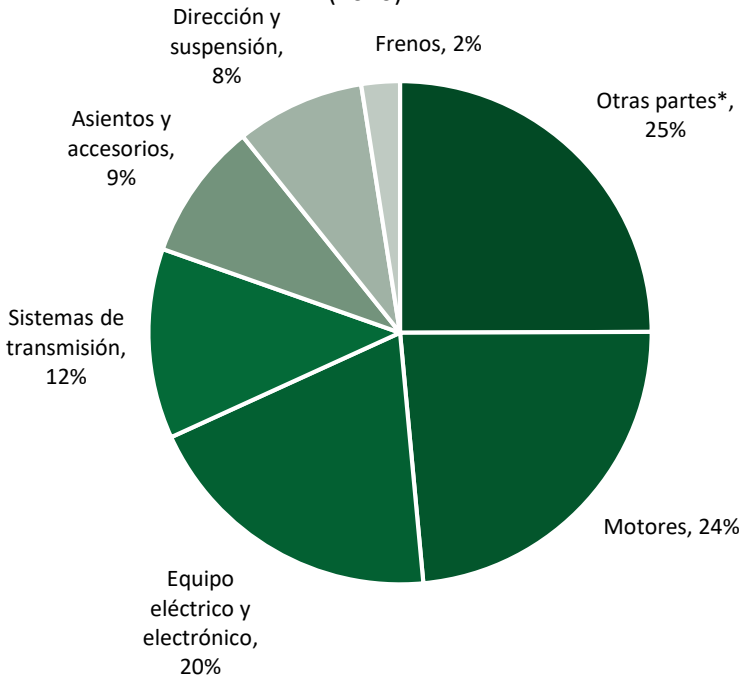
Segmentos de la industria de autopartes

La fabricación de autopartes ha crecido a la par de las OEM´s; no obstante, en los últimos años, la industria de autopartes ha mostrado más dinamismo que las armadoras. Los resultados del 1T comienzan a mostrar la incertidumbre derivada del Covid19.

Evolución del PIB de autopartes
(comparación anual del 1T de cada año)



Distribución del valor de la producción, según segmento
(2020)



Fuente: D.Econosignal con información de INEGI. *En otras partes se consideran filtros para gasolina, radiadores, espejos, elevadores, escapes, mofles, sistemas de aire acondicionado y de otras partes para vehículos.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Cadena productiva de la industria automotriz

A través de la Matriz de Insumo Producto[1] es posible identificar los sectores de los que la industria automotriz demanda más insumos, así como, permite identificar las actividades a las que se destina su producción.

Principales proveedores de insumos
(nacionales e importados)

- **Parte de vehículos automotores**
- **Productos de plástico**
- **Fabricantes de motores**
- **Industria básica de hierro y acero**
- **Fabricación de otros productos metálicos**
- **Fabricación de otros equipos y accesorios eléctricos**
- **Productos de hule**
- **Carrocerías y remolques**
- **Productos de hierro y acero**

Industria automotriz[2]

Principales clientes de la industria

- Fabricación de automóviles y camiones
- Partes para vehículos automotores (comercialización)
- Autotransporte de carga general
- Transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija
- Reparación y mantenimiento de automóviles y camiones
- Consumo privado
- Exportaciones

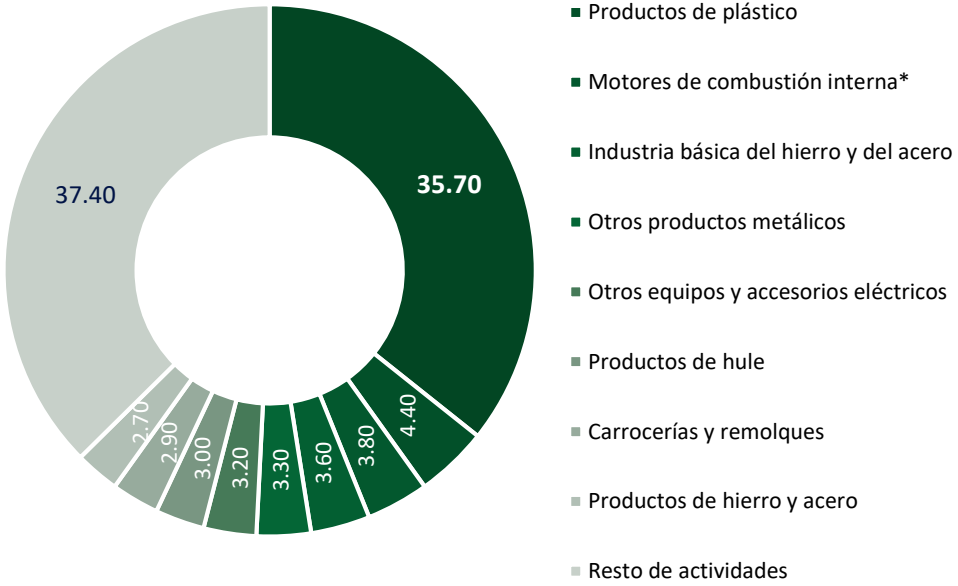
Fuente: D.Econosignal con información del INEGI. 1. Esta herramienta refleja el origen y destino de todas las transacciones comerciales entre las diferentes actividades que existen en la economía mexicana, en la cual también se consideran las importaciones y exportaciones. 2. Se refiere a la rama 3361 Fabricación de equipo de transporte y 3363 Fabricación de partes para vehículos automotores, del SCIAN.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

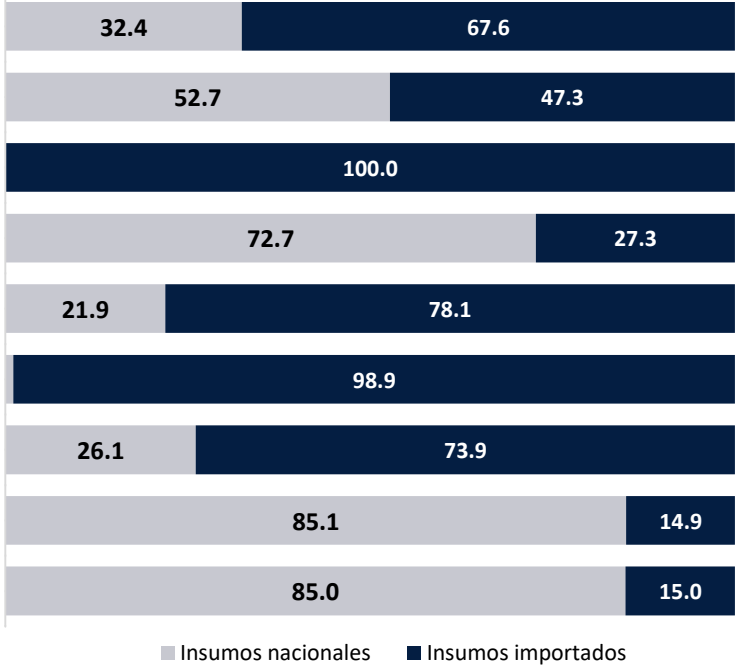
Uso y origen de los principales insumos de la industria automotriz

El segmento de autopartes es el de mayor demanda de la industria automotriz (35.7%), en el cual casi 7 de cada 10 pesos que se producen en esa misma actividad provino de materiales de origen importado.

Participación de los insumos de la industria automotriz, según segmento



Origen de los insumos de la industria automotriz



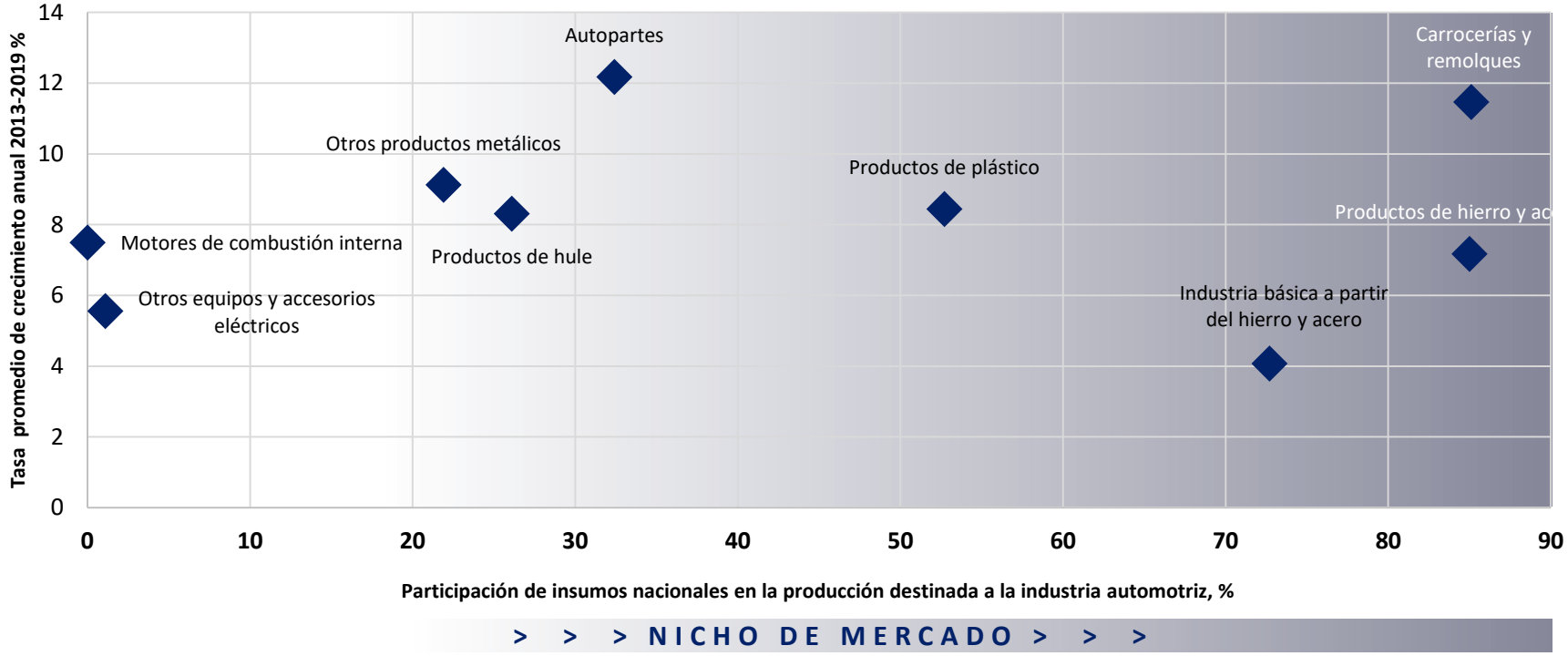
Fuente: D.Econosignal con información del INEGI. *Los motores de combustión interna considera la fabricación de unidades para camiones y tractocamiones; los motores para vehículos ligeros se contabilizan en la fabricación de partes para vehículos automotores.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Nichos de mercado en segmentos de insumos para autopartes

En los últimos 6 años, aquellos segmentos con la mayor participación de insumos nacionales han tenido una mayor tasa de crecimiento; existen algunas actividades que tienen nula participación de insumos nacionales, pero con una demanda en crecimiento (otros equipos y accesorios eléctricos).

Participación de insumos nacionales y tasa promedio de crecimiento anual



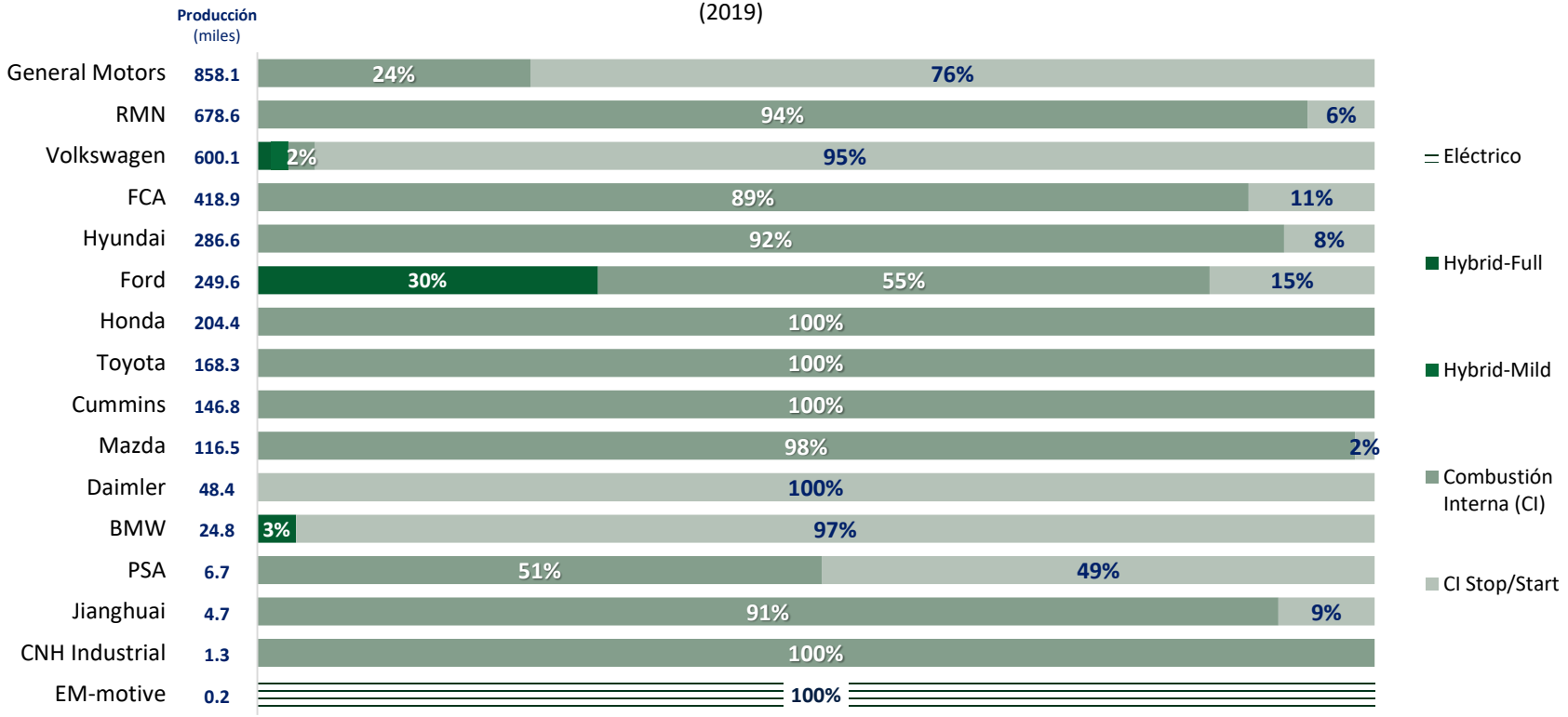
Fuente: D.Econosignal con información del INEGI. En el caso de **productos de hierro y acero**, el porcentaje de insumos nacionales es elevado debido a que la mayoría es aportado por empresas establecidas en México (por lo cual se contabiliza cono insumo local), las cuales podrían estar utilizando materias primas de otro país (principalmente el acero).

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Producción de motores en México

Los tres principales productores de motores persiguen estrategias distintas, GM y VW avocado a motores *stop/start* (el segundo con una incipiente participación de híbridos), y RMN hacia los motores de combustión interna.

Producción de motores, según grupo manufacturero y tipo
(2019)



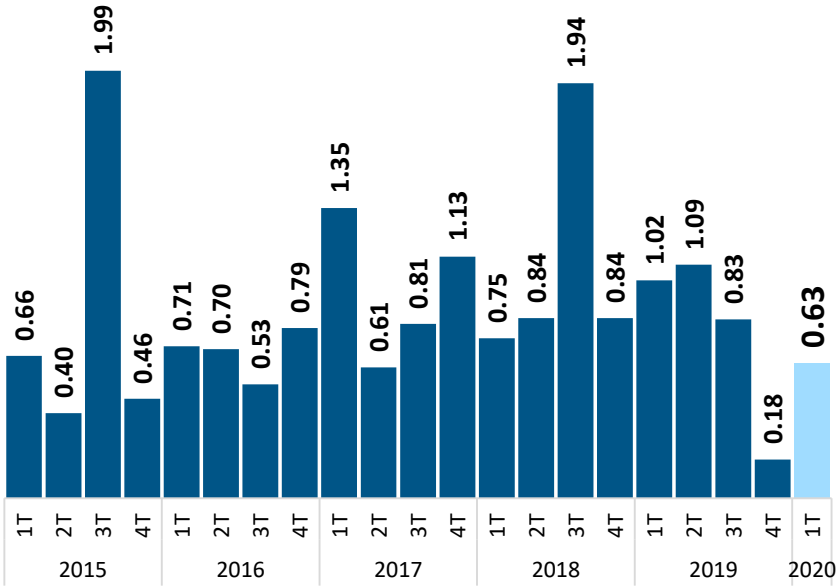
Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Proyectos de inversión

En el segmento de autopartes, el 1T de 2020 fue el de menor captación desde 2014, año en el ingresaron 504 mdd; la mayor parte de proyectos de la industria se encuentra en el norte del país.

Inversión extranjera directa en la industria de autopartes
(miles de mdd)



Fuente: D.Econosignal con información de la Secretaría de Economía y Factiva. *Información correspondiente a la rama 3363 Fabricación de partes de vehículos automotores.

Monitor de proyectos de inversión

Nombre	Ubicación	Status 2T20	Empresa	País de origen	Inicio de operación	Valor (mdd)
Planta automotriz Nemak	NL	Anunciada	Grupo Alfa	México	n.d.	290
Planta de autopartes Magna	COAH	Anunciada	Magna	Canadá	n.d.	150
Planta de neumáticos Continental	AGS	En Construcción	Continental Automotive	Alemania	n.d.	72
Planta de producción de VST	JAL	Anunciada	Borg Warner	EUA	n.d.	70
Planta de autopartes Uchiyama	YUC	En Planeación	Uchiyama	Japon	n.d.	65
Planta manufacturera de llaves para autos	PUE	Anunciada	HUF	Alemania	n.d.	60
Planta Autopartes Toyoda Gosei	SLP	En Construcción	Toyoda Gosei	Japon	n.d.	32
Planta de autopartes	NL	En Planeación	Mexin	China	n.d.	28
Planta Autopartes Topre	QRO	Anunciada	Topre	Japón	n.d.	26
Ampliación planta Nemak	NL	En Construcción	Nemak	México	n.d.	25

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

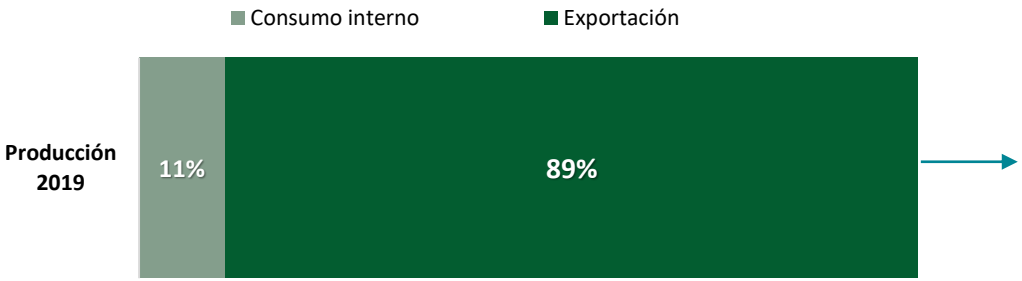
Panorama local

Actividades comerciales y servicios relacionados

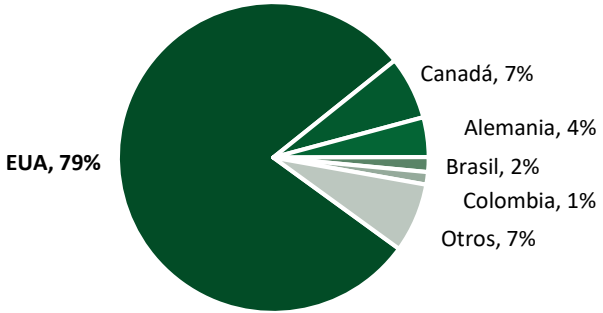
Configuración del mercado mexicano

Alrededor de 9 de cada 10 vehículos que se producen, son exportados, de los cuales 7 tienen como destino EU; de los vehículos importados, más de la mitad provino de países asiáticos.

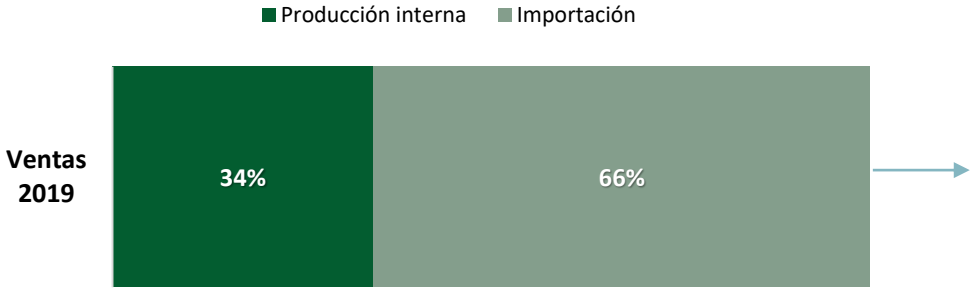
Oferta, 2019: 3.75 millones



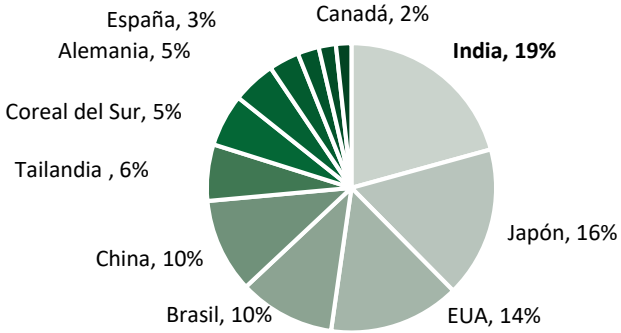
País de destino



Demanda, 2019: 1.32 millones



País de origen

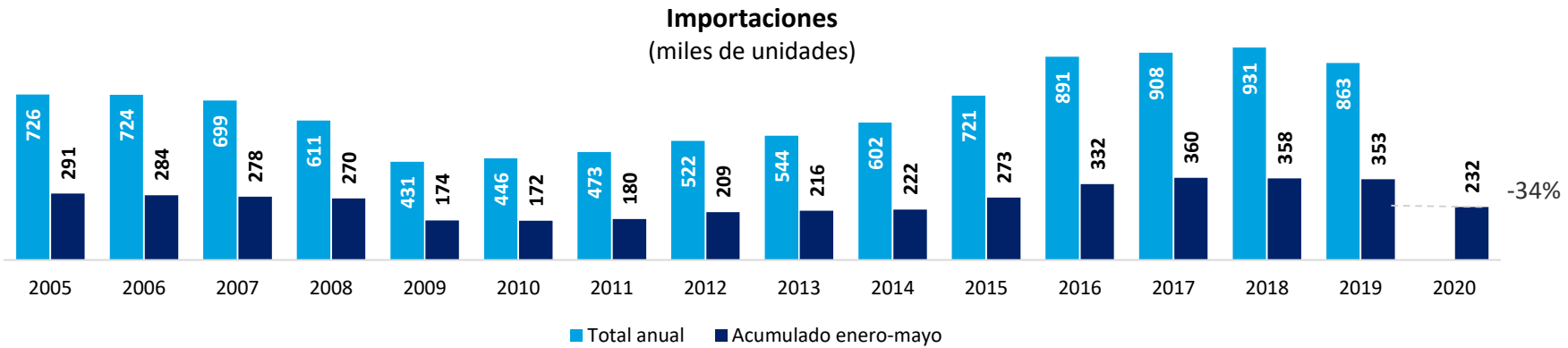


© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Fuente: D.Econosignal con información de INEGI e IHS Markit.

Exportaciones e importaciones

Desde 2018, ambos flujos han tenido una desaceleración. El ritmo de las exportaciones está ampliamente relacionado con la reducción de la demanda del mercado de EU. Para las importaciones, el mercado doméstico acumula casi 3 años de contracción en las ventas (aumento de incertidumbre y deterioro de la economía).



Fuente: D.Econosignal con información de INEGI.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Tipo de exportaciones

En todos los segmentos, Estados Unidos es el principal destino de las exportaciones mexicanas (RAM 2500 y Silverado); muy por debajo están Canadá (RAM 2500 y Nissan Kicks) y Alemania (Q5 de Audi y Tiguan de VW).

Vehículos, 2019 (miles de vehículos)			Camiones ligeros, 2019 (miles de vehículos)		Exportaciones totales, 2019 (miles de vehículos)
1,094			2,239		3,334
Subcompactos	Compactos	De lujo	Pickups	SUV´s	
270	771	54	745	1,494	
País de destino					
(58%)	(84%)	(73%)	(92%)	(74%)	
(8%)	(8%)	(22%)	(4%)	(8%)	
(6%)	(2%)	(3%)	(1%)	(7%)	

Fuente: D.Econosignal con información de INEGI.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Tipo de importaciones

Japón e India son los países con el mayor volumen de exportación al mercado mexicano; de India los modelos más importados son Vento de VW y Beat de Chevrolet; de Japón los más importados son Rav4 de Toyota y CX-5 de Mazda.

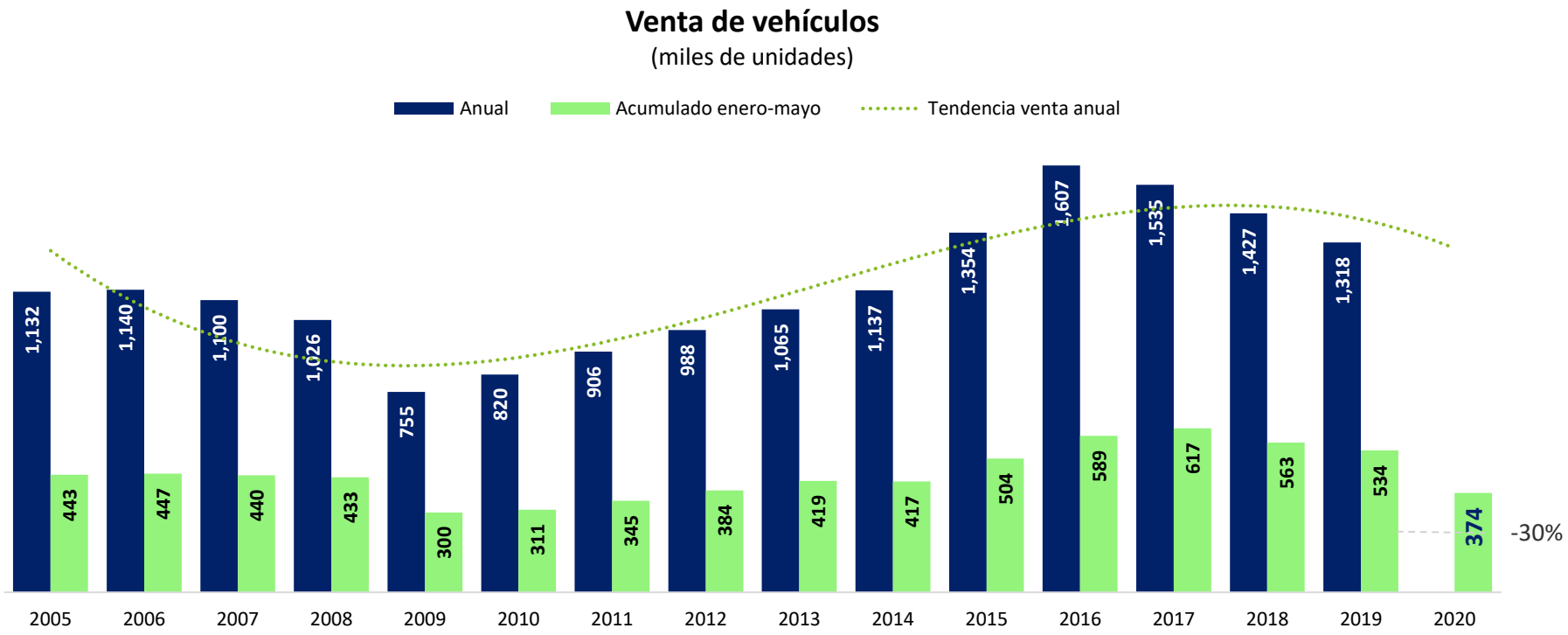
Vehículos, 2019 (miles de vehículos)				**Camiones ligeros, 2019** (miles de vehículos)			**Importaciones totales, 2019** (miles de vehículos)
491				**372**			**863**
Subcompactos	**Compactos**	**De lujo**	**Deportivos**	**Minivans**	**Pickups**	**SUV´s**	
333	**103**	**54**	**8**	**17**	**108**	**284**	
País de destino							
(47%)	(16%)	(28%)	(49%)	(53%)	(29%)	(31%)	
(21%)	(15%)	(23%)	(18%)	(21%)	(24%)	(24%)	
(10%)	(14%)	(16%)	(17%)	(7%)	(22%)	(10%)	

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Fuente: D.Econosignal con información de INEGI.

Comercialización de vehículos

Desde finales de 2017, las ventas de vehículos han tenido una tendencia a la baja, incluso con niveles muy similares al volumen de ventas registrado en 2014 y 2015. Este año se exacerbó dicho efecto por la pandemia.



Fuente: D.Econosignal con información de INEGI. Para la tendencia se empleó tendencia de tipo polinomial, la cual se obtiene a partir de la cantidad de fluctuaciones en los datos o por la cantidad de ajustes de los datos.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Venta de vehículos, según marca

Aun cuando las tres principales marcas tienen un margen en la participación de mercado, los últimos años han mantenido una tendencia a la baja en sus ventas, las cuales han sido acaparadas por marcas asiáticas.

	Nissan	GM	VW	Toyota	Honda	Ford	Chrysler	KIA	Mazda	Hyundai	Renault	SEAT	Suzuki	M.Benz	BMW	Mitsubishi	Audi	Fiat	Peugeot	Mini	Acura	Lincoln	Infiniti	Isuzu	Volvo	JAC	Porsche	Subaru	Land Rover	BAIC	Smart	Alfa Romeo	Jaguar	Bentley
Participación de mercado	23.4%	17.6%	12.1%	7.0%	5.6%	5.5%	4.8%	4.8%	3.9%	2.8%	2.0%	1.7%	1.5%	1.3%	1.1%	1.1%	1.0%	0.7%	0.6%	0.4%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Ventas acumuladas 2015-2019 (miles de unidades)	1,692.9	1,271.4	878.6	509.6	406.5	394.8	347.3	345.6	284.6	204.7	145.1	120.7	105.0	96.9	78.8	77.6	71.6	48.8	44.4	29.9	10.8	9.6	9.5	9.0	8.7	7.8	7.1	6.6	5.6	5.3	3.6	1.5	1.3	0.1
Variación del acumulado enero-mayo 2020-2019, %	-30.2	-26.0	-29.6	-20.0	-41.0	-38.1	-22.1	-30.2	-31.7	-31.3	-20.7	-35.2	-26.8	-27.3	-44.5	-43.7	-37.8	-49.8	-27.2	-47.4	-57.6	-36.9	-45.4	-46.0	-15.7	-11.8	-20.4	3.4	-37.3	-57.0	-100.0	-60.3	-69.3	-66.7
Tasa de crecimiento promedio anual 2015-2019, %	-6.2	-4.6	-5.4	5.7	-0.2	-9.9	-7.8	71.6	1.2	14.8	7.8	0.2	24.7	10.9	10.0	-0.8	-3.4	-4.9	10.3	2.4	-7.0	-4.9	-6.3	0.0	15.7	196.9	3.9	-5.6	2.5	58.9	-54.4	-5.6	12.4	4.3

Fuente: D.Econosignal con información de INEGI.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Top 3 de ventas, según segmento

Por la contingencia sanitaria, casi todos los segmentos tuvieron una reducción de las ventas en los modelos líderes, la excepción fue el Prius de Toyota (crecieron 30% sus ventas).

Tipo	Segmento	Modelo	Marca	Vehículos vendidos 2020[1]	Variación 2020-2019
Automóviles	Subcompacto	Aveo	Chevrolet	16,672	-39.7
		Beat	Chevrolet	14,357	-21.4
		March	Nissan	14,174	-35.5
	Compacto	Versa	Nissan	28,040	-16.1
		Jetta	VW	8,267	-29.3
		Ónix[2]	Chevrolet	6,543	-
	Lujo	Prius	Toyota	1,914	30.3
		A3	Audi	836	-51.9
		Camry	Toyota	816	-39.1
	Deportivo	Leon	Seat	1,084	-24.8
		Mustang	Ford	349	-35.1
		Mx-5	Mazda	337	-19.2

Tipo	Segmento	Modelo	Marca	Vehículos vendidos 2020[1]	Variación 2020-2019
Camiones ligeros	SUV´s	CR-V	Honda	4,995	-42.1
		Rav4	Toyota	4,693	-4.9
		HR-V	Honda	4,489	-39.4
	Pick up	NP300	Nissan	17,293	-29.4
		Hilux Dc	Toyota	4,581	-37.3
		Ranger	Ford	2,842	-26.8
	Minivans	Sienna	Toyota	2,464	-7.7
		Sedona	KIA	668	-51.4
		Odyssey	Honda	494	-51.5

Fuente: D.Econosignal con información de INEGI. 1. Información acumulada al mes de mayo. 2. Onix entró al mercado mexicano el pasado mes de enero.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

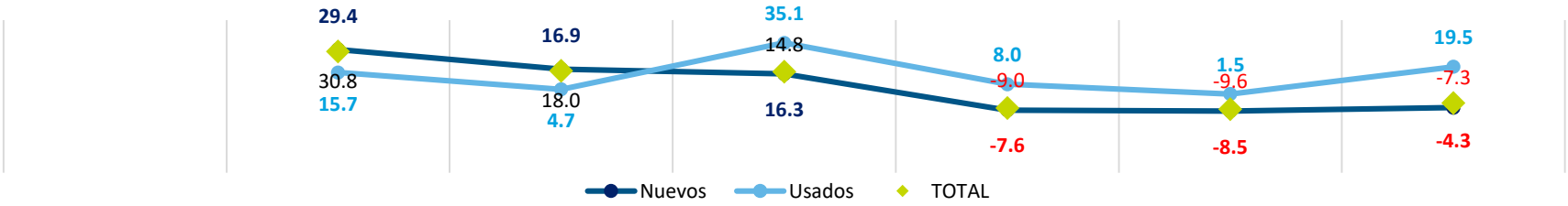
Financiamiento automotriz

Los últimos 3 años, en concordancia con las ventas, el total de créditos ha disminuido hasta un nivel cercano a 2015. Sin embargo, el crédito para los autos usados ha repuntado debido a que son por menor monto y en un plazo más reducido (característico en un periodo de incertidumbre).

Financiamiento automotriz, según condición del vehículo

(información acumulada de enero a marzo de cada año, miles de créditos otorgados)

Variación anual de créditos otorgados, %



Fuente: D.Econosignal con información de Asociación Mexicana de la Distribuidores Automotrices (AMDA).

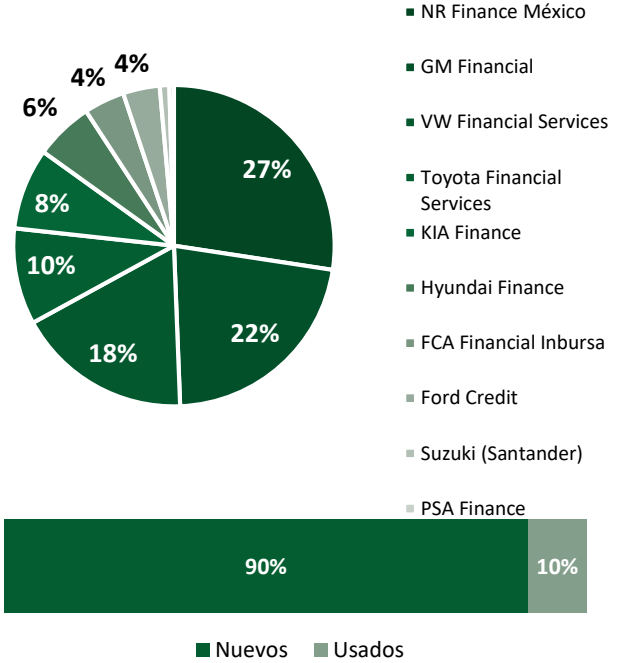
© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Financiamiento automotriz, según tipo de institución

La mayor parte del financiamiento (65%) es otorgado por financieras de OEM´s, con una relación similar entre la participación de mercado en las ventas y el financiamiento; el crédito de los bancos (32%) es dominado ampliamente por BBVA y Banorte.

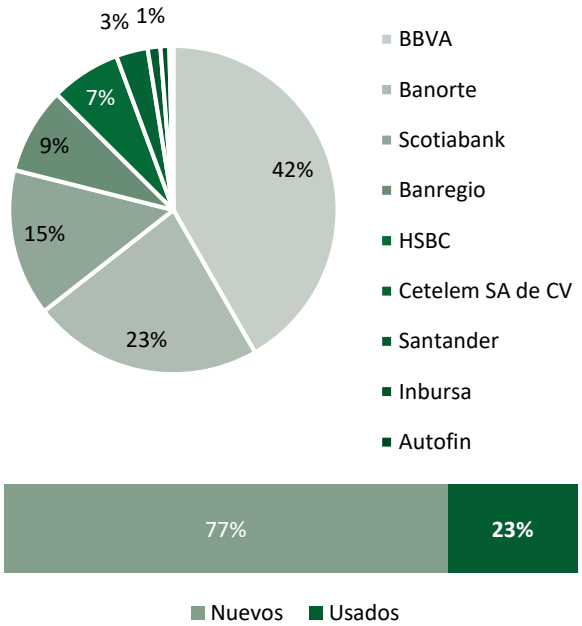
Financieras de marca*

Total: 140.1 mil créditos



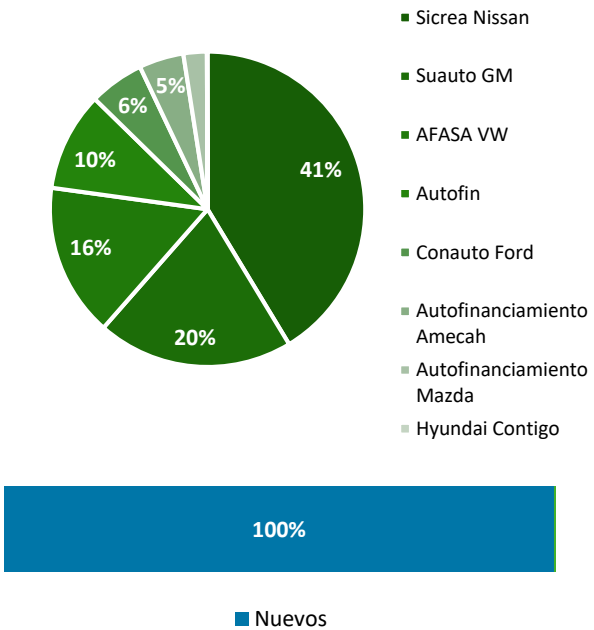
Bancos*

Total: 69.1 mil créditos



Autofinanciamiento*

Total: 5.9 mil

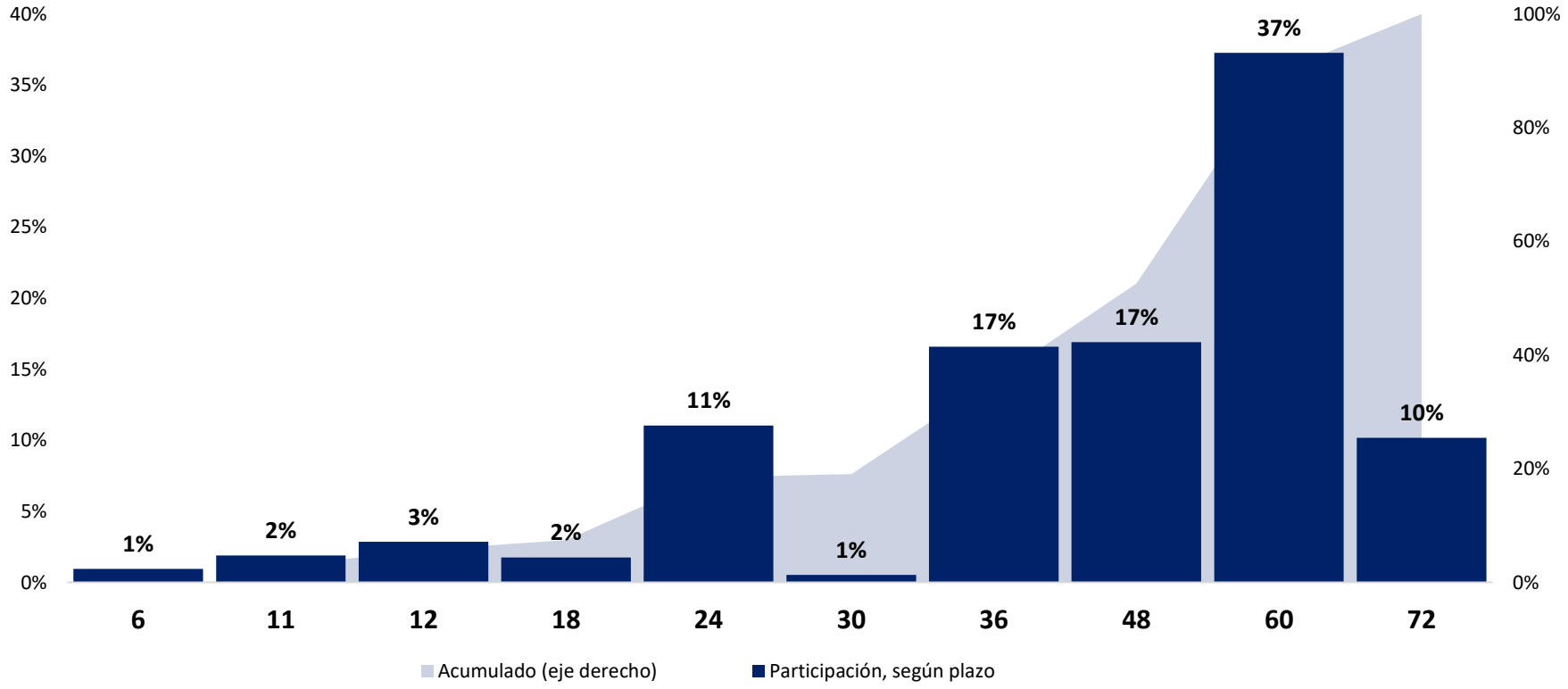


Fuente: D.Econosignal con información de la AMDA.*Información correspondiente al acumulado de enero a marzo de 2020.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Características del financiamiento automotriz

En México, el 64% de los créditos es por un plazo de 4 años o más, lo cual contrasta con el 92% del total de créditos en EU que tienen este mismo plazo.



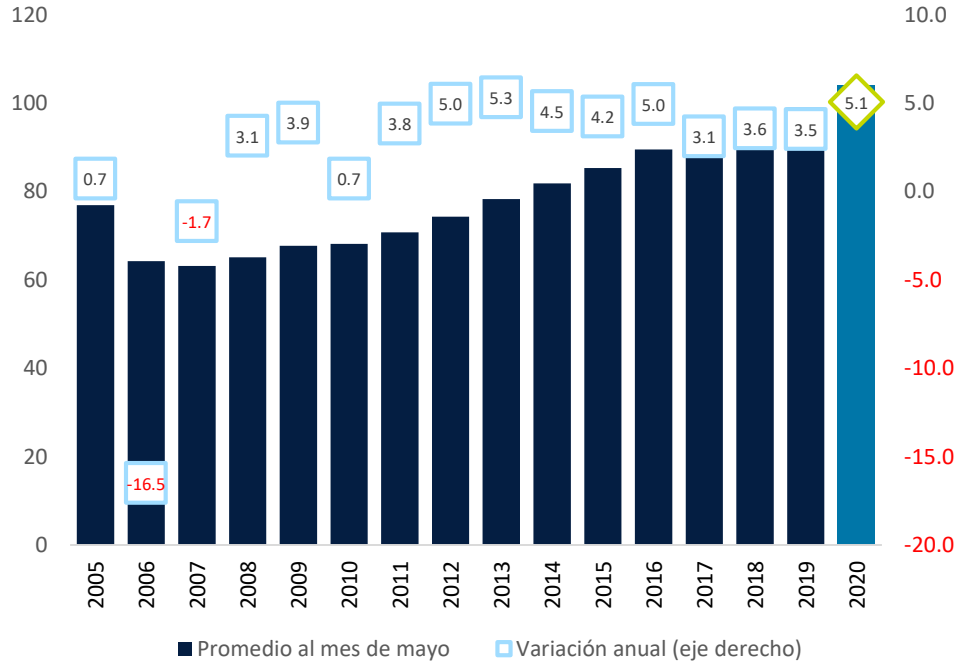
Fuente: D.Econosignal con información de la AMDA.*Información correspondiente al acumulado de enero a marzo de 2020.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Sector de seguros automotrices

Este año, el aumento de precios de los seguros automotrices fue mayor a lo registrado en los últimos 7 años, debido a la incertidumbre y al incremento de la inseguridad, las cuales presionan al alza el precio de aseguramiento de los vehículos. El mercado se encuentra disperso en múltiples compañías, sobre todo en aquellas especializadas en aseguramiento

Índice de precios de seguros para vehículos automotores
(Índice base 100=2018)



Fuente: D.Econosignal con información de Bloomberg y de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros.

Participación de mercado y primas emitidas por compañías de seguros automotrices

Compañía	Participación, %	Primas emitidas 2019 (miles de mdp)
TOTAL	100	**577.7**
GNP	11.77	**67.9**
Metlife	9.55	**55.1**
BBVA	8.14	**47.1**
Citibanamex	6.92	**39.9**
AXA	6.91	**34.4**
Quálitas	5.93	**30.3**
Monterrey NY	5.24	**28.1**
Mapfre	4.87	**26.5**
Banorte	4.6	**19.3**
Chubb	3.33	**18.5**
Inbursa	3.2	**15.6**
Atlas	2.7	**15.4**
Allianz	2.67	**11.5**
Pensiones Banorte	1.99	**10.9**
Zurich	1.89	**9.3**
Profuturo	1.61	**8.9**
HDI	1.55	**8.7**
Afirme	1.52	**7.8**
GMX	1.36	**7.4**
Zurich daños	1.29	**6.4**
BBVA pensiones	1.11	**5.4**
Resto <1%	11.85	**102.7**

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Pronósticos y prospectiva

Tendencias de la industria

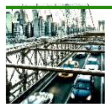
Tendencias del mercado

En una industria tan cambiante, la tecnología de los vehículos y los patrones de consumo están presionando por una transformación.

Canales de comercialización

La emergencia sanitaria aceleró el **deterioro de las ventas a nivel mundial**; en los **mercados más grandes**, a pesar del confinamiento, se diseñaron **estrategias** y **nuevos modelos** de **comercialización** para impulsar las ventas, los cuales están basados en el **uso intensivo de tecnologías de información**.

Patrones de movilidad



Las **OEM´s** están diversificándose hacia **nuevos modelos de negocio**, impulsados por **cambios** en el **comportamiento en la movilidad** (mayor uso de *car pool*) y en los **patrones de consumo** (menor deseo de poseer un vehículo).

Vehículos autónomos

La implementación de la **tecnología 5G** potenciará el **uso de información** para nuevas aplicaciones en los esquemas de movilidad, los cuales apostarán por el **desarrollo de plataformas** que requieran la **menor intervención humana** en un vehículo.

Comercio internacional

El aumento de **conflictos comerciales** ha impactado desde el incremento **en los precios** de los vehículos terminados, hasta la **alteración de los ciclos de vida de los vehículos** (menos tiempo de un modelo en el mercado), situación que se reflejará en los planes de producción, sobre todo para los mercados más grandes.

Reconversión de la producción

La producción de vehículos apunta a **unidades más eficientes** o con **otras energías** de propulsión, por lo cual, los principales fabricantes **han apostado sus prioridades** a este tipo de segmentos, con lo cual la **demanda de insumos se modificará considerablemente** (nuevos materiales y formas de producción).

Estrategias de suministro

El periodo entre el **paro de China y el resto de los países** (por el confinamiento) evidenció la **dependencia de la industria automotriz hacia los suministros de origen asiático**, con lo cual se volvió **imperante** una mayor **diversificación** y **capacidad de respuesta** ante contingencias (**cadena de suministro del futuro**).

Alianzas estratégicas

Ante el aumento de la competencia en el mercado global, diversas **OEM´s** han establecido **acuerdos de colaboración** para **desarrollar** algunos **modelos** (p. ej. Proyecto Cyclone que unía a **Ford** y **VW** en la fabricación de pick-up´s). Aun cuando en algunos casos no sean exitosas, se espera que este **tipo de relaciones** sea cada vez **más utilizado**.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Pronósticos y prospectiva

T-MEC y los retos para la industria mexicana

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

T-MEC: aplazamiento de las reglas de origen

Como parte de los mecanismos para el cambio en las reglas de origen de la industria automotriz, se hizo uso del Régimen de Transición Alternativo, el cual contempla un aplazamiento de los porcentajes de contenido regional

REQUISITOS	Régimen Estándar	Régimen Transición Alternativo
Periodo de Transición	**3 años**	**5 años** (con posibilidad de extenderse a 7 años en función de los ciclos de los modelos de cada vehículo)
Valor de Contenido Regional	**75% Costo Neto (CN)**	**62.5% CN**
Valor de Contenido Regional		
• Autopartes esenciales • Motor • Transmisión • Carrocería y Chasis • Eje • Sistema de Suspensión • Sistema de Dirección • Batería Avanzada	**75% CN** **u** **85% Valor de Transacción (VT)**	**No aplica el requisito**
Compras de Acero y Aluminio originario del T-MEC	**70%**	**70%**
Valor de Contenido Laboral	**40% (vehículos pasajeros)** **45% (camiones ligeros)**	**25%**
• Salarios altos en materiales y manufactura	**25%**	**10%**
• Investigación y Desarrollo o Tecnologías de la Información	**10%**	**10%**
• Salarios Altos en plantas de ensamble • de motores, transmisiones o baterías avanzadas	**5%**	**5%**

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Pronósticos y prospectiva

Mapa de riesgo de la producción de vehículos

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Riesgo en la producción

IHS Markit elabora un factor de riesgo de la producción de corto y largo plazo, las cuales están en función de factores de mercado y el tipo de vehículos que se producen

	Determinantes de CORTO plazo (< diciembre, 2022)					Determinantes de LARGO plazo (> enero, 2023)				
Sin clasificar	- No aplica.					– Programas de producción que no se extienden más allá de diciembre de 2022 (concluyen en el corto plazo), o no existe identificación de la vigencia del mismo.				
Variable	ETAPA EN LA PRODUCCIÓN	CADENA DE SUMINISTRO	VARIACIÓN DE INVENTARIOS	VOLUMEN DE PRODUCCIÓN	ATRACTIVO EN EL MERCADO	DEGRADACIÓN DE PRODUCCIÓN	CADENCIA (TIEMPO)	ATRACTIVO DEL MERCADO	NUEVOS COMPETIDORES	COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL
Bajo	A tiempo o con avance significativo	Asegurada	Por debajo del promedio	Cumple o supera las expectativas	Gran aceptación	Baja	Bien definida	Líder del segmento o de segmento estable	Nuevos modelos con bajo impacto en el segmento	Diversificado en muchos mercados
Medio	Riesgo de aplazamiento de 3 a 18 meses	Riesgo con proveedores o en el desarrollo	Ligeramente superior al promedio del mercado	Cumple o supera objetivos con degradación de 5 a 15% en el ciclo de vida	Rendimiento promedio y con predecesores del modelo con buena aceptación	Constante conforme al ciclo de vida del vehículo	Con cambios durante el ciclo de vida	No son líderes del segmento	Afectación por nuevos modelos	Se exporta proporción limitada de la producción
Alto	Riesgo de aplazamiento de 3 a 18 meses	Sin aseguramiento	Superior al mercado	Alta degradación de inventarios por ciclo de vida temprano	Baja aceptación o modelo nuevo o de nicho	Acelerada	Con múltiples modificaciones	Se prueba un *body style* nuevo	Incorporación de modelos disruptivos en el segmento	Nulas o pocas exportaciones

Nivel de riesgo

Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Riesgo en la producción por país, según plazo

En el corto plazo, México tiene toda su producción en un riesgo medio-alto por los retrasos en la producción por la emergencia sanitaria, lo cual también impactó en las previsiones de largo plazo, influenciados en mayor medida por la concentración de las exportaciones hacia un solo socio comercial (EU).

País	Riesgo de CORTO plazo				Riesgo de LARGO plazo		
	Bajo	Medio	Alto	Sin clasificar	Bajo	Medio	Alto
China	39%	29%	32%	28%	23%	22%	27%
Estados Unidos	6%	76%	18%	26%	0%	53%	21%
Japón	65%	33%	3%	39%	18%	39%	3%
Alemania	48%	45%	7%	23%	18%	55%	5%
Corea del Sur	81%	19%	0%	55%	13%	33%	0%
India	14%	83%	3%	27%	9%	63%	1%
México	***0%***	***82%***	***18%***	***14%***	***0%***	***55%***	***31%***
España	28%	65%	8%	8%	10%	69%	13%
Brasil	44%	44%	11%	38%	24%	30%	9%

Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit. Nota: información consultada en Mayo.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Riesgo en la producción de México, según OEM´s

Las principales armadoras en México tienen la mayor parte de su producción con un riesgo medio en el corto plazo, sin embargo, en el largo plazo, existe una mayor proporción de la producción con alto riesgo.

País	Riesgo de CORTO plazo				Riesgo de LARGO plazo			Producción esperada 2020 (miles)	Variación respecto 2019 (%)
	Bajo	Medio	Alto	Sin clasificar	Bajo	Medio	Alto		
General Motors	-	100%	0%	4%	-	74%	22%	**687.1**	-20.5
Nissan	-	71%	29%	7%	-	59%	34%	**498.0**	-25.7
Chrysler	-	57%	43%	9%	-	0%	91%	**433.9**	-23.2
Volkswagen	-	100%	0%	9%	-	91%	0%	**322.4**	-27.3
Hyundai	-	100%	0%	35%	-	65%	0%	**216.7**	-24.4
Toyota	-	92%	8%	0%	-	92%	8%	**156.3**	-19.0
Ford	-	92%	8%	72%	-	21%	8%	**130.5**	-47.7
Mazda	-	79%	21%	0%	-	79%	21%	**119.7**	30.3
Audi	-	0%	100%	0%	-	0%	100%	**119.5**	-23.7
Honda	-	73%	27%	100%	-	0%	0%	**104.2**	-49.0
BMW	-	100%	0%	0%	-	100%	0%	**62.0**	150.5
Daimler	-	100%	0%	0%	-	82%	18%	**61.6**	10.5
Jianghuai	-	0%	100%	32%	-	0%	68%	**5.6**	19.8
Renault	-	0%	100%	100%	-	0%	0%	**0.4**	-40.6

Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit. Nota: información consultada en mayo.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Pronósticos y prospectiva

Pronósticos de crecimiento

Impacto del COVID-19 en el sector automotriz mexicano

El confinamiento y la interrupción de las actividades no esenciales generaron choques en la oferta y la demanda de la industria automotriz.

Oferta

-43%

Contracción de la producción en el acumulado al mes de mayo[1].

-42%

Disminución de las exportaciones acumuladas al mes de mayo[1].

Demanda

-30%

Caída en las ventas acumuladas al mes de mayo[1]

-18%

Reducción de créditos otorgados para la adquisición de vehículos al mes de abril[1].

Fuente: D.Econosignal con información de INEGI y AMDA. 1. En comparación con el acumulado del mismo periodo del año pasado.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Factores coyunturales

La emergencia sanitaria interrumpió la producción y las cadenas de suministro de la industria automotriz y la de autopartes, las cuales podrían reanudar actividades en la primera mitad de junio.

Factores externos

- La emergencia sanitaria ocasionó una **disrupción en todos los segmentos de la industria automotriz**, desde el **aplazamiento** de lanzamientos, hasta **nuevos esquemas de comercialización** de vehículos.
- En la región de América del Norte, el **plan de reactivación** de la industria depende en gran medida de la **sincronización de los 3 países** de las OEM´s con sus respectivas cadenas de suministro.
- De acuerdo con las estimaciones y diferentes fechas de reanudación de las actividades, se espera que **para julio** las OEM´s en **EEUU** alcancen el **91% de su nivel de producción** antes de la crisis, en **México el 88%**, y en **Canadá el 95%**.
- Globalmente, los **planes de producción** tendrán que **ajustarse** por la **caída en la demanda** global de vehículos.

Factores internos

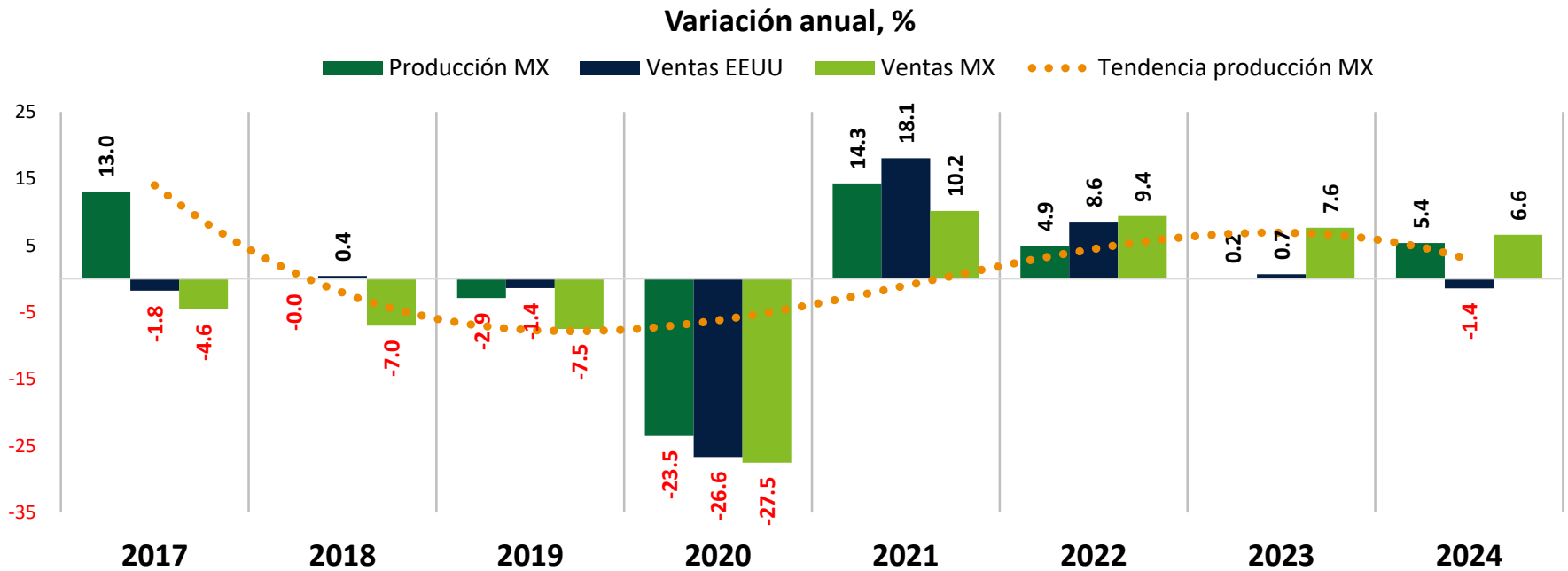
- La contingencia sanitaria provocó **choques en la oferta** (paro de la producción) y la **demanda** (caída en las ventas y reducción de las exportaciones) con impacto negativo en la industria.
- El 30 de abril se publicó el Acuerdo* que establece el **Régimen de Transición Alternativo** para dar cumplimiento a las nuevas reglas de origen en el **T-MEC**, con el cual se **modifican los plazos** y los **porcentajes de contenido regional** para que sean considerados de la región.
- En las ventas, a pesar de tener **resultados negativos**, el nivel fue **menor al estimado**, principalmente por la intensificación de **nuevos canales de comercialización** (redes sociales, atención virtual personalizada y ofertas disponibles a través de estas vías).
- La fabricación **de autopartes se incorporó a la lista de las actividades esenciales**, con el fin de reanudar operaciones y reactivar la cadena de suministro, principalmente hacia **Estados Unidos**, que **reinició** sus operaciones el **18 de mayo pasado** (se debilitaría el mercado regional).

Fuente: D.Econosignal con información de INEGI.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Pronóstico de la industria

Se espera que el nivel de producción de México en 2019 (3.81 millones de vehículos) se vuelva a alcanzar en 2024, debido a la reducción en las ventas del mercado de EUA (se pronostica una caída de -4.5 millones, cifra mayor a los -2.8 millones de crisis de 2009). Para este año, la reducción de la producción de México será cercana a los 900 mil vehículos. La comercialización de vehículos en México podría no rebasar el millón de unidades, mismas que podrían recobrar su nivel de 2019 hacia 2024.



		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Producción MX	(millones)	3.93	3.93	3.81	2.92	3.33	3.50	3.51	3.69
Ventas EEUU		17.24	17.32	17.08	12.53	14.79	16.05	16.16	15.93
Ventas MX		1.53	1.43	1.32	0.96	1.05	1.15	1.24	1.32

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Fuente: D.Econosignal con información de IHS Markit, pronósticos al mes de mayo. Para la tendencia se empleó tendencia de tipo polinomial, la cual se obtiene a partir de la cantidad de fluctuaciones en los datos o por la cantidad de ajustes de los datos.

Hightligths

Pronósticos

Producción	Ventas
• La producción mexicana se recuperará su nivel de 2019 (3.8 millones de vehículos) hacia 2024. • En los primeros **meses posteriores a la reactivación**, se alcanzará un **ritmo de producción similar a lo registrado antes de la interrupción**, lo cual se relacionará con la satisfacción de la **demanda global de ciertas marcas**, las cuales **no tienen capacidad de almacenaje**. • En los próximos años, la **lenta recuperación de las ventas en el mercado estadunidense** (por la caída en el nivel de ingreso y el empleo) **lastrará la producción mexicana** en el corto y largo plazo. • En el mercado interno, se espera una **recuperación paulatina** en las **ventas**, lo cual podría impulsar ligeramente a la producción.	• El nivel de ventas de 2019 (1.3 millones de vehículos) podría recuperarse hacia 2024. • El pronóstico de **ventas** podría **revisarse a la baja** cuando la publicación de información económica refleje los **resultados del confinamiento**, en los cuales se espera que exista una amplia **reducción** de la **producción** y **empleo**. • Además de las ventas, en los próximos meses, el **nivel de morosidad será uno de los principales indicadores a seguir**, por las afectaciones en la cartera de crédito automotriz.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Nuestra oferta

D.Econosignal le recuerda su gama de soluciones, con la finalidad de mantenernos atentos a sus necesidades y demostrando las formas en las que podemos apoyar las operaciones de su organización.

Reportes de Inteligencia Económica

Panorama Macro

- Resumen Semanal
- Señal Cambiaria
- Diagnóstico Macroeconómico
- Perspectivas
- Competitividad

Analítica Estatal

- Crecimiento Económico
- Ambiente de Negocios

Analítica Sectorial

- Tendencias de industrias
- Sector específico

Presentaciones

Sobre temas económicos de su interés, pensadas para apoyar a sus clientes o áreas internas de su empresa.

Estudios personalizados

Análisis a profundidad de un tema económico de su elección, que implique un impacto en la operación de su empresa, anticipándonos a posibles afectaciones, presentando pronósticos y escenarios a tomar en cuenta.

Contáctanos

Autores del reporte

Daniel Zaga
Director
dzaga@deloittemx.com
55 5080 7231

Aldo Reza
Economista Sr.
areza@deloittemx.com
55 5080 7687

Socios responsables

Javier Montero
Socio Líder SLATAM
jmontero@deloittemx.com
55 5080 6244

Carlos Pantoja
Socio Líder México
cpantoja@deloittemx.com
55 5080 6246

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Contacto:

deconosignal@deloittemx.com

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.

Deloitte.

Deloitte se refiere a Deloitte Touche Tohmatsu Limited, sociedad privada de responsabilidad limitada en el Reino Unido, y a su red de firmas miembro, cada una de ellas como una entidad legal única e independiente. Conozca en www.deloitte.com/mx/conozcanos la descripción detallada de la estructura legal de Deloitte Touche Tohmatsu Limited y sus firmas miembro.

Deloitte presta servicios profesionales de auditoría y assurance, consultoría, asesoría financiera, asesoría en riesgos, impuestos y servicios legales, relacionados con nuestros clientes públicos y privados de diversas industrias. Con una red global de firmas miembro en más de 150 países, Deloitte brinda capacidades de clase mundial y servicio de alta calidad a sus clientes, aportando la experiencia necesaria para hacer frente a los retos más complejos de los negocios. Los más de 312,000 profesionales de Deloitte están comprometidos a lograr impactos significativos.

Tal y como se usa en este documento, “Deloitte” significa Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., Deloitte Auditoría, S.C., Deloitte Impuestos y Servicios Legales, S.C., Deloitte Asesoría en Riesgos S.C., Deloitte Asesoría Financiera, S.C. las cuales tienen el derecho legal exclusivo de involucrarse en, y limitan sus negocios a, la prestación de servicios de auditoría, consultoría fiscal, asesoría legal, en riesgos y financiera respectivamente, así como otros servicios profesionales en México, bajo el nombre de “Deloitte”.

Esta comunicación contiene información general solamente, y ninguno de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, sus firmas miembro, o sus entidades relacionadas (colectivamente, la "red Deloitte") está, mediante esta comunicación, prestando asesoramiento o servicios profesionales. Antes de tomar una decisión o tomar cualquier medida que pueda afectar sus finanzas o su negocio, debe consultar a un asesor profesional calificado. Ninguna entidad en la red de Deloitte será responsable de ninguna pérdida sufrida por persona alguna que confíe en esta comunicación.

© 2020 Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.