



# BOLETÍN ECONÓMICO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

NÚMERO 00 - 2020

## CONTENIDO

### Actividad Económica de México

#### »» Producto Interno Bruto

Estructura y su impacto en el Autotransporte de Carga

- Total
- Por sectores
- Logístico
- Autotransporte de Carga

#### »» Sector Externo

- Balanza Comercial de Mercancías en México
- Comercio Total por Modo de Transporte

#### »» Indicadores enero 2020

- Precios al Consumidor
- Precio del diésel
- Empleo
- Tipo de cambio
- Tasa de interés

## Producto Interno Bruto Estructura y su impacto en el Autotransporte de Carga

El Producto Interno Bruto (PIB) lo componen las actividades productivas de la economía mexicana. La medición de este indicador ayuda a entender, el comportamiento de las actividades primarias, secundarias y terciarias, las cuales tienden a expandirse o contraerse a través del tiempo.

Analizando la estructura del Producto Interno Bruto (PIB) consideramos importante agrupar las actividades que generan carga, debido a que son las que impactan directamente en el crecimiento de nuestro sector y de las actividades que no generan carga, como los servicios, toda vez que resulta relevante tener mayor claridad del porque nuestro sector en ciertos momentos no refleja el dinamismo esperado.

Las actividades generadoras de carga en la actividad económica son dos: Las denominadas actividades primarias donde se considera la agricultura, ganadería, pesca y explotación forestal; y las actividades secundarias donde ubicamos a la industria manufacturera, construcción, minería, entre otras.

### Crecimiento Acumulado del PIB por Actividad Económica Millones de pesos a precios de 2013 – valores constantes

	2010	Var. %	2019	Var. %	Var. % acum.
<b>Producto Interno Bruto</b>	14,947,795	5.1	18,524,608	-0.1	2.4
<b>Actividades primarias</b>	488,029	2.5	604,061	1.9	2.4
<b>Actividades secundarias</b>	4,913,184	4.5	5,322,716	-1.8	0.8
<b>Actividades terciarias</b>	8,951,187	5.7	11,780,303	0.4	3.2
<b>Actividades generadoras de carga (Primaria más Secundaria)</b>	5,401,213		5,926,777		1.0

La composición de este cuadro se explica desde el siguiente punto de vista, separamos el PIB generador de carga del PIB no generador de carga, evaluando durante los últimos 10 años el crecimiento acumulado del PIB Total es de 2.4%, el de la actividad primaria es idéntico y el de las actividades secundarias es inferior, situándose en 0.8% en promedio anual, finalmente la actividad terciaria donde se ubican principalmente el comercio, el transporte, los servicios financieros, entre otros crece por arriba de las actividades primarias y secundarias, siendo su promedio anual de 3.2%; de lo anterior se deduce que el crecimiento de la economía mexicana está sustentado principalmente en la actividad estrictamente no generadora de carga. Pero si profundizamos en este análisis, obtenemos que, sumando el PIB Primario y Secundario, la tasa promedio anual se ubica en solamente el 1.0%, tendencia que explica por sí sola la situación de estancamiento de los volúmenes de carga. En este sentido, la movilidad de mercancías depende de los intercambios comerciales entre países.

Recientemente se dio a conocer el crecimiento del PIB correspondiente al año pasado, donde se tuvo una caída del (-) 0.1%, la disminución la ubicamos en el (-) 1.8% de la industria, mientras las actividades que tuvieron tendencia positiva fueron en la agricultura, ganadería, etc., del 1.9%, los servicios crecieron 0.4%. Esto explica por sí solo donde realmente estuvo el origen principal de este descenso del (-) 0.1% del PIB general.

Lo anterior quiere decir que la economía mexicana se ha desarrollado mediante un impulso importante de la actividad no generadora de carga (actividad terciaria), descuidando principalmente la actividad primaria y secundaria. Por lo tanto, si realmente queremos reenfocar la economía mexicana se debe impulsar las actividades productivas de bienes, ya que de esta manera tendremos una mayor solidez en su desarrollo.

A continuación, se muestra la estructura del PIB por actividades, separando el PIB generador de carga del PIB Total.

### Estructura del Producto Interno Bruto

Millones de pesos a precios de 2013 – valores constantes

	2010	Part. %	2015	Part. %	2019	Part. %
Producto Interno Bruto	14,947,795		17,283,856		18,524,608	
Actividades primarias	488,029	3.3	541,189	3.1	604,061	3.3
Actividades secundarias	4,913,184	32.9	5,384,712	31.2	5,322,716	28.7
Actividades terciarias	8,951,187	59.9	10,645,369	61.6	11,780,303	63.6
Actividades generadoras de carga (primarias más secundarias)	5,401,213	36.1	5,925,901	34.3	5,926,777	32.0

Nota: Los porcentajes del desglose del PIB no consideran impuestos sobre los productos, netos.

Lo que resulta evidente es el reforzamiento dentro de la participación de la estructura del PIB de la actividad terciaria, que en el lapso 2019/2010 aumentó su presencia en 3.7 puntos, en contraste la actividad primaria permanece igual y la industria perdió 4.2 puntos. En conjunto, las dos actividades generadoras de carga han disminuido su participación en 4.1% con relación al PIB Total.

De esta manera, y mediante este breve análisis se explica por qué nuestro sector sufre las consecuencias de un estancamiento.

### ¿El crecimiento económico de México se desempeña acorde a propiciar la generación de carga?

#### PIB Logístico - PIB Autotransporte de Carga

A un nivel acorde a nuestra actividad y siguiendo el esquema que anteriormente incluimos, tenemos en primer lugar la tasa de crecimiento anual de 3 rubros: el PIB Total, Transportes, Correos y Almacenamiento y, para concluir el Autotransporte de Carga. Afortunadamente, la tasa de crecimiento que más nos interesa registra en la década un crecimiento acumulado superior en 22.1% resultado de un promedio anual del 46.1% y del 23.9% en el PIB Total en los últimos 10 años. Por lo que respecta al sector transportes, correos y almacenamiento también supera al PIB acumulado en el periodo de referencia, en este caso, la ventaja es de 8.8 puntos. Desde nuestro punto de vista, un factor de alta influencia es la evolución del comercio internacional de nuestro país con el resto del mundo.

#### Crecimiento Acumulado del PIB Total, Transportes, Correos y Almacenamiento, Autotransporte de Carga

Millones de pesos a precios de 2013 – valores constantes

	2010	Var. %	2019	Var. %	Var. % promedio anual	Var. % acum.
Producto Interno Bruto	14,947,795	5.1	18,524,608	-0.1	23.9	2.4
Transportes, correos y almacenamiento	912,749	8.1	1,211,451	0.8	32.7	3.2
Autotransporte de carga	428,283	14.8	625,580	1.2	46.1	4.6

Lo anterior, se encuentra en congruencia si tomamos en cuenta que mencionamos que los dos sectores verdaderamente generadores de carga crecieron en promedio 1.0% anual.

### Participación en el PIB Total, Transportes, Correos y Almacenamiento, Autotransporte de Carga

Millones de pesos a precios de 2013 – valores constantes

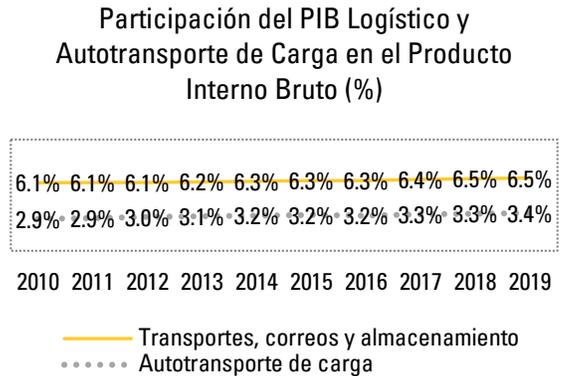
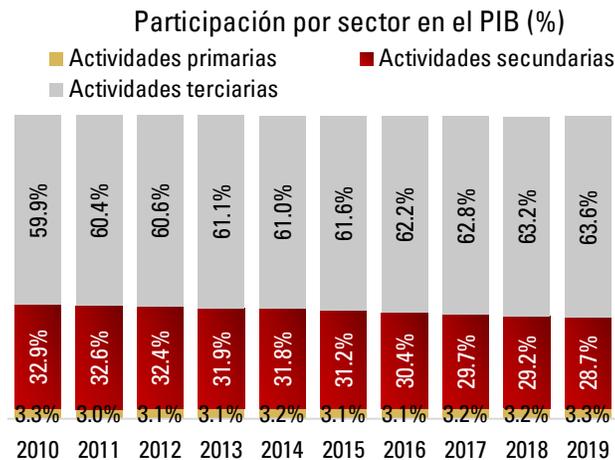
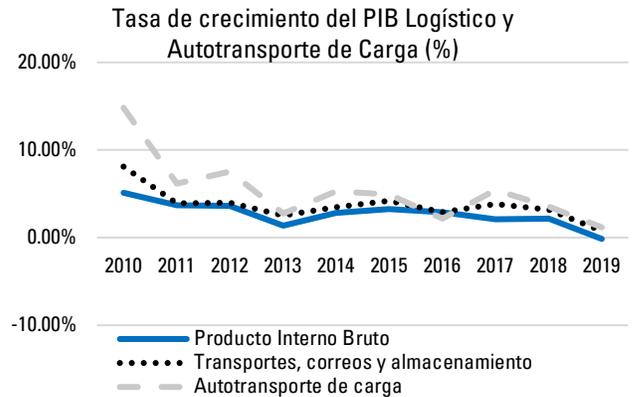
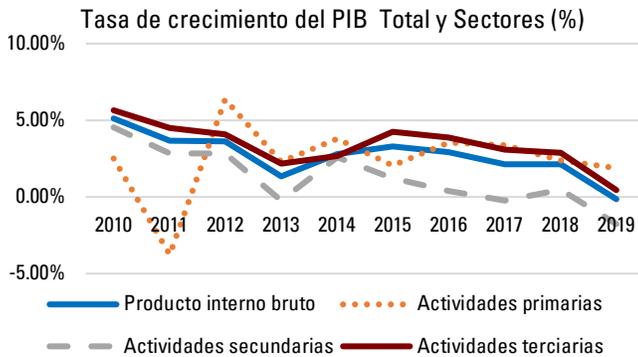
	2010	Part. %	2015	Part. %	2019	Part. %
<b>Producto Interno Bruto</b>	14,947,795		17,283,856		18,524,608	
<b>Transportes, correos y almacenamiento</b>	912,749	6.1%	1,090,290	6.3%	1,211,451	6.5%
<b>Autotransporte de carga</b>	428,283	2.9%	554,676	3.2%	625,580	3.4%

Finalmente, la estructura que conforma transportes, correos y almacenamiento y el del autotransporte de carga ha sufrido, el primero un pequeño aumento al pasar en el año 2010 de un 6.1% al 6.5% en 2019, por lo que se refiere al segundo, el incremento en la participación asciende a 0.5 puntos, es decir, en 2010 era de 2.9% y en 2019, se ubica en 3.4%.

Concretamente para el año 2019, tuvimos los siguientes resultados, el PIB de Transportes, correos y almacenamiento reporta incremento del 0.8% y el de autotransporte de carga del 1.2%, en ambos casos, superiores a la caída del (-) 0.1% del PIB Total.

Otro punto que vale la pena señalar, consiste en que sucedió en el año 2018, en el mismo origen, los incrementos fueron del 3.2%, 3.5% y 2.1%, sin duda importantes diferencias.

### PIB en Gráficas



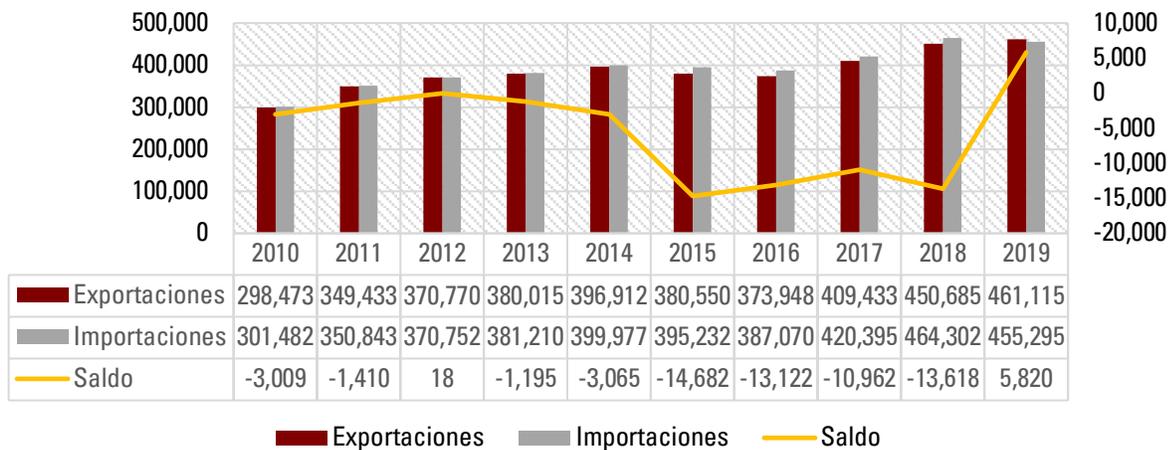
### Balanza Comercial de Mercancías en México

Es por mucho conocido el dinamismo que está viviendo el intercambio comercial de México con los países que conforman el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, en el marco del TLCAN que entró en vigor en 1994 y que se renegóció ahora con el nombre de T-MEC.

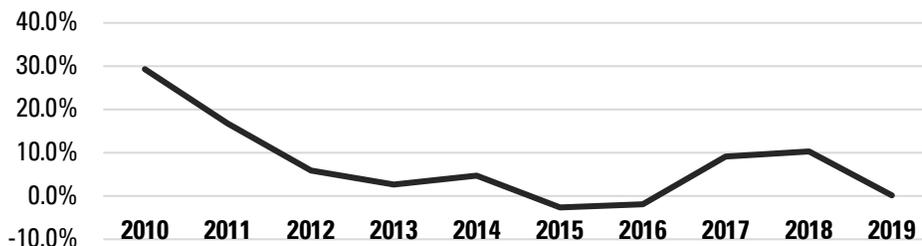
Según datos que comprende el periodo de 2010 a 2019, el comercio total pasó de 599,955 millones de dólares a 916,410 millones de dólares, esto representa un crecimiento del 53%, se llegó a esta última cifra mediante un desenvolvimiento prácticamente ininterrumpido, ya que 2016 fue el único año que reportó una tendencia negativa. Pues bien, durante los años referidos el saldo de la balanza comercial de México ha reportado en 8 ocasiones un déficit, sabiéndose de este comportamiento en el 2012 con un superávit de 18 millones de dólares y más recientemente en el 2019 con 5,820 millones de dólares.

Ambos incrementos están muy lejos de compensar el déficit que a lo largo de la más reciente década ha registrado nuestro país, mismo que alcanza los 55,225 millones de dólares. Si tomamos en cuenta que la tendencia anterior al 2010 es muy parecida, entonces realmente México no ha salido beneficiado con este Tratado.

**Balanza comercial de mercancías en México**  
Millones de dólares



**Balanza comercial de mercancías en México**  
Variación Porcentual



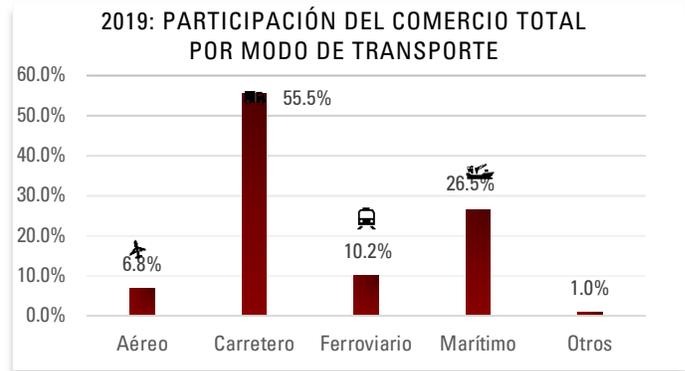
## Comercio Total por Modo de Transporte

De 2010 a 2019, el monto total de mercancías tanto de exportación como de importación asciende a 7,797,689 millones de dólares, lo que fue transportado por los diferentes modos de transporte. De este total, 4,300,080 millones de dólares fueron movilizados por transporte carretero, ubicándose de esta manera como el de mayor relevancia al adjudicarse el 55.1% de la movilidad total, muy lejos del transporte marítimo que se sitúa en el segundo sitio mediante el traslado de 2,039,648 millones de dólares.

El dato más reciente del INEGI informa que la exportación e importación de mercancías durante 2019 ascendió a 916,410 millones de dólares. De este total, el carretero (autotransporte de carga) participa en el comercio total con el 55.5%, ubicándose como el modo de transporte principal por el que se movilizan las mercancías.

Comercio Total por Modo de Transporte  
(Millones de dólares)

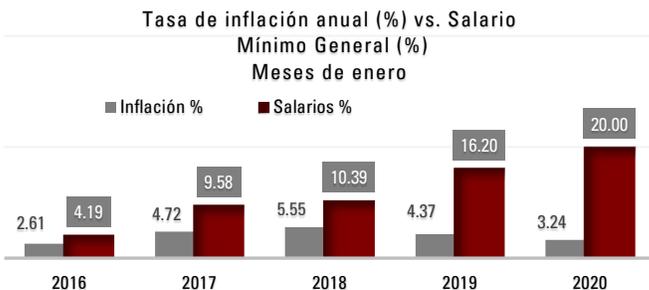
	2018	2019	Var %
<b>Aéreo</b>	63,680,642	62,480,845	-1.9%
<b>Carretero</b>	494,842,199	509,020,811	2.9%
<b>Ferroviano</b>	95,259,279	93,214,974	-2.1%
<b>Marítimo</b>	249,674,433	242,430,317	-2.9%
<b>Otros modos de transporte</b>	11,530,361	9,263,938	-19.7%
<b>Total</b>	914,986,914	916,410,884	0.2%



## INDICADORES: ENERO 2020

### Precios al Consumidor

En el primer mes del año 2020, la inflación anual se ubicó en 3.24%, siendo la segunda más baja desde 2016. En México, los incrementos al salario mínimo general han permitido recuperar el poder adquisitivo de la población, a mayor aumento en el salario mínimo se ha registrado una menor inflación. Por lo tanto, los cambios en el salario no necesariamente generan efectos en la inflación.

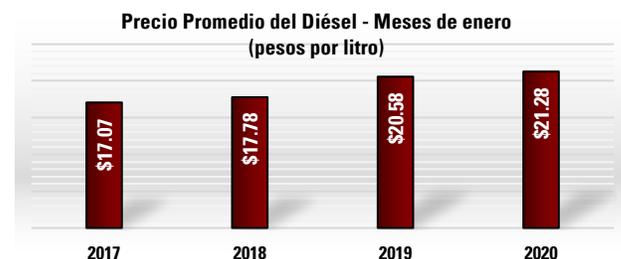


Nota: El año 2020 aún y cuando no ha concluido, se espera que la tendencia continúe en la inflación.

### Precio del Diésel

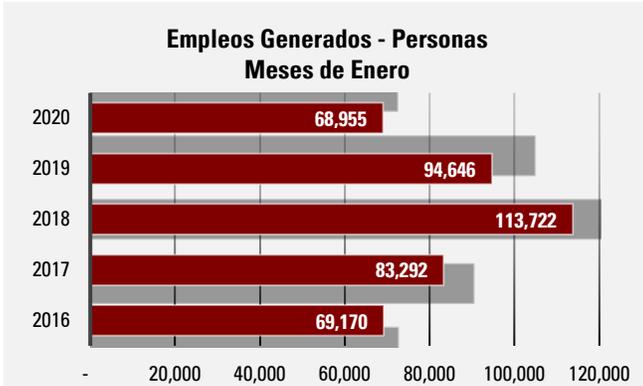
Los precios promedio reportados por los permisionarios de venta al público de diésel, conforme lo informó la Comisión Reguladora de Energía registra el mayor nivel de precios en el primer mes de 2020, situándose en \$21.28 pesos por litro, cifra superior en 24.7% respecto con el mismo mes de 2017, año en que dio inicio la apertura de los mercados que permitió la libre fluctuación de precios en todo el país.

Comparando los últimos datos de los meses de enero de 2019 vs. 2020, tenemos un incremento del 3.4% por litro en el precio del diésel, por lo tanto, los precios del mercado de diésel se ajustaron al comportamiento de la inflación, (la inflación en enero 2020 se ubicó en 3.24%).



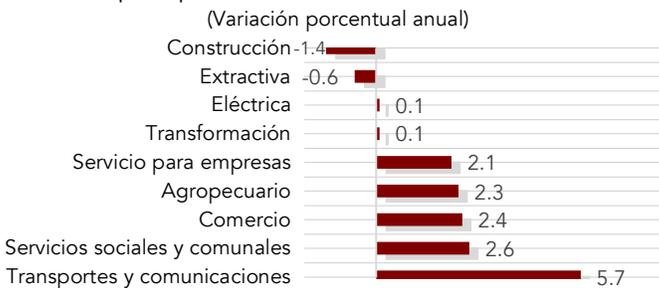
## Empleo

Inició el año 2020 con un menor ritmo en la generación de empleos. De acuerdo con el informe del IMSS en enero se crearon 68 mil 955 puestos de trabajo, los que comparados con las 94 mil 646 plazas registradas en igual mes de 2019, representa una disminución del 27%, lo que puede deberse al debilitamiento en la actividad económica.



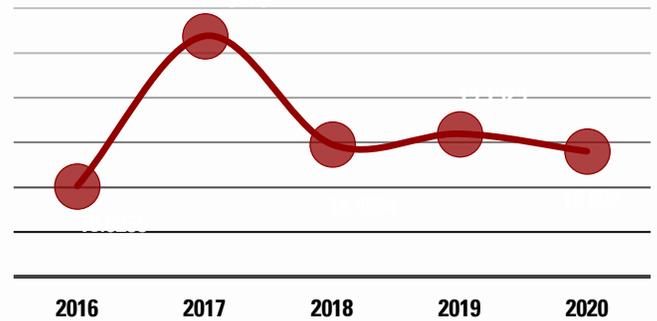
A nivel sectorial, el número de puestos de trabajo en la construcción disminuyó 1.4% anual, mientras que en la industria extractiva el descenso fue de 0.6%. En la industria de la transformación, y en la eléctrica se registró un incremento del 0.1% a tasa anual. Por el contrario, el sector de comunicaciones y transportes (empleo logístico) fue el que creció más con 5.7% anual.

### Empleo por sector económico - Enero 2020



El tipo de cambio promedio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera correspondiente al de la fecha publicada en el Diario Oficial de la Federación, muestra una apreciación en enero del año 2020 al situarse en \$18.80 pesos por dólar y el nivel más bajo desde 2017, estabilidad influenciada por la firma y ratificación del nuevo acuerdo comercial entre México, Estados Unidos y Canadá.

### Tipo de cambio promedio - (Pesos por Dólar) Meses en Enero



### Tasa de Interés

Banco de México mantuvo altos niveles en las tasas de interés de corto plazo en los últimos años explicado por factores como la inflación y el desempeño económico considerando que además se podría generar una depreciación cambiaria, escenario que ha cambiado.

Los mercados esperan reducciones en las tasas de interés, de hecho, resulta importante considerar que la mayoría de los bancos centrales en el mundo, particularmente la Reserva Federal de Estados Unidos están en un ciclo de reducción, Mexico no será la excepción, considerando que esto ayudará a mitigar la desaceleración económica – menos costos en los créditos -, sin arriesgar el objetivo de tener una inflación baja. Muestra de esto es que enero 2020 registró la tasa más baja para principio de año desde 2017.

### Cetes a 28 días Promedio Mensual Meses de Enero

