

SECTOR AUTOMOVILES

Sector 3

1. INTRODUCCIÓN

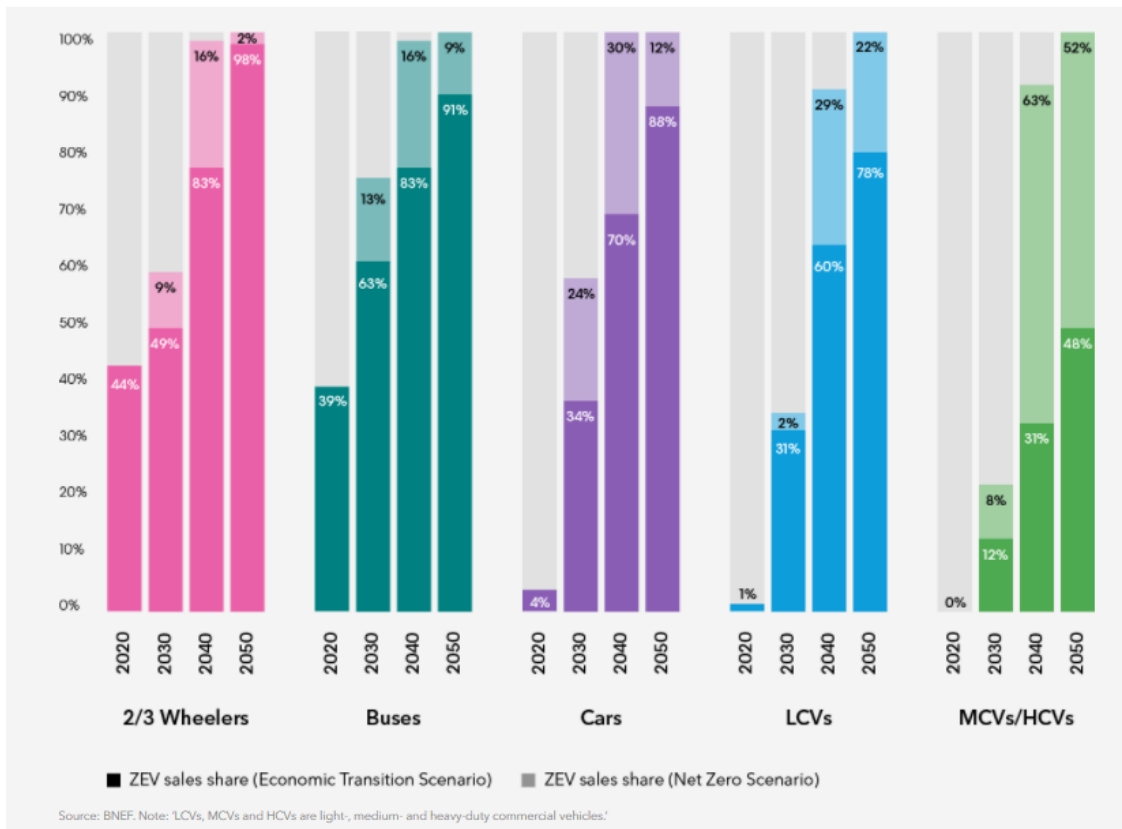
De acuerdo con las perspectivas de Bloomberg NEF el 2021 marca el primer aumento importante en la perspectiva de adopción de vehículos eléctricos en los últimos cinco años. Esto se debe al aumento del apoyo de las políticas en los mercados automotrices centrales, las nuevas tecnologías de baterías y los costos esperados más bajos, la inversión acelerada en infraestructura de carga y el aumento de la adopción por parte de los consumidores a pesar de la pandemia de Covid-19. El progreso en las furgonetas y camiones comerciales eléctricos también se está recuperando y es más alto en las perspectivas de este año.

Las nuevas áreas de análisis importantes en el EVO de este año son las siguientes:

1. Escenario solo cero. Con base en el análisis económico de tecnologías competidoras en cada segmento, hemos desarrollado un escenario para lo que una flota de vehículos capaz de generar cero emisiones de CO₂. A pesar del rápido crecimiento de las ventas de vehículos eléctricos, la mayoría de los países no están actualmente en camino de llegar a cero netos para 2050 y necesitarán intervenciones políticas adicionales en los próximos años. El enfoque del escenario Net Zero está en las emisiones del tubo de escape y no reduce explícitamente a cero las emisiones ascendentes de la generación de electricidad, la producción de hidrógeno o la fabricación de vehículos. El escenario Net Zero también analiza los impactos en la demanda de petróleo, la demanda de electricidad, la demanda de metales de la batería, las emisiones y la infraestructura de carga requerida.
2. Países adicionales cubiertos. Existen perspectivas para los mercados de vehículos de pasajeros en Italia, Canadá y el sudeste asiático. Las ventas de vehículos eléctricos se están recuperando en estos mercados, pero cada uno tiene sus propias características únicas y el progreso varía entre los segmentos.
3. Perspectiva de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos: ha mejorado aún más esto después de agregar una perspectiva de infraestructura de carga el año pasado. Esto incluye un nuevo análisis sobre las tasas de utilización del cargador, los costos de mantenimiento, la economía general y las inversiones en infraestructura de red necesarias para respaldar estos cargadores.
4. Pronóstico actualizado del precio y la química de la batería de iones de litio basado en estudio de mercado más reciente: Hemos desarrollado un nuevo pronóstico de la química de la batería para cada uno de los nuevos segmentos cubiertos en el informe de este año y actualizado los anteriores con los datos más recientes. En el mercado de vehículos de dos y tres ruedas, también hemos analizado con más detalle cómo las baterías de iones de litio desplazarán a las de plomo-ácido en los próximos años.

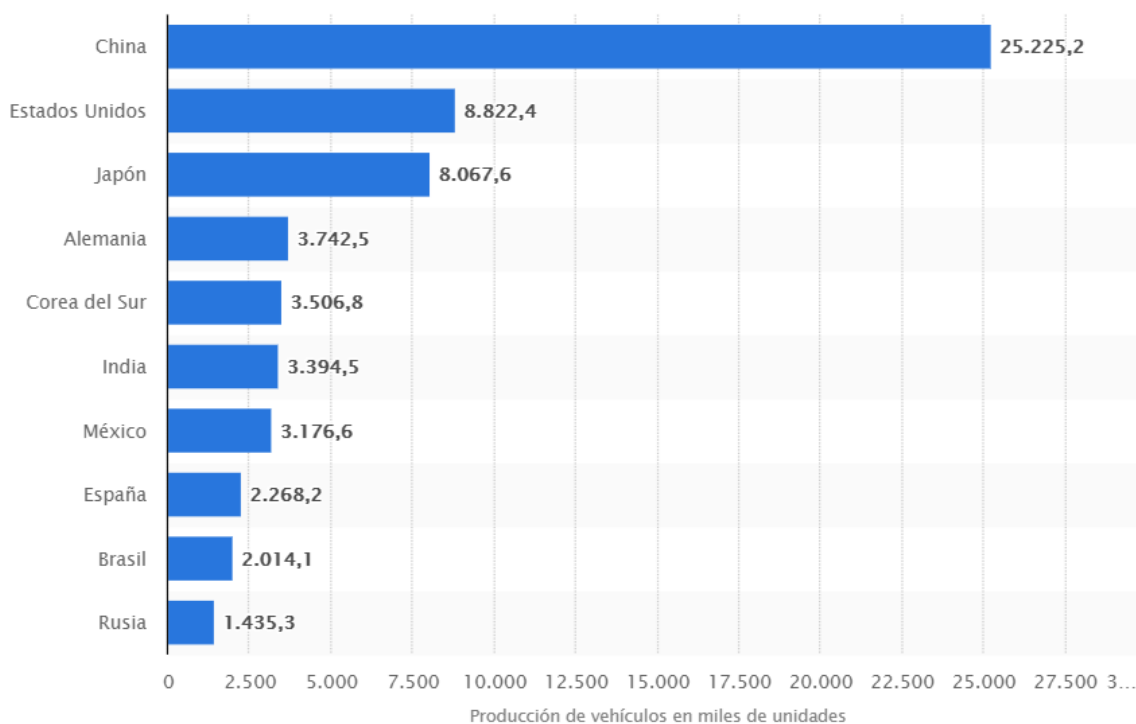
5. Actualización sobre la disponibilidad de metales para baterías: esto se basa en nuestra perspectiva de oferta / demanda de metales clave, incluidos el cobalto, el litio y el níquel. También hemos incluido un nuevo análisis sobre la demanda de metales y las reservas disponibles para nuestro escenario Net Zero.
6. Finalmente, hemos vuelto a ejecutar nuestros modelos de economía de vehículos y difusión de graves utilizando los datos de ventas de vehículos eléctricos y los precios de vehículos más recientes para todos los segmentos. El mercado de vehículos eléctricos aún se encuentra en las primeras etapas, por lo que cada año adicional de datos ayuda a calibrar los resultados.

Porcentaje de ventas de vehículos de cero emisiones por segmento: escenario de transición económica y escenarios netos cero



2. CONTEXTO INTERNACIONAL DEL SECTOR Y DEL MERCADO

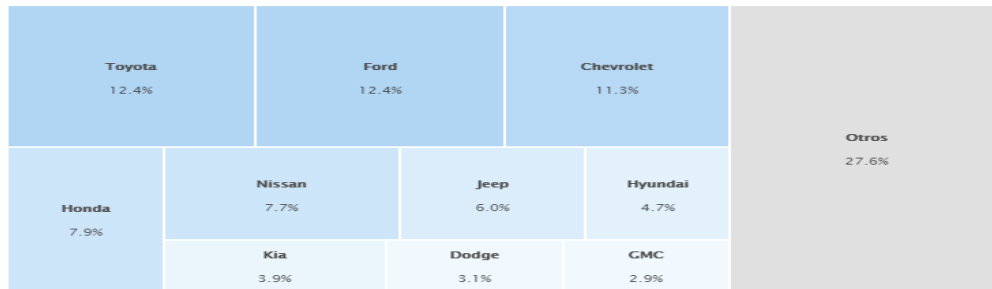
Ranking mundial de los 10 principales países productores del sector de la automoción según el número de vehículos fabricados en 2020



Según la Asociación China de Fabricantes Automotrices (CAAM), en la última semana de febrero más del 90% de más de 300 proveedores de piezas automotrices fuera de Hubei habían reanudado la producción. Si bien todas las plantas están abiertas nuevamente, las tasas de producción aún eran bajas debido a la escasez de pedidos de los fabricantes y a los problemas de logística. Moody's Investor Service ajustó su pronóstico global de ventas de vehículos para que cayera un 2.5% en 2020 en lugar de una caída anterior del 0.9% debido al brote de Covid-19, pero ahora ese cálculo se parece más a un 6 u 8% para este año, con un golpe sobre los efectos en 2021.

Sin embargo, las personas no están muy contentas con usar el transporte público, lo que hace que el interés por comprar autos parezca enorme. Esto depende en gran medida del período de restricción requerido para contener la propagación global de la pandemia de COVID-19 y supone que no habrá una segunda ola global posterior”, agregó Becker. En octubre de 2019, Wall Street Journal anunció que el gigante del sector automovilístico Fiat Chrysler y el francés PSA, este último dueño de marcas como Opel, Peugeot y Citroen, negocian una fusión. Si finalmente los ejecutivos de sendas compañías se pusieran de acuerdo y decidieran crear un único grupo, este se convertiría en la cuarta compañía de automóviles con mayor volumen de negocio

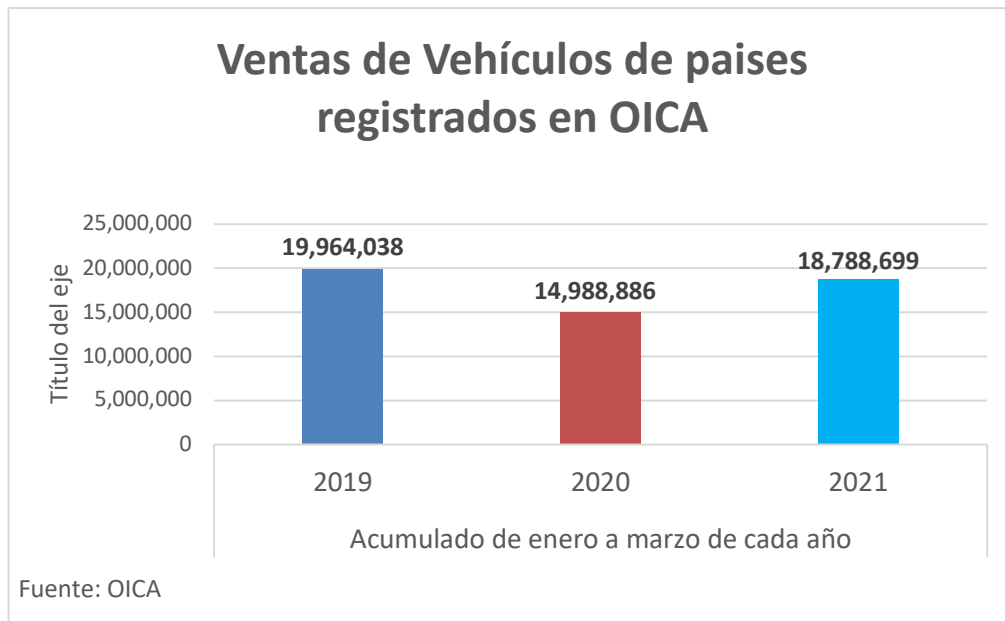
Vehículos vendidos por marca 2020



Fuente: Statista (Forecast adjusted for expected impact of COVID-19), mayo 2020

	Acumulado de enero a marzo de cada año			variación 2021/2020
	2019	2020	2021	
Total	19,964,038	14,988,886	18,788,699	25%

Ventas de Vehículos de países registrados en OICA



Fuente: OICA

4. CONTEXTO NACIONAL DEL SECTOR Y DEL MERCADO

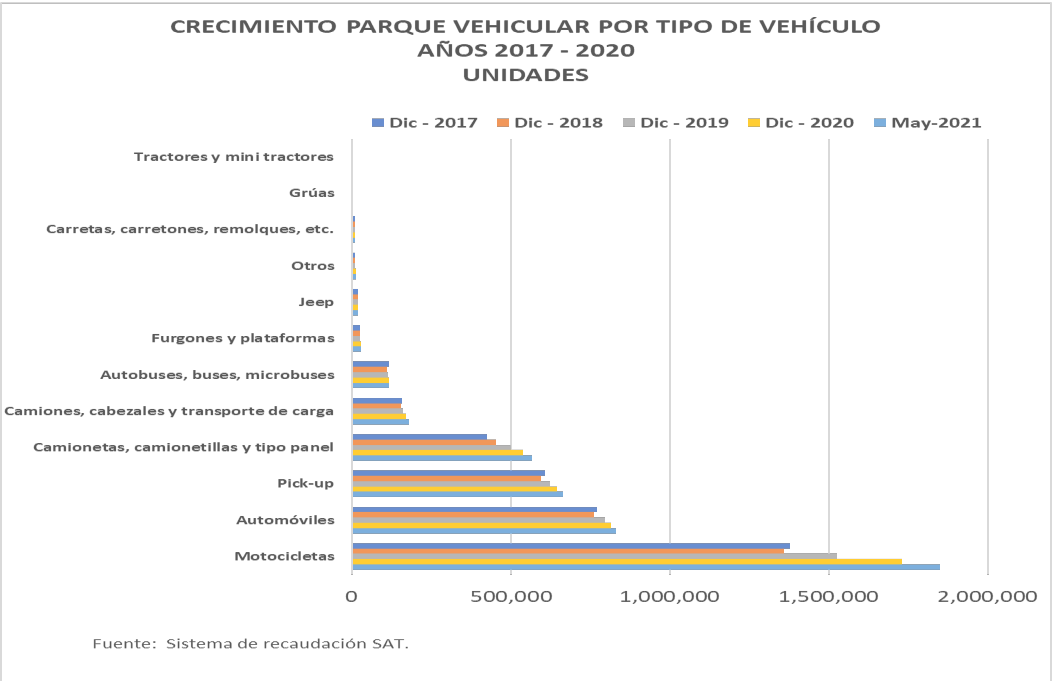
En lo que respecta a la distribución de vehículos por tipo, de acuerdo con el Sistema de registro Fiscal de la SAT a mayo de 2021 el principal vehículo de locomoción en Guatemala es la Motocicleta el cual es de 1,848.6 miles de unidades (43.1%), seguidamente los automóviles tipo sedán con 832.2 miles unidades (19.4%), pick-up 665.3 miles de unidades (15.5%) y Camionetas, camionetillas y paneles 566.2 miles de unidades (13.2%). Los anteriores tipos de vehículos conforman el 91.2% del total de automotores en Guatemala.

Parque Vehicular
Clasificado por tipo de vehículo de vehículo

TIPO DE VEHÍCULO	Dic - 2017	Dic - 2018	Dic - 2019	Dic - 2020	May-2021	
TOTAL	3,535,682	3,504,405	3,795,178	4,096,800	4,289,712	%
Motocicletas	1,379,149	1,358,756	1,524,121	1,729,356	1,848,623	43.1%
Automóviles	770,192	760,713	795,030	816,553	832,169	19.4%
Pick-up	608,297	595,896	623,784	646,041	665,271	15.5%
Camionetas, camionetillas y tipo panel	426,769	452,895	501,382	540,296	566,201	13.2%
Camiones, cabezales y transporte de carga	159,255	154,006	161,724	171,680	180,550	4.2%
Autobuses, buses, microbuses	118,727	110,851	115,100	116,606	118,301	2.8%
Furgones y plataformas	28,054	27,107	28,091	28,837	29,854	0.7%
Jeep	21,451	20,459	20,834	21,247	21,599	0.5%
Otros	11,313	11,428	12,277	12,889	13,637	0.3%
Carretas, carretones, remolques, etc.	10,354	10,264	10,620	10,933	11,105	0.3%
Grúas	1,141	1,236	1,416	1,546	1,667	0.04%
Tractores y mini tractores	980	794	799	816	735	0.02%

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 mayo del 2021 con respecto finales de 2017 este crecimiento se ubicó en un 34%



Un aspecto importante es la concentración de los vehículos. De acuerdo con información de la Superintendencia de Administración Tributaria, a mayo de 2021 el 49.6% de los vehículos se

encuentran en la zona Central, el departamento de Guatemala seguido de la zona sur con 16.1%, dentro de los cuales el departamento de escuintla concentra el 6%.

Parque Vehicular

Clasificado por región y departamento

DEPARTAMENTO	Dic - 2017	Dic - 2018	Dic - 2019	Dic- 2020	May-2021
TOTAL	3,535,682	3,504,405	3,795,178	4,096,800	4,289,712
CENTRAL	1,771,842	1,765,270	1,891,543	2,034,238	2,125,855
SUR	586,636	569,227	615,252	661,102	690,857
NORORIENTE	523,449	506,697	557,460	608,557	640,730
OCCIDENTE	653,755	663,211	730,923	792,903	832,270

Fuente: Sistema de recaudación SAT.

En cuanto al tipo de combustible de acuerdo a los datos de la SAT, al 30 de junio de 2021 el 88% son accionados por gasolina, el 11% por diesel y por otro tipo de combustibles el 1%.

Parque Vehicular

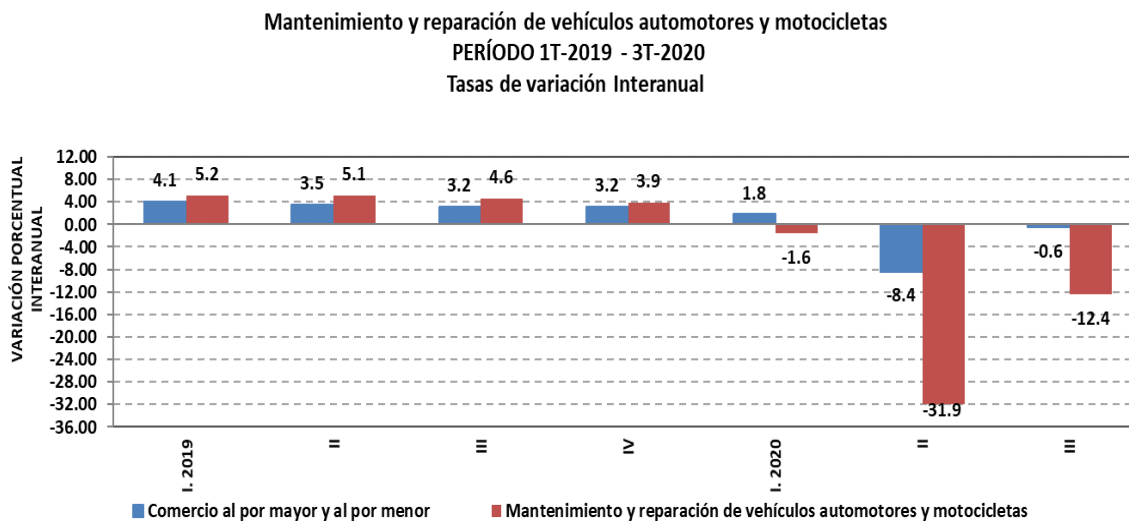
Clasificado por tipo de combustible

COMBUSTIBLE	Dic - 2017	Dic - 2018	Dic - 2019	Dic- 2020	May-2021	
TOTAL	3,535,682	3,504,405	3,795,178	4,096,800	4,289,712	%
Gasolina	3,090,718	3,064,070	3,327,262	3,599,944	3,771,053	88%
Diesel	396,776	394,446	420,360	447,894	468,059	11%
Otro	48,188	45,889	47,556	48,962	50,600	1%

Fuente: Sistema de recaudación SAT.

A noviembre de 2020, la recaudación de impuesto sobre vehículos representaba el 1.5% (Q882.2 millones) de los Ingresos Tributarios Brutos que a la fecha indicada era de Q57,279.9 millones. La Superintendencia de Administración Tributaria tiene proyectado la recaudación este año Q924 millones por este gravamen, en tanto, hasta mayo había recaudado Q217 millones. Lo recaudado a noviembre de 2020 es aproximadamente el 80% del impuesto.

El Banco e Guatemala, En el documento del PIB trimestral explica el comportamiento del rubro de mantenimiento y reparación de vehículos el cual presento una contracción desde el primer al tercer trimestre de 2020, la cuál se asoció al menor uso de vehículos particulares como consecuencia de las medidas de distanciamiento social y suspensión del servicio de transporte de pasajeros decretadas por el Gobierno a partir de la tercera semana de marzo.



Al 30 de marzo de 2021, el saldo de créditos otorgados en el sistema bancario para financiar bienes durables asciende a Q57,479.0 millones, con un aumento de 8.2% respecto a la misma fecha del año anterior, cartera dentro de la cual se encuentran los vehículos para uso personal el cual manifestó un decremento de -1.1% al ubicarse en Q3,895.0 millones.

BANCOS, SOCIEDADES FINANCIERAS Y ENTIDADES FUERA DE PLAZA

(Cifras en millones de Quetzales)

Cartera destinada a la Adquisición de Bienes Durables

Destino Económico	mar-2020		dic-2020		mar-2021		Variación			
	Saldo	%	Saldo	%	Saldo	%	Acumulada		Interanual	
							Absoluta	Relativa	Absoluta	Relativa
Mobiliario para el hogar	5,436	10.2%	5,546	10.0%	5,718	9.9%	173	3.1%	282	5.2%
Vehículos de uso personal	3,937	7.4%	3,869	7.0%	3,895	6.8%	26	0.7%	-42	-1.1%
Inmuebles	8,938	16.8%	9,511	17.1%	10,031	17.5%	520	5.5%	1,093	12.2%
Bienes inmuebles para vivienda	11,719	22.1%	12,123	21.8%	12,369	21.5%	246	2.0%	650	5.5%
Otros bienes	23,115	43.5%	24,488	44.1%	25,466	44.3%	978	4.0%	2,351	10.2%
Total	53,145	100.0%	55,536	100.0%	57,479	100.0%	1,943	3.5%	4,334	8.2%

Fuente: Superintendencia de Bancos

5. PERSPECTIVAS DEL SECTOR Y DEL MERCADO

Aunque la industria automotriz se enfrenta a algunos vientos en contra debido a la escasez de semiconductores, que se espera que se resuelva para el tercer trimestre de 2021, las perspectivas de la industria son optimistas este año. Se espera que el crecimiento de la producción automotriz sea de alrededor del 13% este año, liderado por China continental, seguida de Europa, América del Norte y otras partes del noreste de Asia. También se espera que la producción de vehículos del resto de la otra región crezca drásticamente este año. Se espera que la demanda de caucho sintético y natural aumente a medida que se espera un fuerte crecimiento de la industria automotriz y de neumáticos, junto con una mayor demanda del sector de neumáticos de reemplazo a medida que han comenzado las vacunas y mejorando los indicadores de movilidad en todo el mundo.

Se prevé que América Latina y el Caribe experimente una recuperación moderada en 2021 y 2022, de acuerdo con la AMIA el peligro de otra década perdida, tanto en términos de crecimiento económico como de progreso del desarrollo, se avecina. A juzgar por la experiencia de crisis anteriores, es probable que se produzcan daños importantes a largo plazo en la producción potencial. Se espera que los cierres prolongados de escuelas, los desafíos asociados con las actividades de aprendizaje remoto y el desempleo persistentemente alto tengan un efecto negativo en la acumulación de capital humano. Además, es probable que la inversión empresarial y pública se vea obstaculizada por el aumento de la incertidumbre, la ralentización de la demanda de los hogares y las necesidades de consolidación fiscal, lo que, a su vez, podría frenar aún más el crecimiento de la innovación y la productividad.

Por último, el informe señala que, ante estos desafíos, se aumentan las demandas para un nuevo modelo de desarrollo, centrado en una transformación radical de los patrones de producción y consumo, con la inversión reorientada hacia la productividad, la gestión ambiental, el empleo y la inclusión social.