

Situación Regional Sectorial México

1^{er} SEMESTRE DE 2016 | UNIDAD DE MÉXICO



01
En 2016 el crecimiento de la demanda interna podría ser parcial y temporalmente compensar la debilidad de los sectores exportadores

02
La industria aeronáutica en México muestra un fuerte avance aunque su participación en la economía es aún relativamente pequeña

03
El sector petroquímico en México podrá verse indirectamente favorecido por la mayor inversión que recibirá la industria del petróleo y gas en los próximos años

04
En 2016 la región Turística será la que muestre el mayor crecimiento económico seguida de la región Industrial

Índice

1. En resumen	2
2. Análisis sectorial y regional	
2.a Coyuntura económica sectorial.....	4
2.b Pronósticos sectoriales	10
2.c La mayoría de las regiones del país exhibirán un crecimiento económico en 2016 similar al de 2015	12
Recuadro 1: El impacto económico de los menores precios petroleros sobre estados productores de hidrocarburos	15
3. Temas de análisis	
3.a La industria aeronáutica en México	17
3.b El reto hacia adelante será la mayor integración de la petroquímica con la industria nacional del petróleo y gas	26
4. Anexo estadístico	
4.a Indicadores de desempeño económico estatal	30
4.b Indicadores por entidad federativa	31
5. Temas especiales incluidos en números anteriores	40

Fecha de cierre: 28 de abril de 2016

1. En resumen

Para 2016 se prevé que las exportaciones manufactureras de México mostrarán un menor dinamismo

El sector externo es clave para el desempeño de la economía mexicana. El crecimiento del empleo y del ingreso será mayor en la medida en que el sector exportador sea más dinámico y aumenten los flujos de inversión extranjera que recibe el país. Así, el valor de las exportaciones automotrices dirigidas hacia Estados Unidos mostraron un crecimiento de 2.4% en el 1T16 vs. 6.3% en todo 2015, las canalizadas al resto del mundo continuaron exhibiendo una tendencia negativa con cifras correspondientes de -18.7% vs. -3.7%, respectivamente. El actual débil entorno externo también se ha reflejado en las exportaciones no automotrices tanto para aquéllas dirigidas a Estados Unidos como al resto del mundo. Para el primer destino de estas exportaciones, el desempeño de las mismas mostró una variación anual de -2.8% en el 1T16 vs. 0.6% en 2015. Por su parte, las exportaciones no automotrices enviadas al resto del mundo continuaron estancadas.

Si bien el crecimiento sectorial previsto para 2016 no parece ser más dinámico que en 2015, la actividad económica de la mayor parte de los sectores seguirá avanzando. Prevedemos que el sector externo se reactive en los próximos meses, lo cual eventualmente se transmitirá al mercado interno. Esto se reflejará en un crecimiento de las manufacturas de 1.9% en 2016 vs. 2.7% en 2015. De cualquier manera las divisiones que registrarán mayor dinamismo serán las actividades relacionadas con la fabricación de equipo de transporte, productos electrónicos de consumo, y equipo de comunicaciones. Por su parte, la actividad económica en el sector servicios mostrará una moderación en su crecimiento durante 2016 al anticiparse un avance de 2.4% vs. 3.3% en 2015.

La mayoría de las regiones del país exhibirán un crecimiento económico en 2016 similar al de 2015

Nuestra previsión de crecimiento económico nacional para 2016 es 2.2%, cifra que será inferior al 2.5% correspondiente al año previo. En tres de las cinco regiones en las que hemos dividido al país según la vocación económica, se prevé que el desempeño de sus economías sea similar al de 2015. En particular, destacan las siguientes expectativas para 2016: i) la región Turística será la que muestre el mayor crecimiento económico; ii) siendo la región Industrial la que mayor peso tiene en la composición nacional, se contempla que desacelerará su crecimiento en solamente 0.2 puntos porcentuales con respecto a 2015; y iii) se pronostica que la región de Desarrollo medio crecerá 0.7%, dato que será inferior al crecimiento de 1.5% del año pasado.

Para comprender mejor la evolución económica nacional de 2014, 2015 y lo que prevedemos para 2016, hicimos una comparación con el trienio inmediatamente anterior. Al únicamente tomar en cuenta los últimos tres años (incluyendo 2016), se espera que la economía mexicana crezca 2.3% en promedio, lo cual se compara de manera desfavorable con el crecimiento promedio de 3.1% que se materializó durante el lapso 2011-2013. A nivel regional, el desempeño económico de todas las regiones para el periodo más reciente también se compara de manera desfavorable con respecto a dicho lapso. Para explicar la desaceleración del crecimiento económico nacional en 2014-2016 con respecto al periodo 2011-2013, se procedió a realizar un análisis de incidencia regional sobre la misma. Se encontró que la región de Desarrollo medio explica 42.1% de la desaceleración económica nacional mientras que la región de Alto desarrollo es responsable de 37.7% de dicha desaceleración. En tercer lugar figura la región Industrial con una contribución de 14.8% mientras que las regiones Turística y de Alta marginación conjuntamente representan 5.5%.

Temas especiales: la industria aeronáutica en México en camino a su consolidación y la oportunidad de fortalecer al sector petroquímico nacional en los próximos años

En esta edición de **Situación Regional Sectorial México** se presentan un par de análisis sobre los siguientes temas: 1) el panorama actual de la industria aeronáutica mexicana y los retos para su consolidación; y 2) la principal fuente de competencia (Pemex o extranjera) para el sector privado en la manufactura de los principales productos petroquímicos elaborados en México así como sugerencias para el fortalecimiento de la industria petroquímica nacional.

Los principales aspectos a resaltar del análisis de la industria aeronáutica mexicana son los siguientes: i) las ventas externas del sector representaron 1.9% de las manufacturas exportadas en 2014 vs. 32.4% del sector automotriz; ii) aunque en términos de dinamismo ambos sectores registraron ritmos de avance similares durante los últimos cinco años; iii) el número de empleados en el sector aeronáutico sumó casi 24 mil personas en 2015, poco más del doble que el observado en 2010; y iv) el principal reto que enfrenta la industria es la escasez de trabajadores calificados y las deficiencias en la cadena de suministro.

Las perspectivas para la industria aeronáutica en el país son positivas dado el crecimiento global en el tráfico aéreo de pasajeros. Cifras recientes señalan que México es el sexto proveedor de partes, motores y equipo auxiliar para la industria aeronáutica de los Estados Unidos, con una participación de 5.3% en el mercado de importaciones de dichos productos durante 2015. La proximidad geográfica, la calidad de la mano de obra, los menores costos laborales y la integración con los dos principales corredores de transporte para las manufacturas en Norteamérica son factores que favorecen el desarrollo de la industria aeronáutica en México. Por lo anterior, estimamos que las exportaciones nacionales de productos aeronáuticos se aproximarán a los 7.5 mil millones de dólares en 2016.

La reforma energética aprobada por el Congreso de la Unión en diciembre de 2013 fue diseñada para principalmente promover la inversión privada en la industria del petróleo y gas. No obstante lo anterior, las inversiones que atraiga la extracción de petróleo y gas generarán oportunidades para la industria petroquímica. Para lograr una integración de mayor calidad entre estas dos industrias será necesario que los porcentajes mínimos de contenido nacional en la proveeduría sean relativamente bajos y que, con el paso del tiempo, vayan incrementándose conforme se desarrolle una cadena nacional de los petroquímicos utilizados por la industria del petróleo y gas. Es importante reconocer que la integración de la petroquímica con la industria nacional del petróleo y gas no se verá fuertemente impulsada en el corto y parte del mediano plazo. Ello debido al panorama para el precio del barril de petróleo para los siguientes meses, previéndose un escenario probable de “mucho menores precios por más tiempo.”

En última instancia, el fortalecimiento de la industria petroquímica nacional dependerá de varios factores: a) precios favorables de materias primas; b) plantas de producción de petroquímicos de mayor escala que coadyuven a la reducción de costos por tonelada producida; c) cercanía a las regiones de mayor crecimiento de la demanda de petroquímicos; y d) una infraestructura física e institucional de primera clase para movilizar los productos petroquímicos y otorgarles seguridad jurídica, respectivamente.

2. Análisis sectorial y regional

2.a Coyuntura económica sectorial

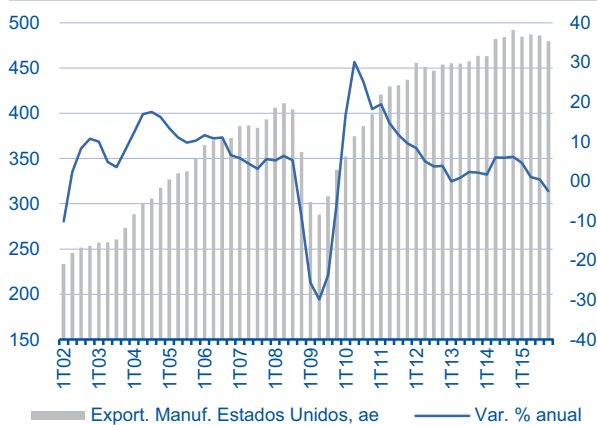
Entorno externo, caracterizado por un débil crecimiento económico y menor crecimiento del comercio internacional

Desde 2013, la economía mundial se ha expandido a un ritmo débil, reflejo de problemas estructurales, desbalances macroeconómicos y un frágil sistema financiero internacional, con lo que el crecimiento del comercio internacional se ha desacelerado significativamente. En Estados Unidos, la apreciación del dólar -iniciada en el último trimestre de 2015- los bajos precios del petróleo y la menor demanda externa han debilitado el crecimiento de las exportaciones así como de la inversión asociada al sector energético.

La menor demanda mundial de mercancías moderó el crecimiento anual de las exportaciones manufactureras de Estados Unidos (ver grafica 1), debilitando su producción. En los últimos tres trimestres (3T15-1T16) el crecimiento de la producción de las manufacturas –con cifras ajustadas por estacionalidad- se desaceleró aún más, avanzando en promedio 0.7% frente a 1.8% anual en los tres trimestres previos (3T14-2T15).

Gráfica 2a.1

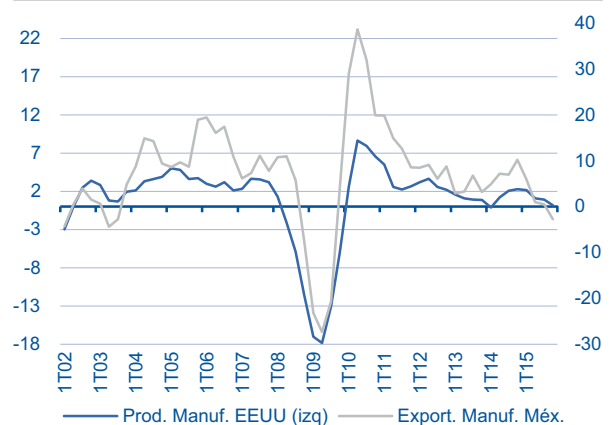
Exportaciones Manufactureras totales de Estados Unidos (mmd y variación % anual, ae)



Fuente: BBVA Research con datos de USITC ae=ajuste estacional

Gráfica 2a.2

Exportaciones Manufactureras totales de México y Producción Manufacturera de Estados Unidos (Variación % anual, ae)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI y Reserva Federal de Estados Unidos; ae=ajuste estacional

Bajo crecimiento de las exportaciones manufactureras de México

Así, dado que Estados Unidos y México comparten cadenas productivas entre sus sectores manufactureros, los factores que afectan el desempeño del sector manufacturero estadounidense tienen efectos sobre la producción y exportación de las manufacturas mexicanas. En este sentido, una caída en las exportaciones realizadas por Estados Unidos impacta significativamente la evolución de las exportaciones mexicanas.

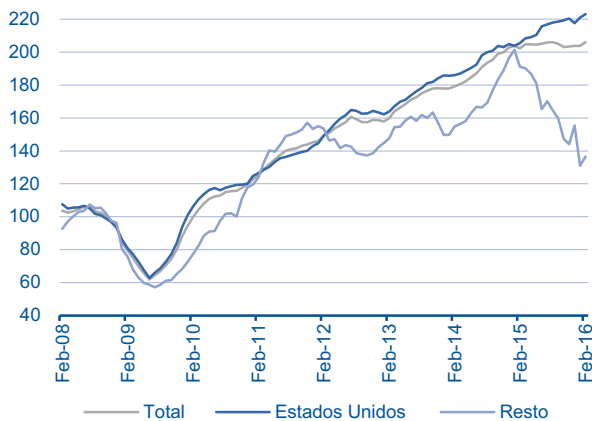
El sector externo es clave para el desempeño de la economía mexicana. Por un lado, las exportaciones son un indicador de la competitividad y del desempeño del sector manufacturero. Un sector exportador dinámico está vinculado con el crecimiento del empleo y los montos de inversión, en particular la extranjera, que recibe el país.

Las exportaciones automotrices dirigidas hacia Estados Unidos aún son positivas en términos de dólares (en el 1T16 crecieron a tasa anual 2.4% luego de un 6.3% en todo 2015), mientras que las canalizadas al resto del mundo continuaron exhibiendo una tendencia negativa (-18.7% en el 1T16 después de un -3.7% de 2015). No obstante, una preocupación reciente sobre las exportaciones automotrices es la que se refiere a la desaceleración de las unidades de vehículos ligeros exportados hacia Norteamérica. En el 1T16 apenas crecieron 0.4% anual resultado de una caída de 9.8% en marzo, la cual se atribuye a que algunas plantas tuvieron paros técnicos programados para mantenimiento y al efecto estacional de Semana Santa, el cual incidió adversamente sobre la comparación anual ya que el año pasado fue durante abril. Cabe señalar que las exportaciones automotrices en 2015 contribuyeron con 34% de las exportaciones manufactureras y 30% del total.

Las exportaciones no automotrices dirigidas hacia Estados Unidos apenas lograron crecer durante todo 2015 (0.6% anual); esta situación se ha profundizado en el 1T16 con una reducción de 2.8% anual. Por su parte, las exportaciones no automotrices y automotrices enviadas al resto del mundo continuaron estancadas y en descenso, respectivamente.

Gráfica 2a.3

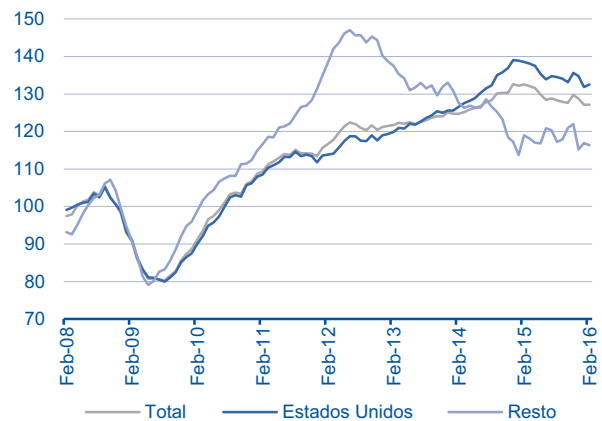
Exportaciones Automotrices de México según destino (Índice 2008=100, ae mm6m)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI
ae=ajuste estacional y mm6m=media móvil 6 meses

Gráfica 2a.4

Exportaciones No Automotrices según destino (Índice 2008=100, ae mm6m)

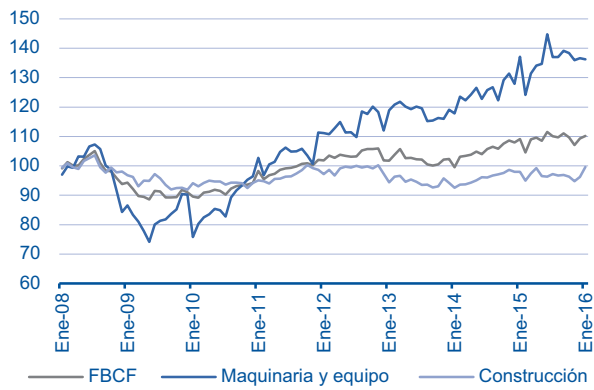


Fuente: BBVA Research con datos de INEGI
ae=ajuste estacional mm6m=media móvil 6 meses

No termina de tomar impulso la FBCF, sobre todo la construcción que es el componente más importante

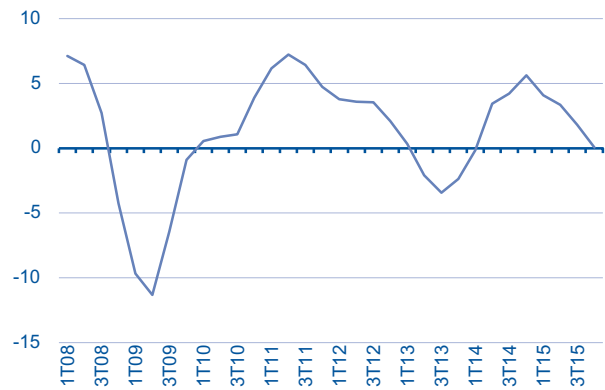
La formación bruta de capital fijo (FBCF) registró a lo largo de 2015 una tendencia a la desaceleración. Inició con un crecimiento de 4.1% en el 1T15 y terminó el año con un avance de apenas 0.1% en el 4T15. En enero 2016 la FBCF apenas avanzó 1%. El sector construcción es el componente más importante de la FBCF con una aportación de 62.2% mientras que la adquisición de maquinaria y equipo aporta el 37.8% restante. En los últimos años la construcción ha estado prácticamente estancada. La situación en el futuro, sobre todo de la construcción, no parece que pueda mejorar sustancialmente. Los recortes en el gasto público derivados de menores ingresos gubernamentales por la caída del precio y de la producción petrolera no solo han afectado en 2015 sino que también lo harán en 2016 y 2017. Los recortes presupuestales no únicamente implicarán una menor inversión pública, sino que también afectarán a la propia inversión privada. Asimismo, es probable ver menos oportunidades para la generación de empleos y un menor crecimiento del ingreso real, por lo que habrá un menor dinamismo en el consumo privado de bienes y de servicios.

Gráfica 2a.5
Formación Bruta de Capital Fijo
(Índice 2008=100, ae)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI
ae=ajuste estacional

Gráfica 2a.6
Formación Bruta de Capital Fijo
(Variación % anual, ae)



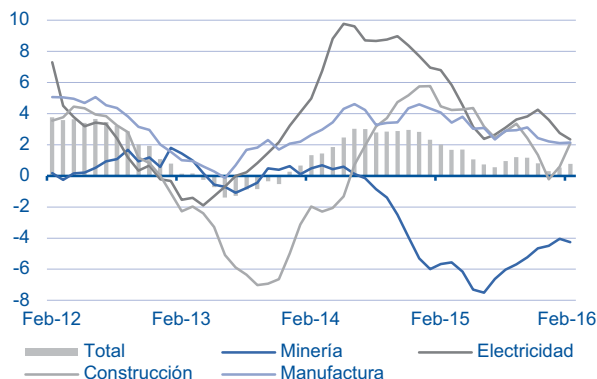
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI
ae=ajuste estacional mm6m=media móvil 6 meses

A pesar de que los componentes de la producción industrial en 2015 y en el 1B16 se debilitaron, todos concluyeron en terreno positivo, excepto minería

Al analizar los distintos sectores de la actividad industrial en 2015, encontramos un avance de 3.8% en la generación y suministro de electricidad, agua y gas, lo cual representa 7% del total; la construcción creció 3.1% y contribuyó con 22.1% a la industria; y las industrias manufactureras, las cuales representan el 50.6% del total, avanzaron 2.7%. Estos tres sectores tuvieron un buen avance y hubieran hecho crecer mucho más a la industria de no ser por la minería que disminuyó 5.7% con un peso de 20.3% en total de las actividades secundarias. La razón principal es que el precio del petróleo se redujo alrededor de 50% aunque también la producción petrolera cayó 7%. En el primer bimestre de 2016, la industria avanzó 1.1% anual, lo cual estuvo explicado por aumentos de 2% de las manufacturas, 3.9% de la construcción y 2.6% de la electricidad. En contraste, la minería se contrajo 4%.

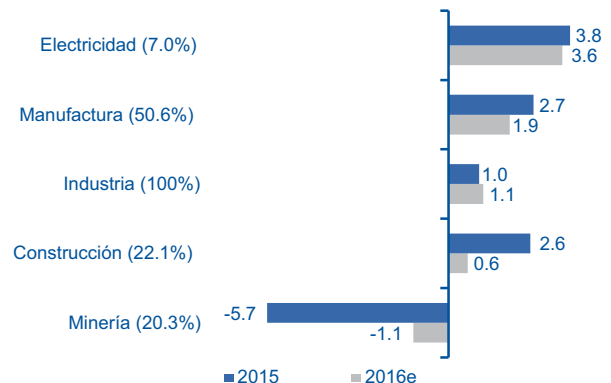
Para 2016 se estima que la minería, si bien su crecimiento no será positivo (-1.1%), ya no incidirá tan adversamente sobre la producción industrial. Se estima que esta última crecerá 1.7% en el año en curso. La electricidad encabezará el crecimiento con avances por arriba del 3%. Las manufacturas seguirán afectadas por una demanda externa débil, con un avance en torno al 2% en 2016. Por su parte, se prevé que la construcción crecerá alrededor de 0.6%.

Gráfica 2a.7
Producción Industrial de México
(Variación % anual, ae)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI
ae=ajuste estacional

Gráfica 2a.8
Producción industrial
(Var. % anual)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI, lo que aparece entre paréntesis es la contribución de las partes en 2015, e=estimado

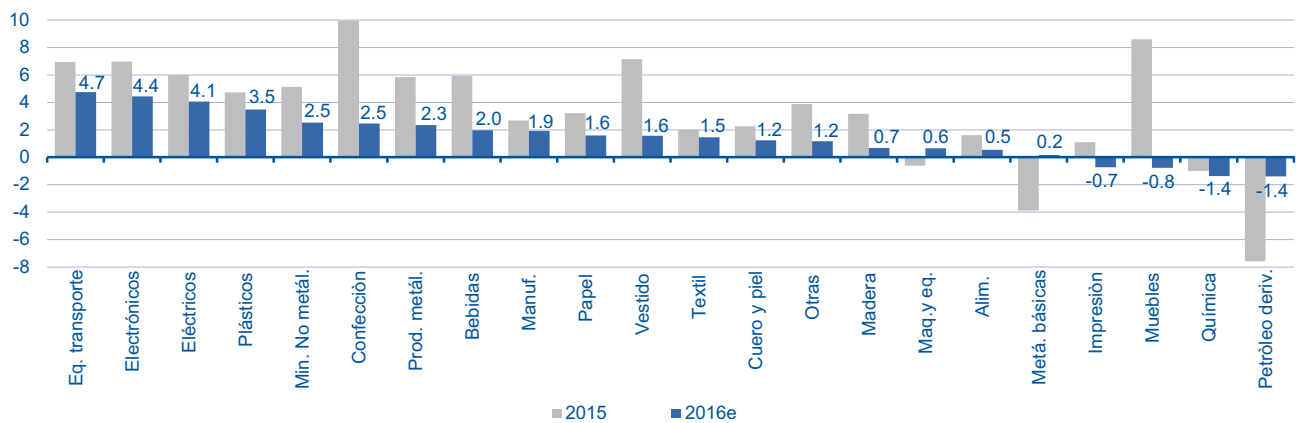
En 2015 los sectores de las manufacturas tuvieron avance favorable pero registrarán menor dinamismo en 2016

En 2015, al interior de las manufacturas, trece sectores de los 21 que la componen tuvieron un avance superior al 2.7% del promedio, y por debajo de ellas pero en terreno positivo, se contabilizaron cuatro sectores. En terreno negativo se ubicaron maquinaria y equipo, química, metálicas básicas, y petróleo y sus derivados; este último con la caída más pronunciada (-7.6%).

Para 2016, la menor demanda externa seguirá afectando las manufacturas. Prevemos que solo ocho de los 21 sectores observen un crecimiento por arriba del promedio. Asimismo, nueve sectores mostrarán un crecimiento por debajo de las manufacturas y cuatro estarán en terreno negativo. Un lento dinamismo será el sello en 2016.

Gráfica 2a.9

Evolución de los componentes de las manufacturas 2015 y 2016e (Variación % anual)



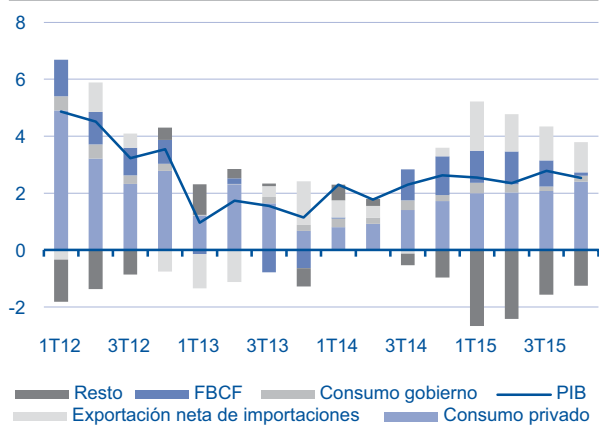
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI
e=estimado

La gran sorpresa en 2015 y en el 1T16 fue que la actividad productiva se sustentó más en el crecimiento del consumo privado que en las exportaciones

A pesar del bajo crecimiento de las exportaciones y una inversión fija bruta que no repunta, el consumo privado siguió mejorando, lo que pudiera estar explicado por una favorable evolución de las remesas en pesos reales y de los ingresos de los trabajadores del sector formal (medido por la masa salarial del IMSS). Otro elemento favorable que ha contribuido es la atractiva oferta de crédito sobre todo de bienes duraderos como vehículos para el transporte. Sin embargo, al parecer esto no es suficiente para explicar el avance del consumo. Posiblemente también se explique por una demanda contenida que finalmente se está manifestando.

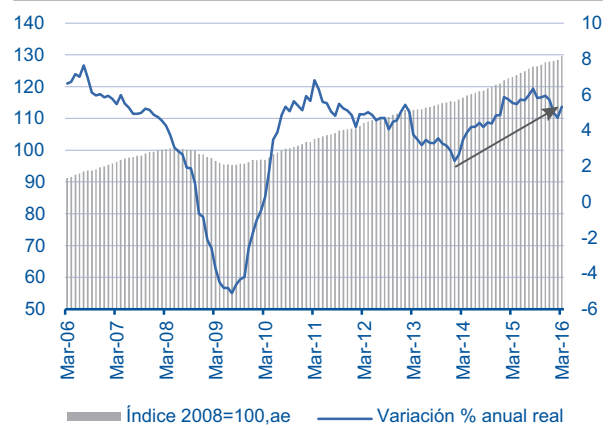
Ello se ha reflejado en un crecimiento tanto de las ventas internas de vehículos automotores como de las ventas reportadas a la ANTAD así como en un buen dinamismo del sector servicios.

Gráfica 2a.10
Consumo privado de las familias y de las empresas (Variación. % anual)



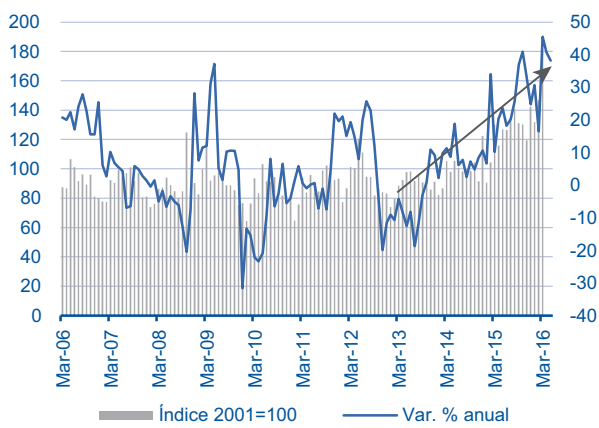
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI; ae=ajuste estacional
El rubro de resto comprende variación de existencias y discrepancia estadística

Gráfica 2a.11
Masa Salarial de los trabajadores afiliados al IMSS (Índice 2008=100, ae y Variación % anual real)



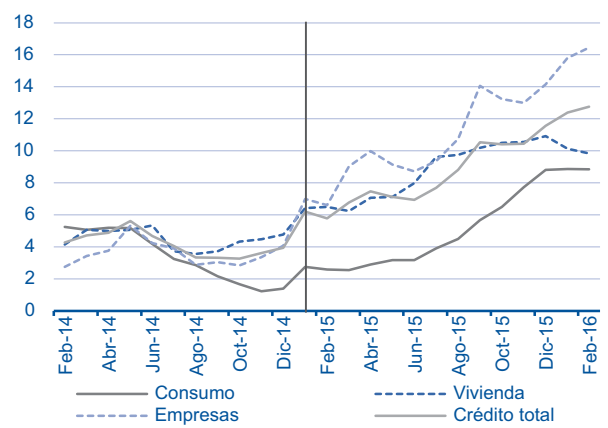
Fuente: BBVA Research con datos de STPS
ae=ajuste estacional

Gráfica 2a.12
Remesas Familiares en pesos reales (Índice 2001=100 y Variación % anual)



Fuente: BBVA Research con datos de Banco de México

Gráfica 2a.13
Crédito vigente de la banca comercial al sector privado por segmento (Variación % anual real)



Fuente: BBVA Research con datos de Banco de México

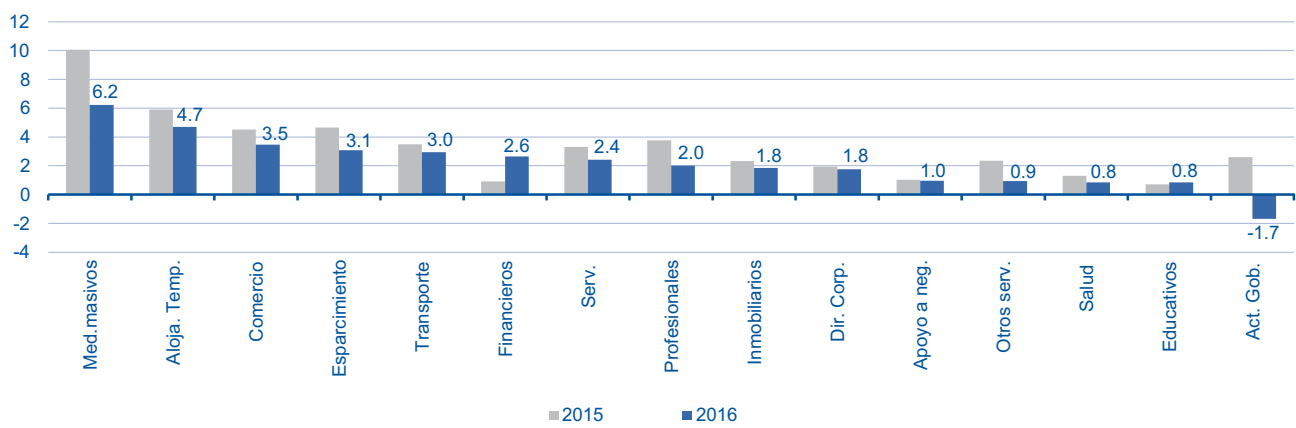
Buen crecimiento de la actividad en los servicios en 2015, aunque parece complicado que puedan mantener ese ritmo en lo que resta de 2016

En 2015, el sector servicios en conjunto avanzó 3.3%. Todos los sectores cerraron en terreno positivo aunque destacaron seis de los 14 que lo componen por mostrar aumentos por arriba del promedio: medios masivos de comunicación, con 10% anual; alojamiento temporal (hoteles y restaurantes), con 5.9%; actividades de esparcimiento, con 4.7%; comercio al por menor y al por mayor, con 4.5%; servicios profesionales, con 3.8%; y transporte y comunicaciones, con 3.5%.

En 2016 se estima que el sector servicios moderará su ritmo de avance a 2.4% anual. Los sectores que impulsarán el crecimiento continuarán siendo medios masivos de comunicación, con 6.2% anual; el turismo, con 4.7%; comercio, con 3.5%; transporte, con 3%; y servicios financieros, con 2.6%. El único sector que estimamos concluya con variación negativa serán las actividades de gobierno con una reducción de 1.7%. Entre los factores que estarían limitando el crecimiento de los servicios estarían los recortes presupuestales que no solo implicarán una menor inversión pública sino también menos inversión privada, y el modesto avance de las exportaciones no petroleras. Estos dos factores limitarán el crecimiento del ingreso de las familias y de las empresas y, por consiguiente, del empleo.

Gráfica 2a.14

Evolución de los componentes del sector servicios 2015 y 2016e (Variación % anual)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI
e=estimado

Conclusiones

Si bien el crecimiento sectorial previsto para 2016 no luce mejor que en 2015, la actividad económica de la mayor parte de los sectores seguirá avanzando. Esperamos que el sector externo se reactive en los próximos meses, lo cual eventualmente se transmitirá al mercado interno. Esto se reflejará en un crecimiento de las manufacturas de 1.9% en 2016. De cualquier manera las divisiones que mayor dinamismo registrarán serán las actividades relacionadas con la fabricación de equipo de transporte, productos electrónicos de consumo, y equipo de comunicaciones. Un mayor crecimiento de la economía de EEUU, el sostenido crecimiento del envío de las remesas en pesos reales, de la masa salarial y del crédito al sector privado, impulsarán el consumo privado y la demanda de servicios. En efecto, estimamos que la actividad en el sector servicios sea de 2.4%, cifra superior al crecimiento estimado del PIB para 2016 (2.2% anual).

El escenario descrito en el párrafo anterior no está exento de riesgos, entre los principales se encuentran: 1) un menor vigor de la economía de EEUU que afecte aún más el crecimiento de las exportaciones no petroleras de México y, con ello, la manufactura, el comercio y los servicios de transporte; y 2) una mayor afectación a las inversiones pública y privada derivada del recorte al gasto del sector público.

2.b Pronósticos sectoriales

Cuadro 2b.1

Indicadores y pronósticos sectoriales México, Producción sectorial base 2008=100, ae

					Variación % anual							
	2013	2014	2015	2016	1T15	2T15	3T15	4T15	1T16	2T16	3T16	4T16
PIB Total	1.6	2.3	2.5	2.2	2.5	2.4	2.7	2.5	2.0	2.3	2.3	2.1
Primario	0.8	4.6	3.1	4.0	2.9	2.8	4.0	2.9	3.6	5.2	3.5	3.7
Secundario	-0.6	2.6	1.0	1.1	1.7	0.7	1.2	0.2	0.7	0.9	1.5	1.5
Minería	-0.5	-1.5	-5.7	-1.1	-5.3	-7.9	-5.6	-4.1	-1.6	-1.6	-0.6	-0.6
Electricidad, agua y suministro de gas	0.5	8.2	3.8	3.6	5.7	2.3	3.7	3.6	3.8	3.7	3.9	2.9
Construcción	-4.7	1.9	2.6	0.6	4.6	3.0	3.3	-0.5	1.0	0.2	1.1	0.2
Manufactura	1.3	4.0	2.7	1.9	3.8	2.7	3.0	1.4	1.1	1.8	2.2	2.7
Terciario	2.7	1.9	3.3	2.6	2.9	3.2	3.4	3.7	2.7	2.9	2.7	2.3
Comercio	2.8	3.1	4.5	3.8	5.9	3.6	4.7	4.0	3.9	4.3	3.9	3.0
Transporte, correos y almacenamiento	2.7	3.2	3.5	3.0	3.3	3.0	4.1	3.5	2.9	4.1	2.5	2.4
Información en medios masivos	5.1	0.2	10.0	7.2	5.2	4.6	11.7	18.8	8.0	7.2	7.0	6.8
Serv. financieros y de seguros	10.5	-0.9	0.9	2.6	-0.4	-0.4	1.9	2.5	2.6	2.9	2.3	2.8
Serv. inmobiliarios y de alq. de bienes	1.0	2.0	2.3	2.3	1.8	3.2	2.2	2.1	2.1	2.0	2.8	2.2
Serv. profesionales, científicos y técnicos	0.9	1.3	3.8	2.0	2.9	5.8	3.2	3.2	1.8	2.9	2.0	1.4
Dirección de corporativos y empresas	-1.4	7.2	1.9	1.8	-2.0	1.0	4.9	3.9	1.3	1.6	1.9	2.2
Serv. de apoyo a los negocios	4.3	-0.2	1.0	1.0	2.4	0.4	0.7	0.6	1.1	1.0	0.7	1.1
Serv. educativos	0.8	0.1	0.7	0.8	0.1	0.7	0.4	1.6	0.9	0.9	0.8	0.7
Serv. de salud y de asistencia social	0.6	-0.6	1.3	0.8	1.1	1.6	1.1	1.5	0.8	0.9	0.7	0.9
Serv. de esparcimiento, culturales y dep.	4.0	-1.4	4.7	3.1	3.3	5.9	4.5	4.9	3.5	3.0	3.6	2.3
Serv. de alojam. temp. y de prep. de alim. y beb.	1.8	2.9	5.9	4.7	3.8	4.6	7.1	8.1	5.6	5.5	5.3	2.5
Otros serv. excepto actividades del gob.	2.1	1.5	2.4	0.9	3.1	1.7	1.3	3.3	0.7	0.6	1.7	0.8
Actividades del gobierno	-0.4	2.9	2.6	-1.7	5.4	4.0	0.8	0.3	-1.6	-1.4	-2.7	-1.0
	Estructura, %				Contrib. al crecimiento, pp							
	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
PIB Total	100.0	100.0	100.0	100.0					1.6	2.3	2.5	2.2
Primario	3.0	3.1	3.1	3.2					0.0	0.1	0.1	0.1
Secundario	33.6	33.7	33.2	32.9					-0.2	0.9	0.3	0.4
Minería	7.6	7.3	6.7	6.5					0.0	-0.1	-0.4	-0.1
Electricidad, agua y suministro de gas	2.2	2.3	2.3	2.4					0.0	0.2	0.1	0.1
Construcción	7.4	7.3	7.3	7.2					-0.4	0.1	0.2	0.0
Manufactura	16.5	16.8	16.8	16.8					0.2	0.7	0.4	0.3
Terciario	60.7	60.5	61.0	61.2					1.6	1.1	2.0	1.6
Comercio	15.3	15.4	15.7	15.9					0.4	0.5	0.7	0.6
Transporte, correos y almacenamiento	5.8	5.8	5.9	5.9					0.2	0.2	0.2	0.2
Información en medios masivos	3.4	3.3	3.5	3.7					0.2	0.0	0.3	0.3
Serv. financieros y de seguros	4.6	4.5	4.4	4.4					0.4	0.0	0.0	0.1
Serv. inmobiliarios y de alq. de bienes	11.9	11.9	11.8	11.9					0.1	0.2	0.3	0.3
Serv. prof., científicos y técnicos	2.2	2.2	2.2	2.2					0.0	0.0	0.1	0.0
Dirección de corporativos y empresas	0.6	0.6	0.6	0.6					0.0	0.0	0.0	0.0
Serv. de apoyo a los neg.	3.2	3.1	3.1	3.0					0.1	0.0	0.0	0.0
Serv. educativos	3.7	3.6	3.5	3.5					0.0	0.0	0.0	0.0
Serv. de salud y de asistencia social	2.0	1.9	1.9	1.9					0.0	0.0	0.0	0.0
Serv. de esparcimiento, culturales y dep.	0.4	0.4	0.4	0.4					0.0	0.0	0.0	0.0
Serv. de alojam. temp. y de prep. de alim. y beb.	2.1	2.1	2.2	2.2					0.0	0.1	0.1	0.1
Otros serv. excepto actividades del gob.	2.0	2.0	2.0	2.0					0.0	0.0	0.0	0.0
Actividades del gobierno	3.6	3.6	3.6	3.5					0.0	0.1	0.1	-0.1

Nota: pronóstico aparece con negrita. Todas las cifras están sujetas a revisión por parte del Instituto

ae: Ajuste estacional; pp: Puntos porcentuales

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cuadro 2b.2

Indicadores y pronósticos sectoriales México, Producción manufacturera base 2008=100, ae

	Variación % anual											
	2013	2014	2015	2016	1T15	2T15	3T15	4T15	1T16	2T16	3T16	4T16
Total	1.3	4.0	2.7	1.9	3.8	2.7	3.0	1.4	1.1	1.8	2.2	2.7
Alimentos	1.0	0.5	1.6	0.5	1.9	1.3	2.1	1.1	0.3	0.7	0.6	0.6
Bebidas y tabaco	-0.6	4.5	5.9	2.0	4.4	3.5	6.4	9.4	1.9	2.4	2.2	1.4
Insumos textiles	-2.7	-3.1	2.0	1.5	-4.0	4.2	5.7	2.5	1.2	1.7	1.6	1.3
Confección de prod.textiles	3.5	6.1	10.0	2.5	4.0	16.5	13.5	6.0	3.4	2.7	1.7	2.0
Prendas de vestir	3.2	-2.8	7.2	1.6	-1.5	9.2	9.0	12.2	1.2	1.4	1.8	1.8
Prod.de cuero y piel	-0.7	-1.7	2.3	1.2	-0.1	4.9	1.4	2.9	0.2	1.3	1.5	1.9
Ind. de la madera	-2.0	1.1	3.2	0.7	6.6	6.1	0.9	-0.7	-0.2	1.0	0.6	1.3
Ind. del papel	2.2	3.1	3.2	1.6	4.8	2.6	4.1	1.5	1.8	1.9	1.7	1.0
Impresión e Ind. conexas	-7.1	-2.4	1.1	-0.7	3.0	-1.4	0.6	2.3	-3.9	-0.5	0.6	1.0
Prod. deriv. petróleo	3.3	-4.4	-7.6	-1.4	-7.9	-11.7	-8.7	-1.5	-0.8	-1.3	-1.6	-1.9
Química	0.8	-0.8	-1.0	-1.4	-1.6	0.4	-1.5	-1.2	-1.2	-1.5	-1.3	-1.5
Plástico y del hule	-2.0	5.3	4.7	3.5	5.6	3.5	4.9	4.9	3.3	3.3	3.6	3.6
Prod. min. no metálicos	-3.1	1.9	5.1	2.5	3.7	4.7	7.7	4.6	4.1	2.1	1.8	2.1
Metálicas básicas	0.4	8.8	-3.9	0.2	-6.7	-2.1	1.4	-8.0	-0.1	0.4	0.2	0.2
Prod. metálicos	-3.3	6.0	5.8	2.3	7.8	7.6	3.4	4.7	2.2	2.3	2.5	2.4
Maquinaria y equipo	0.9	-0.6	-0.6	0.6	-0.4	0.9	-2.4	-0.6	1.3	0.2	0.5	0.5
Computación y electrónico	3.6	10.5	7.0	4.4	13.4	3.6	6.5	4.9	3.6	4.6	5.1	4.4
Eq. eléctrico	-2.0	8.4	6.0	4.1	6.8	8.9	5.2	3.3	4.6	5.2	3.5	3.0
Eq. de transporte	5.5	12.0	7.0	4.7	10.7	7.0	5.7	4.6	1.6	4.5	6.5	6.4
Muebles y relacionados	-6.3	-2.2	8.6	-0.8	10.6	18.0	11.5	-4.0	-4.7	2.2	-0.7	-0.1
Otras Ind. manufactureras	-0.1	6.4	3.9	1.2	4.8	5.2	4.1	1.6	0.5	1.5	0.6	2.0

	Estructura, %				Contribuciones al crecimiento, pp			
	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	1.3	4.0	2.7	1.9
Alimentos	21.8	21.1	20.9	20.6	0.2	0.1	0.3	0.1
Bebidas y tabaco	5.0	5.0	5.2	5.2	0.0	0.2	0.3	0.1
Insumos textiles	0.7	0.7	0.7	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0
Confección de prod.textiles	0.6	0.6	0.6	0.6	0.0	0.0	0.1	0.0
Prendas de vestir	2.5	2.3	2.4	2.4	0.1	-0.1	0.2	0.0
Prod.de cuero y piel	0.8	0.8	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0
Ind. de la madera	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Ind. del papel	2.0	2.0	2.0	2.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Impresión e Ind. conexas	0.7	0.7	0.7	0.6	-0.1	0.0	0.0	0.0
Prod. deriv. petróleo	3.7	3.4	3.0	2.9	0.1	-0.2	-0.3	0.0
Química	11.7	11.2	10.8	10.4	0.1	-0.1	-0.1	-0.1
Plástico y del hule	2.9	2.9	3.0	3.0	-0.1	0.2	0.1	0.1
Prod. min. no metálicos	5.0	4.9	5.0	5.0	-0.2	0.1	0.3	0.1
Metálicas básicas	6.7	7.0	6.6	6.5	0.0	0.6	-0.3	0.0
Prod. metálicos	3.2	3.3	3.4	3.4	-0.1	0.2	0.2	0.1
Maquinaria y equipo	4.2	4.0	3.9	3.9	0.0	0.0	0.0	0.0
Computación y electrónico	4.2	4.4	4.6	4.7	0.1	0.4	0.3	0.2
Eq. eléctrico	2.9	3.0	3.1	3.1	-0.1	0.2	0.2	0.1
Eq. de transporte	17.0	18.3	19.1	19.6	0.9	2.0	1.3	0.9
Muebles y relacionados	1.2	1.1	1.2	1.2	-0.1	0.0	0.1	0.0
Otras Ind. manufactureras	2.1	2.2	2.2	2.2	0.0	0.1	0.1	0.0

Nota: pronóstico aparece con negrita. Todas las cifras estan sujetas a revisión por parte del Instituto

ae: Ajuste estacional; pp:Puntos porcentuales

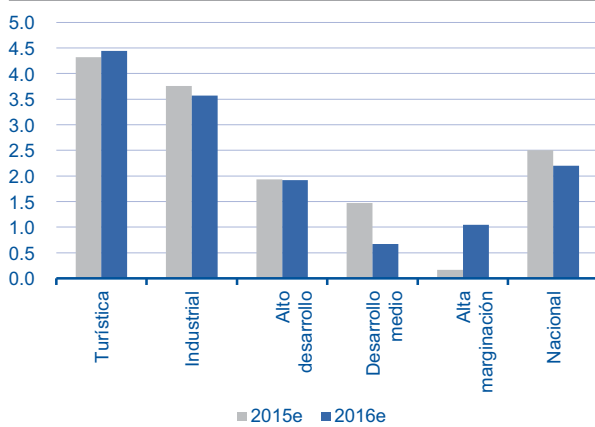
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

2.c La mayoría de las regiones del país exhibirán un crecimiento económico en 2016 similar al de 2015

Nuestra previsión de crecimiento económico nacional para 2016 es 2.2%, cifra que será inferior al 2.5% correspondiente al año previo. En tres de las cinco regiones en las que hemos dividido al país según la vocación económica, se prevé que el desempeño de sus economías sea similar al de 2015 (ver Gráfica 2c.1).¹ En particular, destacan las siguientes expectativas para 2016: i) la región Turística será la que muestre el mayor crecimiento económico; ii) siendo la región Industrial la que mayor peso tiene en la composición nacional, se contempla que desacelerará su crecimiento en solamente 0.2 puntos porcentuales con respecto a 2015; y iii) se pronostica que la región de Desarrollo medio crecerá 0.7%, dato que será inferior al crecimiento de 1.5% del año pasado.

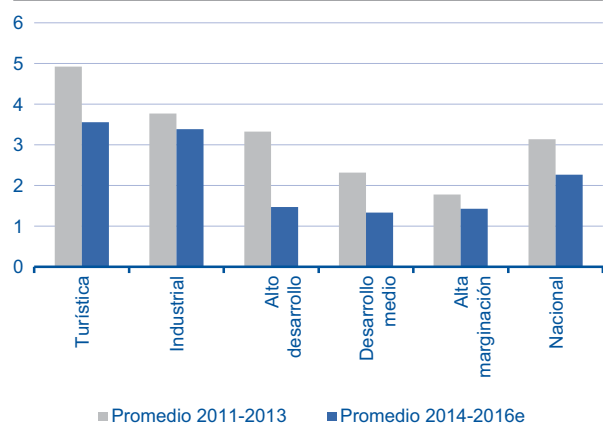
Para comprender mejor la evolución económica nacional de 2014, 2015 y lo que prevemos para 2016, hicimos una comparación con el trienio inmediatamente anterior. Al únicamente tomar en cuenta los últimos tres años (incluyendo 2016), se espera que la economía mexicana crezca 2.3% en promedio, lo cual se compara de manera desfavorable con el crecimiento promedio de 3.1% que se materializó durante el lapso 2011-2013. A nivel regional, el desempeño económico de todas las regiones para el periodo más reciente también se compara de manera desfavorable con respecto a dicho lapso (ver Gráfica 2c.2).

Gráfica 2c.1
Expectativa de crecimiento económico anual para 2016 vs 2015 (%)



e/estimaciones propias
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 2c.2
Promedio del crecimiento económico anual para dos periodos (%)



e/estimaciones propias
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

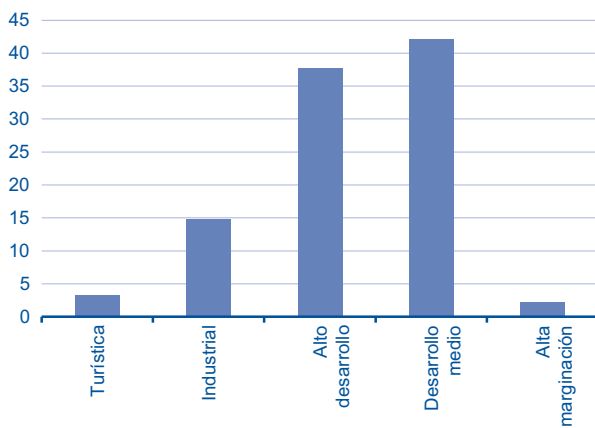
¹ Una descripción detallada de esta clasificación se puede consultar en *Situación Sectorial Regional México*, "Agrupamiento Regional, Cómo y Para Qué", Noviembre 2007. BBVA Bancomer. Regiones según su vocación y nivel de desarrollo: Alto desarrollo: DF; Turística: BCS y QR; Industrial: Ags, BC, Coah, Chih, Jal, Méx, NL, Qro, Son, Tamps; Desarrollo medio: Camp, Col, Dgo, Gto, Hgo, Mich, Mor, Nay, Pue, SLP, Sin, Tab, Tlax, Ver, Yuc, Zac; Alta marginación: Chis, Gro y Oax.

El ochenta por ciento de la desaceleración del crecimiento económico nacional en 2014-2016 se debe a las regiones de Desarrollo medio y Alto desarrollo

Para explicar la desaceleración del crecimiento económico nacional en 2014-2016 con respecto al periodo 2011-2013, se procedió a realizar un análisis de incidencia regional sobre la misma. Se encontró que la región de Desarrollo medio explica 42.1% de la desaceleración económica nacional mientras que la región de Alto desarrollo es responsable de 37.7% de dicha desaceleración. En tercer lugar figura la región Industrial con una contribución de 14.8% mientras que las regiones Turística y de Alta marginación conjuntamente representan 5.5% (ver Gráfica 2c.3).

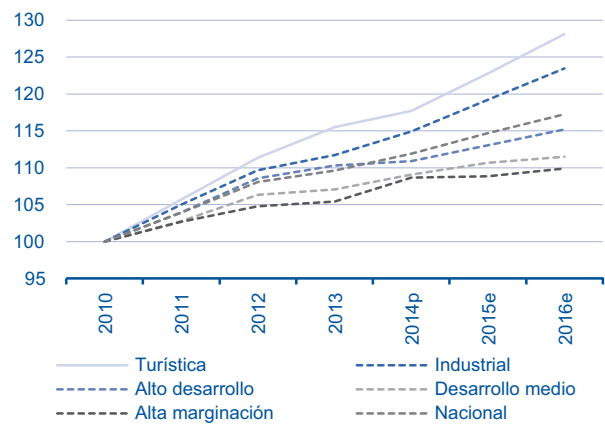
Los años de la recuperación económica posteriores a la recesión económica global de 2008-2009 han mostrado una heterogeneidad regional en cuanto a dinamismo económico se refiere. La actividad económica parece mostrar una evolución más favorable en la región Turística, para la cual anticipamos un crecimiento acumulado de 28.1% durante el lapso 2011-2016 (ver Gráfica 2c.4). Le siguen cercanamente las regiones Industrial y de Alto desarrollo con cifras correspondientes de 23.5% y 15.2%, respectivamente. Por su parte, las regiones de Desarrollo medio y Alta marginación muestran un dinamismo económico menos favorable que el resto dado que se prevé que crezcan 11.5% y 9.9% de manera acumulada, respectivamente, durante dicho lapso. Cabe mencionar que la cifra correspondiente a nivel nacional sería de 17.2%.

Gráfica 2c.3
Contribución a la desaceleración económica nacional de 2014-2016e vs 2011-2013 (% del total)



e/estimaciones propias
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 2c.4
Evolución de la actividad económica regional y nacional 2010-2016e (índice 2010 = 100)



e/estimaciones propias
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cuadro 2c.1

PIB por Regiones*

	Crecimiento real anual (porcentaje)						Participación en el total (porcentaje)						
	2011	2012	2013	2014p	2015e	2016e	2011	2012	2013	2014p	2015e	2016e	
Total	4.0	4.0	1.4	2.1	2.5	2.2	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Turística	5.7	5.4	3.7	1.9	4.3	4.4	Turística	2.3	2.3	2.3	2.3	2.4	2.4
Industrial	5.0	4.5	1.9	2.8	3.8	3.6	Industrial	40.7	40.9	41.1	41.3	41.9	42.4
Alto desarrollo	4.0	4.4	1.6	0.6	1.9	1.9	Alto desarrollo	17.0	17.1	17.1	16.9	16.8	16.7
Desarrollo medio	2.7	3.5	0.7	1.9	1.5	0.7	Desarrollo medio	35.2	35.0	34.8	34.7	34.3	33.8
Alta marginación	2.7	2.1	0.6	3.1	0.2	1.0	Alta marginación	4.9	4.8	4.7	4.8	4.7	4.6

	Aportación al crecimiento (puntos porcentuales)						Actividad económica (Índice 2008 = 100)						
	2011	2012	2013	2014p	2015e	2016e	2011	2012	2013	2014p	2015e	2016e	
Total	4.0	4.0	1.4	2.1	2.5	2.2	Total	104.1	108.3	109.8	112.1	114.9	117.5
Turística	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	Turística	103.4	109.0	113.0	115.2	120.2	125.4
Industrial	2.0	1.8	0.8	1.2	1.6	1.5	Industrial	105.1	109.8	111.8	115.0	119.3	123.6
Alto desarrollo	0.7	0.8	0.3	0.1	0.3	0.3	Alto desarrollo	104.2	108.8	110.6	111.2	113.3	115.5
Desarrollo medio	1.0	1.2	0.3	0.6	0.5	0.2	Desarrollo medio	102.7	106.2	107.0	109.0	110.6	111.4
Alta marginación	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	Alta marginación	107.1	109.3	109.9	113.3	113.5	114.6

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

p/cifras preliminares; e/estimaciones propias
 Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Cuadro 2c.2

PIB por Entidad Federativa

	2010					2011					2012					2013r					2014p				
	(Miles de millones de pesos de 2008)					(Crecimiento real, % anual)					(Aportación a crecimiento, pp)														
Total nacional	11,966	12,435	12,937	13,118	13,401	5.2	3.9	4.0	1.4	2.2	5.2	3.9	4.0	1.4	2.2										
Aguascalientes	130.5	136.1	141.2	147.1	163.7	7.3	4.3	3.8	4.2	11.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1										
Baja California	348.5	365.2	380.8	382.2	383.1	2.2	4.8	4.3	0.4	0.2	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0										
Baja California Sur	89.6	94.4	97.5	99.9	98.0	3.6	5.3	3.3	2.5	-2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0										
Campeche	654.2	632.7	626.4	631.1	610.9	-4.3	-3.3	-1.0	0.7	-3.2	-0.3	-0.2	-0.1	0.0	-0.2										
Coahuila	380.9	414.8	437.0	437.4	453.7	14.4	8.9	5.3	0.1	3.7	0.4	0.3	0.2	0.0	0.1										
Colima	67.7	72.9	75.9	76.6	79.8	4.0	7.7	4.1	0.9	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0										
Chiapas	220.6	227.6	231.8	229.5	235.0	7.9	3.2	1.9	-1.0	2.4	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0										
Chihuahua	326.7	335.3	355.8	374.6	384.1	2.2	2.7	6.1	5.3	2.5	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1										
Ciudad de México	2,034.4	2,115.0	2,207.8	2,242.7	2,255.6	4.4	4.0	4.4	1.6	0.6	0.8	0.7	0.7	0.3	0.1										
Durango	143.6	149.5	153.7	156.7	158.9	3.7	4.1	2.8	2.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0										
Guanajuato	454.5	479.9	504.1	521.8	556.4	6.6	5.6	5.0	3.5	6.6	0.2	0.2	0.2	0.1	0.3										
Guerrero	183.1	183.5	186.0	186.5	196.8	6.0	0.2	1.3	0.3	5.5	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1										
Hidalgo	189.9	198.9	205.1	209.1	215.7	6.2	4.7	3.1	1.9	3.2	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1										
Jalisco	737.5	774.2	806.7	822.0	849.8	5.8	5.0	4.2	1.9	3.4	0.4	0.3	0.3	0.1	0.2										
México	1,095.2	1,136.3	1,179.3	1,192.8	1,206.5	7.6	3.8	3.8	1.1	1.2	0.7	0.3	0.3	0.1	0.1										
Michoacán	277.0	287.7	294.0	299.9	318.0	4.6	3.9	2.2	2.0	6.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1										
Morelos	138.8	147.0	154.2	156.0	157.3	6.9	5.9	4.9	1.2	0.8	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0										
Nayarit	78.4	80.1	81.1	84.3	87.8	4.4	2.2	1.2	3.9	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0										
Nuevo León	855.0	907.4	949.0	962.7	999.9	9.0	6.1	4.6	1.5	3.9	0.6	0.4	0.3	0.1	0.3										
Oaxaca	185.7	194.1	199.4	204.8	208.8	1.9	4.5	2.7	2.7	2.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0										
Puebla	378.7	397.9	424.7	420.7	424.7	7.8	5.1	6.7	-0.9	1.0	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0										
Querétaro	232.2	247.3	262.0	270.9	292.1	6.9	6.5	5.9	3.4	7.8	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2										
Quintana Roo	175.2	185.5	197.7	206.1	214.3	3.7	5.8	6.6	4.3	4.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1										
San Luis Potosí	224.6	237.2	252.0	253.7	257.9	6.3	5.6	6.3	0.7	1.7	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0										
Sinaloa	255.6	251.7	264.5	268.8	276.9	4.2	-1.5	5.1	1.7	3.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1										
Sonora	331.0	353.7	375.4	394.1	394.6	7.1	6.9	6.1	5.0	0.1	0.2	0.2	0.2	0.1	0.0										
Tabasco	403.4	423.6	433.8	425.2	435.3	5.7	5.0	2.4	-2.0	2.4	0.2	0.2	0.1	-0.1	0.1										
Tamaulipas	381.2	389.0	400.5	402.2	413.8	2.4	2.0	3.0	0.4	2.9	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1										
Tlaxcala	66.2	68.7	71.2	71.5	73.2	5.5	3.8	3.7	0.4	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0										
Veracruz	635.3	650.0	677.2	675.1	676.3	4.1	2.3	4.2	-0.3	0.2	0.2	0.1	0.2	0.0	0.0										
Yucatán	175.8	180.6	188.4	190.0	195.7	4.3	2.7	4.3	0.8	3.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0										
Zacatecas	115.1	117.4	123.0	121.5	126.4	10.1	2.0	4.8	-1.3	4.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0										

r/cifras revisadas; p/cifras preliminares
 Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Recuadro 1. El impacto económico de los menores precios petroleros sobre estados productores de hidrocarburos

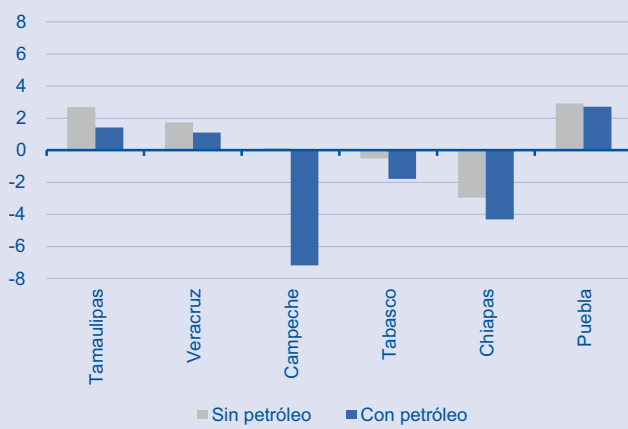
La actividad económica de seis estados del país se ha visto directamente afectada por los bajos precios del petróleo, los cuales cayeron abruptamente en 2015 debido a un problema de sobre oferta global de este producto energético (ver Gráficas R1.1 y R1.2). En lo que se refiere al comportamiento de los precios del petróleo para 2016, se prevé que estos continuarán en un relativo bajo nivel por lo que su afectación económica sobre los principales estados productores de petróleo será más persistente.

El declive observado en los precios del petróleo en 2015 se reflejó en una importante reducción en el valor de la producción petrolera. Los estados de Campeche, Tabasco, Veracruz, Chiapas, Tamaulipas y Puebla experimentaron fuertes caídas en dicho valor. El valor de la producción petrolera en los estados referidos cayó más de la mitad de la cifra registrada en 2014 (ver Gráficas R1.3 y R1.4). Cabe mencionar que la mayor caída en términos absolutos

se registró en Campeche con 30,179 millones de dólares menos que el año pasado. Por su parte, la mayor caída porcentual se originó en Tamaulipas, cuyo valor de producción petrolera mostró una disminución anual de 65.4% con respecto a 2014.

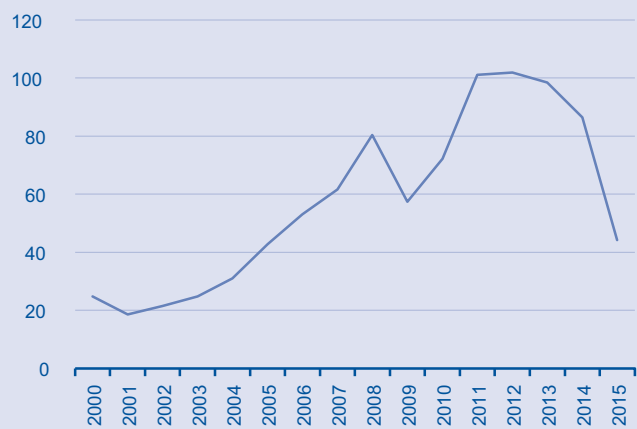
Si bien la contracción anual de 48.9% en el precio promedio de la mezcla mexicana del barril de petróleo influyó significativamente sobre el valor de la producción petrolera en 2015, el deterioro de la plataforma de producción en los estados mencionados también tuvo un impacto adverso sobre tal valor (ver Gráficas R1.5 y R1.6). Es importante mencionar que la mayor caída en términos absolutos se registró en Campeche con 91.8 miles de barriles diarios menos que el año pasado. Por su parte, la mayor caída porcentual se originó en Tamaulipas, cuya producción petrolera mostró una contracción anual de 32.3% con respecto a 2014.

Gráfica R1.1
Actividad económica de estados petroleros en 2015*
(Var. % a/a)



* Variación anual porcentual del promedio del ITAEE al 3T15
Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

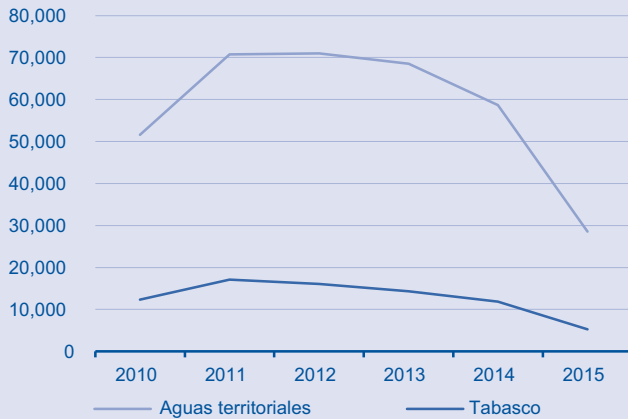
Gráfica R1.2
Precio de la mezcla mexicana de petróleo
(USD por barril)



Fuente: BBVA Research con datos de CEFEP

Gráfica R1.3

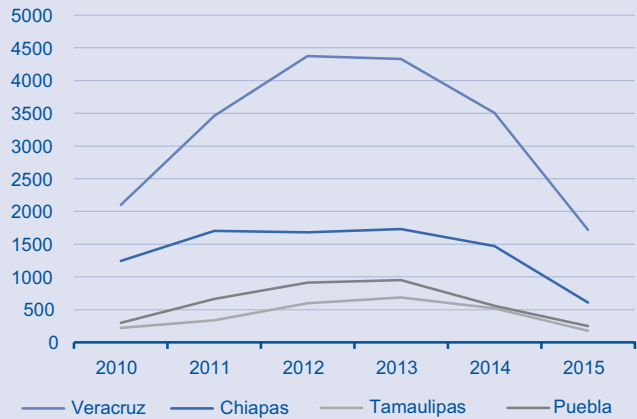
Valor de la producción petrolera en Campeche* y Tabasco (Millones de USD)



* La mayor parte de la producción petrolera de Aguas territoriales se le asigna a Campeche
Fuente: BBVA Research con datos de SIE y CEFP

Gráfica R1.4

Valor de la producción petrolera en Veracruz, Chiapas, Tamaulipas y Puebla (Millones de USD)



Fuente: BBVA Research con datos del SIE y CEFP

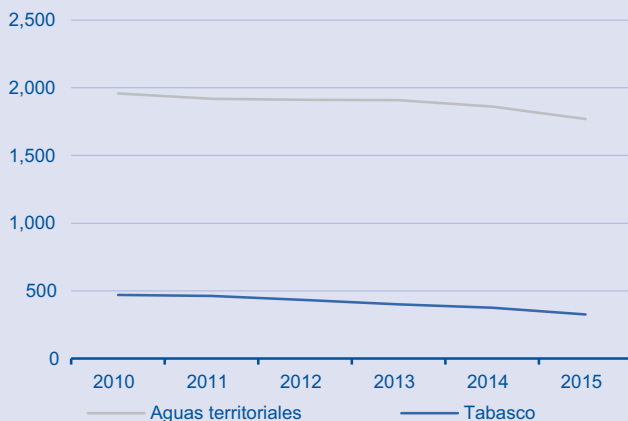
Conclusiones

El valor de la producción petrolera experimentó una caída abrupta en 2015 por los bajos precios del petróleo, afectando principalmente a estados como Campeche, Tabasco, Veracruz, Chiapas, Tamaulipas y Puebla. En todos esos estados, la contracción en dicho valor estuvo por encima de 50% en relación a 2014. Si bien la caída anual de 48.9% en el precio

del barril de la mezcla mexicana fue el factor que más contribuyó al menor valor de la producción petrolera en 2015, la producción de barriles diarios en dichos estados petroleros continuó su deterioro. Una más lenta recuperación en los precios del petróleo y una menor plataforma de producción para este año y los siguientes constituyen riesgos importantes para la actividad económica de esos estados.

Gráfica R1.5

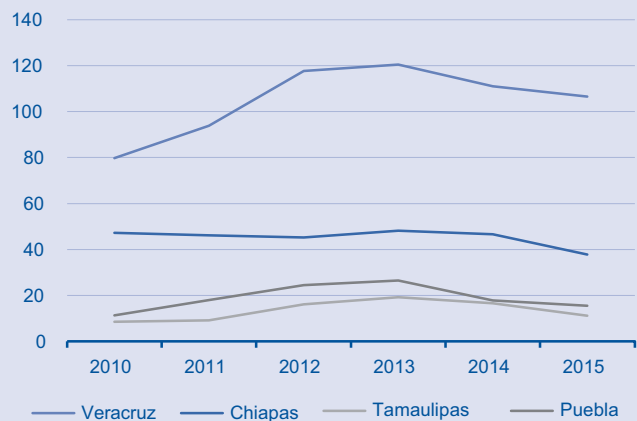
Producción petrolera en Campeche* y Tabasco (Miles de barriles diarios)



* La mayor parte de la producción petrolera de Aguas territoriales se le asigna a Campeche
Fuente: BBVA Research con datos de SIE

Gráfica R1.6

Producción petrolera en Veracruz, Chiapas, Tamaulipas y Puebla (Miles de barriles diarios)



Fuente: BBVA Research con datos de SIE

3. Temas de análisis

3.a La industria aeronáutica en México

En esta ocasión nos enfocaremos en analizar a la industria aeroespacial establecida en México. En los últimos años ha mostrado un gran impulso, con inversiones de los principales fabricantes a nivel mundial. El panorama internacional se vislumbra favorable, con una enorme actividad en el desarrollo y construcción de aeronaves de uso comercial y de defensa.

Si bien el principal impulsor de la fabricación de aeronaves proviene del crecimiento en el tráfico de pasajeros, nuestro análisis se centrará en la fabricación y mantenimiento de aeronaves. La cadena de suministro de la industria aeroespacial se conforma fundamentalmente por compañías armadoras de equipo original (OEMs por sus siglas en inglés) como Boeing, Airbus o Bombardier, las cuales se encargan del diseño y desarrollo de los nuevos modelos de avión así como de la venta final. Estas actividades constituyen el componente más crítico de la cadena de valor que se caracteriza por altas barreras de entrada, debido a los altos costos y requisitos tecnológicos.

Los proveedores de primera línea o Tier 1 son los responsables de la fabricación de equipos y sistemas esenciales de un avión, tales como motores, sistemas de control de vuelo, alas y sistemas de combustible: Rolls Royce, GE Aviation y Pratt & Whitney; estos generalmente tienen contratos de proveedor exclusivo con los OEMs. Los de segunda línea o Tier 2 y Tier 3 manufacturan y desarrollan partes de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por los OEMs y los proveedores de Nivel 1, realizando subensambles de sistemas y subsistemas.

Una de las características de la industria aeroespacial es su alto grado de complejidad. En México es una de las doce más importantes industrias según el Índice de Complejidad Económica (ICE),¹ equivalente a 1.6 y superior al nivel de complejidad de la industria automotriz (ICE de 1.4). Los sectores más modernos y complejos tienden a desarrollarse en economías más diversas. Ello debido a que la diversidad económica es la que genera las capacidades que requieren los sectores más complejos (Hausmann). El ICE para México se ubicó en la posición 22 dentro de una muestra de 124 países durante 2014, mostrando así un nivel de complejidad intermedio-alto. Cabe señalar que México es el país mejor posicionado en el índice con respecto a Canadá, Latinoamérica y el Caribe.

En 2014, con un universo de 1,240 productos de exportación del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancía (HS4), México exportó 223 productos con ventaja comparativa revelada (RCA por sus siglas en inglés) mayor a uno, representando esta variedad el 81% de la exportación total lo que implica una canasta relativamente compleja; otros 936 productos no contaron con RCA mayor uno pero representaron 19% de la exportación total; y los 81 productos restantes no fueron exportados.

A diferencia de la industria automotriz, la industria aeroespacial requiere de certificaciones internacionales, tiene altos costos de producción y de seguridad. Es un sector complejo y centralizado por los productores internacionales, las ensambladoras y las compañías integradoras. La manufactura espacial es un nicho que puede generar oportunidades para empresas de otros sectores como el automotriz, el electrónico, el de plásticos, o el textil. También hay que tomar en cuenta las particularidades que se enfrentarían como menores

¹ La complejidad de un sector se mide calculando la diversidad promedio de los lugares donde existe el sector y la ubicuidad promedio de los sectores de esos lugares. Un lugar con alta complejidad produce o exporta bienes y servicios que pocos otros lugares producen. Lugares altamente complejos tienden a ser más productivos y a generar mayores salarios e ingresos. Los países con canastas de exportación más sofisticadas de lo cabe esperar dado su nivel de ingreso tienden a crecer más rápido. ver <http://atlas.cid.harvard.edu/>

volúmenes, altos costos de inversión y mayores exigencias regulatorias y de certificación. Lo anterior puede resultar un proceso largo y costoso con respecto a la industria automotriz en donde los volúmenes son mayores y su regulación es relativamente menor.

Cuadro 3a.1
Las doce industrias más complejas en México 2014 (Industrias)

Posición	Complejidad	Industria	No. Entidades	Entidades
1	3.3	Fabricación de equipo de audio y de video	2	Chih, Tamps
2	2.2	Fabricación de motores de combustión interna, turbinas y transmisiones	4	Chih, Pue, Qro y SLP
3	1.8	Fabricación de componentes electrónicos	5	BC, Chih, Jal, Son, Tamps
4	1.8	Fabricación de computadoras y equipo periférico	2	Chih y Jal
5	1.7	Fabricación de aparatos eléctricos de uso doméstico	5	Coah, Gto, NL, Qro y SLP
6	1.6	Fabricación de equipo aeroespacial	5	BC, Chih, Qro, SLP, Son
7	1.6	Fabricación de equipo de comunicación	5	BC, Chih, Jal, Son, Tamps, Coah
8	1.6	Fabricación de equipo de generación y distribución de energía eléctrica	7	Coah, Chih, Hgo, NL, Son, Tamps, Tlax
9	1.5	Fabricación de accesorios de iluminación	4	BC, Col, Jal, NL
10	1.5	Fabricación de pinturas, recubrimientos y adhesivos	7	Hgo, Jal, Mex, Mor, NL, Qro y Tamps
11	1.5	Hospitales psiquiátricos y para el tratamiento por adicción	2	BC y Dgo
12	1.4	Fabricación de automóviles y camiones	8	Ags, Coah, Gto, Mex, Mor, Pue, SLP, Son

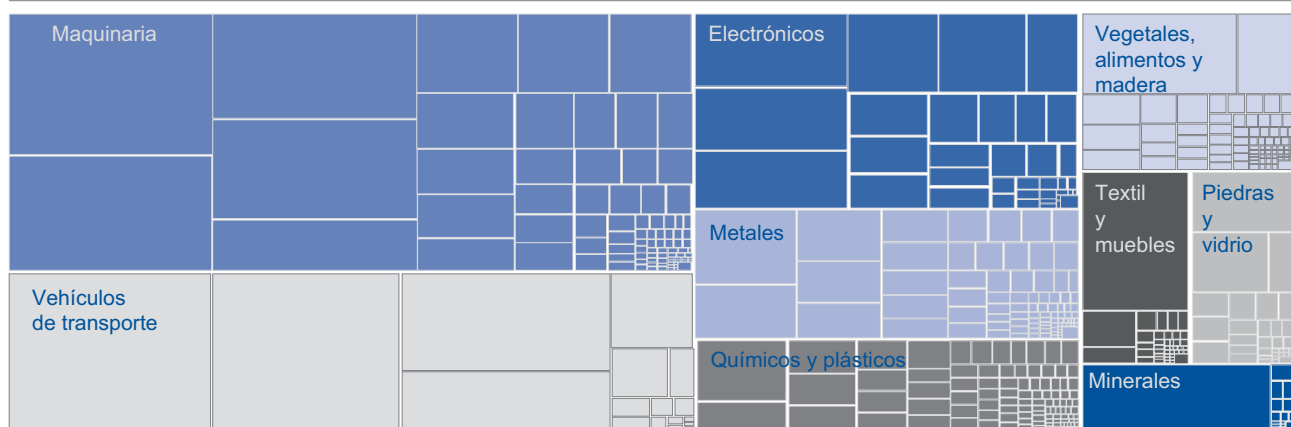
Fuente: BBVA Research con datos del Atlas de Complejidad Económica para México

Cuadro 3a.2
Índice de complejidad económica (ICE) 2014 (Países)

Posición	País	ICE
1	Japón	2.21
2	Alemania	1.92
3	Suiza	1.87
4	Corea	1.82
5	Suecia	1.71
6	Austria	1.70
7	Rep Checa	1.64
8	Finlandia	1.60
9	Hungría	1.50
10	Reino Unido	1.48
14	Estados Unidos	1.36
22	México	1.04
39	Canadá	0.48

Fuente: BBVA Research con datos de <http://atlas.cid.harvard.edu/>

Gráfica 3a.1
Diagrama de la diversificación exportadora de México 2014



Fuente: BBVA Research con datos The Atlas of Economic Complexity, Harvard University.

En la actualidad, la industria aeroespacial a nivel global atraviesa por uno de sus mejores momentos, lo que constituye una de las oportunidades más relevantes para México. Esta industria es atractiva, por lo que lograr que México incremente su participación en la cadena global de valor, representa una oportunidad para la atracción de inversiones, la generación de actividades con mayor valor agregado (ingeniería y diseño) y, eventualmente, la detonación de actividades de investigación y desarrollo que le permitan a México ser pionero en los programas de vanguardia que se desarrollan en la industria.

En México y en el mundo, los sectores automotriz, aeronáutico, de telecomunicaciones y de tecnologías de la información son precursores del desarrollo y motores del progreso tecnológico mundial. Pareciera ser que el reto de la competitividad puede enfrentarse con mayor eficacia a través de estas industrias; son grandes detonadores del crecimiento. El impacto de la articulación productiva de los sectores precursores mejora la competitividad del país. Mientras más conectados los productos, más fácil es la diversificación a partir de ellos. Por ejemplo, los países no pasan de sembrar maíz a fabricar aviones de un solo golpe. Se mueven gradualmente de las cosas que saben hacer hoy, a cosas que pueden hacerse con aumentos graduales de “saber-hacer”. El espacio de productos es como un bosque donde cada producto es un árbol. La distancia entre los árboles indica qué tan similares son en términos de “saber-hacer”. Los emprendedores pueden saber dónde está situado su país en el espacio de productos y así moverse de los productos que el país ya sabe hacer hacia productos de complejidad creciente que le quedan “cerca”, y son por lo tanto más factibles (Hausmann).

Fuerte crecimiento de la industria en el mundo

El principal impulsor de la industria aeroespacial en el mundo es el tráfico de pasajeros medido por pasajeros-kilómetro transportados (RPK). Se estima que en 2015 hubo una fuerte demanda de pasajeros (RPK de 6.7% anual) la que se mantendrá para 2016 (RPK de 6.9% anual) según la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA por sus siglas en inglés). Con ello, el porcentaje de ocupación de pasajeros en todo el mundo se prevé llegará a un récord de 80.6% en 2015 y 80.4% en 2016. Esta evolución compensa un desempeño más débil del transporte de carga aérea estimado en 1.7% anual en 2015 y 2.8% en 2016, consecuencia del lento crecimiento del volumen del comercio internacional.

Las aerolíneas continúan utilizando sus aviones de manera más eficiente. La tasa de utilización de combustible sigue disminuyendo. Los precios más bajos y mayores eficiencias en el consumo de los combustibles han permitido una reducción 20.5% de su gasto en combustibles en 2015; en 2016 la reducción se estima en 25%. Asimismo, las aerolíneas seguirán realizando esfuerzos para la sustitución de la flota con nuevos aviones.

En general, se estima que la expansión económica mundial continuará (2.5% en 2015 y 2.7% en 2016), aunque habrá diferencias entre regiones. América del Norte será líder de la aceleración económica mundial, y la zona euro está empezando a ganar impulso económico. En el pasado, los mercados emergentes han impulsado el crecimiento económico, pero con los bajos precios de las materias primas su futuro próximo no luce tan prometedor. La conclusión es que en un entorno de costos favorables y fortalecimiento de la demanda, muchas aerolíneas tendrán la oportunidad de obtener ganancias récord al cierre de 2015 y 2016.

Cuadro 3a.3

Evolución de las líneas aéreas en el mundo

	2014	2015e	2016
Salida de pasajeros (millones)	3,327	3,545	3,782
Var. % anual	6.0%	6.7%	6.9%
Pasajeros-Km transportado (RPKs)			
Miles de millones	6,190	6,608	7,062
Var. % anual	6.0%	6.7%	6.9%
Carga transportada (mills. Tons)	50.4	51.3	52.7
Var. % anual	3.9%	1.7%	2.8%
Crec. del PIB mundial	2.60%	2.50%	2.70%
Crec. del comercio mundial	3.00%	2.20%	3.00%
Ocupación, como % ASK	79.8%	80.6%	80.4%
Eficiencia en combustibles			
Litro/100atk	24.3	23.9	23.5
Var. % anual	-1.1%	-1.5%	-1.8%

Fuente: BBVA Research con datos de Economic Performance of the Airline Industry Report dic2015, IATA
ASK = Asientos-Km ofertados; AFK=Tonelada-Km disponible; ATK = Kilómetros tonelada; e=estimado IATA

Se estima que el tráfico de aéreo seguirá creciendo por encima de las tendencias de largo plazo. Los factores que apoyan esta trayectoria son: 1) la utilización de aviones y los factores de carga siguen aumentando; 2) la demanda de reemplazo sigue siendo fuerte; y 3) las aerolíneas globales están generando resultados operativos y ganancias récord. Esta evolución debe dar lugar a una demanda dinámica de aeronaves con un incremento de entre 35% y 40% en la próxima década. Es importante reconocer que la carga aérea se desaceleró en 2015, por el descenso en el crecimiento del comercio mundial. Sin embargo, las perspectivas de largo plazo de la demanda de transporte aéreo de carga se mantienen fuertes debido a un crecimiento más rápido de las economías desarrolladas. Estas tendencias deberían ayudar a impulsar la demanda de nuevos aviones de carga y de bajo consumo de combustible.

De hecho, los indicadores muestran que los retos más importantes están relacionados con la reducción de costos, así como con la innovación de diseño y materiales. La existencia de una cadena de proveedores confiables será muy importante. En este terreno, México tiene una enorme oportunidad de desarrollo y para incrementar su participación en las cadenas globales de valor.

El mercado de aviones civiles

El segmento objeto de nuestro interés son las aeronaves civiles de tipo comercial, regionales, de aviación general y helicópteros, y el segmento de mantenimiento y reparación (MCO por sus siglas en inglés). El militar no está considerado (ver Cuadro 3a.4).

Cuadro 3a.4

Principales fabricantes de aviones en el mundo

Segmento/ capacidad	Principales productores	Alcance
Comerciales		
+ de 100 pasajeros o equivalente en carga		Vuelos de mediano alcance e intercontinentales
	Boeing	737, NG 737, 737 Max 8, 747, 757, 767, 777, 787-9 ¹
	Airbus	A320, A330, A340, A380 ²
Regionales o de bajo costo³		
- de 100 pasajeros o equivalente en carga		Vuelos de corto alcance
	Bombardier	Q400
	Embraer	190
	Mitsubishi Heavy Ind.Ltd	
	Sukhoi Company	
	COMAC	
Aviación general		
	Aeronaves con motor de pistón (Cessna, Cirrus, Diamond)	
	Avión de turbohélice (Cessna, Hawker, Pilatus)	
	Jets de tipo ejecutivo (Cessna, Bombardier, Embraer)	

1 El Boeing 787-9, con capacidad para transportar hasta 290 pasajeros, apostó por el diseño y desarrollo de materiales más ligeros que permitieran un avión con mejor eficiencia en el uso de combustible.

2 El A380 de Airbus con capacidad para transportar hasta 850 pasajeros, con lo que se busca reducir el número de vuelos, consolidando operaciones.

3 La definición generalmente utilizada de avión regional comprende hasta la capacidad de 100 asientos, sin embargo, Bombardier y Embraer están incursionando en aviones con capacidades de hasta 149 pasajeros, donde tiene presencia Boeing y Airbus. Por lo que este tipo de aviones eventualmente podría ser considerado como parte del segmento de aviones regionales

Fuente: BBVA Research con datos de SE

Cuadro 3a.5

Entregas de aviones por tamaño 2014-2034

Tamaño	En servicio		Demanda mundial por tamaño		
	2014	2034	Nuevos	Estructura, %	Valor*
De fuselaje ancho (grande)	740	670	540	1.4	230
De fuselaje ancho (medio)	1,620	3,800	3,520	9.3	1,220
De fuselaje ancho (pequeño)	2,520	5,800	4,770	12.5	1,250
Doble pasillo	4,140	9,600	8,290	21.8	2,470
Un pasillo	14,140	30,630	26,730	70.2	2,770
Jets Regionales	2,580	2,660	2,490	6.5	100
Total	21,600	43,560	38,050	100.0	5,570

* Según el catálogo de precios de 2014, miles de millones de dólares
Fuente: BBVA Research con datos de "Current Market Outlook 2015-2034" Boeing

El fabricante Boeing, en su Perspectiva de Mercado 2015-2034 (Current Market Outlook), calcula en 38,050 aviones nuevos las entregas para los próximos 20 años, los cuales están valorados en 5.6 miles de millones de dólares. Dicha empresa considera que la flota mundial pasará de 21,600 aviones en 2014 a 43,560 en el año 2034, lo que representa más del doble de los aviones en servicio actual.

En línea con la información del párrafo anterior, las empresas fabricantes de aviones comerciales esperan que la flota de aviones se duplique en los próximos 20 años y que la demanda por nuevos aviones sea de 38 mil unidades, lo que genera una perspectiva favorable para el crecimiento de la industria aeronáutica en el mundo. El tipo de avión con mejor perspectiva de mercado es el de un solo pasillo que representará la mayor parte de las entregas, equivalente a 26,730 unidades (70.2%) y 49.7% del valor de las ventas totales estimadas. En lo referente al mercado de aviones de doble pasillo, representará el 21.8%, lo que equivale a 8,290 de las unidades entregadas y un 44.3% de los ingresos por ventas.

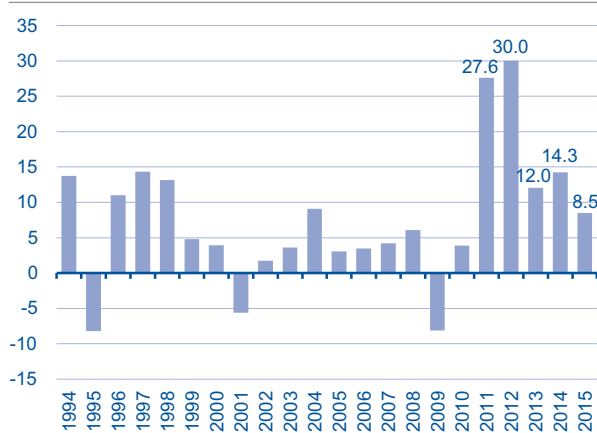
La fabricación de aviones y sus partes en México

México se está posicionando a nivel global como un jugador importante para las principales empresas aeroespaciales que deben incrementar su competitividad. Este sector representa una de las principales oportunidades que tiene nuestro país para aprovechar su desarrollo industrial a fin de incrementar el contenido nacional de nuestras exportaciones, generar más y mejores empleos, e incrementar el nivel de productividad del país.

En los últimos cinco años la fabricación de equipo aeronáutico en México ha crecido en promedio 18.5% anual. Si bien hasta ahora es un sector pequeño que representa apenas 0.7% del PIB manufacturero, su elevado dinamismo representa una oportunidad para impulsar una cadena de proveeduría de alto valor agregado.

Gráfica 3a.2

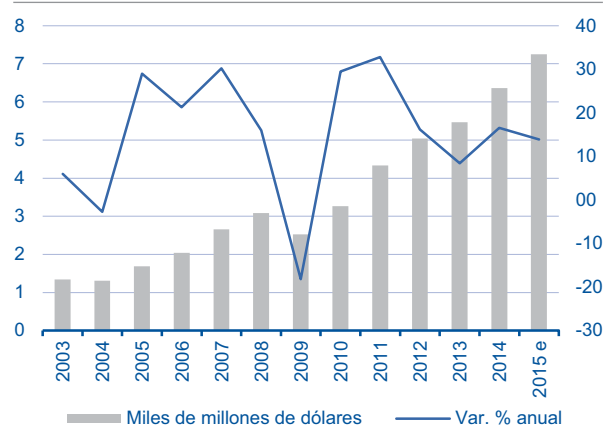
Producción de equipo aeroespacial en México (Variación % anual real)



Fuente: BBVA Research con datos de INEGI

Gráfica 3a.3

Exportaciones de equipo aeroespacial en México (mmd y Variación % anual)



Fuente: BBVA Research con datos de FEMIA

La exportación avanza a buen paso

Durante 2014, las exportaciones del sector aeroespacial establecido en México sumaron 6.4 mil millones de dólares (mmd). En los últimos cinco años, el crecimiento promedio fue de 20.6% anual. En 2015, las exportaciones del sector podrían sumar 7.3 mil millones de dólares, según Femia (Federación Mexicana de la Industria Aeroespacial). Las ventas externas del sector como porcentaje de la manufactura fueron 1.9% en 2014, proporción muy pequeña con respecto al 32.4% que representó el sector automotriz.

En términos de dinamismo los sectores automotriz y aeroespacial observaron ritmos de avance equivalentes durante los últimos cinco años. Asimismo, México es el sexto proveedor de partes, motores y equipo auxiliar del sector en Estados Unidos, con una participación de 5.3% en el mercado del sector en Estados Unidos. La proximidad geográfica así como la convergencia con los dos principales corredores de comercio de manufacturas en América del Norte son factores que han jugado a su favor (ver Cuadro 3a.6).

La inserción en las cadenas globales de valor derivada del establecimiento de empresas multinacionales en los sectores de dispositivos médicos y electrónica, y automotriz han permitido contar con las habilidades para incursionar en la manufactura avanzada como la aeronáutica. Es decir, "las economías suelen diversificarse hacia sectores que requieren en mayor medida capacidades productivas similares a las que el país o región ya posee" (Hausmann).

La participación del valor agregado de las exportaciones de equipo aeroespacial de México con respecto a la producción manufacturera global fue de 28% en el lapso 2010-2014. La misma proporción para el caso de partes para vehículos automotrices en igual lapso fue de 40.1% por lo que podría ser un reto para el sector aeroespacial establecido en México alcanzar dicha proporción. Actualmente, la proporción de contratación externa de las grandes armadoras de equipo aeroespacial es de 80%.

Cuadro 3a.6

Importaciones de Estados Unidos de partes motores y equipo auxiliar aeronáutico, 2015

País	Estructura, %
Francia	19.0
Japón	18.6
Canadá	13.6
Reino Unido	9.6
Alemania	7.0
México	5.3
Singapur	3.1
Italia	2.6
Subtotal	76.2
Total	100.0

Fuente: BBVA Research con datos de USITC

Cuadro 3a.7

Compensación por hora en Estados Unidos de la producción de equipo de transporte 2012, USD

USD	Estructura, %
Alemania	58.8
Francia	45.8
Estados Unidos	45.3
Japón	41.7
Canadá*	36.6
Brasil	18.8
México	7.8

* Se refiere al costo laboral en la manufactura
Fuente: BBVA Research con datos de U.S Bureau of Labor Statistics, International Labor Comparisons, August 2013

Inversión extranjera directa en la industria aeroespacial

De 1999 a 2015, la inversión extranjera directa en la fabricación de equipo aeroespacial sumó 2.1 mil millones de dólares, siendo la mayor parte originaria de Estados Unidos 42% y Canadá 39%, el restante 19% provino de Europa. Del total de la inversión, el 26% se destinó a la fabricación de aeronaves civiles y de negocios, y el restante 74% para partes y componentes.

Una de las razones por la que México resulta atractivo para la inversión es que los costos para la manufactura suelen ser hasta 20% más bajos que en Estados Unidos, considerando un tipo de cambio de 13.6 pesos por dólar.² Así, por ejemplo, los costos salariales son una sexta parte del salario en Estados Unidos en el sector de fabricación de equipo de transporte.

Las empresas aeronáuticas, establecidas principalmente en la región norte de México

A 2013, la industria aeroespacial en México contabilizó 274 empresas (en 2010 había 220), distribuidas en cinco clusters (Baja California, Sonora, Querétaro, Nuevo León y Chihuahua) y en 16 estados de la república mexicana. El 79% se dedicó a la manufactura de partes y componentes, 11% al mantenimiento y reparación y el 10% restante se enfocó al diseño e ingeniería, y servicio. En México operan nueve OEMs del sector: Bombardier, Cessna, Beechcraft, Bell Helicopters, MD Helicopters, Eurocopter, Embraer, Gulfstream y Fokker. Estas empresas tienen diferentes grados de integración al producto final que va desde la completa, subconjuntos, y fuselajes, hasta partes menos críticas de un avión como los interiores. La mayoría (81%) son norteamericanas, 10% europeas y el 9% restante son mexicanas.

² Competitive Alternatives KPMG's Guide to International Business Location Costs 2014 Edition

El número de empleados promedio en el sector aeroespacial establecido en México sumó casi 24 mil personas en 2015, poco más del doble que el observado en 2010. Como porcentaje de la manufactura, representó el 0.7% del empleo de las manufacturas en 2015.

No es trivial que las empresas aeronáuticas se establezcan en dichas entidades, pues éstas tienen capacidades productivas similares que les permiten reducir los obstáculos de la diversificación económica. Estas entidades cuentan con una diversificación exportadora superior al promedio, lo cual les facilita moverse con relativa menor dificultad a nuevas actividades de mayor complejidad a lo largo del tiempo (Hausmann).

Gráfica 3a.4

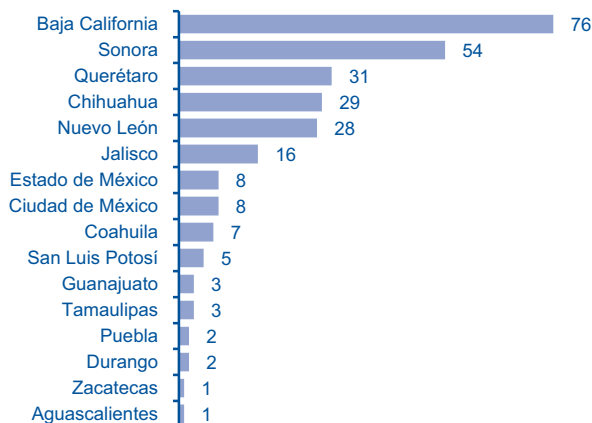
Clusters Aeronáuticos en México



Fuente: BBVA Research con datos de Secretaria de Economía

Gráfica 3a.5

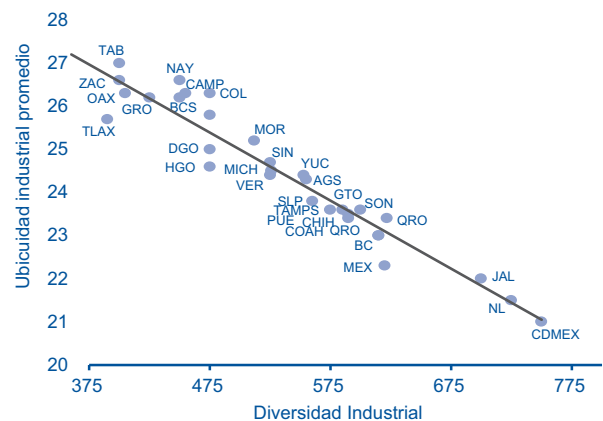
No. de Empresas del sector aeronáutico, 2013 (Total en México 274)



Fuente: BBVA Research con datos www.mexico_now/online/issues/no.72

Gráfica 3a.6

Diversidad y ubicuidad en las entidades de México



Fuente: BBVA Research en Complejidad económica de Chiapas, Análisis de Capacidades y Posibilidades de Diversificación Productiva Ricardo Hausmann Harvard University

Conclusiones

La acumulación de conocimiento y el desarrollo de productos y servicios complejos son clave para que los países eleven su nivel de complejidad económica. Las economías con una acumulación elevada de conocimiento productivo generan una amplia diversidad de productos intensivos en conocimiento y disponen de intrincadas redes empresariales; se denominan economías complejas. Las economías simples, por el contrario, tienen una base de conocimiento limitada, producen una cantidad reducida de productos y tienen redes de interacción económica poco desarrolladas. La complejidad puede observarse a través del tipo y la variedad de productos que cada país exporta.

A nivel global, la industria aeronáutica tiene una perspectiva de un elevado crecimiento, sustentado principalmente en la renovación de gran parte de las flotas con aviones cada vez más eficientes en el consumo de combustible. Sin embargo, los principales temas en los que tendrá que trabajar México para aprovechar las altas ventas esperadas en los próximos años serán la educación, las certificaciones internacionales y la creación de una mayor cantidad de proveeduría local. Actualmente son pocas las empresas mexicanas que se han incorporado a la cadena de proveeduría de la industria aeronáutica; las que han surgido son compañías que ya operaban en otros sectores y decidieron crear sus divisiones de producción aeroespacial. Una de las principales metas para la industria en su conjunto es lograr que se establezcan más compañías armadoras (Querétaro es la única entidad que tiene asentada una empresa fabricante de aviones como Bombardier).

Referencias

Competitive Alternatives KPMG's Guide to International Business Location Costs 2014. Edition

Economic Performance of the Airline Industry en www.iata.org/economics December 2015 next update jun16

Mexico's quest to produce a complete aircraft en México Now number 72 Sep-Oct 2014.

Complejidad económica de Chiapas, Análisis de Capacidades y Posibilidades de Diversificación Productiva. Ricardo Hausmann, Timothy Cheston y Miguel Ángel Santos; Septiembre de 2015

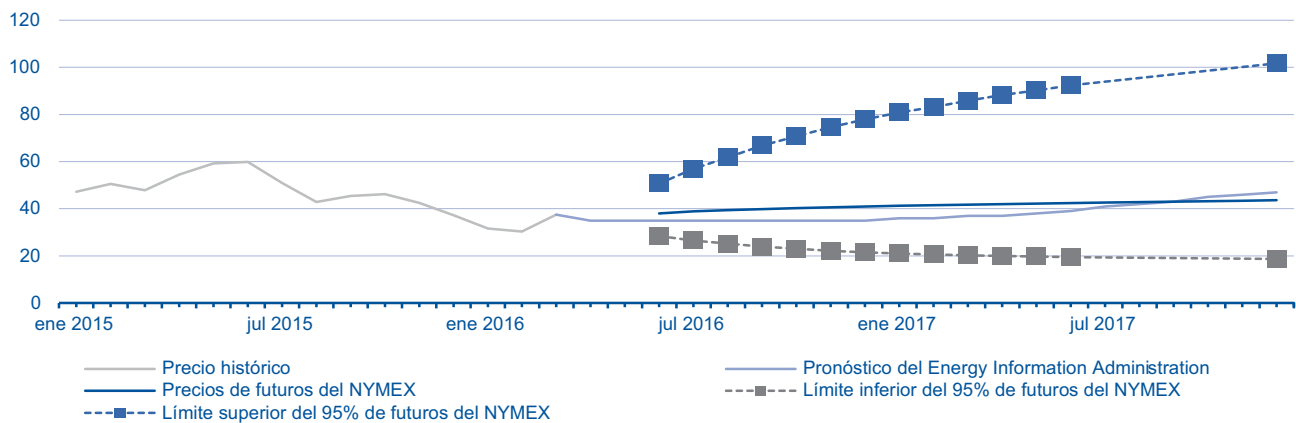
3.b El reto hacia adelante será la mayor integración de la petroquímica con la industria nacional del petróleo y gas

La reforma energética aprobada por el Congreso de la Unión en diciembre de 2013 fue diseñada para principalmente promover la inversión privada en la industria del petróleo y gas así como en el sector eléctrico. No obstante lo anterior, las inversiones que atraiga la extracción de petróleo y gas generarán oportunidades para la industria petroquímica.¹ Para una integración de mayor calidad entre estas industrias, será necesario que los porcentajes mínimos de contenido nacional en la proveeduría sean relativamente bajos y que se mantengan así con el paso del tiempo para que se desarrolle una cadena nacional de insumos petroquímicos que sea internacionalmente competitiva.² Cabe mencionar que el fortalecimiento de la industria petroquímica podrá ocurrir siempre y cuando se acerque la materia prima a las plantas de producción. Para el caso de México, la distribución y suficiencia del gas etano adquiere suma importancia dada su relevancia en la producción del etileno en el contexto actual de bajos precios para el gas natural. Productos petroquímicos intermedios como el polietileno y el óxido de etileno se derivan de dicho compuesto químico orgánico.³

Es importante reconocer que la integración de la petroquímica con la industria nacional del petróleo y gas no se verá fuertemente impulsada en el corto y parte del mediano plazo. Ello debido al panorama para el precio del barril de petróleo para los siguientes meses, previéndose un escenario probable de “mucho menores precios por más tiempo”. En la primera quincena de abril del año en curso, la Administración de Información de la Energía (EIA, por sus siglas en inglés) de los EEUU dio a conocer sus pronósticos mensuales para el precio del barril de WTI durante 2016 y 2017: \$35 y \$41 USD como precios promedios, respectivamente (ver Gráfica 3b.1). Esta situación esperada para los precios del petróleo terminará aplazando las inversiones por al menos dos años para la extracción de petróleo contenido en roca de esquisto (shale) ya que el punto de equilibrio (*breakeven point*) entre ingresos y costos ronda alrededor de \$50 USD para los productores más eficientes de la cuenca petrolera de Eagle Ford, Texas.⁴

Gráfica 3b.1

Precios del barril de petróleo WTI (USD)



Fuente: BBVA Research con datos de EIA

¹ Por ejemplo, los óxidos de etileno y propileno son los petroquímicos más importantes utilizados por la industria del petróleo y gas. Estos productos se usan para separar el agua contenida en el petróleo extraído.

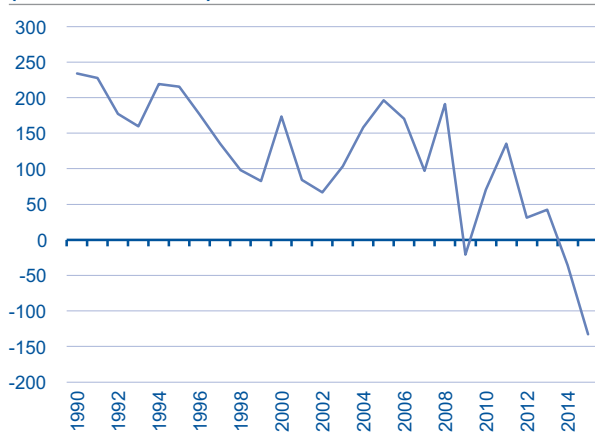
² Ello debido a que porcentajes mínimos relativamente altos en una primera etapa podrían ocasionar rezagos en la ejecución de los proyectos y elevar los costos de producción, lo cual iría en detrimento de la competitividad de la industria nacional del petróleo y gas.

³ El polietileno se utiliza para materiales de construcción, aislantes eléctricos y material de empaque. Por su parte, entre las aplicaciones del óxido de etileno se encuentran la elaboración de fibras, refrigerantes y espumas.

⁴ Para más información ver el artículo "Break-Even Points for U.S. Shale Oil" disponible en <http://www.bloomberg.com/news/2014-10-17/oil-is-cheap-but-not-so-cheap-that-americans-won-t-profit-from-it.html>

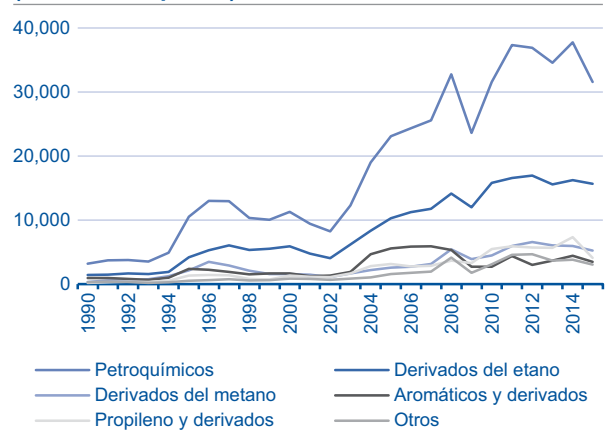
El marco normativo anterior a la Reforma Energética de 2013, al establecer la segmentación jurídica de los productos petroquímicos en básicos y secundarios, fue en gran medida el responsable de la falta de integración de las cadenas productivas de la industria.⁵ Por su parte, la balanza comercial de los productos petroquímicos de Pemex ha mostrado una tendencia negativa, pasando a ser deficitaria en 2014 a pesar del máximo valor de las ventas al público alcanzado en dicho año (ver Gráficas 3b.2 y 3b.3). Lo anterior es un reflejo de que la mayor producción de petroquímicos por parte de Pemex no ha sido suficiente para atender el crecimiento de la demanda del país por este tipo de productos.

Gráfica 3b.2
Balanza comercial petroquímica de Pemex (millones de USD)



Fuente: BBVA Research con datos del SIE

Gráfica 3b.3
Valor de las ventas de petroquímicos de Pemex (millones de pesos)



Fuente: BBVA Research con datos del SIE

Al considerar tanto el volumen de las ventas al público de Pemex como el volumen de las importaciones netas de varios de los productos petroquímicos más utilizados como insumos por otras industrias, se puede identificar si la mayor competencia para los nuevos participantes privados de la industria petroquímica nacional provendrá del exterior o de Pemex.⁶ Para los derivados del etano como el polietileno, óxido de etileno y etileno, los datos correspondientes al volumen de las ventas de Pemex y al déficit comercial (en cantidades) señalan que solamente para el caso del polietileno la mayor competencia serían las importaciones (ver Gráficas 3b.4, 3b.5 y 3b.6).^{7,8}

⁵ Para una descripción de algunas cadenas productivas desarticuladas, ver el documento "Los retos de Pemex en la petroquímica," Raúl Livas, 2008.

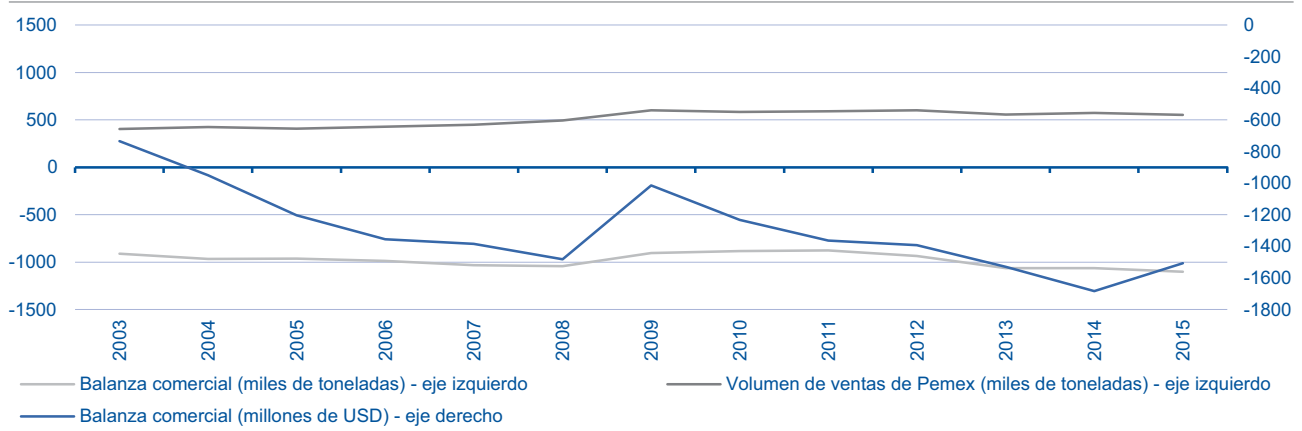
⁶ Si definimos Consumo nacional aparente del petroquímico $i =$ Producción de Pemex del petroquímico $i +$ (Importaciones - Exportaciones) del petroquímico $i =$ Producción de Pemex del petroquímico $i +$ Déficit comercial del petroquímico i , entonces una mayor proporción del consumo explicada por el déficit comercial implicaría que la mayor competencia provendría del exterior y no de Pemex.

⁷ El complejo industrial petroquímico Etileno XXI, el proyecto en marcha de mayor inversión petroquímica en Latinoamérica y el mayor monto de inversión extranjera que una compañía brasileña haya hecho en México, producirá aproximadamente 1 millón de toneladas de polietileno al año. Para más información ver los artículos "Times of Change for Mexico's Downstream Landscape" y "Landmark Petrochemical Plant Finally Ready" en la publicación *Mexico. Oil and Gas Review*, 2015.

⁸ El polietileno que se muestra en la gráfica constituye la agregación del polietileno de baja densidad con el de alta densidad. El primero de ellos se usa principalmente para envases y empaques mientras que el segundo es un insumo para producir bolsas para mercancía y basura, envases para productos químicos y jardinería, y aislantes para cables, etc. Por su parte, el etileno se usa en agricultura para la maduración de frutos.

Gráfica 3b.4

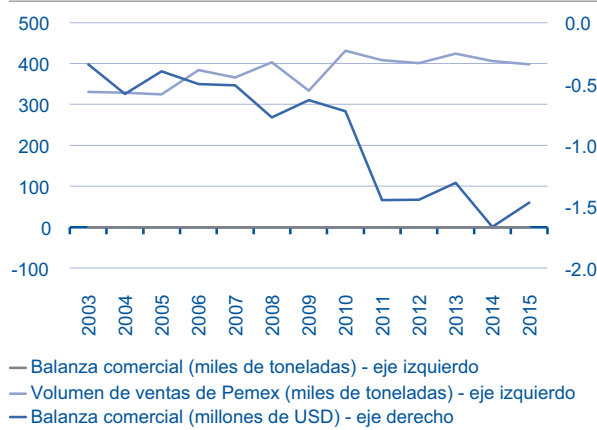
Volumen de ventas de Pemex y balanza comercial del polietileno
(Miles de toneladas y millones de USD)



Fuente: BBVA Research con datos de SIE y SIAVI

Gráfica 3b.5

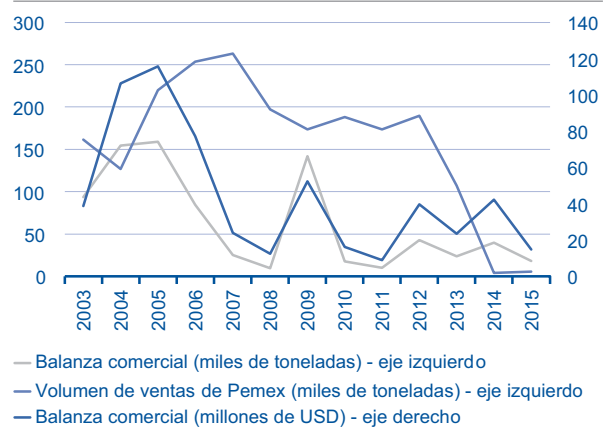
Volumen de ventas de Pemex y balanza comercial del óxido de etileno
(Miles de toneladas y millones de USD)



Fuente: BBVA Research con datos del SIE y SIAVI

Gráfica 3b.6

Volumen de ventas de Pemex y balanza comercial del etileno
(Miles de toneladas y millones de USD)



Fuente: BBVA Research con datos del SIE y SIAVI

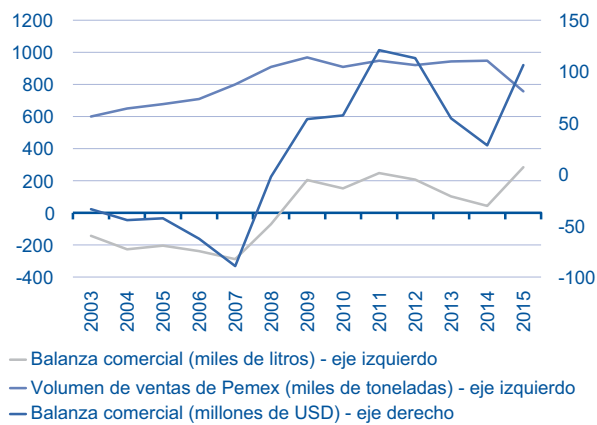
Al observar los datos del volumen de ventas de Pemex y del déficit comercial (en cantidades) correspondientes a los derivados del metano como el amoniaco y el metanol, estos indican que la mayor competencia la causaría Pemex (ver Gráfica 3b.7).⁹ En lo concerniente a las cifras del volumen de ventas de Pemex y del déficit comercial, la información conjunta para el acrilonitrilo y el propileno muestra que la mayor competencia también provendría de Pemex (ver Gráfica 3b.8).¹⁰

⁹ El amoniaco se utiliza principalmente como fertilizante y también tiene otros usos como desengrasante, limpiador de hornos, ventanas, suelos y muebles de madera. Por su parte, el metanol es un insumo para la producción de combustibles, disolventes y anticongelantes.

¹⁰ El acrilonitrilo es usado para producir fibras textiles y plásticos. Embalajes, sillas, bolsas y jeringas se producen con el polipropileno como insumo, el cual es un derivado del propileno.

Gráfica 3b.7

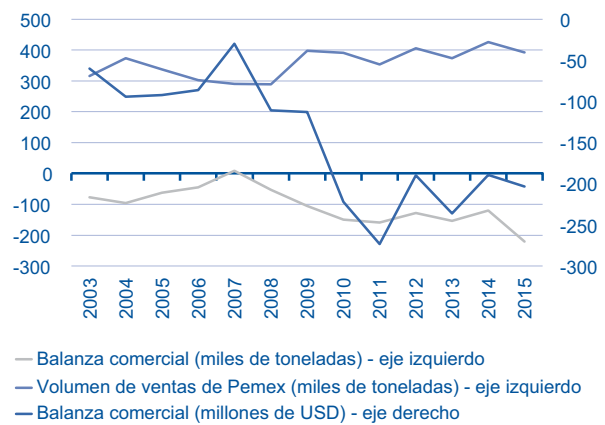
Volumen de ventas de Pemex y balanza comercial del amoníaco y metanol (Miles de litros y millones de USD)



Fuente: BBVA Research con datos del SIE y SIAVI

Gráfica 3b.8

Volumen de ventas de Pemex y balanza comercial del acrilonitrilo y propileno (Miles de toneladas y millones de USD)



Fuente: BBVA Research con datos del SIE y SIAVI

En última instancia, el fortalecimiento de la industria petroquímica nacional dependerá de los cuatro componentes clave para contar con ventajas competitivas que menciona Theodoropoulos (2012): i) precios favorables de materias primas (gas natural, gas licuado de petróleo y nafta) y que además estén fijos por cierto tiempo (mediante contratos de largo plazo) para mitigar el impacto de la volatilidad de precios energéticos; ii) plantas de producción de petroquímicos de mayor escala que coadyuven a la reducción de costos energéticos, laborales y aquéllos relacionados con la depreciación de activos por tonelada producida^{11,12}; iii) cercanía a las regiones de mayor crecimiento de la demanda de petroquímicos y logística para acceder a las mismas; y iv) una infraestructura física e institucional de primera clase para movilizar los productos petroquímicos y otorgarles seguridad jurídica, respectivamente.¹³

Referencias

Mexico. Oil and Gas Review, 2015.

Seddon, D. (2010). "Petrochemical Economics: Technology Selection in a Carbon Constrained World." Imperial College Press.

Theodoropoulos, T. (2012). "Oil, Gas and Petrochemicals." BookBaby.

¹¹ Theodoropoulos (2012) señala que las nuevas plantas construidas en el Medio Oriente entre 2010 y 2012 para producir etileno mediante craqueo con vapor (steam crackers) cuentan con una capacidad promedio de 1.4 millones de toneladas anuales vs. 800 mil toneladas y 400 a 500 mil toneladas para los años 2001-2005 y 1993-1997, respectivamente.

¹² Según información contenida en el artículo "Petrochemicals Leader Evolving Beyond Etileno XXI" de la publicación Mexico. Oil and Gas Review, 2015, el proyecto Etileno XXI utilizará entre 85% y 95% de su capacidad de producción a finales de 2016. Se espera que trabaje al 100% de su capacidad en 2017, alcanzando una producción de 1.05 millones de toneladas de etileno y polietileno en ese año.

¹³ En el artículo "Landmark Petrochemical Plant Finally Ready" de la publicación Mexico. Oil and Gas Review, 2015, se menciona que entre 50% y 60% de la producción del proyecto Etileno XXI se transportará por ferrocarril y el resto en camiones. También se señala que la mejora de la infraestructura ferroviaria y carretera será necesaria para agilizar el transporte de esta producción. Por su parte, el Corredor Transistmico coadyuvará a reducir significativamente los tiempos y costos de transporte entre el Atlántico y el Pacífico, favoreciendo las importaciones de insumos y las exportaciones de productos provenientes de los parques industriales que se establezcan en los alrededores de dicho corredor.

4. Anexo estadístico

4.a Indicadores de desempeño económico estatal

Cuadro 4a.1

Indicadores seleccionados

	TMCA ² , % 2003 - 2014							Lugar en el Nacional					
	PIB* 2014 (millones de pesos) ¹	Población (personas)	PIB* 2014 (millones de USD)	PIB*/ hab. 2014 (USD)	PIB real	Pobla- ción	PIB real/ hab.	PIB real 2014	PIB real por hab. 2014	Inver. Extr. 2015	Empleo ³ gener. en 2015	Part. Federal 2015	Deuda Púb. ⁴ 2014
Nacional	16,306,606	119,713,203	1,224,771	10,231	2.6	1.5	1.1						
Aguascalientes	197,952	1,270,174	14,868	11,705	4.7	1.9	2.8	25	10	14	14	28	23
Baja California	454,992	3,432,944	34,174	9,955	2.1	2.4	-0.3	14	14	11	6	14	7
Baja California Sur	120,076	741,037	9,019	12,170	4.4	4.0	0.4	29	9	18	19	32	19
Campeche	691,744	894,136	51,956	58,108	-3.3	1.7	-5.0	6	1	19	30	24	30
Coahuila	554,861	2,925,594	41,675	14,245	3.0	1.6	1.4	8	5	10	9	18	2
Colima	98,110	710,982	7,369	10,364	2.9	2.3	0.6	31	12	28	28	31	15
Chiapas	291,168	5,186,572	21,869	4,217	1.5	1.9	-0.4	19	32	29	21	8	14
Chihuahua	463,533	3,673,342	34,815	9,478	3.1	1.3	1.7	13	15	5	5	12	3
Ciudad de México	2,694,461	8,874,724	202,378	22,804	2.5	0.1	2.5	1	2	1	1	2	9
Durango	199,929	1,746,805	15,016	8,597	1.9	1.3	0.6	26	20	25	22	25	11
Guanajuato	682,201	5,769,524	51,239	8,881	3.4	1.5	1.9	7	17	8	7	7	26
Guerrero	246,088	3,546,710	18,483	5,211	2.4	1.1	1.3	23	30	27	29	17	29
Hidalgo	276,784	2,842,784	20,789	7,313	2.7	1.8	0.9	20	24	21	23	19	20
Jalisco	1,066,373	7,838,010	80,094	10,219	3.0	1.5	1.5	4	13	4	2	3	17
México	1,516,171	16,618,929	113,878	6,852	3.0	1.8	1.1	2	25	2	4	1	21
Michoacán	396,042	4,563,849	29,746	6,518	2.5	1.1	1.3	15	27	22	18	11	12
Morelos	188,838	1,897,393	14,183	7,475	2.4	1.6	0.8	27	23	20	27	23	18
Nayarit	109,078	1,201,202	8,193	6,820	3.4	2.1	1.3	30	26	31	26	30	8
Nuevo León	1,188,979	5,013,589	89,303	17,812	4.1	1.8	2.2	3	3	3	3	5	4
Oaxaca	262,553	3,986,206	19,720	4,947	2.0	1.1	0.9	22	31	24	24	15	13
Puebla	515,282	6,131,498	38,702	6,312	2.8	1.3	1.4	10	28	13	12	6	25
Querétaro	354,038	1,974,436	26,591	13,468	5.3	2.3	2.9	16	6	9	10	21	31
Quintana Roo	263,742	1,529,877	19,809	12,948	4.7	3.6	1.1	21	7	23	11	26	1
San Luis Potosí	312,848	2,728,208	23,498	8,613	3.4	1.1	2.2	18	19	6	13	20	24
Sinaloa	341,197	2,958,691	25,627	8,662	2.5	1.1	1.4	17	18	17	8	16	22
Sonora	474,635	2,892,464	35,649	12,325	3.8	1.9	1.9	12	8	15	16	13	6
Tabasco	512,686	2,359,444	38,507	16,320	3.9	1.6	2.2	9	4	16	32	9	28
Tamaulipas	495,717	3,502,721	37,233	10,630	2.3	1.6	0.8	11	11	12	17	10	16
Tlaxcala	91,297	1,260,628	6,857	5,439	1.9	1.8	0.1	32	29	30	25	29	32
Veracruz	830,671	7,985,893	62,391	7,813	2.7	1.0	1.7	5	22	7	31	4	5
Yucatán	247,663	2,091,513	18,602	8,894	3.2	1.5	1.7	24	16	26	15	22	27
Zacatecas	166,897	1,563,324	12,535	8,018	4.1	1.1	2.9	28	21	32	20	27	10

* PIB a precios corrientes de 2014

1 Proyecciones de la población de México 2010-2050 para 2014, CONAPO

2 Tasa media de crecimiento anual

3 Asegurados permanentes y eventuales urbanos en el IMSS

4 Incluye únicamente las obligaciones financieras registradas ante la SHCP como proporción de las participaciones federales presupuestadas para cada estado en 2015

Fuente: BBVA Research con datos de INEGI, CONAPO, Banxico, STPS, SE y SHCP

4.b Indicadores por entidad federativa

Cuadro 4b.1

Región: Alto Desarrollo*

	Ciudad de México					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	0.6	2.1	1.2	1.9	2.5	2.8
Sector Primario	4.8	-2.8	-3.0	-3.5	-2.5	-2.3
Sector Secundario	3.1	-2.4	0.9	-2.6	-2.4	-4.9
Sector Terciario	0.3	2.7	1.2	2.5	3.1	3.8
Producción manufacturera	-0.3	-0.3	-2.4	1.6	1.0	-1.5
Construcción	-12.7	-21.5	9.3	-26.0	-35.3	-27.3
Obra Pública	-23.9	-31.2	-31.6	-43.9	-38.1	-9.0
Obra Privada	-3.1	-15.0	50.3	-12.1	-33.7	-36.8
Ventas menudeo	1.4	4.6	6.4	1.9	0.2	9.5
Ventas mayoreo	-10.2	-3.2	-7.8	-0.3	-3.2	-1.7
Empleo total (asegurados en el IMSS)	4.2	4.5	4.9	4.6	4.7	4.0
Permanentes	3.9	4.4	4.4	4.2	4.6	4.2
Eventuales urbanos	5.7	5.5	7.8	7.3	5.3	2.2
Tránsito aéreo total (pasajeros transportados)	8.9	12.5	10.3	14.9	12.7	11.7
Participaciones federales (Ramo 28)	8.4	14.8	5.5	19.6	17.6	17.3
Inversión Extranjera Directa (millones de USD)	5253.8	4804.4	2391.4	1146.9	730.4	535.7

* Todos los indicadores, con excepción de las Participaciones federales, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sectur, SHCP y SE

Cuadro 4b.2

Región: Turística*

	Baja California Sur						Quintana Roo					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	-2.1	2.0	-0.5	1.9	1.7	4.9	4.0	5.1	4.4	6.4	5.8	3.9
Sector Primario	15.6	-8.4	1.4	-8.9	-18.6	-6.1	0.2	5.9	-4.4	17.2	32.5	-10.0
Sector Secundario	-11.1	-0.5	-12.4	3.4	1.7	7.2	6.9	-1.9	-1.4	1.4	-5.2	-2.7
Sector Terciario	0.3	3.3	3.5	2.3	2.6	5.0	3.6	6.2	5.3	7.2	7.4	5.1
Producción manufacturera	6.6	0.8	-2.6	-0.6	5.2	1.1	11.6	0.7	9.1	-3.7	-0.5	-1.3
Construcción	-29.5	40.0	33.6	114.7	23.7	7.9	9.3	-8.4	-17.1	-25.4	8.4	6.1
Obra Pública	-45.5	-2.9	-12.0	-7.7	8.0	8.2	9.4	-46.8	-43.6	-62.4	-32.8	-40.8
Obra Privada	28.4	105.4	143.9	384.7	34.4	7.5	9.2	15.7	-1.3	1.5	29.0	37.6
Ventas menudeo	10.9	3.5	9.6	-1.3	7.9	-0.6	0.9	9.7	3.0	4.7	14.4	16.3
Ventas mayoreo	-0.9	9.8	17.4	16.1	5.5	2.7	7.7	-0.7	-0.9	2.6	-3.3	-1.1
Empleo total (asegurados en el IMSS)	2.1	4.3	2.7	3.1	4.0	7.4	6.3	7.7	6.6	7.0	8.3	8.8
Permanentes	2.3	3.7	2.3	2.9	3.1	6.6	4.1	6.4	4.8	5.4	7.1	8.2
Eventuales urbanos	1.5	6.7	4.4	3.9	7.8	10.8	14.1	11.7	12.3	12.2	12.0	10.6
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	-1.3	9.3	-6.4	-4.0	14.2	46.3	9.5	12.2	12.3	12.6	14.3	9.7
Participaciones federales (Ramo 28)	9.3	5.6	5.4	10.4	4.1	2.5	10.6	9.0	-0.4	19.9	10.3	6.8
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	236.2	330.4	53.9	67.8	161.1	47.5	169.0	284.9	82.1	-11.4	172.8	41.4

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sectur, SHCP y SE

Cuadro 4b.3

Región: Industrializada*

	Aguascalientes						Baja California					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	11.2	4.3	4.9	4.5	4.5	3.2	0.0	6.3	7.3	6.5	5.8	5.5
Sector Primario	7.7	6.2	-4.5	3.0	19.4	5.8	-6.1	8.7	29.9	-0.7	5.1	12.2
Sector Secundario	19.1	4.0	6.4	5.4	3.8	0.8	0.4	9.4	11.9	12.0	8.3	6.2
Sector Terciario	4.9	4.4	4.2	3.9	4.0	5.3	0.1	4.3	4.1	4.1	4.4	4.7
Producción manufacturera	24.7	6.3	7.2	8.6	6.4	2.9	6.7	9.2	12.5	10.9	7.9	6.3
Construcción	-18.8	19.8	43.8	53.1	18.3	-14.8	-20.7	20.2	28.2	35.0	20.2	5.6
Obra Pública	15.6	-40.1	19.0	0.3	-42.3	-74.0	-25.8	22.9	20.0	76.5	16.4	5.2
Obra Privada	-30.2	52.8	51.2	76.1	52.2	37.1	-12.5	16.4	39.7	0.8	26.4	6.4
Ventas menudeo	2.0	15.3	-7.4	23.7	27.3	17.2	-0.6	10.6	9.8	7.9	13.8	10.8
Ventas mayoreo	22.9	6.0	-0.9	1.2	7.9	14.4	-1.5	6.6	-1.4	5.9	13.4	8.6
Empleo total (asegurados en el IMSS)	6.0	5.6	6.0	5.6	5.2	5.7	5.5	6.5	7.4	7.3	6.2	5.1
Permanentes	5.9	6.0	6.4	5.9	5.7	5.9	5.3	6.5	7.0	7.1	6.4	5.5
Eventuales urbanos	6.5	2.6	2.6	2.5	0.6	4.6	8.3	6.8	13.3	10.5	3.8	0.7
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	19.6	17.7	18.7	23.6	18.8	10.7	4.6	10.4	-4.9	7.8	15.4	23.8
Participaciones federales (Ramo 28)	8.2	9.4	0.5	17.4	11.5	9.4	10.5	5.6	-0.7	6.0	12.1	5.5
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	621.1	507.2	341.8	69.5	36.2	59.6	1093.8	920.5	274.5	188.2	290.9	166.9

	Chihuahua						Coahuila					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	2.7	5.2	6.9	3.1	5.1	5.7	3.8	3.1	1.8	1.6	4.7	4.1
Sector Primario	7.5	6.1	15.5	-3.4	16.7	1.7	10.0	-3.4	-6.7	-1.8	-7.0	1.2
Sector Secundario	4.8	5.4	9.0	2.6	3.9	6.4	6.3	2.6	-1.0	0.0	6.1	5.5
Sector Terciario	0.9	5.0	5.3	4.2	4.2	6.1	0.7	3.9	5.5	3.6	3.7	2.7
Producción manufacturera	5.4	6.4	10.9	5.7	3.7	5.7	7.5	2.6	0.1	0.5	5.4	4.4
Construcción	2.6	5.1	7.8	-1.5	-1.2	15.9	15.9	9.1	-5.2	0.9	31.2	9.4
Obra Pública	-17.3	-23.3	-29.3	-24.0	-29.4	-11.4	8.2	-7.9	-21.6	-20.0	-7.6	12.8
Obra Privada	27.6	28.2	42.9	14.7	20.3	39.3	18.5	14.3	-0.4	5.5	48.1	8.4
Ventas menudeo	1.6	3.5	0.0	3.3	4.7	5.5	0.0	-0.8	1.0	-1.0	-5.2	1.8
Ventas mayoreo	1.4	8.0	1.2	11.8	11.3	7.6	-8.9	7.1	11.3	11.8	4.8	1.5
Empleo total (asegurados en el IMSS)	4.2	6.0	5.7	5.8	6.1	6.4	3.7	5.1	5.7	5.3	5.0	4.6
Permanentes	3.1	6.6	5.6	6.4	7.2	7.2	3.4	4.9	5.0	4.9	5.0	4.6
Eventuales urbanos	15.2	0.5	7.3	0.4	-3.6	-1.5	5.6	7.0	10.8	8.2	5.3	4.3
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	9.4	13.5	13.1	13.7	15.2	12.0	24.0	7.0	-3.8	2.1	7.7	21.0
Participaciones federales (Ramo 28)	13.0	7.8	-1.9	12.2	12.8	8.6	10.9	3.7	-3.1	12.2	6.0	0.3
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	1469.8	2119.4	303.5	425.3	1101.4	289.2	1319.2	1000.5	292.2	91.4	466.3	150.6

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.4

Región: Industrializada*

	Jalisco						Estado de México					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	3.5	3.7	4.6	3.0	5.0	2.2	1.2	1.5	1.7	0.8	1.5	1.9
Sector Primario	7.1	4.7	14.9	-2.2	5.2	2.4	6.1	-5.1	-11.5	-7.6	14.2	-7.6
Sector Secundario	4.4	6.5	8.4	6.2	9.3	2.4	-2.6	0.3	-1.3	-0.6	1.5	1.6
Sector Terciario	2.7	2.2	2.0	2.0	2.9	2.1	3.1	2.2	3.3	1.7	1.4	2.2
Producción manufacturera	6.1	5.3	7.9	4.2	5.5	3.9	-3.0	1.3	-2.8	-0.6	3.7	4.8
Construcción	-12.3	23.0	19.7	29.2	44.6	0.5	3.7	-20.9	-21.5	-8.3	-27.7	-21.8
Obra Pública	-16.7	-10.0	19.4	-9.7	-18.3	-21.9	2.5	7.2	14.3	48.0	-7.2	-5.0
Obra Privada	-9.6	41.6	19.9	50.4	83.9	13.6	4.6	-41.2	-47.9	-39.5	-44.0	-34.6
Ventas menudeo	-1.7	0.2	-2.1	0.5	0.8	1.6	6.0	3.8	4.1	4.1	-2.2	9.3
Ventas mayoreo	3.5	8.4	0.8	2.5	13.3	17.1	5.5	4.1	0.4	0.0	10.4	5.4
Empleo total (asegurados en el IMSS)	3.3	5.1	5.4	5.3	4.8	4.8	1.6	4.0	3.6	3.9	4.2	4.2
Permanentes	3.3	4.4	4.9	4.5	3.9	4.1	1.5	3.8	3.2	3.4	4.1	4.3
Eventuales urbanos	3.3	11.0	9.8	11.8	12.3	10.1	2.0	5.1	5.8	5.9	4.9	4.0
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	9.6	14.3	9.7	15.1	15.9	16.4	-33.9	0.6	-24.3	4.8	20.0	5.7
Participaciones federales (Ramo 28)	10.8	10.5	0.5	14.0	16.4	12.1	11.9	8.6	-2.3	14.9	12.6	10.7
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	1397.9	2484.6	1080.1	303.2	657.1	444.2	3123.9	2665.3	882.6	1090.9	569.6	122.2

	Nuevo León						Querétaro					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	3.9	6.0	6.7	5.5	5.8	5.9	8.0	8.2	12.6	8.9	7.4	4.5
Sector Primario	1.8	-9.8	-3.7	-14.7	-13.7	-6.4	11.9	7.3	2.3	14.3	1.7	9.8
Sector Secundario	5.2	4.9	8.4	4.4	4.2	2.9	12.8	9.4	17.3	10.6	8.8	2.3
Sector Terciario	3.1	6.8	5.7	6.4	6.9	7.9	4.2	7.3	9.3	7.4	6.5	6.0
Producción manufacturera	3.6	-0.3	3.8	-0.6	-2.1	-2.1	11.9	9.1	9.9	10.2	9.3	7.3
Construcción	38.4	20.3	41.9	11.7	26.1	9.1	-4.5	6.7	31.7	1.5	6.2	-8.9
Obra Pública	6.2	90.8	131.9	84.5	94.6	65.4	26.6	50.8	155.8	47.1	61.4	1.6
Obra Privada	50.9	1.2	17.7	-9.5	6.4	-4.6	-11.2	-6.9	8.1	-13.3	-9.0	-13.6
Ventas menudeo	2.3	6.7	4.3	4.1	9.9	8.0	-1.1	7.1	3.6	4.6	9.3	10.2
Ventas mayoreo	8.6	-9.6	4.8	-1.4	-17.7	-21.4	16.1	22.3	32.3	25.5	20.5	13.6
Empleo total (asegurados en el IMSS)	3.8	5.0	5.0	5.1	5.1	4.7	4.5	5.8	5.6	5.5	6.4	5.9
Permanentes	3.5	5.2	4.8	5.2	5.4	5.5	5.0	5.6	5.1	5.2	6.2	6.0
Eventuales urbanos	5.4	3.0	6.3	4.7	2.5	-1.1	2.4	6.9	8.2	7.0	7.2	5.2
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	11.1	19.0	25.2	24.7	16.9	11.6	33.9	23.8	30.3	16.9	20.0	28.9
Participaciones federales (Ramo 28)	12.1	7.8	1.3	13.2	9.0	8.2	9.5	9.5	-0.3	17.8	14.6	6.5
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	1358.3	2633.5	948.0	393.1	1087.5	204.8	896.8	1021.2	139.1	124.9	612.6	144.6

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.5

Región: Industrializada*

	Sonora						Tamaulipas					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	0.3	0.5	-0.7	0.7	0.7	1.4	3.0	1.9	2.8	1.0	1.4	2.4
Sector Primario	3.8	2.5	-8.1	6.2	-0.9	8.2	28.1	-4.0	-13.8	-20.8	9.2	22.5
Sector Secundario	-0.4	-0.5	-2.6	-1.3	0.0	1.8	3.9	1.2	4.5	-0.5	-1.2	2.2
Sector Terciario	0.4	1.1	1.9	1.0	1.5	0.2	1.1	2.7	3.5	3.1	2.6	1.6
Producción manufacturera	-2.2	2.9	2.2	2.7	1.7	5.2	6.0	3.9	11.7	2.9	1.3	0.1
Construcción	2.6	-20.5	-31.4	-19.8	-15.7	-14.4	14.9	11.9	-20.7	19.9	-7.2	58.8
Obra Pública	-7.4	-14.5	-31.6	-16.6	5.8	-12.6	10.9	-23.0	-35.4	-11.6	-38.9	0.0
Obra Privada	7.8	-23.2	-31.4	-21.3	-24.1	-15.2	21.9	68.6	4.6	67.8	52.4	141.0
Ventas menudeo	-8.9	-9.5	-6.8	-9.0	-7.9	-13.9	0.3	-0.5	-4.4	-0.3	0.4	1.9
Ventas mayoreo	-3.8	1.4	-11.5	8.1	6.2	2.2	-5.3	3.7	5.6	9.1	6.4	-5.1
Empleo total (asegurados en el IMSS)	1.4	2.6	2.3	2.5	3.0	2.5	2.5	2.4	2.5	2.3	2.7	2.3
Permanentes	1.3	2.5	2.0	2.3	2.9	2.8	2.5	2.9	2.8	2.5	3.2	3.1
Eventuales urbanos	2.9	3.0	4.4	4.0	3.4	0.2	2.2	-1.4	-0.2	0.3	-1.0	-4.6
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	0.9	3.1	-2.2	-4.1	4.0	14.4	13.2	9.2	10.8	13.5	11.2	2.5
Participaciones federales (Ramo 28)	8.6	3.9	0.9	8.4	3.8	2.7	10.7	7.0	-0.6	11.6	8.1	9.3
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	860.7	498.2	291.4	119.5	55.1	32.3	571.4	847.4	184.8	132.8	324.1	205.7

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.6

Región: Desarrollo Medio*

	Campeche						Colima					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	-3.1	-7.4	-6.4	-8.6	-6.3	-8.2	4.1	3.7	1.6	2.2	4.7	6.2
Sector Primario	18.8	3.1	-4.6	24.8	-5.1	1.0	-3.1	-0.4	-2.8	-1.4	-14.4	19.0
Sector Secundario	-4.4	-8.6	-7.0	-10.3	-7.4	-9.6	3.4	4.5	-3.6	-1.0	13.5	9.8
Sector Terciario	5.7	0.5	-2.3	2.1	1.2	1.0	4.9	3.6	4.2	3.7	2.6	3.9
Producción manufacturera	-0.1	-1.4	13.0	-12.5	-0.8	-5.3	-4.1	13.1	-3.2	13.3	23.2	21.4
Construcción	-31.6	0.5	12.0	-11.2	-17.8	20.6	-12.0	-8.4	-43.5	-4.9	5.4	9.3
Obra Pública	-32.7	-0.2	6.4	-16.7	-14.5	24.5	-21.0	-19.1	-55.0	-15.3	6.3	0.3
Obra Privada	-15.6	8.7	104.6	76.6	-47.3	-22.4	0.7	3.4	-25.3	8.4	4.8	17.9
Ventas menudeo	2.1	7.6	-3.4	-1.4	20.0	14.3	0.7	2.3	2.9	-1.1	2.7	4.5
Ventas mayoreo	21.9	1.6	-7.1	12.6	6.2	-4.1	2.1	0.0	-0.5	1.7	-5.8	5.1
Empleo total (asegurados en el IMSS)	-0.3	-4.9	-1.0	-4.0	-7.8	-6.8	2.2	2.2	3.5	3.0	2.1	0.3
Permanentes	-0.9	-4.4	0.3	-4.0	-7.2	-6.6	1.5	1.6	2.6	2.0	1.7	0.2
Eventuales urbanos	2.1	-6.8	-5.6	-4.2	-9.8	-7.5	5.1	5.0	7.5	7.9	4.1	0.9
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	23.0	2.7	3.5	3.5	1.3	2.7	1.3	-5.9	4.3	-8.2	-15.3	-8.7
Participaciones federales (Ramo 28)	1.1	20.4	3.8	38.8	17.0	23.8	6.6	7.4	0.2	16.0	6.9	7.0
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	120.5	320.1	114.3	-11.4	134.7	82.5	185.9	134.9	97.8	-9.0	31.5	14.6

	Durango						Guanajuato					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	1.8	2.3	1.7	2.1	3.7	1.5	6.5	6.4	8.3	10.6	3.3	3.7
Sector Primario	2.9	5.0	8.2	8.6	7.8	-2.1	2.4	1.8	0.8	1.2	7.4	-1.1
Sector Secundario	1.8	-0.3	-1.0	-1.1	2.9	-2.0	13.2	9.3	13.6	18.7	2.7	3.9
Sector Terciario	1.6	3.4	2.6	3.1	3.3	4.5	2.2	4.4	4.9	5.5	3.4	3.9
Producción manufacturera	-2.5	2.4	4.7	6.0	1.6	-2.1	16.1	11.4	12.6	18.6	8.2	7.0
Construcción	34.1	-19.9	-33.6	-32.4	-1.9	-8.6	-17.4	33.0	82.4	48.0	5.6	10.4
Obra Pública	5.4	-6.2	-34.8	-6.9	20.9	2.7	-14.0	9.1	39.0	21.4	-13.4	-1.4
Obra Privada	92.1	-35.0	-31.8	-55.1	-22.6	-23.3	-19.3	47.8	107.5	65.2	17.0	18.0
Ventas menudeo	1.2	9.8	0.0	2.6	10.9	23.9	2.2	8.6	8.7	3.5	11.0	10.6
Ventas mayoreo	-0.4	8.6	8.3	10.6	16.1	0.0	-7.2	7.6	4.4	9.0	12.2	5.0
Empleo total (asegurados en el IMSS)	3.2	2.9	3.6	3.1	2.5	2.3	7.3	6.5	8.2	7.0	6.2	4.7
Permanentes	3.5	2.9	3.2	3.1	2.5	3.0	6.7	5.9	6.9	6.2	5.6	4.8
Eventuales urbanos	0.9	2.2	7.2	2.8	2.6	-3.4	12.0	10.7	17.3	13.0	9.8	3.7
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	16.5	25.0	20.3	13.7	23.5	39.9	23.0	22.9	22.0	24.8	28.3	17.1
Participaciones federales (Ramo 28)	10.1	8.3	1.2	14.3	9.7	8.4	11.6	10.5	-0.3	15.2	15.4	12.8
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	52.1	175.7	24.0	41.5	96.3	13.9	1180.4	1355.9	301.8	43.1	276.8	734.2

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sectur, SHCP y SE

Cuadro 4b.7

Región: Desarrollo Medio*

	Hidalgo						Michoacán					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	3.2	3.9	4.2	3.5	1.5	6.3	6.3	-0.2	-3.8	-2.9	5.7	0.6
Sector Primario	-1.4	5.0	-1.6	10.7	-6.0	9.2	12.1	0.2	-7.5	-1.9	11.2	0.8
Sector Secundario	2.8	4.1	4.4	1.9	0.6	9.4	8.3	-4.5	-16.7	-1.5	9.7	-7.5
Sector Terciario	3.8	3.7	4.3	4.2	2.7	3.4	4.7	1.3	2.1	-3.6	3.5	3.4
Producción manufacturera	-1.4	1.7	1.3	-0.7	-2.4	8.8	5.2	-9.3	-20.3	-1.5	1.4	-15.1
Construcción	35.3	6.5	28.6	26.9	0.2	-12.4	28.1	34.2	-5.2	22.7	95.7	41.5
Obra Pública	30.0	35.8	60.4	100.3	27.3	2.7	71.0	84.1	0.4	62.8	276.1	97.4
Obra Privada	42.9	-31.3	-11.6	-32.6	-38.9	-36.2	4.0	-12.0	-11.2	-27.6	-4.2	-5.9
Ventas menudeo	nd	nd	nd	nd	nd	nd	21.8	7.5	6.7	3.0	4.7	15.8
Ventas mayoreo	nd	nd	nd	nd	nd	nd	8.7	6.3	7.1	9.5	8.9	0.2
Empleo total (asegurados en el IMSS)	4.9	2.2	3.5	1.8	1.5	1.9	2.3	3.7	3.6	3.8	4.1	3.4
Permanentes	3.5	2.3	2.7	1.7	2.1	2.7	1.9	2.6	2.6	2.3	2.8	2.7
Eventuales urbanos	9.4	1.8	6.1	2.0	-0.4	-0.3	5.5	11.0	10.0	13.6	12.4	7.8
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	na	na	na	na	na	na	6.6	5.3	9.2	-0.3	4.3	8.3
Participaciones federales (Ramo 28)	6.2	5.4	-2.4	6.2	9.9	9.0	8.5	6.1	-0.3	15.1	6.6	3.7
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	-94.3	307.1	206.8	63.3	10.9	26.1	139.2	286.9	129.6	47.5	49.3	60.6

	Morelos						Nayarit					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	0.8	2.0	3.2	2.4	2.0	0.5	3.8	4.8	8.2	4.1	4.5	2.6
Sector Primario	-3.2	-6.3	32.2	-5.9	-23.5	-20.0	-6.9	4.6	-13.9	8.5	12.0	15.1
Sector Secundario	0.3	1.6	3.6	0.1	4.6	-1.5	6.5	4.9	30.4	-1.7	4.5	-7.5
Sector Terciario	1.1	2.5	1.9	3.7	1.8	2.6	4.1	4.8	5.1	5.6	4.0	4.6
Producción manufacturera	-0.2	5.2	1.6	1.0	8.8	9.7	0.9	3.4	3.0	0.4	5.6	6.4
Construcción	-9.1	-17.0	53.4	6.9	-21.3	-64.5	-14.1	16.8	92.5	8.0	8.6	-21.4
Obra Pública	14.9	-41.9	67.8	-45.6	-74.0	-82.8	-39.0	74.8	277.4	75.9	16.4	4.1
Obra Privada	-20.0	-0.7	44.0	50.4	13.8	-54.0	22.0	-25.2	-15.4	-36.1	1.2	-40.4
Ventas menudeo	-3.0	8.4	3.7	4.9	9.5	14.5	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Ventas mayoreo	-7.8	1.6	-9.7	0.7	4.2	12.8	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Empleo total (asegurados en el IMSS)	1.0	1.8	1.2	2.2	2.3	1.6	4.1	3.7	5.0	3.0	3.6	3.3
Permanentes	1.2	1.0	0.6	1.0	1.2	1.1	3.8	3.1	3.8	2.5	3.1	3.1
Eventuales urbanos	-0.3	7.8	5.5	11.1	10.1	4.9	5.7	6.4	10.4	5.3	6.2	3.9
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	0.0	0.0	0.0	na	na	na	-9.8	4.7	4.4	-4.7	0.3	18.1
Participaciones federales (Ramo 28)	11.3	5.6	-1.3	9.4	6.1	9.0	10.2	6.9	1.8	12.2	7.9	6.1
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	307.7	314.5	197.4	59.6	39.9	17.6	112.9	87.6	35.6	15.5	21.5	15.0

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.8

Región: Desarrollo Medio*

	Puebla						San Luis Potosí					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	1.0	2.9	2.8	3.0	1.8	4.0	1.9	4.4	3.4	2.0	6.7	5.5
Sector Primario	0.9	14.6	12.1	21.5	14.2	11.0	14.0	4.7	-2.6	4.4	7.2	9.0
Sector Secundario	0.2	2.1	4.6	-0.3	1.2	2.9	2.5	5.7	4.6	1.5	9.7	6.7
Sector Terciario	1.4	2.6	1.3	3.7	1.4	4.0	0.6	3.4	2.8	2.3	4.1	4.2
Producción manufacturera	0.5	1.2	4.7	-3.3	1.8	2.1	4.0	1.7	1.5	-0.5	4.5	1.3
Construcción	20.8	13.6	11.9	25.4	-2.1	22.2	7.4	15.1	6.8	-6.8	30.0	28.9
Obra Pública	36.7	-1.0	-29.7	-1.6	-24.6	60.4	-8.0	38.4	66.9	18.3	60.0	23.3
Obra Privada	5.4	32.0	71.8	58.4	40.1	-7.9	22.5	-2.1	-23.1	-19.6	9.8	37.1
Ventas menudeo	-1.1	5.0	5.8	3.1	5.5	5.4	-2.3	5.6	4.1	5.9	4.6	7.6
Ventas mayoreo	0.7	3.6	-6.5	4.8	9.3	7.1	-22.0	21.0	15.2	18.7	33.3	17.7
Empleo total (asegurados en el IMSS)	2.7	5.0	4.8	5.5	5.3	4.4	3.2	4.4	3.1	4.4	4.9	5.1
Permanentes	2.2	4.2	3.7	3.9	4.5	4.6	3.4	3.5	2.3	3.3	3.9	4.6
Eventuales urbanos	5.3	9.8	11.2	15.1	10.1	3.3	2.0	9.1	7.5	10.6	10.3	8.0
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	-6.5	16.4	1.8	19.7	20.7	22.6	45.4	20.5	33.6	27.3	18.1	8.4
Participaciones federales (Ramo 28)	10.1	6.1	-6.6	15.2	10.7	6.9	8.8	5.4	-7.4	13.7	8.4	9.4
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	891.9	565.9	120.8	179.3	114.6	151.3	946.9	1584.8	265.9	499.3	351.7	467.9

	Sinaloa						Tabasco					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAE)** Total	2.4	4.8	4.5	5.9	3.2	5.5	2.4	-1.4	-0.7	-1.9	-2.7	-0.2
Sector Primario	0.6	10.0	16.4	19.7	-14.2	10.7	-2.0	2.2	4.2	8.7	1.8	-7.5
Sector Secundario	3.0	6.1	2.8	4.0	5.7	11.2	3.2	-2.5	-1.9	-3.8	-4.8	0.4
Sector Terciario	2.5	3.5	2.8	4.2	4.4	2.6	0.8	1.3	2.0	2.3	2.0	-1.1
Producción manufacturera	4.2	7.4	4.4	6.2	6.1	12.9	-3.9	-11.8	-3.4	-13.6	-15.6	-15.4
Construcción	-11.8	0.0	-25.0	0.0	-12.3	35.7	-13.1	-27.4	-27.9	-17.8	-36.4	-28.8
Obra Pública	-15.3	-7.0	-32.2	-24.3	-23.3	47.1	-6.6	-31.3	-37.5	-17.4	-41.7	-25.9
Obra Privada	-7.8	7.6	-17.6	29.6	-0.8	23.5	-22.9	-20.5	-16.8	-18.3	-14.9	-35.7
Ventas menudeo	2.5	0.5	-4.0	10.0	-0.2	-3.6	2.7	5.4	4.5	3.0	9.7	4.3
Ventas mayoreo	0.4	2.8	-1.9	-0.8	5.2	8.4	-1.2	8.9	2.2	15.1	14.9	4.2
Empleo total (asegurados en el IMSS)	3.3	4.8	4.1	4.9	4.9	5.5	3.6	-0.5	2.6	1.4	-0.8	-4.9
Permanentes	2.6	5.0	4.2	5.0	5.2	5.5	4.6	-0.5	2.1	-0.1	-1.1	-2.9
Eventuales urbanos	8.3	3.8	2.9	4.0	2.7	5.5	-1.0	-0.3	5.2	9.3	0.4	-14.5
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	6.6	11.0	3.6	6.7	16.1	17.3	10.2	13.8	19.0	20.5	12.4	5.4
Participaciones federales (Ramo 28)	14.4	3.0	-2.4	5.2	7.1	2.6	1.5	6.8	-0.8	11.9	8.5	8.2
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	343.8	402.3	96.3	113.0	116.3	76.6	227.5	467.2	72.4	21.3	79.1	294.4

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.9

Región: Desarrollo Medio*

	Tlaxcala						Veracruz					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	2.5	5.5	7.6	5.9	5.5	3.3	0.0	0.2	0.8	0.5	1.9	-2.3
Sector Primario	4.2	2.1	46.2	2.9	-7.9	-13.8	-4.4	3.0	4.3	5.2	4.5	-2.2
Sector Secundario	3.2	12.2	16.0	18.9	10.5	4.8	-2.9	-4.4	-2.3	-4.0	-2.5	-9.0
Sector Terciario	2.0	1.9	1.7	-0.9	3.0	3.9	2.6	3.3	2.6	3.4	4.9	2.2
Producción manufacturera	1.9	8.3	15.3	10.9	5.1	3.0	2.7	-4.4	2.9	3.1	-6.2	-17.6
Construcción	32.6	121.8	114.9	296.2	149.9	3.6	-9.8	-25.2	-38.8	-28.2	-16.7	-17.1
Obra Pública	44.6	53.1	23.6	126.7	77.9	13.9	-22.3	-31.0	-51.4	-43.2	-10.9	-12.4
Obra Privada	17.0	231.5	295.4	471.4	337.8	-11.6	28.5	-14.4	-13.5	9.2	-26.5	-23.7
Ventas menudeo	nd	nd	nd	nd	nd	nd	7.0	7.0	9.7	5.5	9.6	3.9
Ventas mayoreo	nd	nd	nd	nd	nd	nd	10.6	3.9	-11.8	19.3	5.2	7.1
Empleo total (asegurados en el IMSS)	1.5	4.8	4.2	5.4	5.1	4.6	0.8	-0.3	0.4	-0.6	-0.3	-0.7
Permanentes	-0.4	3.5	3.1	4.3	4.2	2.6	-0.3	0.3	0.0	-0.4	0.5	0.9
Eventuales urbanos	9.0	9.5	8.3	9.1	8.5	12.1	6.3	-3.3	2.3	-1.6	-4.8	-8.7
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	na	na	na	na	na	na	13.2	5.8	11.6	6.6	7.2	-0.7
Participaciones federales (Ramo 28)	11.7	3.6	-3.1	5.5	8.7	3.9	8.4	-0.1	-7.5	2.0	3.7	2.6
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	91.6	105.1	17.7	14.6	41.9	31.1	1002.0	1505.5	441.6	94.8	736.5	232.6

	Yucatán						Zacatecas					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	3.0	3.7	1.1	5.8	4.4	3.6	4.4	3.7	0.6	6.1	5.6	2.5
Sector Primario	9.4	2.0	5.8	3.0	4.7	-3.3	-1.4	-2.8	-7.7	3.5	-0.4	-7.0
Sector Secundario	4.5	4.5	-2.7	8.1	6.0	6.5	10.9	7.3	1.8	7.6	9.9	9.4
Sector Terciario	2.0	3.5	2.8	4.9	3.7	2.6	0.6	2.1	0.2	5.3	3.4	-0.6
Producción manufacturera	3.3	11.8	1.8	11.9	19.8	13.3	13.0	11.2	7.0	5.3	10.7	22.7
Construcción	17.8	-19.6	-24.3	-17.3	-18.9	-17.8	0.9	-18.9	-15.1	-24.4	-3.4	-30.7
Obra Pública	49.4	-41.2	-53.0	-38.8	-17.6	-49.0	-6.2	-36.5	-15.9	-42.0	-42.5	-40.2
Obra Privada	5.5	-7.8	-4.0	-6.2	-19.5	-1.0	10.4	1.0	-14.3	-4.0	42.6	-19.6
Ventas menudeo	-2.5	-4.0	-10.2	-9.4	4.3	-0.3	2.7	4.9	10.7	3.0	5.4	1.4
Ventas mayoreo	5.4	12.0	5.3	24.4	8.8	9.4	-10.0	4.1	-9.3	9.5	10.8	6.1
Empleo total (asegurados en el IMSS)	3.2	3.9	3.7	3.6	4.2	4.3	4.8	4.9	5.8	5.2	4.7	3.9
Permanentes	3.0	3.4	3.1	3.3	3.7	3.6	3.0	3.4	3.1	3.3	3.7	3.6
Eventuales urbanos	4.6	9.5	10.1	7.0	9.7	11.2	5.6	1.9	7.0	4.7	0.1	-3.8
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	9.2	15.8	12.1	16.4	18.7	15.7	7.4	15.8	11.3	13.1	18.3	19.3
Participaciones federales (Ramo 28)	11.5	7.3	-1.4	12.4	13.0	6.4	5.2	7.2	-1.6	11.3	10.6	9.1
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	66.3	142.6	69.1	31.8	17.8	23.8	696.1	66.6	-125.1	76.6	104.5	10.7

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

Cuadro 4b.10

Región: Alta Marginación*

	Chiapas						Guerrero					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	2.5	-3.1	-4.6	-3.0	-5.1	0.3	5.5	2.4	2.6	3.2	1.8	1.9
Sector Primario	-5.4	2.0	-4.6	1.3	0.5	11.6	13.4	0.0	22.9	-5.4	4.5	-12.7
Sector Secundario	2.2	-11.3	-17.4	-9.4	-12.8	-4.7	11.0	-9.3	-0.4	-1.5	-12.1	-20.7
Sector Terciario	3.5	0.0	1.6	-0.7	-2.1	1.3	3.3	6.3	2.5	5.2	6.2	11.5
Producción manufacturera	-2.6	-0.6	-3.3	-4.5	-6.0	11.4	1.8	3.8	0.7	5.8	3.3	5.2
Construcción	1.9	-4.8	-21.0	4.3	15.6	-12.0	59.4	-25.8	5.7	-18.3	-32.1	-45.8
Obra Pública	20.5	-10.1	-21.0	-2.5	27.0	-34.1	60.1	-22.4	8.8	-8.2	-29.4	-47.5
Obra Privada	-31.7	12.0	-20.9	24.3	-16.0	67.2	57.5	-35.7	-5.6	-44.2	-40.1	-41.1
Ventas menudeo	5.7	-7.3	-11.0	-9.7	-11.2	2.6	22.4	12.1	0.6	5.3	21.8	21.5
Ventas mayoreo	29.9	14.8	39.3	20.9	5.5	1.5	5.6	-3.3	-9.7	-5.3	-0.1	2.8
Empleo total (asegurados en el IMSS)	0.7	2.7	1.7	2.7	3.8	2.6	4.4	1.2	4.3	0.5	0.0	0.2
Permanentes	-0.6	2.3	0.8	2.1	3.4	2.8	2.6	0.6	2.2	-0.3	-0.1	0.6
Eventuales urbanos	14.0	6.3	10.4	8.2	6.7	0.6	12.0	3.7	12.8	3.7	0.3	-1.0
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	8.2	24.9	23.7	25.0	28.4	22.4	8.2	13.3	18.6	11.2	18.1	5.7
Participaciones federales (Ramo 28)	9.1	3.6	-2.1	9.2	4.7	3.3	12.6	8.3	-0.3	14.5	13.8	6.3
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	31.5	120.9	74.7	16.4	10.0	19.8	475.5	140.1	66.7	36.6	19.6	17.2

	Oaxaca					
	2014	2015	1T15	2T15	3T15	4T15
Actividad Económica (ITAEE**) Total	1.8	2.8	2.2	1.0	5.3	3.0
Sector Primario	-0.5	1.5	-6.2	-1.8	6.1	8.5
Sector Secundario	4.1	2.2	2.6	-1.4	7.0	0.7
Sector Terciario	0.8	3.3	2.7	2.5	4.3	3.7
Producción manufacturera	0.1	0.0	-2.2	-5.4	3.2	4.3
Construcción	14.3	-3.2	0.6	-4.9	7.8	-16.1
Obra Pública	-2.1	54.0	55.0	40.0	64.7	60.7
Obra Privada	43.0	-71.5	-74.1	-80.6	-62.1	-71.3
Ventas menudeo	2.3	-0.4	-5.8	-4.6	4.2	4.7
Ventas mayoreo	-9.7	-1.3	-5.7	-5.2	0.9	5.2
Empleo total (asegurados en el IMSS)	2.8	3.6	4.0	3.8	3.5	2.9
Permanentes	2.8	3.8	3.7	3.2	3.8	4.3
Eventuales urbanos	2.8	2.3	6.2	7.4	1.2	-5.1
Tránsito aéreo total (pasajeros transpor.)	10.4	19.9	24.4	18.4	27.1	11.3
Participaciones federales (Ramo 28)	12.2	0.2	-6.1	-1.2	4.7	4.3
Inver. Extranjera Directa (millones de USD)	479.8	180.9	-145.7	104.2	65.8	156.6

* Todos los indicadores, con excepción de la Inversión Extranjera Directa, se muestran en variaciones anuales porcentuales de cantidades reales

** Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal

na = no aplica; nd = no disponible

Fuente: INEGI, STPS, Sector, SHCP y SE

5. Temas especiales incluidos en números anteriores

Segundo Semestre 2015

La automotriz en México, principal tren motriz de la economía
La resiliencia de la industria automotriz global
México se consolida en el mercado automotriz de Estados Unidos
Factores a considerar para lograr una reducción de costos y tarifas eléctricas
Comparando el consumo de electricidad entre una residencia del año 2028 vs. una del 2014

Segundo Semestre 2014

Consideraciones sobre algunas de las leyes secundarias energéticas
México se consolida como una potente plataforma de exportación automotriz en el mundo
El turismo nacional e internacional: una historia a dos velocidades

Primer Semestre 2014

El gran reto de México, conservar y ganar espacios en las cadenas globales de valor
Las exportaciones manufactureras mexicanas ganan competitividad en la última década
Reforma energética y los retos de su implementación en la producción de hidrocarburos

Junio 2013

La industria de electrodomésticos: retos y oportunidades para mejorar el posicionamiento competitivo
Industria electrónica en México, tras el reto de elevar la productividad
Sectores clave a considerar para una reforma energética efectiva

Noviembre 2012

Hacia una mejor administración de la deuda pública subnacional mexicana
Energía en México... con incontables retos y oportunidades.

Mayo 2012

Análisis de competitividad de las exportaciones mexicanas en EEUU
Sequía severa en México: impacto marginal en PIB total pero, importante en micro regiones.

Octubre 2011

¿Cuáles son los sectores más competitivos en México? Un enfoque de costos de producción
¿Se le puede extraer más brillo a la minería-metalúrgica en México.

Enero 2011

La industria automotriz en México: se beneficia de la reestructuración de EEUU, pero enfrenta una fuerte competencia global
Los desafíos de los vehículos eléctricos en el mundo
El turismo en México: ante el reto de un mayor dinamismo

Junio 2010

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

Disponibles en www.bbva.com en Español y en Inglés

AVISO LEGAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BBVA Bancomer y el resto de entidades del Grupo BBVA que no son miembros de FINRA (Financial Industry Regulatory Authority), no están sujetas a las normas de revelación previstas para dichos miembros.

"BBVA Bancomer, BBVA, y sus sociedades afiliadas, entre las que se encuentra BBVA Global Markets Research están sujetas a la Política Corporativa del Grupo BBVA en el ámbito de los Mercados de Valores. En cada Jurisdicción en la que BBVA desarrolla actividades en los mercados de valores, la Política se complementa con un Reglamento Interno de Conducta el cual complementa a la Política y en conjunto con otros lineamientos se establecen medidas para prevenir y evitar conflictos de intereses con respecto a las recomendaciones emitidas por los analistas entre las que se encuentran la separación de áreas. La Política Corporativa se puede consultar en el sitio: www.bbva.com / Gobierno Corporativo / Conducta en los Mercados de Valores".

Consejo editorial

Carlos Serrano

Jorge Sicilia

Han elaborado esta publicación

Editores

Carlos Serrano
carlos.serranoh@bbva.com

Alma Martínez
ag.martinez@bbva.com

Arnulfo Rodríguez
arnulfo.rodriguez@bbva.com

BBVA Research

Economista Jefe del Grupo

Jorge Sicilia

Economías Desarrolladas:

Rafael Doménech
r.domenech@bbva.com

España

Miguel Cardoso
miguel.cardoso@bbva.com

Europa

Miguel Jiménez
mjimenezg@bbva.com

Estados Unidos

Nathaniel Karp
nathaniel.karp@bbva.com

Economías Emergentes:

Análisis Transversal de Economías Emergentes

Álvaro Ortiz
alvaro.ortiza@bbva.com

Asia

Le Xia
le.xia@bbva.hk

México

Carlos Serrano
carlos.serranoh@bbva.com

Turquía

Álvaro Ortiz
alvaro.ortiza@bbva.com

Coordinación LatAm

Juan Ruiz
juan.ruiz@bbva.com

Argentina

Gloria Sorensen
gsorensen@bbva.com

Chile

Jorge Selaive
jselaive@bbva.com

Colombia

Juana Téllez
juana.tellez@bbva.com

Perú

Hugo Perea
hperea@bbva.com

Venezuela

Julio Pineda
juliocesar.pineda@bbva.com

Sistemas Financieros y Regulación

Santiago Fernández de Lis
sfernandezdelis@bbva.com

Sistemas Financieros

Ana Rubio
arubiog@bbva.com

Inclusión Financiera

David Tuesta
david.tuesta@bbva.com

Regulación y Políticas Públicas

María Abascal
maria.abascal@bbva.com

Regulación Digital

Alvaro Martín

Áreas Globales:

Escenarios Económicos

Julián Cubero
juan.cubero@bbva.com

Escenarios Financieros

Sonsoles Castillo
s.castillo@bbva.com

Innovación y Procesos

Oscar de las Peñas
oscar.delaspenas@bbva.com

BBVA Research Mexico

Paseo de la Reforma 510
Colonia Juárez
C.P. 06600 México D.F.
Publicaciones:
Correo electrónico: bbvaresearch_mexico@bbva.com

Estas y otras publicaciones de BBVA Research están disponibles en inglés y en español en: www.bbvaresearch.com

Otras publicaciones:

