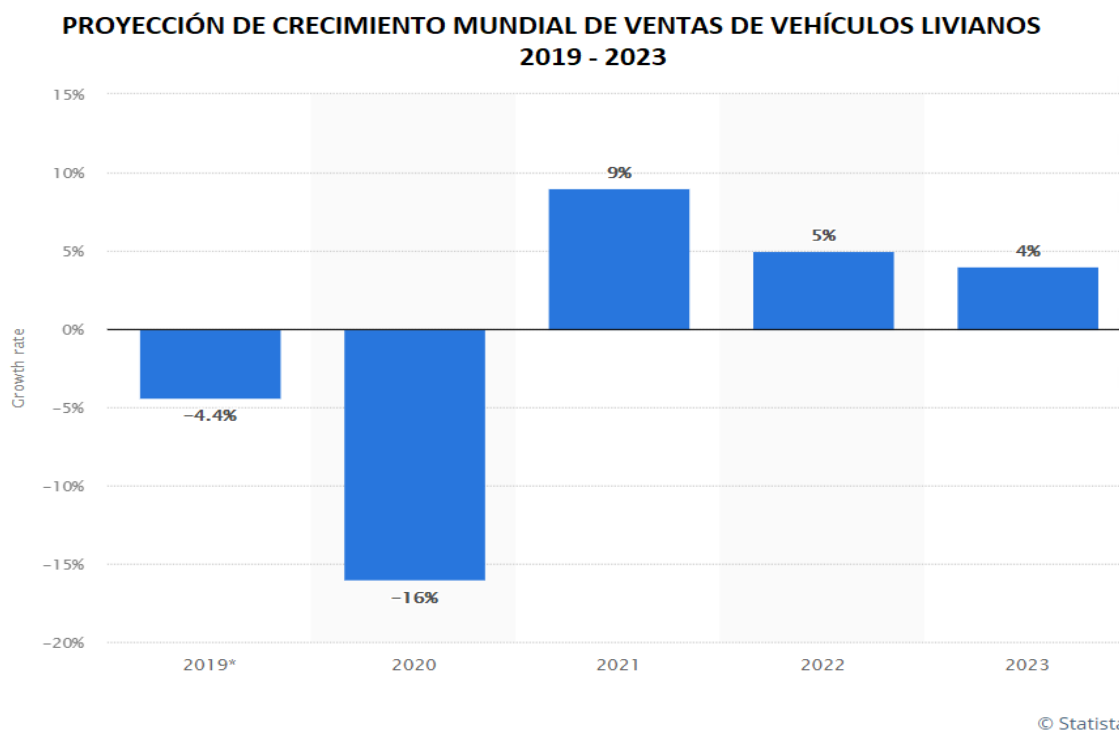


SECTOR AUTOMOVILES

Sector 3

1. INTRODUCCIÓN

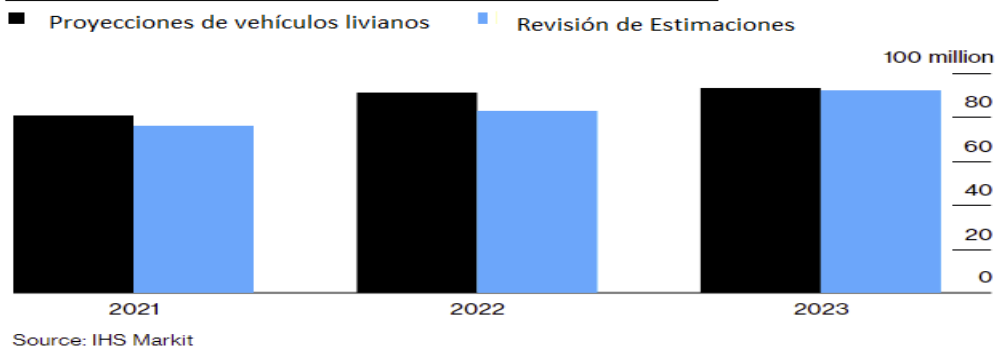
De acuerdo con informes de Statista, las ventas de automóviles se desplomaron durante el segundo trimestre de 2020 debido al brote de la pandemia de coronavirus en mercados clave. Sin embargo, hubo fuertes signos de mejora a partir del siguiente trimestre. En todo el mundo, las ventas al por mayor de vehículos de Ford Motor fueron más altas en el tercer trimestre de 2020 que en el primer trimestre de ese mismo año. Noviembre de 2020 mostró el nivel más alto de ventas mensuales de automóviles en China en un período de 12 meses. Aun así, hay razones para ser cautelosos, ya que el final de los programas de estímulo del gobierno podría hacer que las ventas disminuyan.



En 2020, la participación de la UE en nuevos vehículos eléctricos de pasajeros representó el 10.5%, un año tras año significativo. La forma en que la transición de los automóviles convencionales a los vehículos eléctricos afectará las ventas es cuestionable. Dicho esto, las inversiones en infraestructura de carga y la extensión del actual y la creación de nuevos programas de subsidios gubernamentales para la compra de vehículos eléctricos podrían facilitar números aún mayores en el futuro cercano.

Adicionalmente de acuerdo con informe de Bloomberg, IHS Markit recortó su pronóstico de producción para este año en un 6.2%, o 5.02 millones de vehículos, y redujo su proyección para el próximo año en un 9.3%, o 8.45 millones de automóviles y camiones. El investigador también recortó su estimación de 2023 en un 1.1%, o 1.05 millones de unidades.

IHS realiza importantes revisiones a las proyecciones de producción de automóviles



Las revisiones reflejan el desafío que ha tenido la industria automotriz al enfrentarse a un desastre en la cadena de suministro tras otro. En primer lugar, la industria recortó demasiado los pedidos de chips durante los cierres pandémicos iniciales del año pasado, cediendo su lugar en la fila a los sectores que vieron un aumento de la demanda cuando los consumidores se vieron obligados a ponerse en cuarentena. Luego vinieron las tormentas de invierno en Texas, un incendio en una fábrica en Japón y brotes de Covid-19 en el sudeste asiático.

HS Markit ha rebajado su estimación para la producción mundial de automóviles en 2021 todos los meses desde enero y ahora espera un crecimiento de solo 8,3% debido a la escasa oferta de semiconductores, de acuerdo con reporte de analistas de JPMorgan Chase, en un informe. Las proyecciones son seguidas de cerca por la industria, ya que varios fabricantes de automóviles y proveedores citan las cifras o las utilizan como referencia a la hora de presentar sus resultados. IHS comenzó el año proyectando que los fabricantes producirían casi un 14% más de automóviles y camionetas que en 2020. Ahora espera mayores caídas en la producción del tercer trimestre en todas las principales regiones.



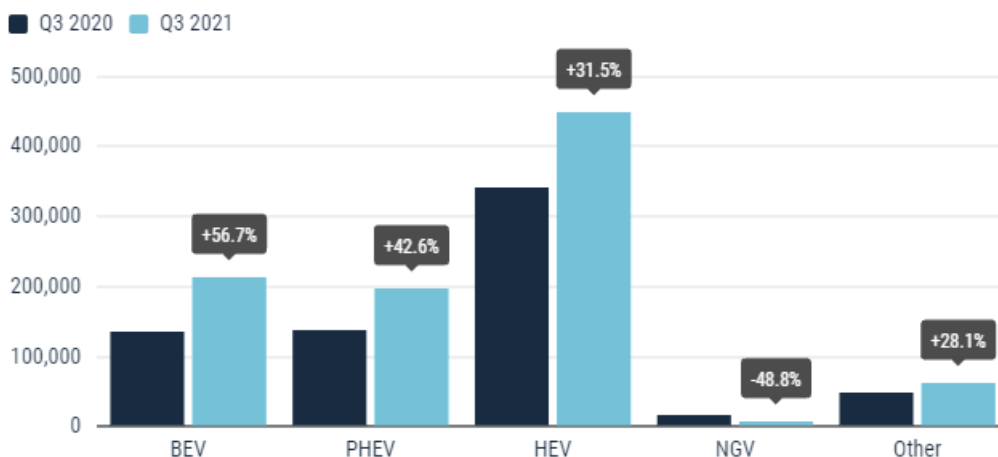
en la Unión Europea aumentó un 56.7%, totalizando 212,582 unidades. Esto a pesar de la disminución general en las matriculaciones de automóviles nuevos durante el período de tres meses, y el crecimiento se vio impulsado por los incentivos de BEV en varios mercados. Como resultado, los cuatro principales mercados de la UE registraron aumentos porcentuales de dos o incluso tres dígitos: Italia (+ 122.0%), Alemania (+ 62.7%), Francia (+ 34.6%) y España (+ 21.8%).

Los vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) también expandieron su participación en las ventas de automóviles de la UE, con un aumento de las matriculaciones del 42.6% a 197,300 unidades. Italia experimentó el mayor crecimiento de los cuatro mercados clave, con las ventas de PHEV aumentando en un 130.6% durante el tercer trimestre de 2021, seguido de España (+ 87.5%), Francia (+ 49.5%) y Alemania (+ 37.5%).

La demanda de vehículos eléctricos híbridos (HEV) experimentó un fuerte aumento en los últimos tres meses (+ 31.5%) y, con casi medio millón de unidades vendidas, siguen siendo el sistema de propulsión alternativo más popular en términos de volumen. Este crecimiento recibió un impulso adicional de los mercados de Europa central, donde la demanda de automóviles híbridos creció un 69.3% de julio a septiembre de 2021.

Las ventas de vehículos a gas natural (NGV) en la Unión Europea experimentaron una caída sustancial durante el tercer trimestre (-48.8%), principalmente afectada por la caída de la demanda en Italia (-39.0%), que tradicionalmente es el mercado más grande para este tipo de vehículos. Las matriculaciones de automóviles a GLP, por otro lado, aumentaron un 28.1% hasta alcanzar las 62,574 unidades, con el fuerte desempeño francés (+ 103.2%) compensando una caída en Italia (-4.7%).

REGISTRO DE VEHÍCULOS NUEVOS EN LA UNIÓN EUROPEA POR TIPO DE COMBUSTIBLE



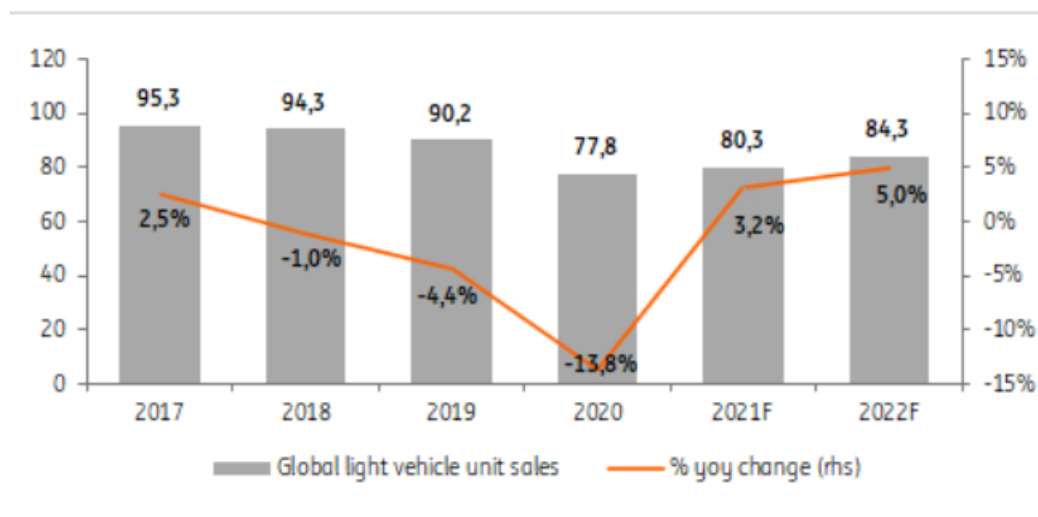
FUENTE: ACEA

2. CONTEXTO INTERNACIONAL DEL SECTOR Y DEL MERCADO

Según los análisis de ING, se espera que 2022 tenga una propensión a ser un año de recuperación más saludable que 2021, suponiendo que la escasez de semiconductores comience a disminuir. En este punto, después de haber visto escenarios durante el transcurso del año pasado, no se logró por el lado de la cautela se asumió que varios problemas logísticos continuarán restringiendo la producción al menos durante la primera mitad de 2022 y, más probablemente, en menor medida, durante todo el año.

Sin embargo, se anticipa que los libros de pedidos están bien llenos, la demanda de los consumidores se mantendrá sólida y los volúmenes de producción aumentarán tan pronto como los cuellos de botella en el suministro comiencen a desaparecer. Por lo tanto, esperamos que las ventas globales de vehículos crezcan en un rango de 4% a 6%, con un crecimiento de la producción que supere estas tasas en unos 2 a 3 puntos porcentuales para recuperar los volúmenes perdidos durante las interrupciones en 2021. Claramente, esto es razonablemente favorable. El escenario se basa en una mejora gradual en el suministro de semiconductores, el principal factor que limita la expansión del volumen.

Ventas unitarias de vehículos ligeros a nivel mundial (en unidades m)



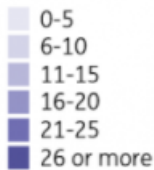
Source: Moody's, ING Research

Adicionalmente señala la fuente que se observó en el 2021 que la tendencia de electrificación cobró impulso en las principales geografías y actores de la industria en el sector automotriz. Se cree que esta tendencia continuará moviéndose cada vez más fuerte en 2022. En 2021, la UE presentó su objetivo de cambiar a vehículos completamente eléctricos para 2035, la administración Biden estableció su meta de 50% EV para 2030, y una variedad de otros. Los países se comprometieron a hacer un cambio antes de 2040 en la cumbre climática COP26.

En el lado corporativo, en 2021, prácticamente todos los principales actores reafirmaron o anunciaron planes estratégicos para un futuro cambio a vehículos eléctricos durante la próxima década más o menos. Por ejemplo, recientemente, el fabricante de automóviles más grande del mundo, Toyota, también anunció un importante programa de inversión con el objetivo de alcanzar las ventas de 3,5 millones de vehículos eléctricos a batería para fines de la década. Esto fue algo menos ambicioso que los objetivos establecidos por VW, pero aun así fue un movimiento significativo en la orientación. Observamos que los principales fabricantes de automóviles existentes están aumentando significativamente la apuesta en el área de la electrificación para retomar la iniciativa o defenderse de la competencia de los fabricantes de automóviles eléctricos puros como Tesla, los nuevos participantes inminentes como Rivian y Lucid, y las marcas chinas como BYD, Nio y XPeng.

Participación de vehículos eléctricos a batería e híbridos eléctricos enchufables como % de las ventas totales

| | 2019 | 2020 | 2021F | 2025F |
|---------------|------|------|-------|-------|
| Europe | 2.7 | 10.0 | 15-20 | >30 |
| China | 4.7 | 5.5 | 10-15 | 25 |
| Unites States | 2.0 | 2.0 | 3-4 | >15 |
| Global | 2.5 | 4.4 | 7-10 | 15-20 |



Source: S&P

Durante los primeros tres trimestres de 2021, la participación europea de EV (BEV + híbridos enchufables) en el total de nuevas matriculaciones aumentó al 17%, casi el doble de la participación del mismo período del año anterior. Esto podría superar la marca del 20% en 2022. Europa actualmente está a la vanguardia, pero China también disfrutó de un fuerte aumento en la participación de vehículos eléctricos en las nuevas ventas durante 2021. Con nuevos subsidios gubernamentales y más modelos disponibles, también se espera que EE. UU. comience a ponerse al día a partir de 2022.

A escala global, S&P espera que los vehículos eléctricos representen del 7 al 10 % de las ventas anuales totales en 2022 y la cifra puede tender hacia el extremo superior de este rango. A medida que los vehículos eléctricos se vuelven más comunes y la flota se expande, el desarrollo de una infraestructura de carga es de vital importancia para facilitar el crecimiento. Esto, sin embargo, aún no debería obstaculizar las ventas en 2022.

4. CONTEXTO NACIONAL DEL SECTOR Y DEL MERCADO

En lo que respecta a la distribución de vehículos por tipo, de acuerdo con el Sistema de registro Fiscal de la SAT al mes de diciembre de 2021 el principal vehículo de locomoción en Guatemala es

la Motocicleta el cual es de 1961.9 miles de unidades (43.2%), seguidamente los automóviles tipo sedán con 839.2 miles de unidades (18.8 %), pick-up 683.4 miles de unidades (15.3%) y Camionetas, camionetillas y paneles 601.3 miles de unidades (13.4%). Los anteriores tipos de vehículos conforman el 91.3% del total de automotores en Guatemala.

Parque Vehicular

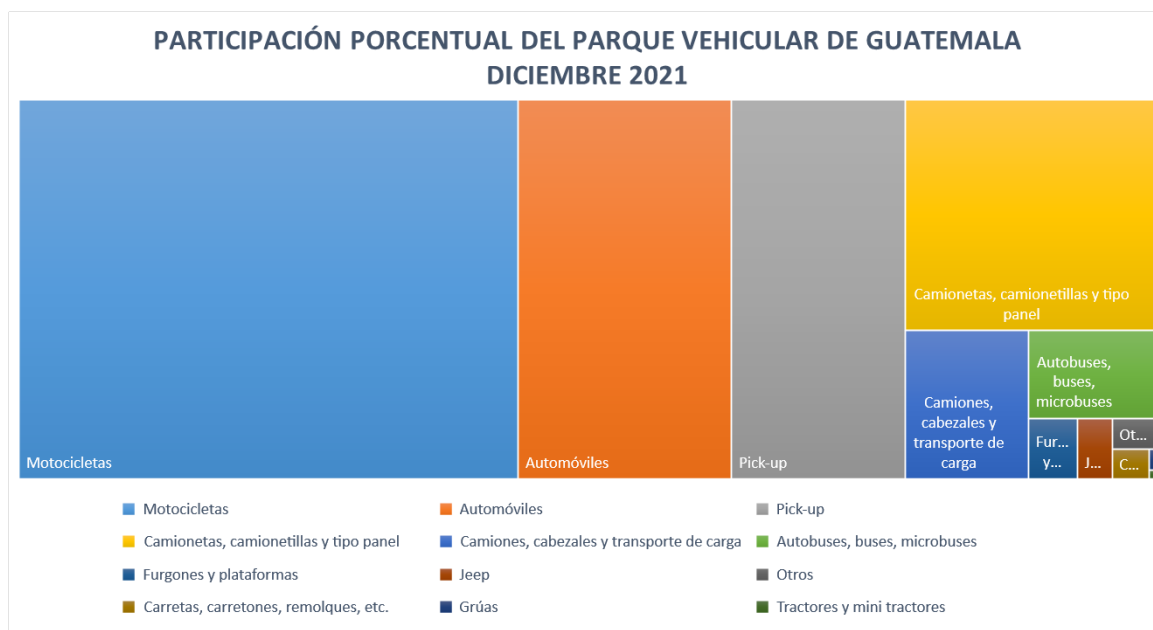
Clasificado por tipo de vehículo

| TIPO DE VEHICULO | % de variación 2021/2020 | | | | 9.18% | |
|---|--------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------|
| | Dic - 2017 | Dic - 2018 | Dic - 2019 | Dic - 2020 | Dic - 2021 | |
| TOTAL | 3,535,682 | 3,504,405 | 3,795,178 | 4,096,800 | 4,472,894 | % |
| Motocicletas | 1,379,149 | 1,358,756 | 1,524,121 | 1,729,356 | 1,961,880 | 43.9% |
| Automóviles | 770,192 | 760,713 | 795,030 | 816,553 | 839,328 | 18.8% |
| Pick-up | 608,297 | 595,896 | 623,784 | 646,041 | 683,435 | 15.3% |
| Camionetas, camionetillas y tipo panel | 426,769 | 452,895 | 501,382 | 540,296 | 601,295 | 13.4% |
| Camiones, cabezales y transporte de carga | 159,255 | 154,006 | 161,724 | 171,680 | 188,864 | 4.2% |
| Autobuses, buses, microbuses | 118,727 | 110,851 | 115,100 | 116,606 | 117,382 | 2.6% |
| Furgones y plataformas | 28,054 | 27,107 | 28,091 | 28,837 | 30,676 | 0.7% |
| Jeep | 21,451 | 20,459 | 20,834 | 21,247 | 21,823 | 0.5% |
| Otros | 11,313 | 11,428 | 12,277 | 12,889 | 14,348 | 0.3% |
| Carretas, carretones, remolques, etc. | 10,354 | 10,264 | 10,620 | 10,933 | 11,349 | 0.3% |
| Grúas | 1,141 | 1,236 | 1,416 | 1,546 | 1,804 | 0.04% |
| Tractores y mini tractores | 980 | 794 | 799 | 816 | 710 | 0.02% |

91.3%

Fuente: Sistema de recaudación SAT.

Adicionalmente, se puede observar en la siguiente gráfica que del parque vehicular el transporte que más ha crecido es el de las motocicletas pues de 2017 para agosto del 2021 con respecto finales de 2017 este crecimiento se ubicó en un 42.5%, ocupando el primer lugar con 43.9% del total del parque vehicular.



Un aspecto importante es la concentración de los vehículos. De acuerdo con información de la Superintendencia de Administración Tributaria, al mes de agosto de 2021 el 50% de los vehículos se encuentran en la zona Central, el departamento de Guatemala seguido de la zona sur con 16%, dentro de los cuales el departamento de escuintla concentra el 6%.

Parque Vehicular

Clasificado por región

| DEPARTAMENTO | Dic - 2017 | Dic - 2018 | Dic - 2019 | Dic - 2020 | Dic-2021 | |
|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------|
| TOTAL | 3,535,682 | 3,504,405 | 3,795,178 | 4,096,800 | 4,472,894 | % |
| CENTRAL | 1,771,842 | 1,765,270 | 1,891,543 | 2,034,238 | 2,224,018 | 50% |
| SUR | 586,636 | 569,227 | 615,252 | 661,102 | 714,171 | 16% |
| NORORIENTE | 523,449 | 506,697 | 557,460 | 608,557 | 662,959 | 15% |
| OCCIDENTE | 653,755 | 663,211 | 730,923 | 792,903 | 871,746 | 19% |

Fuente: Sistema de recaudación SAT.

En cuanto al tipo de combustible de acuerdo a los datos de la SAT, al 31 dediciembre 2021 el 887.8% son accionados por gasolina, el 11% por diesel y por otro tipo de combustibles el 1.2%.

Parque Vehicular

Clasificado por tipo de combustible

| COMBUSTIBLE | Dic - 2017 | Dic - 2018 | Dic - 2019 | Dic - 2020 | Dic-2021 | |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------|
| TOTAL | 3,535,682 | 3,504,405 | 3,795,178 | 4,096,800 | 4,472,894 | % |
| Gasolina | 3,090,718 | 3,064,070 | 3,327,262 | 3,599,944 | 3,929,608 | 87.8% |
| Diesel | 396,776 | 394,446 | 420,360 | 447,894 | 491,081 | 11.0% |
| Otro | 48,188 | 45,889 | 47,556 | 48,962 | 52,205 | 1.2% |

Fuente: Sistema de recaudación SAT.

Para agosto del 2021, la recaudación de impuesto sobre vehículos representará el 1.4% (Q914.8 millones de los Ingresos Tributarios Brutos que a la fecha indicada sería de Q63,468.9 millones). La Superintendencia de Administración Tributaria al mes de agosto de 2021 ha recaudado 928.4 millones por este gravamen.

Adicionalmente, según datos de la Superintendencia de Administración Tributaria, se han importado 110,876 unidades, representando los usados un 77.9%

Importación de Vehículos^{/1}

Clasificados por uso^{/2}

| Año 2021 | Nuevo | Usado | TOTAL |
|--------------|---------------|---------------|----------------|
| TOTAL | 24,473 | 86,403 | 110,876 |
| Enero | 2,952 | 11,708 | 14,660 |
| Febrero | 2,570 | 11,590 | 14,160 |
| Marzo | 3,778 | 14,507 | 18,285 |
| Abril | 2,953 | 11,790 | 14,743 |
| Mayo | 4,205 | 13,463 | 17,668 |
| Junio | 4,515 | 11,906 | 16,421 |
| Julio | 3,500 | 11,439 | 14,939 |
| Agosto | - | - | - |
| Septiembre | - | - | - |
| Octubre | - | - | - |
| Noviembre | - | - | - |
| Diciembre | - | - | - |

Fuente: Sistema de recaudación SAT.

Nota: Pueden existir diferencias por redondeo.

/1 No incluye Motocicletas

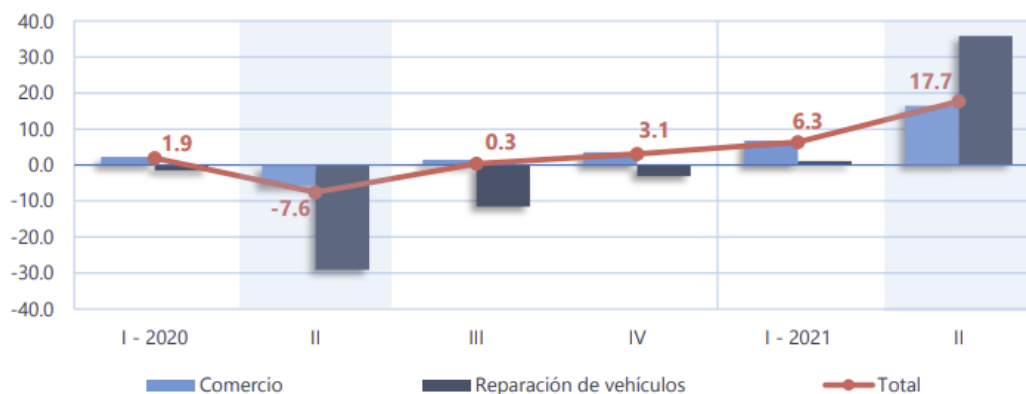
/2 Vehículo NUEVO se considera aquel cuyo modelo de fabricación es igual o superior al año de importación

El Banco e Guatemala, en las estimaciones del Producto Interno Bruto para el segundo trimestre, en el rubro de Comercio y reparación de vehículos el cual presento una un crecimiento de 17.7% derivado principalmente de la recuperación observada en a demanda final e intermedia de bienes, que influyó favorablemente en la actividad económica interna y en la mayor importación de los mismos. En lo que respecta a la actividad de mantenimiento y reparación de vehículos, como indica el Banco Central, mostró una recuperación, como resultado de la mayor demanda de este servicio por parte de los hogares y las empresas, particularmente, las dedicadas a la carga.

Comercio y reparación de vehículos

Valor agregado trimestral (variación porcentual)

Período: 1T-2020 al 2T-2021



Nota: Cifras preliminares sin armonizar con las cuentas anuales

Fuente y gráfico: Informe del PIB segundo trimestre 2021 Banco de Guatemala

Al 30 de septiembre de 2021, de acuerdo con el informe del Superintendente de Bancos ante la honorable Junta Monetaria, el saldo de créditos otorgados en el sistema bancario para financiar bienes durables asciende a Q61,531.0 millones, con un aumento de 13.7% respecto a la misma fecha del año anterior, cartera dentro de la cual se encuentran los vehículos para uso personal el cual manifestó un incremento del 10.1% al ubicarse en Q4,177.0 millones.

CARTERA CREDITICIA DE BANCOS, SOCIEDADES FINANCIERAS Y ENTIDADES FUERA DE PLAZA

Al 30 de septiembre de 2021

(Cifras en millones de quetzales)

Cartera destinada a la Adquisición de Bienes Durables

| Destino Económico | sep-2020 | | dic-2020 | | sep-2021 | | Variación | | | |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Saldo | % | Saldo | % | Saldo | % | Acumulada | | Interanual | |
| | | | | | | | Absoluta | Relativa | Absoluta | Relativa |
| Mobiliario para el hogar | 5,528 | 10.2% | 5,546 | 10.0% | 6,094 | 9.9% | 549 | 9.9% | 566 | 10.2% |
| Vehículos de uso personal | 3,795 | 7.0% | 3,869 | 7.0% | 4,177 | 6.8% | 308 | 8.0% | 382 | 10.1% |
| Inmuebles | 9,227 | 17.0% | 9,511 | 17.1% | 11,027 | 17.9% | 1,517 | 15.9% | 1,800 | 19.5% |
| Bienes inmuebles para vivienda | 11,922 | 22.0% | 12,123 | 21.8% | 12,844 | 20.9% | 721 | 5.9% | 922 | 7.7% |
| Otros bienes | 23,653 | 43.7% | 24,488 | 44.1% | 27,389 | 44.5% | 2,901 | 11.8% | 3,736 | 15.8% |
| Total | 54,125 | 100.0% | 55,536 | 100.0% | 61,531 | 100.0% | 5,995 | 10.8% | 7,407 | 13.7% |

Fuente: Superintendencia de Bancos

5. PERSPECTIVAS DEL SECTOR Y DEL MERCADO

El hecho de que los objetivos de crecimiento de producción y entrega de automóviles se logren en 2022 dependerá, de acuerdo a los expertos de ING, de la capacidad de los fabricantes para producir físicamente los volúmenes previstos. La escasez de semiconductores sigue pesando sobre las ambiciones de producción y las soluciones alternativas, y es poco probable que este año sea aceptable almacenar vehículos ("bancos") con funcionalidades faltantes. Las carteras de pedidos de los fabricantes de automóviles siguen estando bien llenas con la demanda de las empresas, incluidas las empresas de arrendamiento, que, según se informa, tienen importantes pedidos pendientes de automóviles nuevos.

Los plazos de entrega se han ampliado durante el último año y, como hemos mencionado, la mayoría de los fabricantes de automóviles tienen una cartera de pedidos que necesitan cumplir y reducir. Al mismo tiempo, la producción de semiconductores sigue siendo limitada y la pandemia aún podría provocar nuevos problemas de suministro en 2022. En consecuencia, es probable que el suministro de semiconductores siga siendo el principal cuello de botella para los fabricantes de automóviles en 2022. Los fabricantes, en general, han dado prioridad a la producción de alta margen y EV completos, que respaldaron una mayor proliferación de estos vehículos durante 2021. Sin embargo, en perspectiva, los EV completos también consumen aproximadamente el doble de chips en relación con los automóviles tradicionales con motor de combustión.

A nivel local, uno de los aspectos que está tomando relevancia es el uso de la motocicleta como medio de transporte ante la fragilidad de la utilización del transporte público, puesto que la seguridad y el tiempo requerido para su utilización son cuestionables. Como se pudo observar en las cifras de la Superintendencia de Administración Tributaria, dicho tipo de transporte ya alcanzó el 50% de la carga vehicular en Guatemala.

Además de lo anterior, persiste la compra de vehículos "Rodados" al representar un 77.8%. Este sigue siendo un gran reto, pues la seguridad y la calidad de la compra de vehículos usados es cuestionable, derivado que muchos de ellos entran con defectos al país. Esto coadyuva a que las personas compren este tipo de vehículos y se manifiesta la actividad acorde a lo que respecta a la actividad de mantenimiento y reparación de vehículos, como indicó el Banco Central, mostró una recuperación, como resultado de la mayor demanda de este servicio por parte de los hogares y las empresas, particularmente, las dedicadas a la carga.