



BOLETÍN

ECONÓMICO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

NÚMERO 04 - 2020

CONTENIDO

TLCAN - TMEC: El que se va, el que viene

1. Los logros, los retos:

- » Reseña histórica
- » Futuro

2. Cobertura – Universo

- » Población
- » PIB
- » Comercio
- » Inversión

3. Autotransporte de Carga

- » Comercio Transfronterizo de Servicios
 - Medidas Disconformes
 - Servicios de Entrega
 - Comité de Servicios de Transporte

4. Obstáculos para su aplicación

- » Guerra comercial
- » Caída del crecimiento global
- » Desaceleración del comercio mundial
- » Desarticulación de cadenas productivas

Indicadores Económicos: Mayo, 2020

- » Precios al consumidor
- » Precios del diésel
- » Empleo
- » Tipo de Cambio
- » Tasa de interés

1. Los logros, los retos:

» Reseña histórica:

El Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) fue firmado el 17 de diciembre de 1992, para entrar en vigencia poco más de un año después ya que oficialmente inicia su operación el 1° de enero de 1994. Iniciándose así una etapa de grandes expectativas para México y el comercio regional, respaldada por la oportunidad de negocios por la economía más grande del mundo que es de Estados Unidos, y de la economía número nueve que es la canadiense. De esta forma, México se integra a estos grandes mercados, siendo la economía número trece a nivel global.

De esta forma, mediante la integración comercial de estos tres países, se viene a conformar uno de los mercados más importantes a nivel mundial con grandes oportunidades para nuestro país en el ámbito del intercambio comercial, de la inversión extranjera directa, del desarrollo tecnológico, de la generación de empleo, entre otros.

A lo largo de los 26 años la economía mexicana concretamente, sufrió una gran transformación, pasó de ser un mercado de economía cerrada a otra que se caracteriza actualmente por ser abierta. Este hecho no hay que olvidarlo, ya que ha influido de manera directa en la oferta y desde luego en la demanda de productos, y en la competencia principalmente de los tres mercados. Lo anterior, tiene su efecto en atenuar presiones inflacionarias que en su momento fueron un problema para nuestro país ya que a diferencia de los otros dos, teníamos altas tasas de inflación. Por otro lado, influye desde entonces, en el tipo de cambio ya que también aminora presiones negativas a esta variable.

Es así como la economía mexicana, con sus pros y sus contras en este proceso de apertura que inició en 1994 ha cambiado radicalmente, ahora somos, un país con altos niveles de exportación y de importación, donde la Industria Manufacturera que entre otras, concretamente la automotriz tiene un papel destacado, colocándose actualmente como una de las más importantes a nivel mundial, por su competitividad y sus volúmenes de producción que junto a la demanda doméstica ha evolucionado a cifras sumamente interesantes que la ubican entre las seis primeras a nivel mundial.

En resumidas cuentas, esta etapa se vió obligatoriamente a ser revisada para encausarla a las nuevas dimensiones de las economías así como a los importantes alcances que ha llegado el comercio regional, también al nuevo perfil de los desarrollos tecnológicos y de los volúmenes de producción y complementación industrial en la región.

Para finalizar esta parte, solamente nos resta complementar el comentario diciendo que prácticamente el TLCAN fue el punto de partida para otros acuerdos comerciales de nuestro país con el mundo, lo que nos lleva actualmente a contar con 13 Tratados con 50 países.

» Futuro

Antes las exigencias de la nueva realidad regional originadas principalmente por el crecimiento económico, el fortalecimiento del intercambio comercial y los nuevos paradigmas globales, se evaluó la necesidad de actualizar el TLCAN para convertirlo en un T-MEC (Tratado México, Estados Unidos, Canadá) de esta forma el 30 de noviembre de 2018, los tres titulares del poder ejecutivo de los países integrantes lo firmaron, con posteriores fechas de aprobación de sus respectivos ámbitos legislativos.

Para iniciar lo referente a los alcances del T-MEC, hay que partir de una realidad, los grandes crecimientos, principalmente, en materia de comercio exterior y de inversión ya se dieron, por lo tanto, lo que viene es la consolidación de logros acompañado de un ritmo de crecimiento de menores proporciones, no obstante, no hay que aminorar a futuro sus logros.

Específicamente, si hablamos de comercio exterior debemos reforzar los logros de México para mantenerlos como el principal socio comercial de Estados Unidos. Desde la perspectiva de que cada día la competencia global (China, Europa, entre otros) se vuelve cada día más agresiva, es decir, de mayor presencia.

En el ámbito de la inversión, esta variable cada día es más universal, ya que la posición de México, concretamente la cercanía con los mercados del norte, son un atractivo permanente para cualquier inversionista de otras naciones. Es por ello, y como muestra de ejemplo, en los últimos años del TLCAN se ha diversificado la inversión extranjera directa, veamos, en la Industria Automotriz y de Autopartes la presencia de marcas asiáticas y europeas se han incrementado, con la mira en el mediano plazo de abordar el mercado de Estados Unidos, principalmente. En este aspecto de la inversión, el gran reto de nuestro país es continuar siendo atractivo desde el ámbito regional, ya que solamente de esta forma se justifica mayores volúmenes de producción que a fin de cuentas hacen más atractiva la inversión.

Para ello, una gran tarea con responsabilidad del Gobierno Federal es ofrecer las mejores condiciones para que esta inversión continúe llegando, eliminando hasta donde sea posible elementos políticos y de cualquier otra incertidumbre que se constituya en una duda para que arriben los capitales a la economía real.

Aunque existen más elementos que comentar, nos quedamos en estas dos variables ya señaladas, que desde nuestro punto de vista son las más importante para evaluar en la nueva era del T-MEC.

2. Cobertura - Universo

Si bien lo más indicado es evaluar el pasado y el presente, es decir, las condiciones económicas y comerciales que regían cuando se firmó el TLCAN y las que imperan ahora que inicia el T-MEC, en esta ocasión por practicidad, nos vamos a abocar al entorno actual, para ello, vamos a dimensionar cuatro variables que según nuestra opinión se constituyen como las elementales a lo largo de las casi tres décadas del Tratado:

» Población

La población conjunta de los tres países que conforman el T-MEC asciende a 493 millones de personas. Si tomamos en cuenta que el total de América es de aproximadamente 1,000 millones, quiere decir que agrupamos prácticamente la mitad del total del Continente, otra referencia al respecto, a nivel mundial las tres naciones constituyen el 6.5% de la población. ¿Qué nos dan a entender estos datos? Que somos un gran mercado, con un gran potencial todavía para crecimiento de los tres países, para evaluar una participación mayor en el marco continental y mundial.



T-MEC

493 millones de personas

6.5% de la población mundial.

49.3% de la población del Continente Americano.

» PIB

Independientemente de la diferencia que existe con el tamaño de las respectivas economías de los tres países que conforman el T-MEC, resulta interesante decir que asciende en conjunto a \$26 billones de dólares, lo que llega a representar el 18.3% del PIB mundial y se caracteriza, por otro lado, como la segunda economía global.

Para dimensionar el crecimiento que en conjunto se dio en el PIB, la siguiente cifra es ilustrativa, el PIB 1993, de \$ 23.8 billones de dólares, que trasladando este último dato a 2019 asciende a \$87.5 billones de dólares.

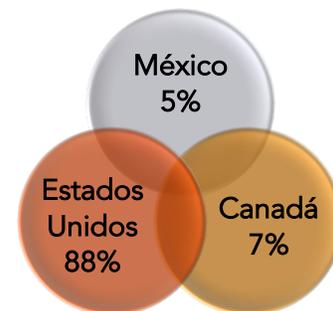
Finalmente, dos datos interesantes, en 1993 el PIB de los países del TLCAN ascendió a \$11.326 billones de dólares, como ya lo mencionamos para 2019, aumentó en \$14.674 billones de dólares, es decir, más que se duplicó.

No obstante, lo anterior, hay que dejar muy claro, el TLCAN resultó ser insuficiente para el crecimiento económico de nuestro país ya que el promedio anual de 1994 a 2019 asciende a solamente 1.3%. La pregunta obligada es ¿a qué se debió esto?, desde nuestro punto de vista, se le apostó mucho al TLCAN y en lo meramente interno se descuidó el impulso a la economía real para favorecer el crecimiento de las actividades terciarias (servicios financieros, entre otros).

PIB Países del TLCAN
Billones de dólares



Porcentaje de Participación por País
en el PIB Total TLCAN 2019



» Comercio

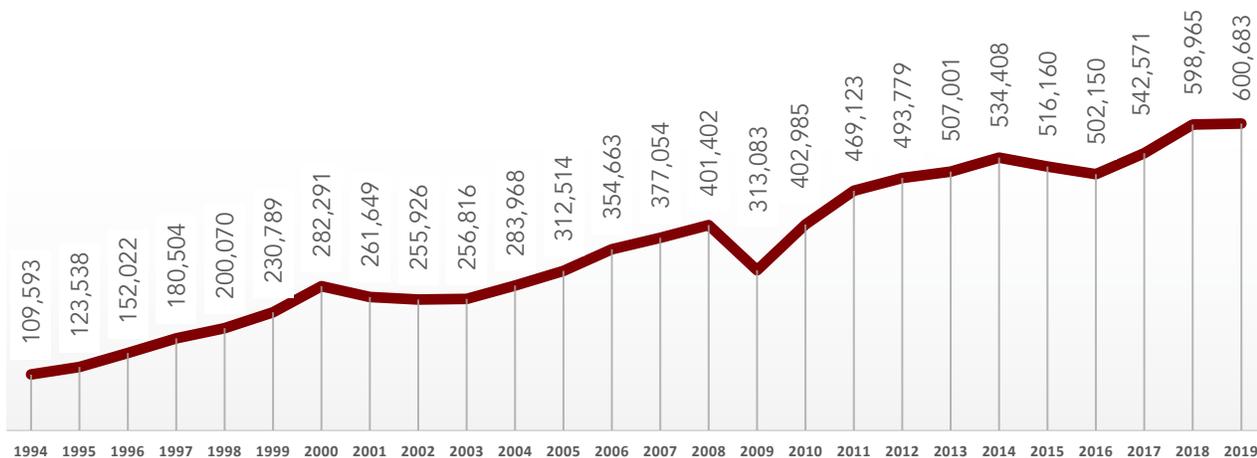
La variable más significativa, que podemos decir como el objetivo más importante del Tratado fue y seguirá siendo el intercambio comercial. Al respecto y en conjunto el comercio de los tres países asciende a \$ 1.2 billones de dólares anuales donde México se caracteriza por ser el principal socio comercial de Estados Unidos y el tercer socio comercial de Canadá. En reciprocidad, Estados Unidos es el principal socio comercial de México y Canadá es el cuarto.

La Industria automotriz tiene una presencia y un peso muy significativo en este intercambio, por lo siguiente: de los 5 productos de mayor exportación de nuestro país a Estados Unidos, 3 están ligados a esta Industria, específicamente son automóviles, autopartes y vehículos para el transporte de mercancías, mismos que se ubican en el lugar 1, 3 y 4.

Un dato final sobre el tema, mientras el intercambio comercial regional en 1993 ascendió a \$288,431 millones de dólares en 2019 creció a \$1,150,905 millones de dólares, donde Estados Unidos participa actualmente con el 59% de este intercambio regional, Canadá con el 22% y México en el 19%.

En cuanto al comercio total de México con los países de Estados Unidos y Canadá, este se incrementó de 1994 a 2019 en 448%.

Comercio Total de México con América del Norte: 1994 a 2019
Millones de dólares

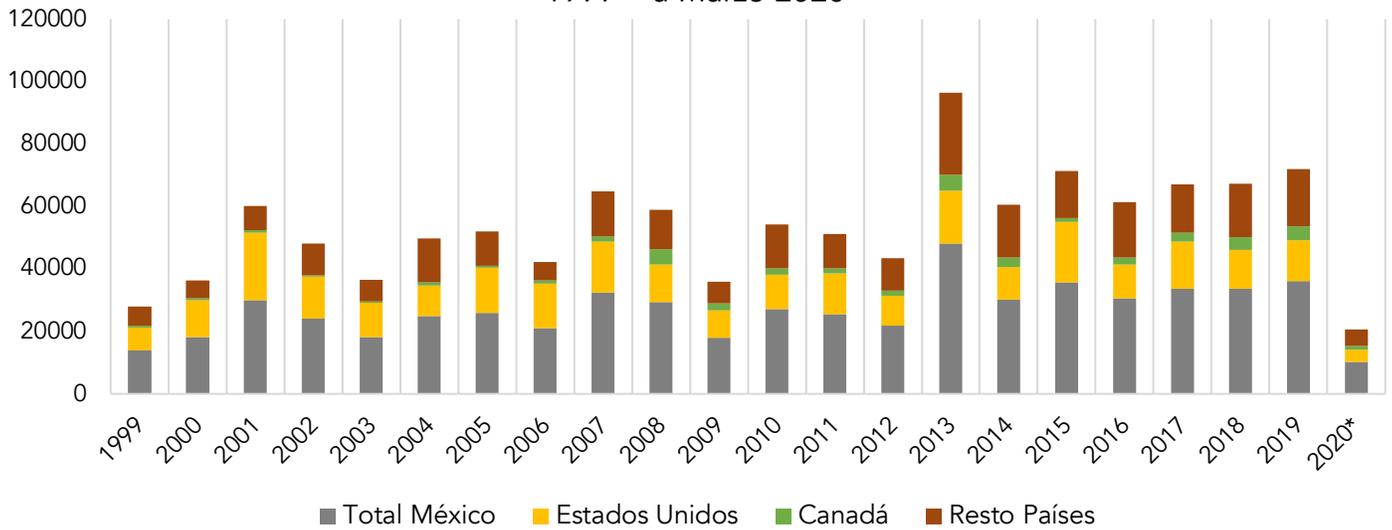


» Inversión

En materia de Inversión Extranjera Directa, de 1999 a marzo de 2020 México fue receptor de 589,356 millones de dólares, proviniendo el 54.1% de los socios comerciales del TLCAN.

Concretamente \$277,485 provienen de Estados Unidos y \$41,472 de Canadá, el resto principalmente entre la Unión Europa y Japón, así como de otros países. En este rubro la Inversión Extranjera Directa a nuestro país ha llegado considerando las oportunidades que las grandes corporaciones tienen, particularmente en lo referente al costo y la calidad de la mano de obra y los mercados de Estados Unidos y Canadá, entre otros.

Inversión Extranjera Directa
 1999 - a Marzo 2020*



3. Autotransporte de Carga

» Inversión y Comercio Transfronterizo de Servicios

La entrada en vigor del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá T-MEC brindará nuevas oportunidades comerciales, nuevos empleos y mejores servicios a México, sin embargo, no resulta de la misma manera para la industria del autotransporte de carga que inicia con una fuerte desventaja, aún y cuando quedo demostrado que esta actividad es parte fundamental del éxito logrado en el TLCAN que sirvió por 26 años, para incrementar sustancialmente nuestro comercio con el país vecino del norte y el mundo.

El autotransporte de carga mexicano nuevamente sufrirá las consecuencias de la no liberalización de la prestación del servicio en territorio estadounidense provocando además de una fuerte desventaja, desincentivando la inversión al volverse más atractivo que las empresas mexicanas se domicilien en Estados Unidos y sin dejar de lado, el efecto negativo de la discrecionalidad en la determinación del daño material, creando incertidumbre a los transportistas mexicanos ante la posible revocación de las concesiones otorgadas.

Comercio de México con América del Norte:

2019: 600,683 millones de dólares.

Intercambio Comercial México – Estados Unidos
 vía terrestre:

2019: 576,522 millones de dólares

Autotransporte de Carga
 82%

Ferroviario
 18%

- Medidas Disconformes

El Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) conformado por 34 capítulos, dentro de estos en el 14 "Inversión" y 15 "Comercio Transfronterizo de Servicios" se establece lo relativo a nuestro sector, el autotransporte de carga, donde en los artículos 14.12 y 15.7 respectivamente refieren a lo que se denomina "Medidas Disconformes" haciendo referencia a las aplicaciones de las medidas que una Parte adopte o mantenga respecto a sectores, subsectores o actividades, según lo establecido los diversos Anexos, mismos que comentaremos a continuación:

En el Anexo I tanto de México como de Estados Unidos, ambos países ratifican la reserva para sus nacionales de los servicios de carga doméstica, pero de igual forma se oficializa la apertura unilateral que hizo México a la inversión extranjera de los servicios domésticos de paquetería y mensajería, en este caso, sin haber logrado la reciprocidad. Del mismo modo, Estados Unidos sigue reservándose la prestación de estos servicios por empresas con capital y/o control extranjero.

De manera inexplicable el principal modo de transporte por el que se realiza el intercambio comercial entre México y Estados Unidos, que además es un elemento fundamental para mejorar la competitividad de la región, de nueva cuenta es sacrificado, al establecerse una reserva discriminatoria que solo aplica a los autotransportistas mexicanos y no a los canadienses.

Lo anterior se señala en el Anexo II donde Estados Unidos se reserva el derecho de adoptar o mantener restricciones a las concesiones otorgadas, estando solo dirigida a los autotransportistas mexicanos que pretendan dar servicio más allá de la zona comercial, modalidad conocida como "largo recorrido", además de señalar que en el caso de hacer frente a un daño material, se establecerán restricciones revocando las concesiones ya otorgadas. Es aquí donde México no aplicó una reserva similar a los autotransportistas de carga estadounidenses que busquen ingresar a proporcionar el servicio al interior de nuestro país.

- Servicios de Entrega

Se establece la exclusión de los servicios de autotransporte de carga, servicios de transporte marítimo, servicios de transporte aéreo y cabotaje doméstico.

- Comité de Servicios de Transporte

En este Comité se discutirán temas que puedan surgir de la implementación y operación particularmente en lo relativo a la inversión y comercio transfronterizo de servicios, en este sentido, permitirá que en los grupos de trabajo además de organizaciones gubernamentales se invite al sector privado a participar.

4. Obstáculos para su aplicación

»» Guerra comercial

Un factor que puede afectar o incidir en la aplicación del T-MEC es la guerra o tensiones comerciales entre Estados Unidos y China, ya que el primer país está impulsando ciertas medidas proteccionistas como respuesta a la agresiva intervención comercial en el mercado de Estados Unidos. Ahora, el nuevo elemento que está siendo presente en el comercio entre estos dos países es el impacto del COVID-19, hecho que puede provocar un shock de la oferta y demanda de mercancías.

»» Caída crecimiento global

De acuerdo a los últimos pronósticos de la economía mundial, se estima el que viva durante 2020 una contracción cercana al 5%, lo cual significaría una de las caídas más drásticas de los últimos tiempos. Por otro lado, para México el PIB seguirá la misma tendencia diagnosticándose un decremento por arriba del 8%. Lo anterior, significa todo un reto de reactivación de la economía global, regional y nacional que afectará de inicio los buenos resultados del T-MEC.

»» Desaceleración del comercio mundial

Como un tercer factor con tendencia negativa es la estimación del comportamiento del comercio mundial mismo que, sin lugar a dudas será negativo para este año. Tomando en cuenta los flujos comerciales por volumen, se estima que se contraiga entre 13% y 32%. Concretamente las exportaciones en norteamérica vivirán una tendencia similar, solamente que más drástica, ya que la tendencia de caída estimada es de entre el 17% y 41%.

»» Desarticulación de cadenas productivas

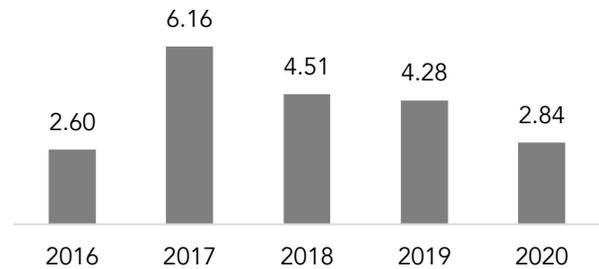
Finalmente, un fenómeno adverso complementario es la desarticulación de la cadena productiva que está originando la pandemia, donde empresas micro, pequeñas y medianas sobre todo, se han visto en la necesidad de cerrar temporal o definitivamente. Esto quiere decir, que habrá casos en donde el abastecimiento de este tipo de empresas hacia las grandes se desarticule, entonces, aquí viene el reto de reestablecer y generar cadenas de proveeduría.

Indicadores Económicos: Mayo, 2020

Precios al Consumidor

Durante el mes de mayo 2020 la inflación anual se ubicó en 2.84%, siendo la más baja durante los últimos tres años y superior a la del mismo mes del año 2016.

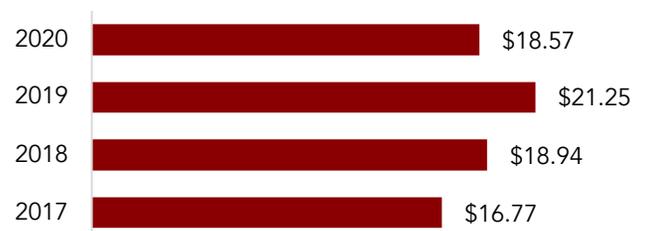
Tasa de inflación anual (%)
Meses de mayo



Precio del Diésel

Los precios promedio reportados por los permisionarios de venta al público del diésel, en el quinto mes de 2020 se situó en \$18.57 pesos por litro, reflejando una disminución del 12.61% al compararlo con el registrado en mayo del año previo.

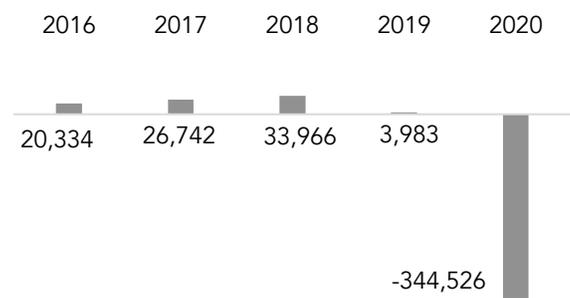
Precio Promedio del Diésel
Meses de mayo
(pesos por litro)



Empleo

El IMSS informó que durante mayo 2020 se perdieron 344 mil 526 puestos de trabajo, es la mayor caída en los últimos cuatro años para un quinto mes, sin embargo la pérdida de puestos de trabajo puede profundizarse derivado de la pandemia COVID-19 ante el confinamiento y la gradual integración de sectores esenciales.

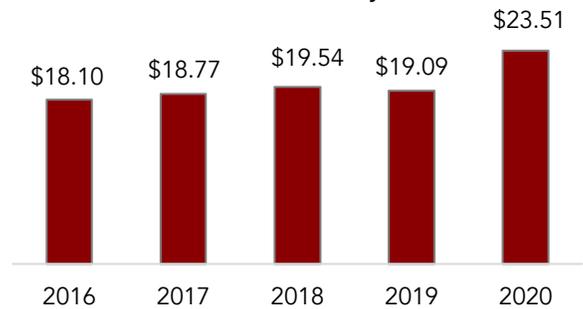
Generación o Pérdida de Empleo
Personas
Meses de Mayo



Tipo de Cambio

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, en mayo 2020 se ubicó en \$23.51 pesos por dólar, lo que muestra claramente una depreciación respecto de los mismos meses de años anteriores.

Tipo de cambio promedio
(Pesos por Dólar)
Meses de Mayo



Tasa de Interés

En línea con lo esperado, el Banco de México decidió bajar la tasa de interés de referencia y continuar con una tendencia descendente, para situarse en mayo 2020 a 5.47% en tasa anual, siendo la menor desde 2016.

El ajuste implementado de reducir la tasa de interés por parte de Banco de México, es ante las afectaciones previstas por la situación que se vive por la pandemia.

Cetes a 28 días Promedio Mensual
Meses de Mayo

