

AMAVE



TRANSPORTE DE CARGA

MOVIENDO LA ECONOMÍA DE MÉXICO.

D I C I E M B R E 2 0 2 1

CON APOYO E INFORMACIÓN DE:





Panorama del transporte de carga en México.

En 2020 El parque vehicular de autotransporte **estuvo compuesto por:**



208,667
Camiones Unitarios



563,400
Semirremolques
y Remolques



370,093
Tractocamiones

En 2020 **el crecimiento**
del parque vehicular fue de



2.1%

en Camiones frente
al registro de 2019



4.8%

en Semirremolques



4.1%

en Tractocamiones.

Incidentes de robo de mercancías al autotransporte de carga en México



4,986 Durante el Q3



Incremento del 9% en comparación
al Q2-2020.



Alza de hasta un 5% en este trimestre
en productos farmacéuticos



En la red carretera, el volumen de camiones de carga **cayó, -33.4%**
(Comparativo 2020 vs 2019)



En el transporte transfronterizo, la contracción fue **de -11.1%**
(Comparativo 2020 vs 2019)



El autotransporte de carga **mueve un poco más de 90%** de la carga doméstica terrestre del país.

Facturación empresas de autotransporte

(Comparativo 2020 vs 2019)



Reducción de 41 a 50%,
como resultado del descenso de su productividad, que, en algunos casos, llegó a ser el paro total de su flota de transporte.



Incremento en empresas que atendieron los mercados de **mensajería/paquetería, equipo médico electrónico y alimentos**, vieron incrementada su demanda impulsada en gran medida por el crecimiento del e-commerce durante la pandemia.

Cifras de los socios de AMAVe

Arrendamiento de Transporte de Carga

AMAVE



5%

se incrementó al
3er trimestre del 2021
vs el 2do trimestre
del mismo año.



Se incrementó al
~100%
comparado
con el mismo período,
pero del 2020.



Renovación de unidades



Trámites

Las acciones de simplificación para mejorar los trámites y disminuir los tiempos de gestión, ayudarán activamente a la renovación de unidades, ya que, con esto, **se eficientarán los tiempos de entrega, se optimizarán los costos administrativos, y la recuperación de la inversión será en menor tiempo.**



Renovación

El gran reto para la renovación **no está en el 20%** de unidades que tienen las grandes corporaciones, **si no en el otro 80%** que está con los hombres camión, por lo que la profesionalización de este sector es clave para que este mercado tenga mejores unidades.



Envejecimiento

Aún así, **este segmento con el paso del tiempo se ha ido formalizando**, esto ocasionado por las diferentes regulaciones gubernamentales, aún así la flota sigue envejeciendo en gran parte por la falta de apoyos del gobierno como el ya extinto programa de chatarrización.

Eugenio Noriega, Director Comercial de TIP Tráiler

Afirma que de existir algún cascadeo donde las grandes corporaciones puedan renovar su flota a través de los incentivos gubernamentales se podrá mejorar la antigüedad de la flota, ya que las unidades que se desechan podrían ser adquiridas por las pequeñas y medianas empresas a través de estímulos.



Este es un tema gubernamental, ellos mismos deben fomentar estos estímulos, mismos que pueden llegar al hombre camión, por lo que es imprescindible crear estos programas tomando en cuenta el mercado secundario, de no hacerlo la flota seguirá envejeciendo” comenta el directivo.



Transporte más sustentable y el DUBA



El abastecimiento de **Diesel de Ultra Bajo Azufre** es un tema que se tiene en el mapa desde hace ya 4 años, incluso en el **2018** se generó el primer informe sobre este combustible como opción para la modernización de diferentes motores y la alineación de las armadoras a las diferentes normas como la **NOM-016** y la **NOM-044**, haciendo que diferentes armadoras levanten la mano para implementar tecnología más avanzada que ya se utiliza en otros países y que está disponible en México.

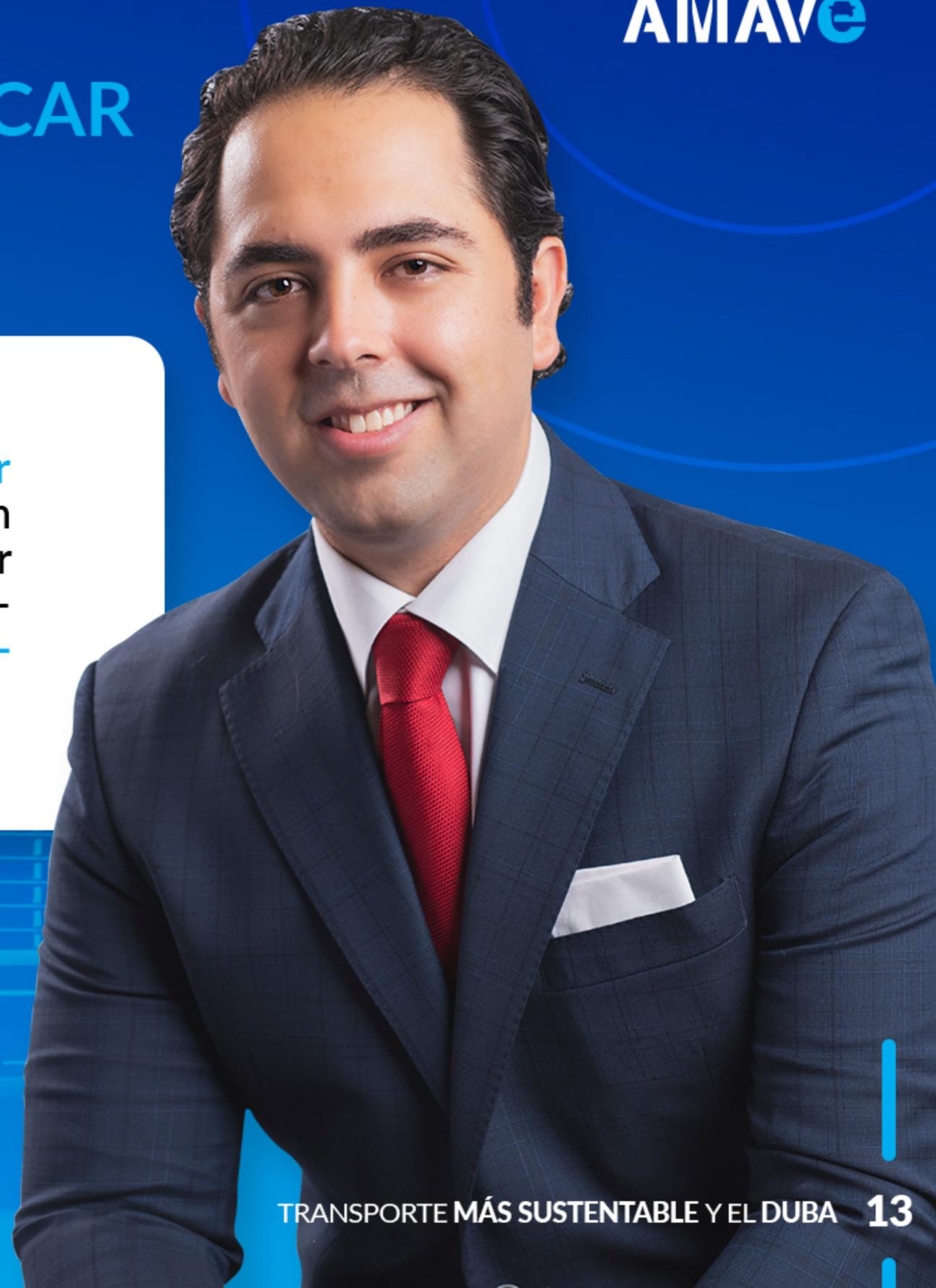


De esta manera **SEMARNAT** da el paso para ampliar los plazos de la **NOM-044** al **primero de enero del 2025**, permitiendo la convivencia simultánea de los motores **EURO V/EPA 07** con los **EURO VI/EPA 10** (que demandan el uso de DUBA) con la finalidad de generar certeza en los mercados.

Javier Valadez

Director de Asuntos Corporativos de PACCCAR

AMAVE



La repercusión que esto tiene **será positiva para el sector transportista** ya que da certeza para el tipo de motorización que se deberá utilizar en los próximos años y se podrá tener una mejor planeación de la demanda por parte de las armadoras y arrendadoras” comenta **Javier Valadez, Director de Asuntos Corporativos de Paccar**

Es importante tener alternativas para el mejoramiento de la flota como el gas natural o las opciones eléctricas.



Tecnología como aliada

Tecnología como aliada



Las herramientas tecnológicas como **geocercas y GPS** dan a las arrendadoras **mayor certeza en la recuperación de sus unidades**, además de que brindan mayor confianza al transportista y se entregan datos que permiten la optimización de recursos, sin embargo, hace falta un marco jurídico que permita que todas las unidades cuenten con esta tecnología.



Como industria se trabaja en una **Ley General de Movilidad** donde se busca que todas las aplicaciones de telemetría sean parte de un paquete básico de cualquier unidad, mismo que ha avanzado con la **prohibición de los jammer**, por lo que se busca generar un criterio de aplicabilidad mucho más sofisticado en un futuro cercano.



Al adherir todos estos servicios se ayuda en **eficientar la flota** y tenerla en circulación más tiempo del normal, incluso se podrían evitar paradas no adecuadas y hasta monitorear el estado de salud del operador” comenta **Eugenio Noriega, Director Comercial de TIP Tráiler**



Plataformas como **EDUCAT (Educa Transporte)** que fue lanzada en conjunto con la **ANPACT (Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones)**, **ANTP (Asociación Nacional de Transporte Privado)**, **CANACAR (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga)** y **CONATRAM (Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos)** muestran que muchas veces el negocio no está en cuanto se transporta, si no que muchas veces esto es un negocio financiero y fomenta que las pequeñas y medianas empresas volteen a ver el transporte de carga como una buena oportunidad de negocio, donde el arrendamiento vehicular es un gran aliado, mismo que en el **Q3 del 2021 creció un 5%** contra el año anterior.

En los próximos años si las leyes nacionales empujan este tipo de tecnología podremos ver aplicaciones como **conducción autónoma** y **hasta asistencia remota para los operadores**.



El boom de la Última Milla



El patrón de comportamiento del consumidor se adelantó **7 años** derivado de la pandemia, por lo que muchas más personas utilizan el ecommerce de manera recurrente para diferentes productos, haciendo que **la seguridad y el tiempo de entrega** sean los dos factores que ayudan a los clientes a tomar una decisión de compra.



Derivado de este boom, el transporte de carga de última milla **se incrementó de manera exponencial**, logrando que este segmento se volviera imprescindible para el día a día de las empresas por lo que **la figura del arrendamiento se convirtió en la aliada del transporte** gracias a sus bondades.



Sin embargo, hoy en día se muestra un despertar de las compañías por empezar a **crear sus propios vehículos de Last Mile**, con la intención de reducir costos y tener unidades acordes a sus propias necesidades, esto será la punta de lanza para la electrificación, ya que vemos **unidades EV con mayor autonomía** y más centros de carga en las rutas de entrega.



La seguridad en carreteras y su impacto en las primas de seguros

| Seguridad en carreteras

En México una de las realidades del transporte de carga es la inseguridad, en el país se registran 4,500 incidentes por trimestre, por lo que se espera alcanzar 18 mil incidentes en la industria por año.



A niveles regionales, la **zona centro** registra el mayor índice con el **55%** de los acontecimientos, mientras que la **zona occidente** es el segundo lugar con el **29%**, por lo que se ha logrado identificar carreteras consideradas como puntos rojos de inseguridad tales como la de **Puebla-Veracruz**.



Situación que ha detonado un incremento en el costo del aseguramiento de las unidades. Incluso en **2018**, las primas incrementaron hasta en un **100%**, lo que hace mucho más difícil el contener este gasto.

Diferentes arrendadoras han establecido conversaciones con autoridades gubernamentales donde se logró el convenio para realizar diferentes operativos con la finalidad de reducir estas incidencias, aún así, Javier Valadez, Director de Asuntos Corporativos de PACCAR comenta que **esto no ha sido suficiente**.



Este problema está golpeando a las empresas, sobre todo a las pequeñas quienes no cuentan con la liquidez para hacer frente a un problema como este, hemos recibido diferentes consejos por parte de las autoridades como **mantener una comunicación directa con los C5**, además de realizar exámenes de confianza a los equipos de trabajo” **Javier Valadez, Director de Asuntos Corporativos de PACCAR**



Aún así, una de las grandes oportunidades para reducir el costo de las primas, es sin duda **la sinergia y negociación que las medianas y grandes corporaciones realizan**, esto da mejores opciones por volumen con las aseguradoras con la intención de prorratear a los que no tienen ningún incidente con los que sí, para **reducir el GAP y la fluctuación sea menor**.

Además, se busca de manera activa que las flotillas que cuenten con tecnología de telemetría cuenten con **primas más económicas**.



Perspectivas para 2022



Después de iniciar el 2021 con una estabilidad en cuanto al arrendamiento de unidades de carga, este segmento **presentó un crecimiento al cierre del tercer trimestre del año**, por lo que para el **2022** los esquemas de arrendamiento serán mucho más comunes, incluso, el mercado está fluctuando a tener plazos más largos



También se nota una agresividad del mercado para vehículos de última milla que no cambia la estructura de compra que existe, si no que **fortalece una parte de la cadena de bienes**, esto genera una **eficiencia y ahorro potencial en los bienes de consumo** de los clientes.



Igualmente se nota un reposicionamiento en la confianza del consumidor, esto incluye un regreso a la estabilidad post Covid, mismo que se refleja en un **crecimiento del arrendamiento vehicular**. Esperando que se tengan al cierre del año **2022 de 22 mil unidades de carga**, lo que representa un **crecimiento conservador del 7%**.

Aunque, de no desatorarse el tema de insumos como **microchips, faldones y frenos** no se podrá hacer frente a la demanda cada vez más creciente de vehículos.

| Acerca de AMAVe

AMAVE

La asociación cuenta con **18 socios** de los cuales **12 son empresas administradoras de flotas vehiculares de renta a largo plazo** y **6 de renta diaria**.

Así mismo, nuestros socios prestan una amplia gama de **servicios de movilidad y administración de vehículos**, como sería el caso de **gestión de mantenimiento, combustible, remercadeo de unidades y cumplimiento regulatorio, telemáticos, entre otros**.

Contacto



@AMAVeAsociacion



Amave.mx

Contacto de Prensa



rperez@ninesmkt.com

CON APOYO E INFORMACIÓN DE:

