

SECTOR AUTOMOVILES

Sector 3

1. INTRODUCCIÓN

“BRICS” se utiliza en economía internacional para referirse conjuntamente a Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica, que tienen en común una gran población (Rusia y Brasil por encima de los ciento cuarenta millones, China e India por arriba de los mil cien millones), grandes territorios (casi 38.5 millones de kilómetros cuadrados), lo que les provee dimensiones estratégicas continentales ante la imponente cantidad de recursos naturales, y lo más importante, las cifras que mostraron a nivel internacional dentro del crecimiento del –PIB- y de su participación en el comercio mundial que han sido enormes en los últimos años, los hace atractivos como destino de inversiones.

Mucho del crecimiento de estos países, en parte se debe al traslado de sectores de la industria que antes estaban focalizados en Europa, dentro de ellos el sector automovilístico. Recientes informes de Price Waterhouse Cooper –Pwc- ponen de manifiesto que la producción de vehículos compactos aumentará en todas las regiones del mundo, salvo en Europa, donde la desaceleración económica propiciará para el 2012 un descenso de 590.000 unidades en comparación con 2011. En el extremo opuesto, Pwc cree que existen razones para el optimismo al analizar la tendencia de los países emergentes, especialmente de los BRICS que consolidará otro año la fortaleza de la demanda.

2. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR

Desde la creación de sus primeros modelos, uno de los aspectos sobre los cuales se da seguimiento es el combustible que usan los automotores. Es así, que este sector tiene crecientes presiones sobre la eficiencia, aunque no es de extrañar que ya se considera la electromovilidad como la tendencia más apremiante en la industria automotriz, sin embargo el ahorro de los derivados del petróleo y la creación de vehículos más eficientes es uno de los temas en cuestión.

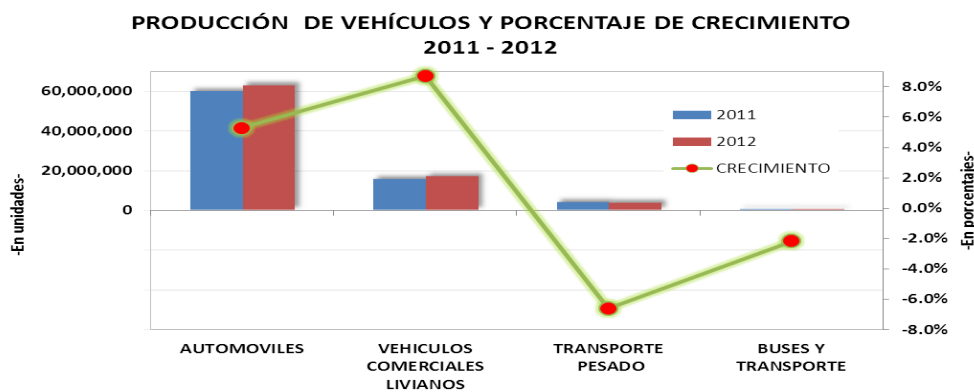
Frente a la creciente urbanización por la superpoblación a nivel mundial, y por ende a nivel nacional, habitantes de las ciudades necesitan vehículos adaptados para su entorno particular en donde se explica por qué la orientación urbana trata de adaptar el diseño, para acortar distancias, agilizar trayectos y descentralizar las principales actividades económicas urbanas o en el caso particular de países como Guatemala adaptar dicho diseño a trayectos más cortos, a través de un crecimiento vertical en las viviendas.

Es así, que este sector envuelve el requerimiento de otros, principalmente el de las materias primas (combustibles derivados del petróleo), el desarrollo urbano, metalurgia, plásticos y desarrollo de tecnología.

3. CONTEXTO INTERNACIONAL DEL SECTOR Y DEL MERCADO

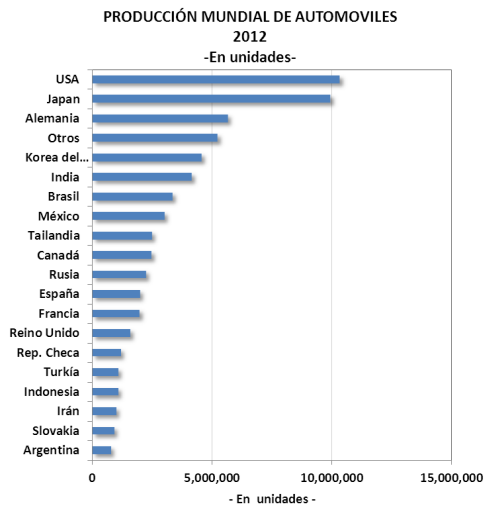
Según estadísticas de la “Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles” –OICA- la producción de automóviles comerciales y de transporte cerró con 84.1 millones de unidades en el 2012, superior en 5.3% a la de 2011. Dicho dato superó por la investigación la producción mundial de automóviles y vehículos comerciales de Euler Hermes, Institución dedicada a los seguros y el crédito en este ramo que pronosticó un 4.0% de crecimiento.

Al desagregar las cifras del 2012 y compararlas con respecto las del 2011 el comportamiento fue el siguiente: vehículos comerciales livianos 17.0 millones de unidades con (8.8% de crecimiento); seguido por los automóviles de pasajeros con millones de unidades (5.3% de crecimiento), disminuyendo la producción de transporte pesado a 3.7 millones de unidades (-6.6% de disminución); y por último, buses y transporte con 0.3 millones (-2.2 de disminución).

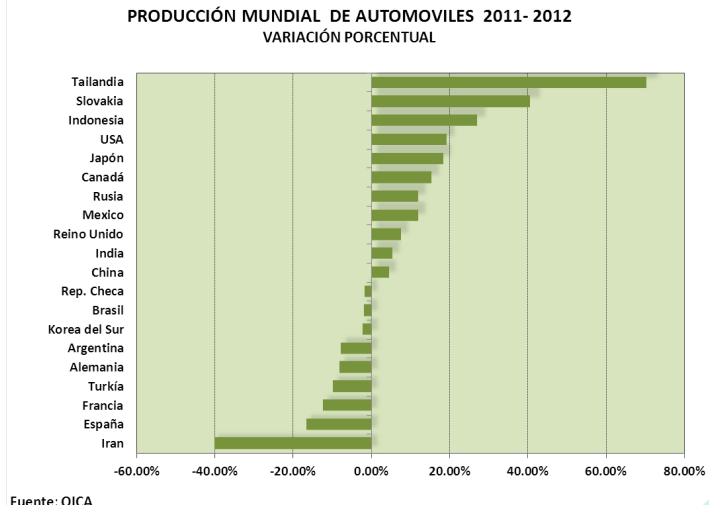


Fuente: OICA

Dicho incremento de la producción y venta de la industria automotriz en todo el mundo en el 2012 estuvo principalmente impulsado por la producción en Tailandia al pasar de 1.5 millones de unidades a 2.5 millones de unidades con un 70.3% de crecimiento; seguido por Slovakia pasando de 0.6 millones de unidades (40.7%) a 0.9 millones de unidades con crecimiento y por Indonesia al pasar de 0.8 millones de unidades a 1.1 millones de unidades con un crecimiento de 27.1%.



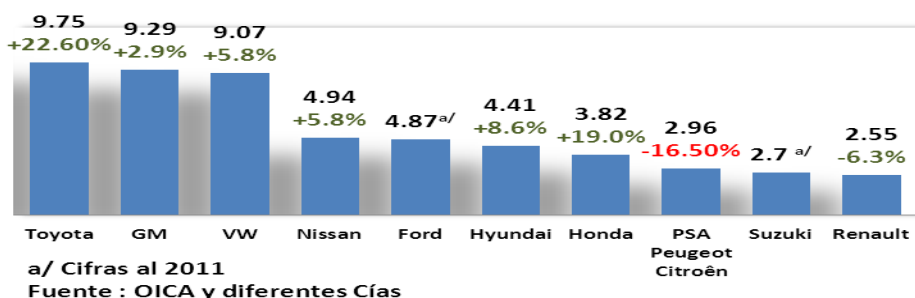
Fuente: OICA



Fuente: OICA

En el 2012 Toyota se situó en primer lugar de producción de vehículos con 9.7 millones, a escasa distancia le sigue General Motors, que según cálculos de Wolfsburg, habría vendido 9.2 millones de vehículos y en un tercer lugar esta Volkswagen que vendió un total de 9.1 millones de automóviles en el mundo. Subraya el estudio que los mercados de China y Estados Unidos han registrado nuevas cuotas de ventas. El consorcio, que integra otras marcas como Porsche, Audi, SEAT y Skoda, aspira a convertirse en el fabricante número uno a mundial de automóviles para el 2018.

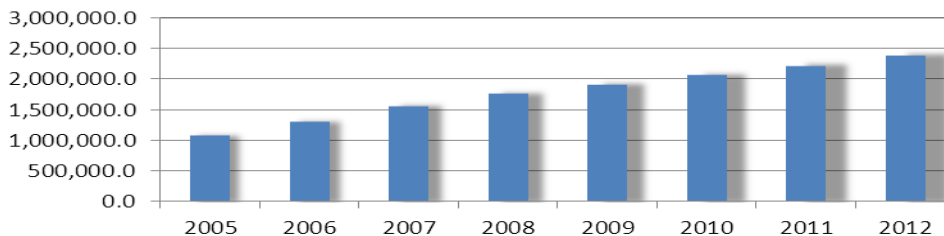
LOS DIEZ MAYORES FABRICANTES DE AUTOMOVILES EN 2012 Y VARIACIÓN RESPECTO A 2011



4. CONTEXTO NACIONAL DEL SECTOR Y DEL MERCADO

Uno de los aspectos más importantes a considerar en este sector es que en término de 6 años se duplicó el parque vehicular en Guatemala, pasando de 1.1 millones de unidades en el 2005 a 2.2 millones de unidades en el 2011. Este crecimiento se dio principalmente por el crecimiento que se observó en 2006 y 2007 siendo de 20.0% para ambos años manteniendo un crecimiento constante a partir del 2009 de 8.0%. En 2012 aumentó el parque vehicular en 167,058 unidades alcanzando actualmente las 2.4 millones de unidades.

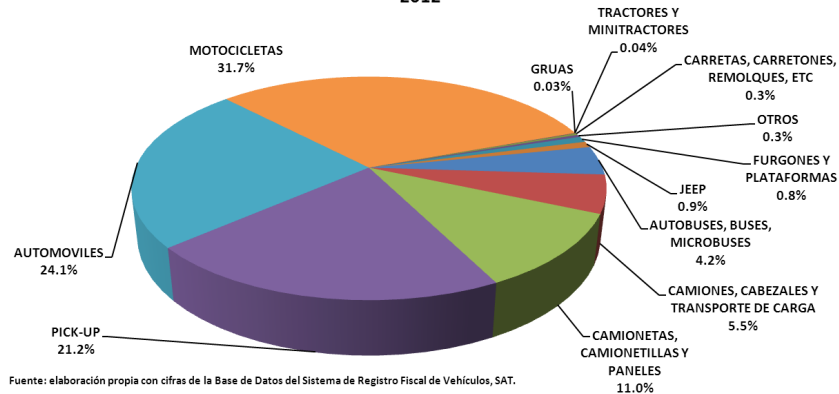
PARQUE VEHICULAR EN GUATEMALA 2005 - 2012
- En unidades -



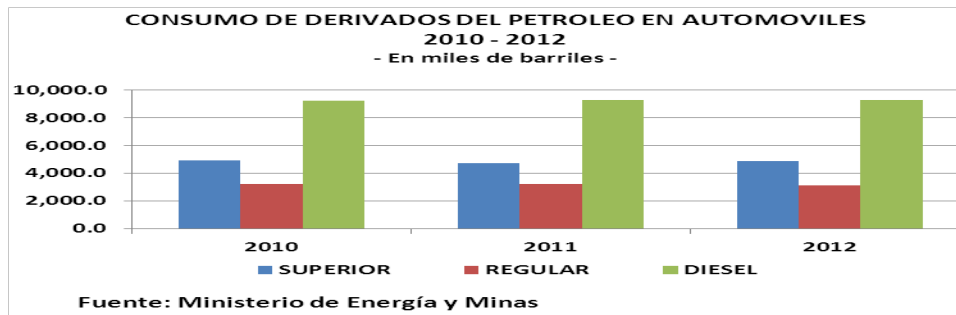
Fuente: Sistema de Registro Fiscal de Vehículos SAT

En lo que respecta a la distribución de vehículos por tipo, de acuerdo al Sistema de registro Fiscal de la SAT, en el 2012 el principal vehículo de locomoción en Guatemala es la Motocicleta el cual es de 756.4 miles de unidades (31.2%); seguidamente los automóviles tipo sedan con 576.8 miles (24.1%); pick-up 505.6 miles (21.2%); y Camionetas, camionetillas y paneles 261.8 (11.0%). Los anteriores tipos de vehículo conforman el 87.9% del total de automotores en Guatemala.

DISTRIBUCIÓN DEL PARQUE VEHICULAR EN GUATEMALA 2012



Sin embargo, al examinar por tipo de combustible utilizado por estos automotores, en 2012 con respecto al 2011 se observa que no aumentó significativamente el consumo como se puede observar en la siguiente gráfica, en donde se mantienen niveles similares. Es de notar que el 48.0% del consumo de combustibles es diesel, 25.4% gasolina superior y 16.1% gasolina regular.



5. PERSPECTIVAS DEL SECTOR Y DEL MERCADO

El mercado automovilístico mundial tuvo un crecimiento en la producción del 5.3% para este 2012 con lo que estará impulsado el crecimiento económico de países como Tailandia, Slovakia e Indonesia, países que no eran tradicionalmente productores de Vehículos.

En lo que respecta a Guatemala, el mercado mantiene la tendencia de los años anteriores por lo que se esperaría un crecimiento similar, el cual podría ubicarse entre 7% y 8%. De acuerdo a la Asociación de Importadores de Vehículos Automotores (AIDVA), la proporción en vehículos importados por agencias distribuidoras es de 24% y rodados 76% (2009). Uno de los aspectos por observar sería si derivado del aumento en la matrícula vehicular y el pago de impuesto de circulación influye en la adquisición de nuevos vehículos.

Aunque el parque vehicular sigue creciendo y en proporciones similares, el guatemalteco promedio sigue consumiendo las mismas cantidades de combustibles, lo que da lugar a pensar que cada vez más utiliza racionalmente el transporte.