

SE MULTIPLICAN VENTAS DE CAMIONES CHINOS

Empresas han pasado de comercializar 945 unidades en 2021 a 6 mil 117 el año pasado, según el Inegi; apuesta por electrificación de vehículos les ha permitido operar transporte público en CDMX

Texto: SARA CANTERA
—sara.cantera@eluniversal.com.mx
Ilustración: ANI CORTÉS

China está metiendo el acelerador en el mercado mexicano de camiones para transporte de mercancías y pasajeros, de los cuales 25% son eléctricos, comentan expertos en entrevista con EL UNIVERSAL. Yutong, Foton y Shacman, tres marcas de origen chino, vendieron un total de 6 mil 117 vehículos pesados a lo largo del año pasado, casi el triple de las 2 mil 297 unidades que colocaron en 2022 y seis veces más de las 945 comercializadas en 2021, señalan los registros del Inegi.

Standard & Poor's Global Mobility destaca que la participación de las marcas chinas en el mercado de vehículos pesados se ha duplicado en el último par de años.

En 2022, solamente 4% de las ventas de camiones Clase 4 a Clase 8 y autobuses correspondieron a marcas chinas, pero el año pasado tenían 9% del total.

Manny Katakis, analista senior de S&P Global Mobility, estima que cerca de 25% del comercio de camiones pesados y autobuses chinos son eléctricos.

“Los vehículos pesados con energías alternativas como los eléctricos son de marcas nuevas que han entrado en los últimos años. En cambio, para marcas establecidas desde hace años como Paccar [Kenworth en México], Navistar o Daimler Trucks, los camiones eléctricos significan menos de 1% de sus ventas”, destaca Katakis.

Foton fue de las primeras chinas en llegar a México, cuyas ventas sumaron mil 766 camiones el año pasado, el doble de los 898 de un año antes. Del total de sus colocaciones, 441 fueron unidades para transporte de pasajeros y el resto correspondió a tractocamiones y carga, de acuerdo con el Inegi.

Katakis anticipa que México se seguirá beneficiando del crecimiento económico de Estados Unidos durante 2024 y 2025, por lo que la producción y comercialización de camiones pesados seguirá estable, sobre todo si se mantiene controlada la inflación.

Opina que el crecimiento del turismo dará un impulso adicional a la venta de autobuses.

“Los principales jugadores seguirán siendo Daimler Truck, Freightliner, Paccar [Kenworth], pero también estamos viendo a marcas chinas que empiezan a aparecer en el mapa. Esperamos que México siga importando más camiones medianos de China, que ha sido un adversario de Estados Unidos, y la presidenta electa Claudia Sheinbaum tendrá que navegar en estas aguas en los próximos años”, añade el analista de S&P Global Mobility.

Un largo camino por recorrer

El creciente avance de China llevó a que el Servicio de Transportes Eléctricos (STE) de la Ciudad de México corriera a su cargo.

“La electrificación de los camiones medianos ya está sucediendo en el país y está liderada por las importaciones chinas”, apuntó Katakis durante su presentación en el Foro AMDA Vehículos Comerciales.

La electrificación en el transporte se ha convertido en una necesidad sobre todo para las empresas de entrega de mensajería y paquetería de última milla, aunque las unidades eléctricas aún representan un porcentaje bajo del parque vehicular.

Héctor Romero, vocero de Top Flotillas, explica que en el país existen 16 mil empresas dedicadas al transporte de carga, las cuales utilizan camiones pesados, semipesados



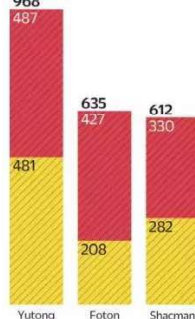
El dragón toma velocidad

Yutong ha colocado este año casi mil autobuses en el mercado mexicano.

Ventas de vehículos pesados por marca china

Unidades entre enero y mayo de 2024

AL MAYOREO AL MENUDEO



Fuente: Inegi.

“

Los vehículos pesados con energías alternativas como los eléctricos son de marcas nuevas que han entrado en los últimos años. En cambio, para marcas establecidas significan menos de 1% de sus ventas”

MANNY KATAKIS
Analista senior de S&P Global Mobility

“

En el segmento de última milla es donde están entrando las marcas chinas por la guerra comercial con Estados Unidos. Sus vehículos ganan penetración en nuestro país”

HÉCTOR ROMERO
Vocero de Top Flotillas



El sistema Metrobús utiliza camiones eléctricos de origen chino.

dos y vehículos comerciales. Estas compañías cuentan con un parque vehicular de 600 mil unidades, de las cuales solamente 1% son camiones eléctricos.

El porcentaje es pequeño porque en viajes largos como Ciudad

de México-Tijuana no existe la infraestructura adecuada para cargar los camiones eléctricos. Hace falta inversión de los gobiernos federales, estatales y de los mismos fabricantes y empresas para garantizar que un camión eléctrico recorra esas distancias.

En donde sí “hay un auge” es en los autobuses suburbanos y urbanos como la red del Metrobús en la Ciudad de México, donde 80% de las unidades ya son eléctricas, destaca Romero.

“En el servicio de entrega de última milla de empresas como DHL, FedEx, Estafeta en las ciudades sí está creciendo el parque vehicular eléctrico, donde 25% a 30% de las unidades son eléctricas”, revela.

Empresas como Bimbo, FEMSA o Telmex ya tienen su propia flota de camiones eléctricos.

“En el segmento de última milla es donde están entrando las marcas chinas por la guerra comercial que tienen con Estados Unidos. Sus vehículos están ganando penetración en nuestro país”, expone el vocero.

Estados turísticos venden el diesel más caro del país

TLÁLLOC PUGA
—cartera@eluniversal.com.mx

El auge turístico viene acompañado de una mayor demanda de combustible para autobuses.

La información más reciente de la Comisión Reguladora de Energía (CRE) señala que las estaciones de servicio en Quintana Roo vendieron el diesel más caro del país, cuyo precio alcanzó un máximo histórico de 26.78 pesos por litro y significa un incremento de 2.14 pesos durante el último año.

En segundo lugar se encuentra Baja California Sur, donde el litro se ofreció en 26.04 pesos, 1.37 más que hace un año y casi un peso por arriba del promedio nacional de 25.08.

Ocho de cada 10 turistas nacionales y extranjeros usan autobuses o un medio similar para trasladarse a los diferentes destinos del país, de acuerdo con la Secretaría de Turismo (Sectur).

Entre enero y abril, los hoteles de Cancún, Quintana Roo, alcanzaron una ocupación de 80.3% y fue la mayor tasa desde 2018 para un periodo similar, mientras que en Cabo San Lucas, Baja California Sur, estuvieron llenos a 81.7% de su capacidad.

Ambos estados presumen tener los destinos con mayor ocupación hotelera de los 70 principales que monitorea la Sectur. La Secretaría de Hacienda

dio a conocer que el diesel tendrá esta semana un estímulo de 9.31% o 63 centavos por litro mediante el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS), es decir, el gravamen a pagar será de 6.15 pesos por litro en lugar de 6.78.

Pemex reporta que la mayoría de los combustibles que se comercializan en el mercado nacional se traen de Estados Unidos y su principal materia prima es el petróleo, cuya cotización superó la semana pasada los 84 dólares por barril y se trata del mayor precio desde abril de este año, indican cifras del Departamento de Energía de esa nación.

Al traer el combustible del extranjero también tiene que ver el tipo de cambio, de modo que entre mayor depreciación tenga la moneda, será más caro importar el hidrocarburo.

Los registros de Bloomberg muestran que el tipo de cambio lleva dos semanas seguidas por arriba de 18 pesos por dólar en operaciones al mayorista, mientras que antes de las elecciones se mantenía por debajo de 17 unidades. ●

25.08

PESOS POR LITRO fue el precio promedio del diesel a escala nacional.



Los precios del diesel en estados como Quintana Roo y Baja California Sur promedian 26.78 y 26.04 pesos por litro, respectivamente.

De acuerdo con Top Flotillas, las empresas más susceptibles de adoptar los vehículos eléctricos son Mercado Libre, Amazon y FedEx, ya que el mantenimiento preventivo de las unidades es más económico que los vehículos a diesel o gasolina y son compañías con una filosofía de cuidado al medio ambiente. Romero comenta que los vehi-

culos eléctricos chinos son atractivos por el precio, ya que la tecnología es la misma que la de marcas europeas, pero advierte que su servicio de posventa es malo porque no tienen una red de infraestructura tan consolidada como las marcas europeas y estadounidenses para conseguir refacciones o hacer algún diagnóstico en caso de un choque. ●