

AAP

ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ
FUNDADA EN 1926

SECTOR AUTOMOTOR

Retos y Desafíos en el 2024

Elaborado por:
Gerencia de Estudios
Económicos y Estadística



La economía peruana y el sector automotor han atravesado situaciones complejas e inesperadas en el 2023; haciendo de él, un año particularmente desafiante. Tras el periodo de pandemia del COVID-19, y los años posteriores de recuperación, en el 2023 nuestro país vivió diversas circunstancias -como el aumento de la conflictividad social y el azote de fenómenos climatológicos durante la primera mitad del año, y el deterioro de la demanda interna durante el segundo semestre-, que desencadenaron situaciones más que complejas para los peruanos. En ese contexto, las actividades económicas en general y en particular el sector automotor, tuvieron que enfrentar un escenario con múltiples retos.

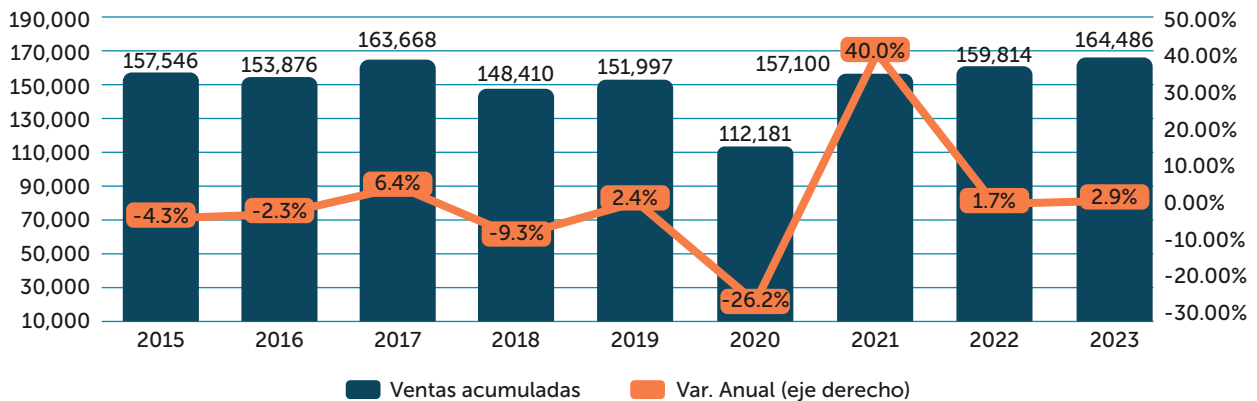
En las siguientes páginas analizaremos el desempeño de las principales variables macroeconómicas en el 2023, que determinan o influyen en el comportamiento de la actividad automotriz, así como expondremos nuestras expectativas para el 2024 y mencionaremos los retos y desafíos más importantes que tendrá que enfrentar dicho sector en los siguientes meses.

Comercio automotriz: Desempeño en el 2023

La venta de vehículos nuevos registró resultados mixtos en el 2023, con algunas particularidades que pasaremos a revisar. En el caso de vehículos livianos, en el 2023 las ventas de dichas unidades sumaron 164,485, mayor en 2.9% en comparación con igual periodo del 2022. De manera desagregada se observó que se vendieron un total de 74,943 SUV, alcanzado un incremento de 5.5%. En tanto, la comercialización de pick up y furgonetas avanzó a 32,401 unidades (+1.2%), y la de camionetas lo hizo a 23,028 (+18.7%). De otro lado, se registraron 34,113 automóviles vendidos, disminuyendo en -8.7% si se compara con el 2022. Es importante señalar que el comportamiento de las ventas estuvo influenciado por dos factores: durante la primera mitad del 2023, hubo un mayor impulso por el embalse de disponibilidad de unidades nuevas, una vez resuelto en gran medida los problemas en la cadena global de suministros. Recordemos que en el 2022 no se disponía de stock de vehículos nuevos en varias marcas y modelos, que llevó a que los tiempos de espera para la entrega de estos vehículos llegara incluso hasta los seis meses. Sin embargo, durante el segundo semestre, atenuado el efecto anterior, se observó una desaceleración en la comercialización de los referidos vehículos, afectado por el periodo recesivo en el que se encuentra la economía peruana, y que se viene manifestando a través del menor consumo privado y el deterioro del mercado laboral.



Venta de Vehículos Livianos: 2015 - 2023



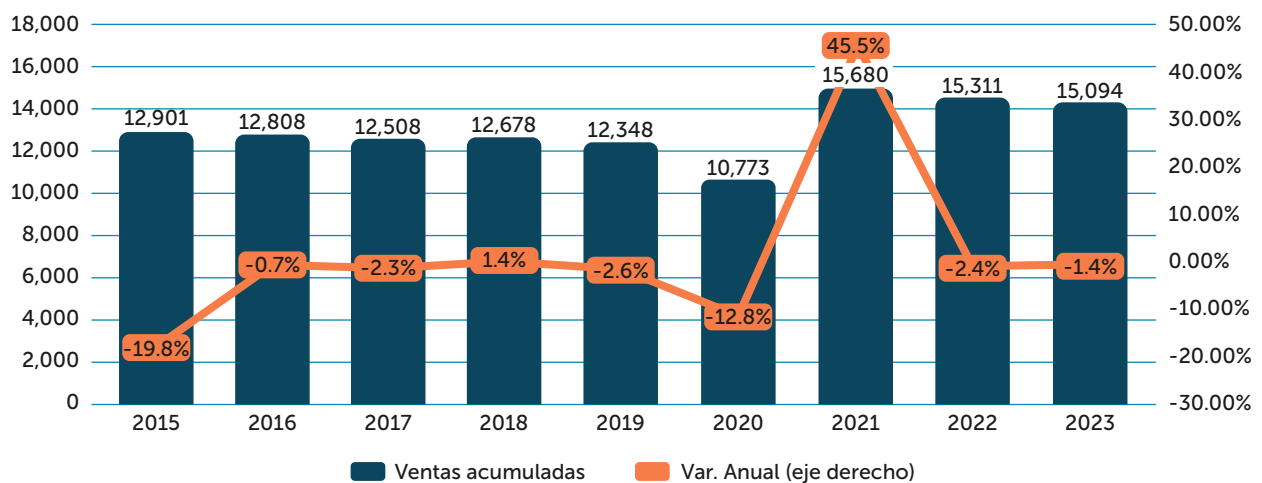
Fuente: SUNARP, AAP / Elaboración: GEE-AAP

Por otra parte, en el mercado de vehículos pesados, la venta de camiones y tractocamiones sumaron 15,095 unidades durante el 2023, cifra menor en -1.4% respecto al 2022. Cabe precisar que, en los últimos meses del



2023, la venta de dichos vehículos mostró un aumento, desempeño que se explicaría por una renovación de flotas en empresas, principalmente del sector minero, el cual es uno de los pocos sectores económicos que han podido sostener un buen comportamiento en el 2023 y que se expandió 8.7% a noviembre de 2023 gracias al aporte en la producción de cobre de la mina Quellaveco, y a los buenos precios de nuestros principales minerales de exportación. Sin embargo, el saldo en el año fue negativo debido al descenso en otros sectores que suelen demandar dichos vehículos, ante la caída de la demanda, como construcción, industria manufacturera, entre otros.

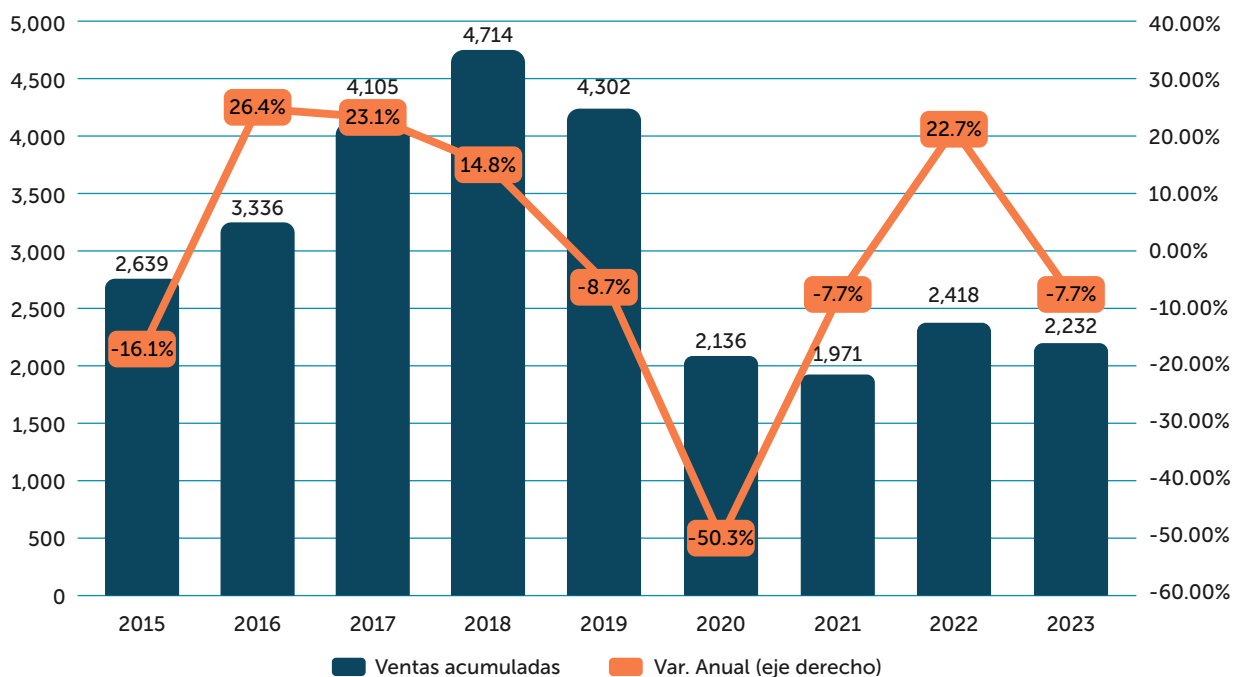
Venta de Camiones, Tractocamiones: 2015 - 2023



Fuente: SUNARP, AAP / Elaboración: GEE-AAP

En tanto, la venta de minibús y ómnibus anotó 2,232 unidades vendidas en el 2023, evidenciando una disminución del -7,7% frente al 2022. El desempeño de la comercialización de dichas unidades en el 2023 fue determinado por el ya mencionado descenso de la inversión privada, a lo que se han sumado los problemas causados por los fenómenos climatológicos y aumento de la conflictividad social durante la primera mitad del año, y a los problemas financieros de varias empresas de transporte urbano que se ven afectados por el alto grado de informalidad del sector.

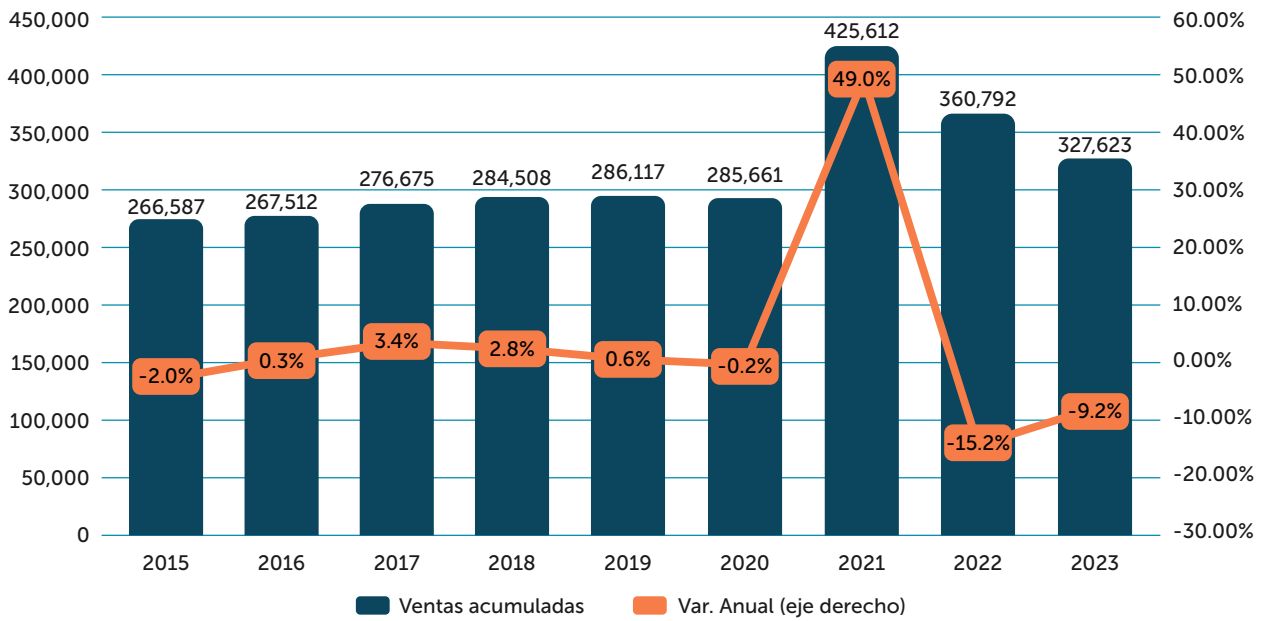
Venta de Minibus, Omnibus: 2015 - 2023



Fuente: SUNARP, AAP / Elaboración: GEE-AAP

Finalmente, en el 2023 se vendieron 327,623 vehículos menores, cayendo en 9.2% frente al 2022. Al desagregar la información notamos que la comercialización de motos durante el 2023 sumó 227,976 unidades (-9.2%), en tanto que la de trimotos se ubicó en 99,647 unidades (-9.3%). El resultado anotado en dicho segmento viene siendo influenciado por el proceso de normalización de los referidos vehículos. En esa línea, si comparamos el nivel de ventas en el 2023 (327,623) frente a lo comercializado en los años previos a la pandemia (del 2015 al 2019, se vendieron más de 276,000 unidades en promedio en los últimos 5 años), se observa que aún hay un desfase de la demanda que ha ido ajustándose en los últimos años. A lo anterior se ha sumado la debilidad de la demanda producto de la caída por la que atraviesa la economía peruana.

Venta de Vehículos Menores: 2015 - 2023



Fuente: SUNARP, AAP / Elaboración: GEE-AAP

A continuación, mostraremos como se han comportado las variables económicas que determinan el desempeño del comercio automotriz durante el 2023 y cuáles son las expectativas para dichas variables en el 2024.



Oferta:

Producción mundial y cadena de distribución global

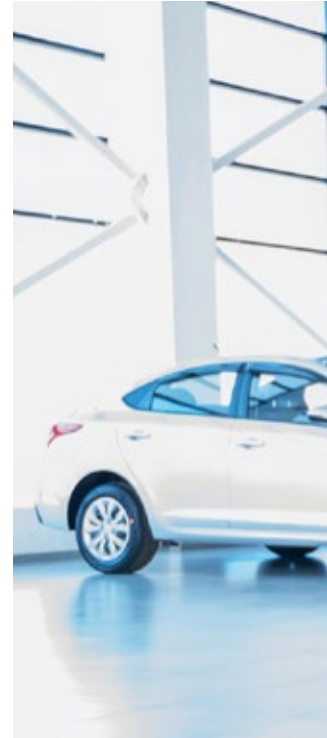
Desde el lado de la oferta, recordemos que tras el inicio de la pandemia del COVID-19 a inicios del 2020, la mayoría de los países de todo el mundo dictaron medidas de cuarentena y de aislamiento obligatorio, lo que significó el cierre de muchas industrias, entre ellas la de producción de vehículos. Tras la reapertura gradual y el aumento del trabajo remoto y la virtualidad, se generó un problema de escasez de chips y semiconductores, los cuales son usados en la producción de vehículos, así como en aparatos como celulares, computadoras, laptops, entre otros.

Las principales compañías productoras de chips, entre las que destacaba Taiwán Semiconductor Manufacturing Company (TSMC), decidieron enfocar sus esfuerzos en producir dichos insumos para el mercado de dispositivos electrónicos inteligentes, el cual atravesaba por un periodo en el que la demanda crecía considerablemente debido a las medidas de confinamiento impuestas en muchos países. Además, para dichas empresas resultaba más rentables producir chips para estos dispositivos que para vehículos. De acuerdo con la consultora IHS Markit, un vehículo promedio tiene unos 1,600 semiconductores, pero son más grandes y un poco menos sofisticados que aquellos que van en los smartphones o en las supercomputadoras, así que cuando la demanda de estos últimos dispositivos se disparó, el mayor fabricante de semiconductores a nivel global, TSMC, no dudó en enfocar sus capacidades de producción en los chips más diminutos y rentables. La mencionada consultora calculó que este reacomodo en la producción de chips por parte TSMC significó que la industria automotriz global deje de producir alrededor de 11 millones de vehículos entre 2020 y 2021.

Antes de la pandemia, TSMC era el proveedor del 80% de los semiconductores que otras empresas utilizaban para fabricar los chips que van en motores, pantallas de info-entretenimiento, puertas e incluso en algunos neumáticos. Así que cuando el fabricante taiwanés decidió dejar en segundo término a los chips automotrices, se desencadenó una crisis de abastecimiento que golpeó la oferta mundial de vehículos.

La caída en la producción de vehículos debido a los problemas antes descritos ha sido significativa. De acuerdo con la Organización Internacional de Productores de Vehículos Automotores (OICA, por sus siglas en inglés), la producción global de vehículos pasó de 92.1 millones en el 2019 a 80.2 millones en el 2021, registrando una caída de 12.93% en dicho periodo.

Sin embargo, tras la paulatina remisión del brote vírico y el retiro de las medidas de confinamiento y cuarentena, así como la normalización en la distribución y entrega de chips y semiconductores, la producción de vehículos entró a una etapa de recuperación. Así, durante el 2022 se contabilizaron 85.01 millones de vehículos producidos a nivel global,



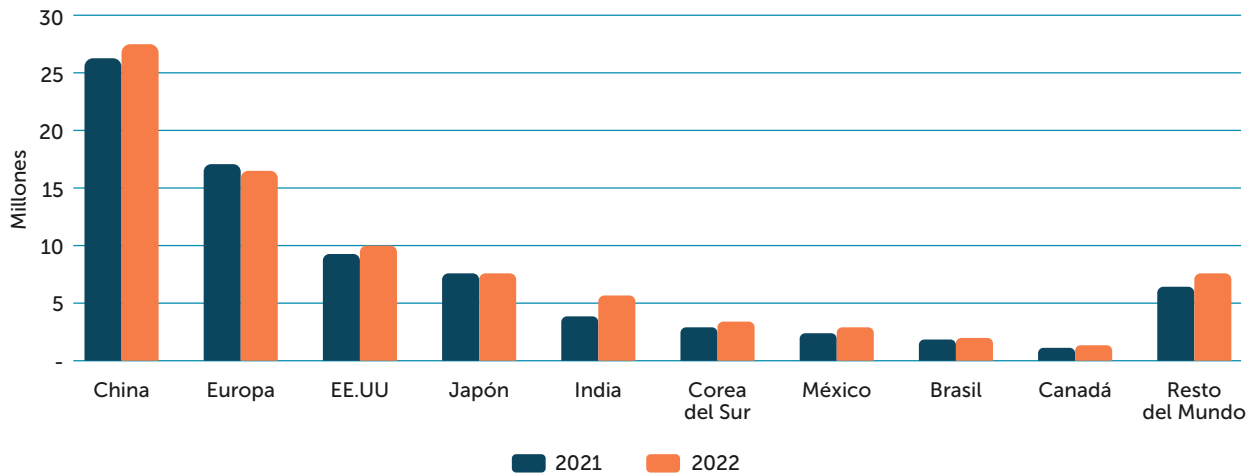


alcanzando un crecimiento de 6% a tasa anual. De manera desagregada, se observó que la producción de vehículos en China en el año analizado se situó en 27.02 millones, incrementándose 3.4%. También resaltó la recuperación en Estados Unidos en donde la producción aumentó 9.9%, en India lo hizo en 24%, mientras que en México y Corea del Sur subió 9.8% y 8.5%, respectivamente.

Producción Mundial de Vehículos 2019-2022					
	2019	2020	2021	2022	Var. % 22/21
China	25,750,650	25,225,242	26,121,712	27,020,615	3.44%
Europa	21,531,339	16,904,429	16,338,165	16,216,888	-0.74%
EE.UU.	10,892,884	8,821,026	9,157,205	10,060,339	9.86%
Japón	9,684,507	8,067,943	7,836,908	7,835,519	-0.02%
India	4,524,366	3,381,819	4,399,112	5,456,857	24.04%
Corea del Sur	3,950,614	3,506,774	3,462,404	3,757,049	8.51%
México	4,013,137	3,177,251	3,194,858	3,509,072	9.83%
Brasil	2,944,988	2,014,055	2,248,253	2,369,769	5.40%
Canadá	1,916,585	1,376,127	1,115,002	1,228,735	10.20%
Resto del Mundo	6,911,662	5,175,486	6,331,483	7,561,885	19.43%
Total	92,120,732	77,650,152	80,205,102	85,016,728	6.00%

Fuente: OICA / Elaboración: GEE-AAP

Producción Mundial de Vehículos: Por país de origen (2021 - 2022)



Fuente: OICA / Elaboración: GEE-AAP

En este orden de ideas, cifras preliminares correspondientes al tercer trimestre del 2023 presentadas por la Asociación Europea de Productores de Vehículos (ACEA, por sus siglas en inglés), muestran que la producción vehicular de China se incrementó en dicho periodo 4.7% a tasa anual. En tanto, en los países de la Unión Europea se estima que el crecimiento de su producción ha sido de 14%, mientras que en Estados Unidos el avance fue de 11.2% y en Japón llegó a 18.5%.

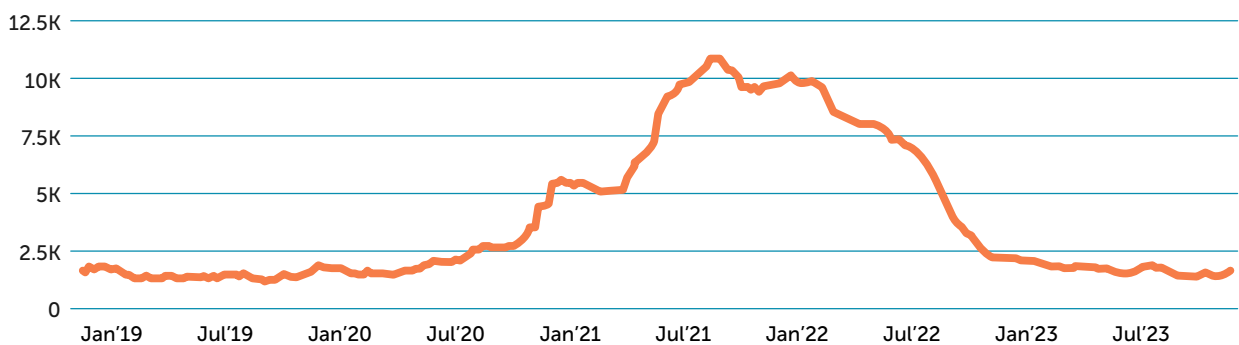
Otro elemento para considerar, respecto a la oferta, es el costo de transporte del comercio internacional. Recordemos que durante el periodo la pandemia, el costo de los fletes marítimos y el tiempo de llegada de los contenedores a sus destinos se incrementaron, debido a que la demanda de bienes se disparó, ya que los consumidores gastaron más en bienes que en servicios durante los cierres y restricciones que se establecieron en esos meses. El trabajo desde casa, las compras en línea y el aumento de las ventas de ordenadores supusieron una demanda sin precedentes para las cadenas de suministro. Esta gran oscilación de los flujos comerciales en contenedores se encontró con limitaciones de la capacidad de la oferta, como la capacidad de transporte de los buques



portacontenedores, la escasez de contenedores y de mano de obra, las continuas restricciones, por el COVID-19, de entrada y salida de las regiones portuarias y la congestión en los puertos. Este desajuste entre el aumento de la demanda y la reducción de facto de la capacidad de oferta condujo a unas tarifas de flete de contenedores récord en prácticamente todas las rutas comerciales. En setiembre del 2021, el índice Drewry, que mide el precio promedio de un contenedor de 40 pies, alcanzó la cifra histórica de US\$ 10,377.

Sin embargo, ante la gradual normalización de las condiciones del comercio mundial, y el reajuste de la demanda mundial de bienes, los costos de transporte fueron reduciéndose hasta alcanzar los niveles previos a la pandemia. La información disponible a diciembre del 2023 año muestra que el índice Drewry se redujo a US\$ 1,661, disminuyendo en 84% en comparación con el nivel récord del 2021.

Drewry World Container Index: Enero'19 - Diciembre'23 (precio en US\$ por contenedor de 40 pies)



Fuente: Drewry / Elaboración: GEE-AAP

En ese sentido, tanto la producción global de vehículos como los costos de transporte para el comercio mundial han mostrado mejorías, acercándose a los valores previo a la pandemia. Vemos también que la producción vehicular en aumento, con la posibilidad de que siga incrementándose aún más, considerando que en el 2019 llegó a ubicarse por encima de los 92 millones de unidades. En esa misma línea, los costos asociados al comercio se han reducido drásticamente hasta alcanzar su nivel promedio, abaratándose el transporte y suministro de mercancías. Dadas esas condiciones, desde el lado de la oferta observamos que el comercio automotriz en nuestro país no tendría mayores inconvenientes, por lo que el stock de vehículos en el mercado estaría asegurado para el 2024. Sin embargo, también existen algunos factores de riesgo que podrían afectar el desempeño el 2024, entre los que destacan los conflictos geopolíticos que se desarrollan en este momento, como son la guerra entre Rusia y Ucrania, del Medio Oriente, y la crisis en el mar Rojo, que de escalar podría afectar el crecimiento económico mundial y el comercio global.



Demanda: Incertidumbre golpea pilares del crecimiento económico

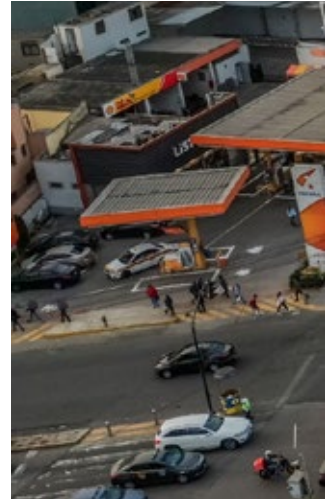
El 2023 no ha sido un buen año para la economía peruana. Tras el golpe de la pandemia, se esperaba que los siguientes años sean de recuperación y consolidación económica; no obstante, la realidad es que solo en el 2021 se dio un considerable rebote del PBI, ya que en el 2022 la expansión fue baja y el 2023 cerraría, con seguridad, en negativo.

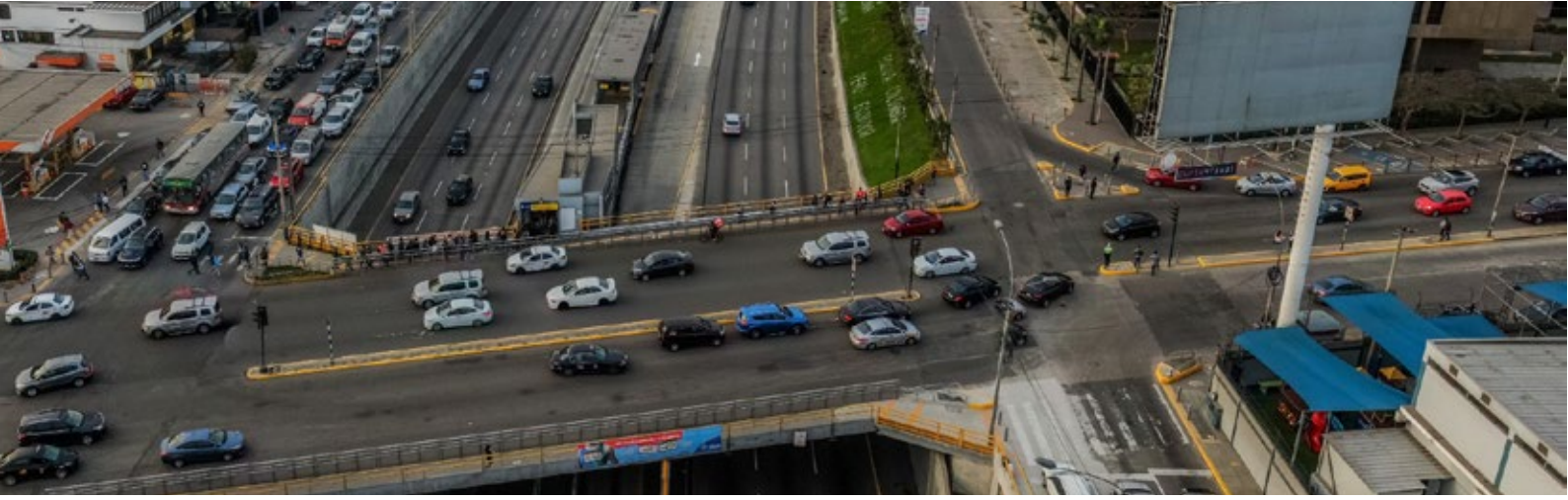
Para intentar explicar cuáles han sido los factores que han determinado el magro desempeño de la economía nacional es necesario describir algunos elementos que nos servirán para el análisis. En diciembre de 2022, tras un intento de autogolpe de Estado, el expresidente Pedro Castillo fue removido de su cargo por el Congreso, obligación que fue asumida por su entonces vicepresidenta, Dina Boluarte. Recordemos que el efímero Gobierno de Castillo estuvo sumido en múltiples escándalos de corrupción, además de una marcada ineficiencia y decisiones que perturbaron las expectativas de los agentes de mercado.

En ese sentido, el cambio en el liderazgo del Poder Ejecutivo significaba la posibilidad de enderezar el rumbo de la política económica del país y brindar las condiciones adecuadas para la llegada de inversión privada, que para ese momento ya mostraba signos de enfriamiento. Sin embargo, tras unos pocos días de calma, en el mismo diciembre de 2022, se ejecutaron las primeras protestas sociales contra el nuevo Gobierno, que, entre otras demandas, exigían elecciones generales de inmediato. Las protestas continuaron durante los primeros meses del 2023, con mayor intensidad en provincias, provocando pérdidas humanas y económicas. La violencia con la que se desarrollaron las marchas generó que varias actividades económicas sufrieran los efectos, provocando que el índice de actividad económica retroceda en 0.37% durante el primer trimestre del 2023.

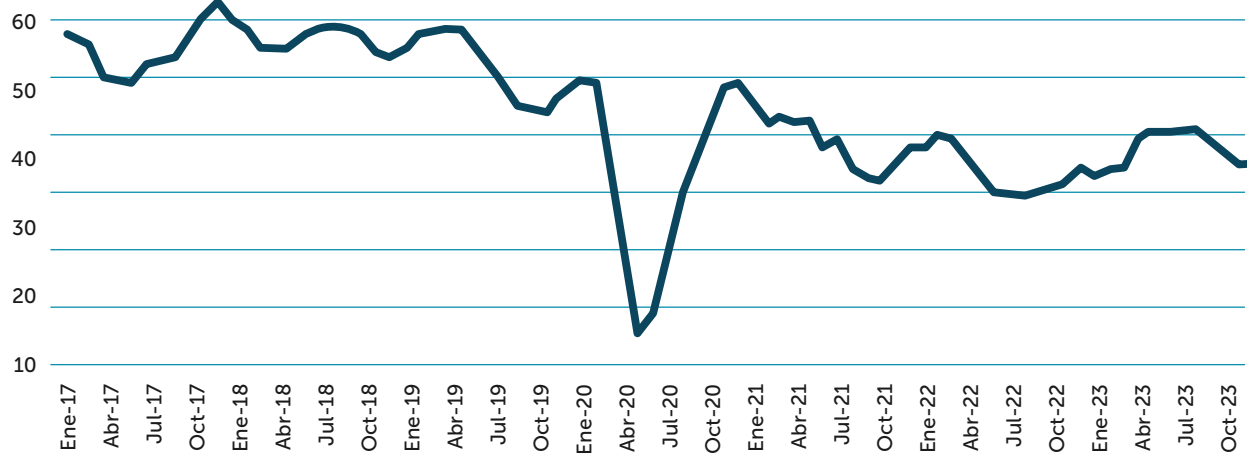
Tras el apaciguamiento de la conflictividad social, en marzo se dio otro evento inesperado, el azote del ciclón Yaku en la costa norte del país. Dicho fenómeno también afectó seriamente la capacidad productiva de diversas industrias, lo que, sumado a la escasa prevención, provocó que la economía nacional disminuya 0.5% en el segundo trimestre del 2023, y por ende caiga por primera vez en más de 25 años (sin considerar el periodo de pandemia) en una recesión técnica.

Para el segundo semestre la situación no ha variado, a pesar de que los shocks que sufrimos durante la primera mitad se desvanecieron. Desde hace varios meses atrás ya se veía un empeoramiento de las expectativas empresariales y de la confianza del consumidor, por lo que se esperaba que la reducción de las expectativas y la falta de confianza se revirtiera en algún momento cercano. Sin embargo, en los últimos meses del 2023 vimos una significativa caída de la inversión privada y una desaceleración importante del consumo privado, además del pobre desempeño del gasto público.



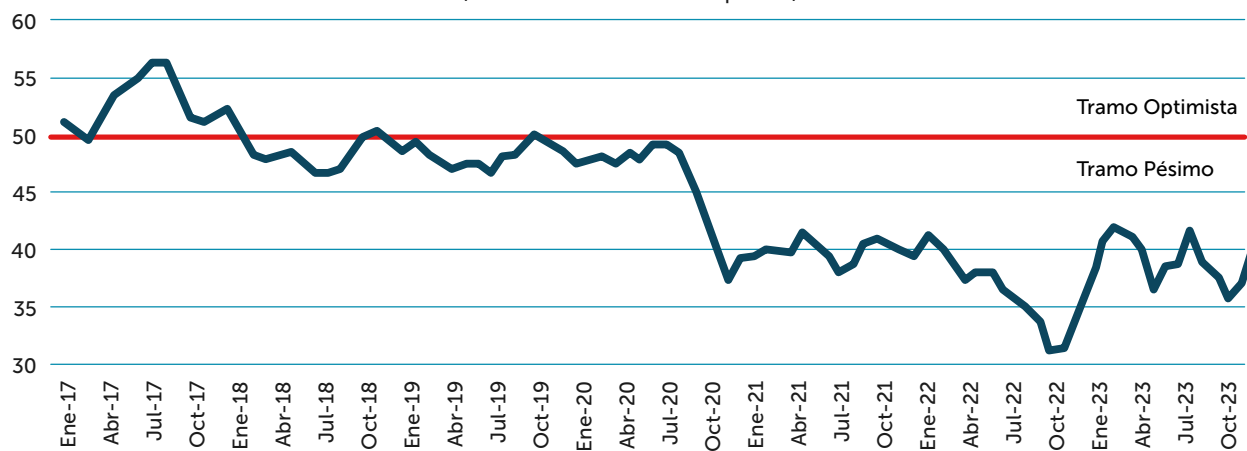


Expectativas Empresariales: Índice de expectativa de la economía a 3 mese (Promedio móvil 3 meses)



Fuente: BCRP / Elaboración: GEE-AAP

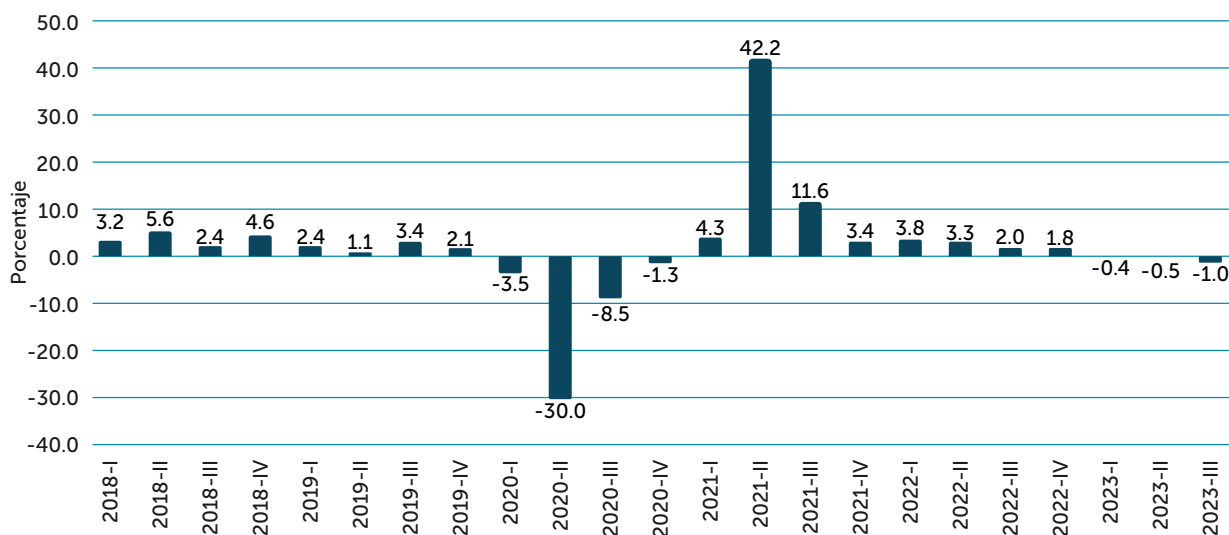
Índice de Confianza del Consumidor (Promedio móvil 3 meses - puntos)



Fuente: Apoyo / Elaboración: GEE-AAP

Según información oficial disponible del tercer trimestre del 2023, el PBI retrocedió en dicho periodo -1% a tasa anual, el consumo privado lo hizo en -0.1% (su primera caída en 21 años sin tomar en cuenta el periodo de pandemia), la inversión privada se redujo en -6.2%, mientras que la inversión pública lo hizo en -4.6%. En este contexto, el Gobierno ha tomado algunas decisiones orientadas a reducir el pesimismo y recomponer el ánimo de los inversionistas, a través de programas como Con Punche Perú y Emergencia FEN; aunque lo cierto es que las medidas implementadas no han logrado -en el corto plazo- dinamizar la demanda interna, debido a la poca credibilidad que los agentes de mercado tienen a la política económica del país; además de otros temas por resolver, como la delincuencia, el aumento del costo de vida, y la corrupción. En su último Reporte de Inflación, el Banco Central prevé que la economía nacional cerró el 2023 con un descenso de -0.5%. Para el 2024, se espera una recuperación del crecimiento de la actividad económica debido a que los shocks sufridos en el 2023 no se repetirían en el 2024, lo que impactaría positivamente en las expectativas empresariales, y dinamizaría el consumo privado y el empleo. No obstante, entre los riesgos a enfrentar, se pronostica un Fenómeno de El Niño de magnitud moderada a fuerte, con mayor sesgo a que suceda lo primero debido a que especialistas en la materia sostienen que el anticiclón del Pacífico Sur ha ayudado a que la temperatura del mar en nuestras costas disminuya, reduciendo la probabilidad de ocurrencia de un Niño de magnitud grave.

PBI Trimestral: del 2018-I al 2023-III

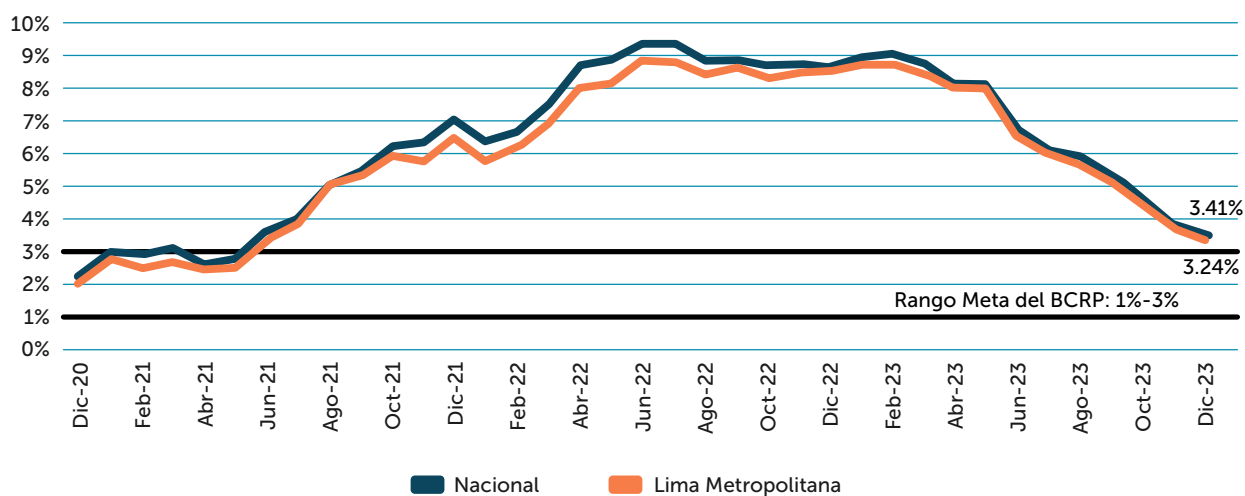


Fuente: BCRP / Elaboración: GEE-AAP

Adicionalmente, otro elemento a mencionar es la evolución de la inflación, la cual alcanzó un pico de más de 8% a inicios del 2023, muy por encima del rango meta establecido por el Banco Central de entre 1% y 3%. Un resultado que responde a múltiples factores que se fueron presentando desde mediados del 2021 hasta inicios del 2023 (conflicto ruso-ucraniana, problemas de abastecimiento de combustibles en algunos puertos, shocks temporales asociados a eventos climáticos, aumento de la conflictividad social, entre otros). Esto provocó un deterioro pronunciado de la capacidad adquisitiva de los hogares ante el aumento de los precios de productos de primera necesidad, lo que golpeó en mayor medida a las familias pertenecientes a los sectores socioeconómicos más bajos, generando un enfriamiento del consumo privado.

No obstante, tras la reversión de dichos choques de oferta, sumado al aumento de la tasa de interés referencial que implementó el Banco Central y al menor dinamismo del consumo, las presiones inflacionarias fueron cediendo hasta que la inflación se situó al cierre del 2023 muy cerca del rango superior de la meta establecida por el ente monetario, con la expectativa que en los primeros meses del 2024 regrese dentro de la meta.

Inflación Anual: Nacional y Lima Metropolitana (Dic 20 - Dic 23)

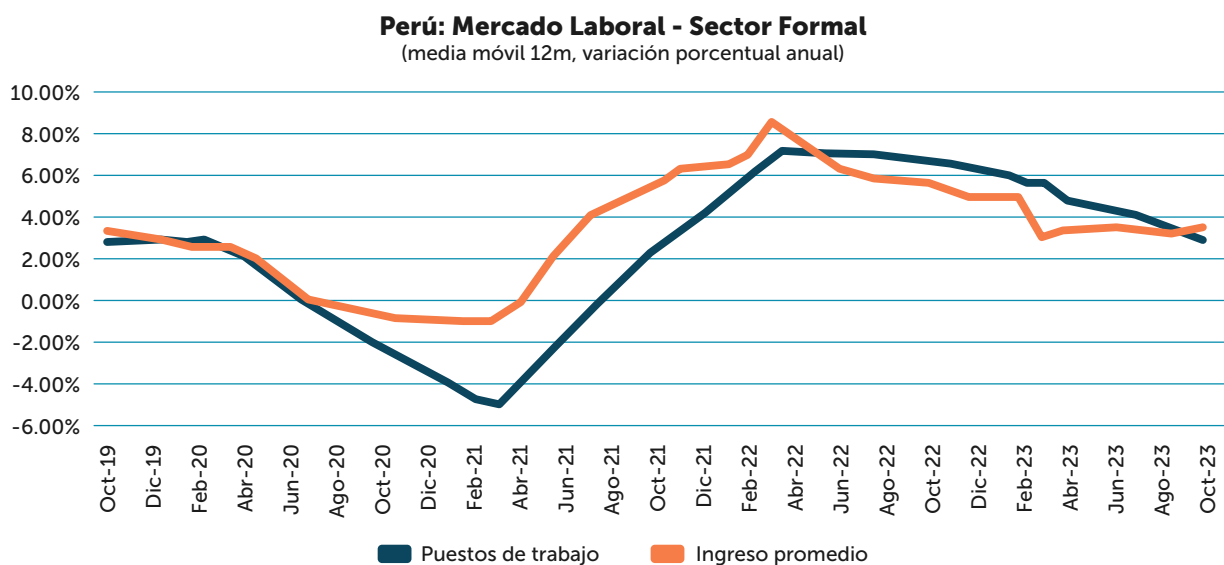


Fuente: INEI / Elaboración: GEE-AAP



Mercado laboral: Empleo se precariza

El empleo mostró una significativa caída debido al impacto del COVID-19, sin embargo, tras el retiro paulatino de las medidas de cuarentena e inmovilización social, este indicador fue recuperándose gradualmente. Cifras oficiales mostraron que el empleo formal nacional alcanzó un pico de crecimiento por encima del 8% hacia inicios del 2022, tanto en la cantidad de puestos de trabajo como de ingresos promedio. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, el mercado laboral formal total en todo el país ha entrado en un franco proceso de desaceleración, en donde la tasa de crecimiento de los puestos de trabajo se ha enfriado hasta llegar a 3.24%, mientras el aumento porcentual de los ingresos promedio se situó 3.43%. Es decir, el número de trabajadores que se encuentran en el sector formal ha ido expandiéndose a menor ritmo en los últimos meses, de la misma manera que el ingreso promedio. Las razones detrás de este enfriamiento son diversas, siendo las más importantes la caída de la inversión privada y el menor dinamismo en los diferentes sectores económicos, además de ciertas medidas implementadas por el anterior Gobierno que desincentivan la formalización del mercado laboral.



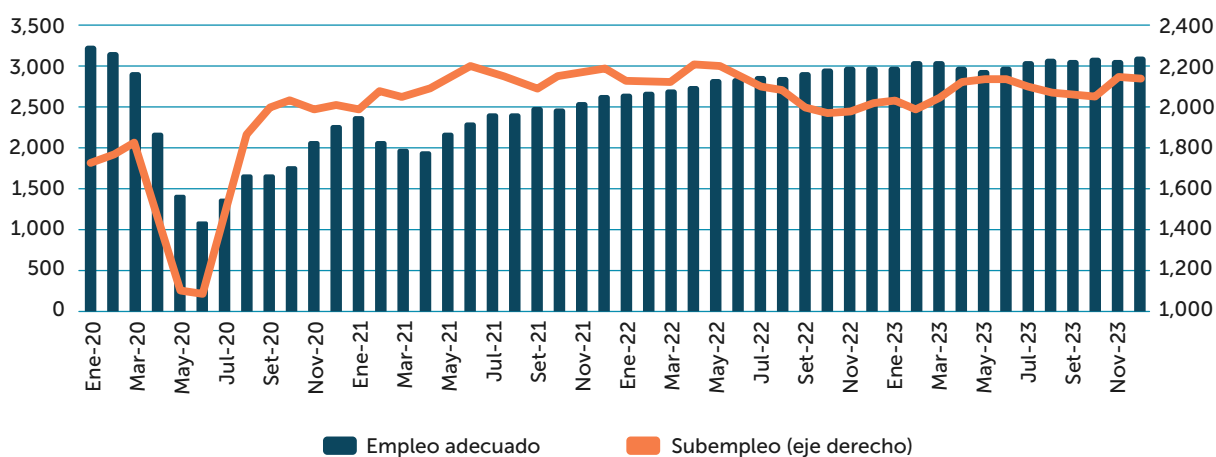
Fuente: BCRP / Elaboración: GEE-AAP

Más aún, la desaceleración que presenta el mercado laboral formal ha provocado que un número importante de trabajadores pasen a la situación de informales o subempleados. De acuerdo con cifras del INEI correspondiente a Lima Metropolitana y Callao, la tasa de crecimiento

de las personas adecuadamente empleadas se encuentra dentro de una marcada tendencia descendente. Por el contrario, las personas subempleadas (cuando el trabajador labora menos de 35 horas y manifiesta el deseo de trabajar más y cuando laboran más de 35 horas y ganan menos del salario mínimo referencial) se han incrementado sustancialmente desde finales del 2022 hasta registrar un alza porcentual de 6% al término del 2023.

De lo anterior, se puede afirmar que el mercado laboral peruano se encuentra nuevamente en un proceso de precarización (el anterior fue durante la pandemia), en donde las personas subempleadas se incrementan a un ritmo mayor que las personas adecuadamente empleadas. Otra manera de demostrar dicha aseveración es analizando la composición de los empleados nuevos que se han insertado a la PEA Ocupada. Entre diciembre de 2022 y diciembre de 2023, las personas que ingresaron a la PEA Ocupada fue de 235 mil, de las cuales 108 mil fueron adecuadamente empleadas, mientras que 127 mil se insertaron al mercado laboral como subempleados; en otras palabras, el 46% de nuevos trabajadores que se insertaron al mercado laboral lo hicieron como adecuadamente empleados, lo que se compara con el 54% de personas que se incorporaron como subempleados.

PEA Ocupada: Total Lima Metropolitana y Callao
(En miles)



Fuente: INEI / Elaboración: GEE-AAP



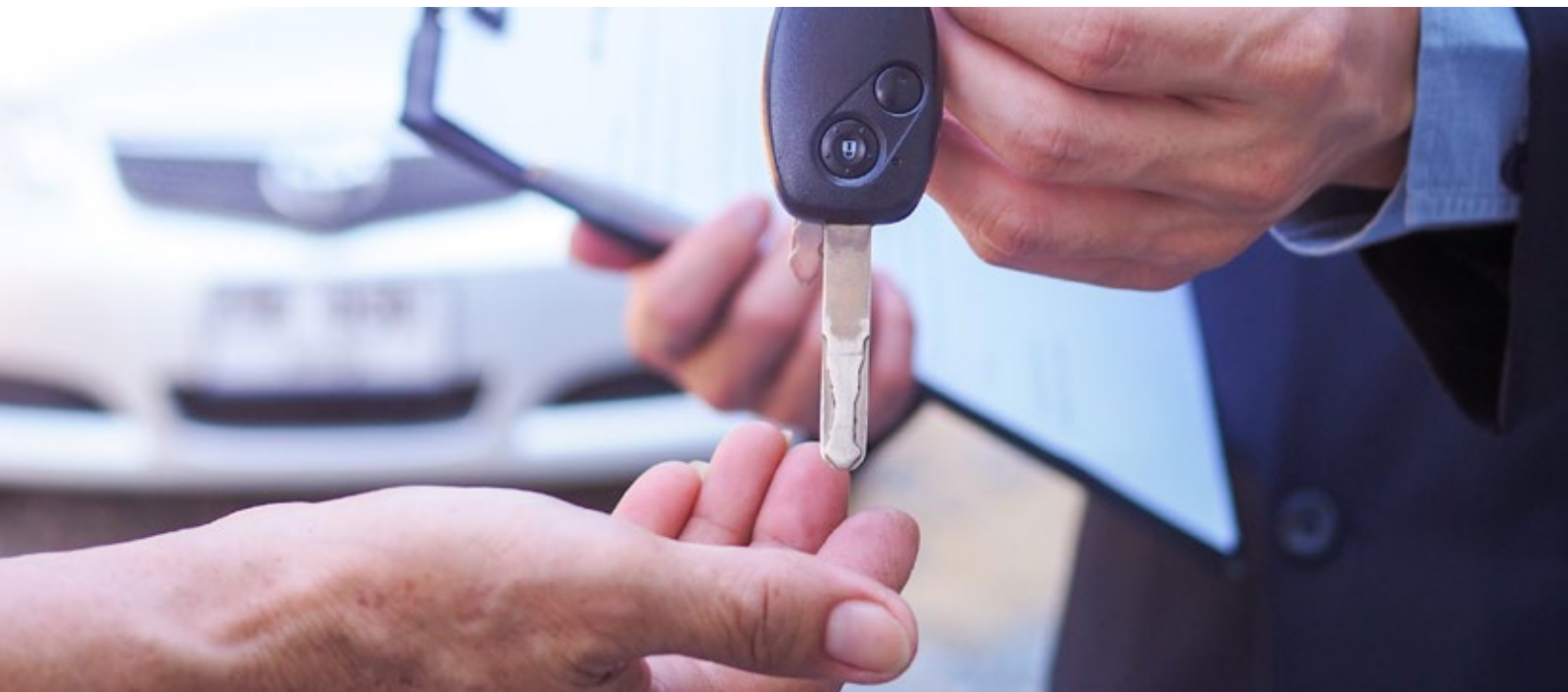
Evolución del financiamiento vehicular

Un elemento importante en la evolución de las ventas de vehículos nuevos es el financiamiento vehicular. De acuerdo con información disponible a noviembre de 2023, el saldo total de los créditos vehiculares en el sistema financiero se situó en S/ 4,138 millones, registrando un incremento de 10.3% respecto a similar mes del 2022. No obstante, a pesar del mencionado crecimiento, la expansión viene desacelerándose consecutivamente desde inicios del 2023. Dicho comportamiento responde, principalmente, al endurecimiento de la política monetaria del Banco Central que implicó la subida de la tasa de interés de referencia desde mediados del 2022, con la intención de encarecer el costo del crédito y contener las presiones inflacionarias que, entonces, golpeaba significativamente a la población.

Cabe precisar que al subir la tasa de referencia, el impacto sobre las tasas de interés del mercado suele ser inmediato -o a lo más en uno o dos meses- en el caso de las tasas corporativas y de grandes empresas de corto plazo. Sin embargo, el efecto en las tasas de consumo, como son las del crédito vehicular, puede tomar alrededor de 6 meses o más.

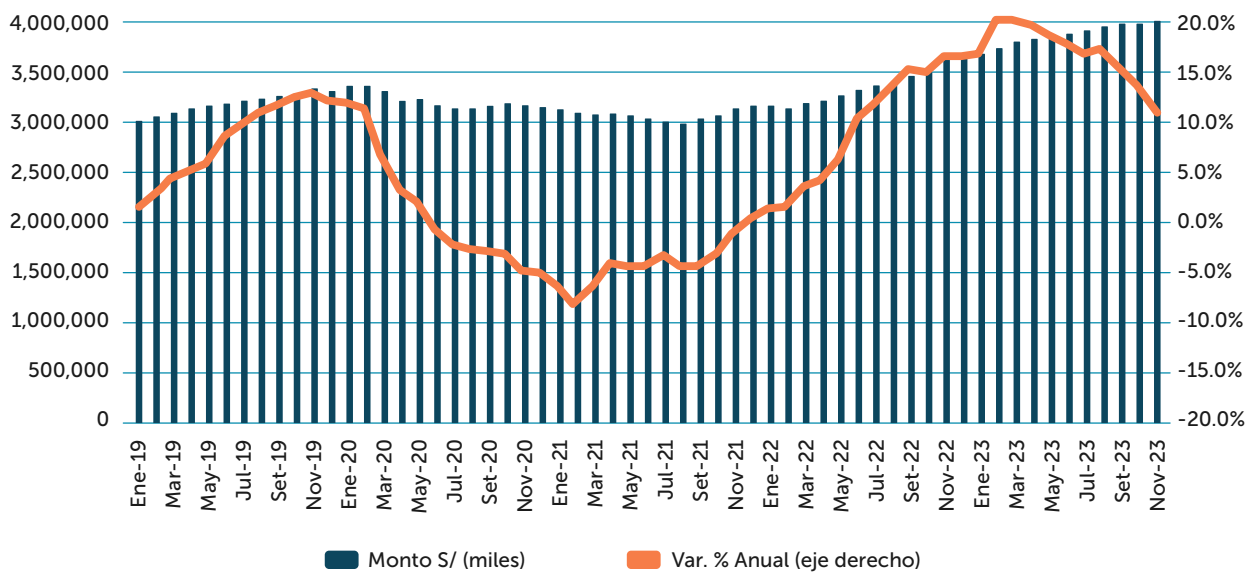
En ese sentido, la tasa referencial del BCRP se mantuvo en 7.75% hasta setiembre del 2023, mes en el que se decidió recortarlo en 25 puntos básicos, y a partir de ese momento se ha seguido rebajando dicha herramienta de política monetaria.

Dicho esto, es importante precisar que, el efecto de la política inicial restrictiva del Banco Central se seguiría sintiendo durante los primeros meses del 2024, lo que llevaría a que el financiamiento vehicular continúe desacelerándose. Sin embargo, una vez que maduren los recortes de la tasa referencial en el mercado de créditos de consumo, es probable que la demanda por financiamiento vehicular empieza a recuperar fuerzas a mediados de año.



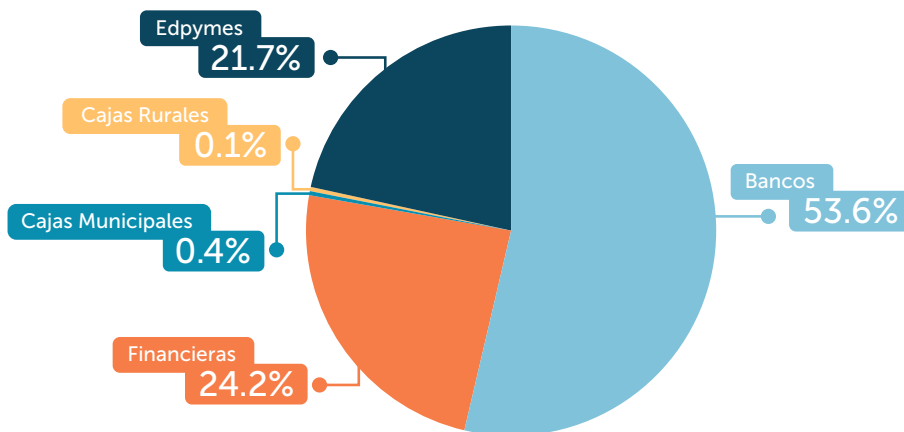


Créditos Vehiculares: Sistema Financiero



Fuente: SBS / Elaboración: GEE-AAP

Participación Financiamiento Vehicular (NOV 23)

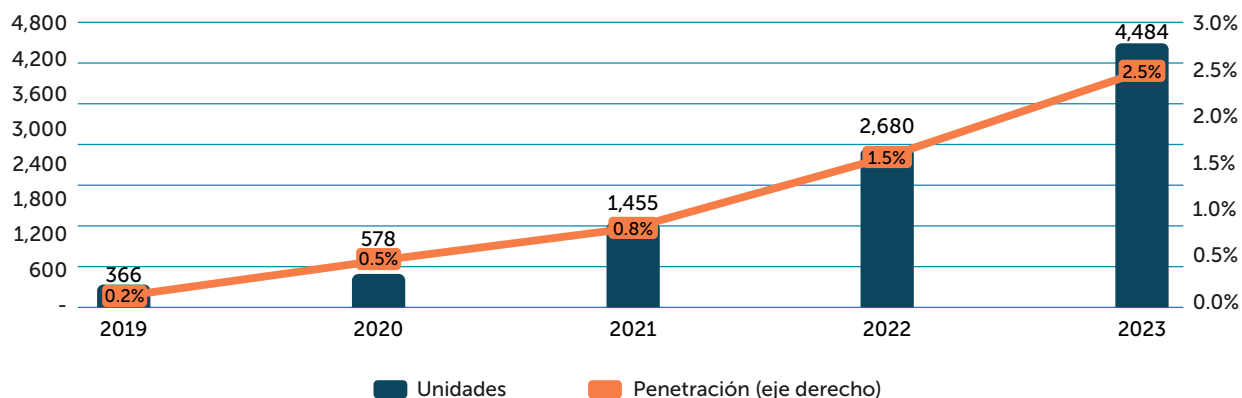


Fuente: SBS / Elaboración: GEE-AAP

Vehículos electrificados: Una alternativa que sigue creciendo

Uno de los rubros del comercio automotriz que ha crecido, a pesar de las dificultades que se han presentado en los últimos años, ha sido la venta de vehículos electrificados. En el 2023, la venta de vehículos propulsados con tecnologías de cero y bajas emisiones aumentó en 67% respecto al 2022, registrando 4,484 unidades comercializadas. Este desempeño positivo responde a que las empresas del sector han puesto una mayor oferta a disposición de la población. En ese sentido, se tiene que al término del 2023 existían cerca de 70 marcas comercializando en el país y más de 150 modelos de vehículos livianos. De la misma manera, otra razón que impulsa su crecimiento es la mayor concientización de parte de las empresas y personas de la importancia del cuidado del medio ambiente y lo beneficioso que es ello para la salud de los peruanos.

Venta de Vehículos Electrificados y Penetración



Fuente: SUNARP-AAP / Elaboración: GEE-AAP





A pesar del aumento en las ventas de los vehículos con estas tecnologías, los autos eléctricos e híbridos representan menos del 3% de las ventas totales de vehículos nuevos, por lo que se necesita del esfuerzo del sector público y privado, a través de incentivos que permiten masificar el ingreso de dichas unidades en nuestro parque automotor en los siguientes años, y así avanzar en una movilidad sostenible en el país. Más aun, es necesario tomar en cuenta la evidencia de los resultados positivos que han tenido políticas públicas que promueven este segmento del mercado automotor, como por ejemplo Colombia, país en el que se vendió 31,500 unidades de vehículos electrificados, 7 veces más comparado con lo que se comercializó en Perú en igual periodo, y representando el 17% del total de vehículos livianos y pesados vendidos en Colombia.

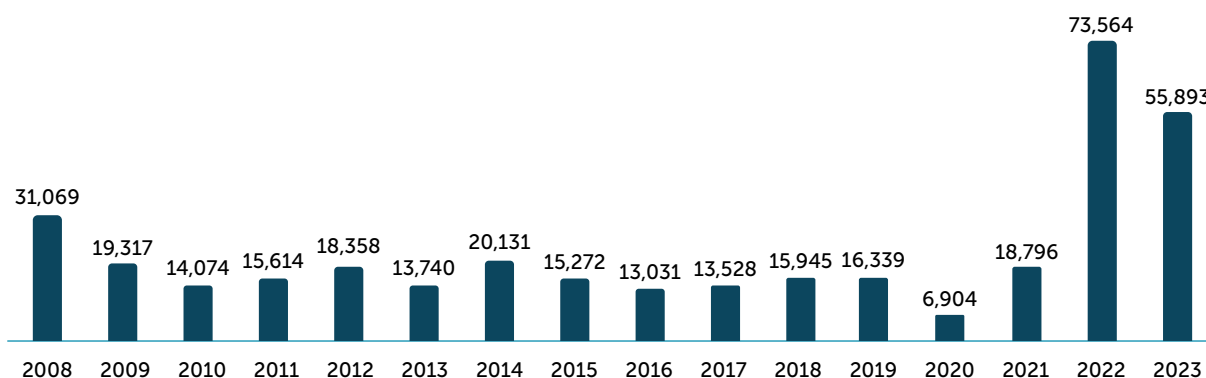
Considerando las enormes ventajas que tienen estos vehículos, además del potencial de crecimiento existente en un parque vehicular antiguo y contaminante como el peruano, resulta importante que se dicten medidas que faciliten la adquisición de vehículos de nulas y/o bajas emisiones, entre las que podemos mencionar unas cuantas, como menores cargas tributarias, así como menores aranceles a la importación, los mismos que abaratarían el costo de adquisición de dichas unidades.



Mercado GNV: Se normaliza expansión

El parque automotor de vehículos a gas natural continuó incrementándose durante el 2023. Así, de acuerdo con información de Infogas, se convirtieron, en nuestro país, un total de 453,440 unidades en el 2023, registrando un aumento de 13% respecto a lo reportado en el 2022, cuando se contabilizaron 400,350 unidades. Cabe precisar que dicha tasa de crecimiento ha sido menor a la observada en el 2022 (23%); sin embargo, supera a la expansión promedio registrada en los últimos 10 años (10%)

Vehículos Convertidos a GNV

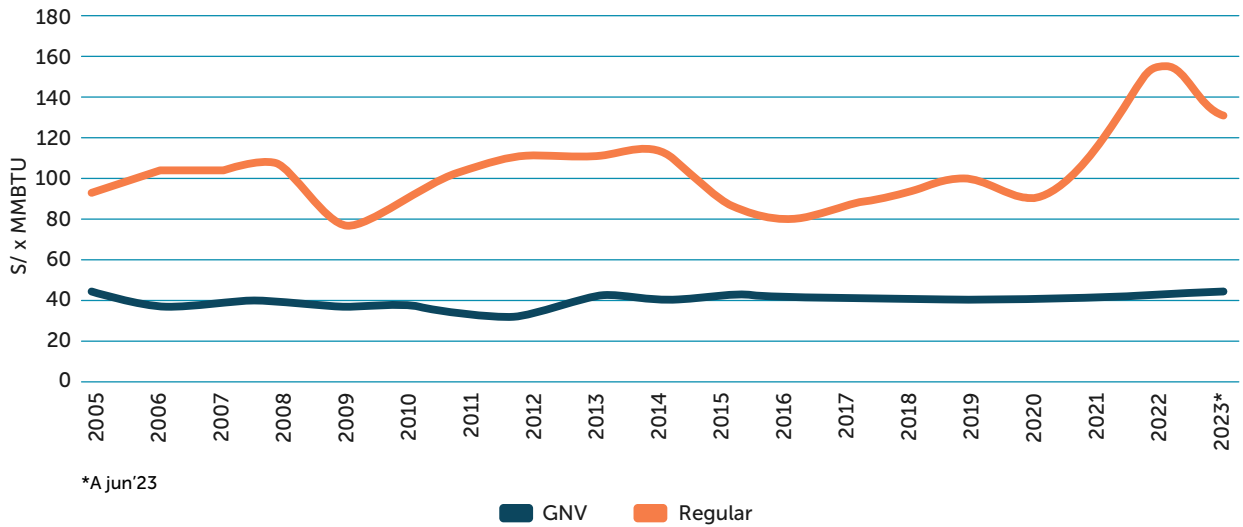


Fuente: Infogas / Elaboración: GEE-AAP

Asimismo, si analizamos el comportamiento observado durante el 2023, se puede apreciar que el número de vehículos convertidos a GNV sumaron 55,893 unidades, cifra menor en 24% respecto al 2022, cuando se convirtieron 73,564 vehículos. A pesar del referido descenso, la cantidad de vehículos convertidos durante el 2023 supera de manera importante el registro promedio anual del periodo 2012-2021, lapso en el que se convirtieron 15,204 vehículos al año.

La desaceleración de la tasa de crecimiento en el nivel de conversión de vehículos a GNV se explicaría por la caída que registró el precio de los combustibles derivados del petróleo como la gasolina, el cual pasó de S/ 19.22 por galón al cierre del 2022 a S/ 16.27 por galón en el 2023 (información disponible a junio). En ese sentido, la brecha con el precio del GNV se redujo, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico, por lo que el ahorro que se genera por la conversión de un vehículo a GNV disminuyó en comparación con el 2022.

Precios promedio del GNV y gasolina regular (antes 90 octanos)



Fuente: Infogas / Elaboración: GEE-AAP

Así, el desempeño de las conversiones de vehículos a GNV durante el 2023 se ha ralentizado respecto al del año pasado, sin embargo, es necesario indicar que el resultado del 2022 fue significativamente alto por lo que era de esperarse una desaceleración, considerando también que los precios de los combustibles derivados del petróleo han cedido parcialmente. En tal sentido, sí resulta destacable que el nivel de conversiones ha superado largamente los registros previos al 2022, incluso antes de la pandemia, lo que trae una serie de beneficios a los usuarios y sociedad en general.

El uso de GNV tiene múltiples ventajas, tanto para los usuarios de dicho combustible, como para la sociedad en conjunto. Una de sus principales ventajas es que es considerado un combustible “limpio”, gracias a las bajas emisiones de gases contaminantes. Otro de los beneficios que ya ha sido mencionado es el ahorro que se genera para el usuario gracias al menor costo del GNV frente a otros combustibles.

Por ello, la evidencia muestra que el uso de gas natural tiene significativos impactos positivos en los distintos agentes de la sociedad. Al ser un combustible menos contaminante, las emisiones de gases de efecto invernadero se reducen sustancialmente, favoreciendo a la calidad del



aire y disminuyendo la probabilidad de que la población sufra afecciones respiratorias por dicho motivo. De igual manera, el GNV es un combustible barato en comparación con otros, lo que aminora los costos operativos por menores precios, y además por el menor gasto en mantenimiento y cambio de piezas y/o repuestos.

En ese sentido, es primordial que el Estado asuma un rol protagónico y más activo en la masificación del gas natural, a través de una estrategia articulada que involucre la participación del sector privado. Resulta necesario que se brinden los incentivos necesarios para que, a través de mecanismos de inversión público-privado, y la regulación y fiscalización adecuada, se asegure el cumplimiento de los compromisos asumidos en ella. De esta manera, se mejorará la calidad de vida de muchos compatriotas, y cerrando las brechas energéticas que limitan el desarrollo de nuestro país.

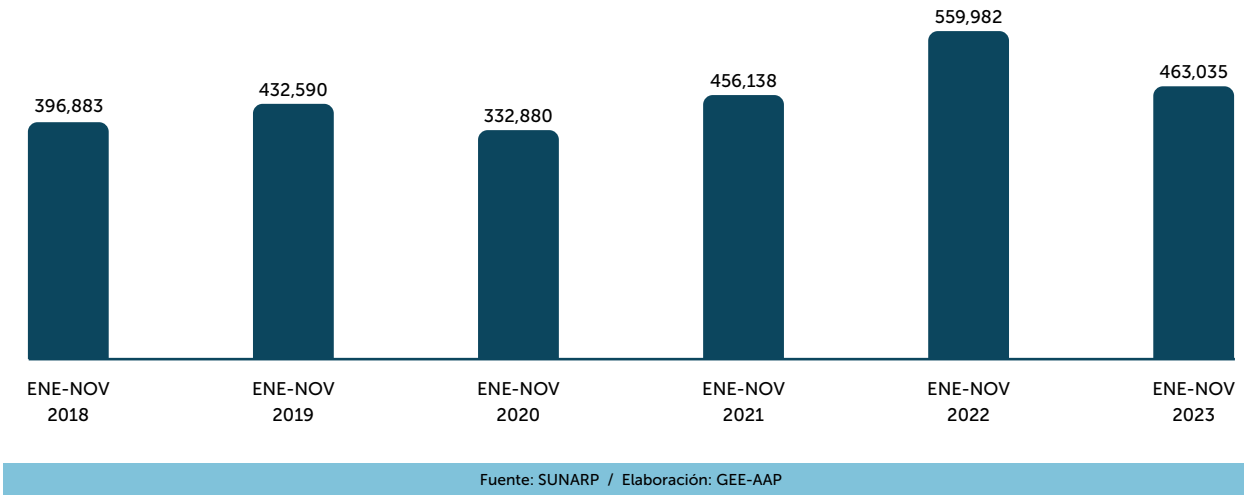


Vehículos seminuevos: Recuperaría ritmo de crecimiento en 2024

El mercado de vehículos seminuevos ha mostrado un comportamiento negativo durante el 2023. De acuerdo con información disponible a noviembre de 2023, se realizaron 463,035 operaciones de transferencias de vehículos livianos usados, retrocediendo en -17.3% respecto a similar periodo del 2022. Es importante destacar que esta contracción se da luego de cifras récords alcanzadas en el 2021 y 2022 como consecuencia de la menor disponibilidad de vehículos nuevos por problemas en la cadena global de suministros, y la fuerte demanda después de las prolongadas y estrictas medidas a la movilidad de las personas que se dictó en el país, todo ello señalado en las secciones anteriores de este documento.

Así, al comparar las transferencias de vehículos livianos seminuevos con el 2019, previo a la pandemia, se observa una expansión de 7.6%.

Transferencias de Vehículos Livianos Seminuevos



De otro lado, es importante destacar que en el país se comercializan tres vehículos livianos seminuevos por cada vehículo liviano nuevo que se vende, lo que refleja el fuerte potencial de este segmento del mercado para las empresas del sector y la economía en su conjunto, considerando que a la fecha más del 90% de las operaciones se realizan de manera informal. No obstante, lo anterior, resalta que en los últimos años más empresas formales comienzan a incursionar en este rubro automotor, lo cual simplifica el proceso de adquisición, venta y garantiza una correcta decisión de parte del consumidor, pues al ser vehículos certificados, se asegura la calidad y buen estado general, además de acceder a opciones de financiamiento.

Finalmente, es probable que la venta de vehículos seminuevos enfrente algunas dificultades en el 2024, principalmente por un contexto en donde el consumo privado en nuestro país mostraría cierta fragilidad. Sin embargo, la mayor formalización de este mercado, gracias al ingreso de empresas especializadas y de concesionarias, le inyectará algo de dinamismo, a lo que se sumaría mayores alternativas de financiamiento. No obstante, también es importante destacar el proceso de normalización de la demanda que estaría atravesando dicho mercado, luego del crecimiento significativo entre el 2021 y 2022, promovido por los problemas en la cadena de distribución de vehículos nuevos descrito anteriormente, y que aún podría ajustarse a la baja el 2024.

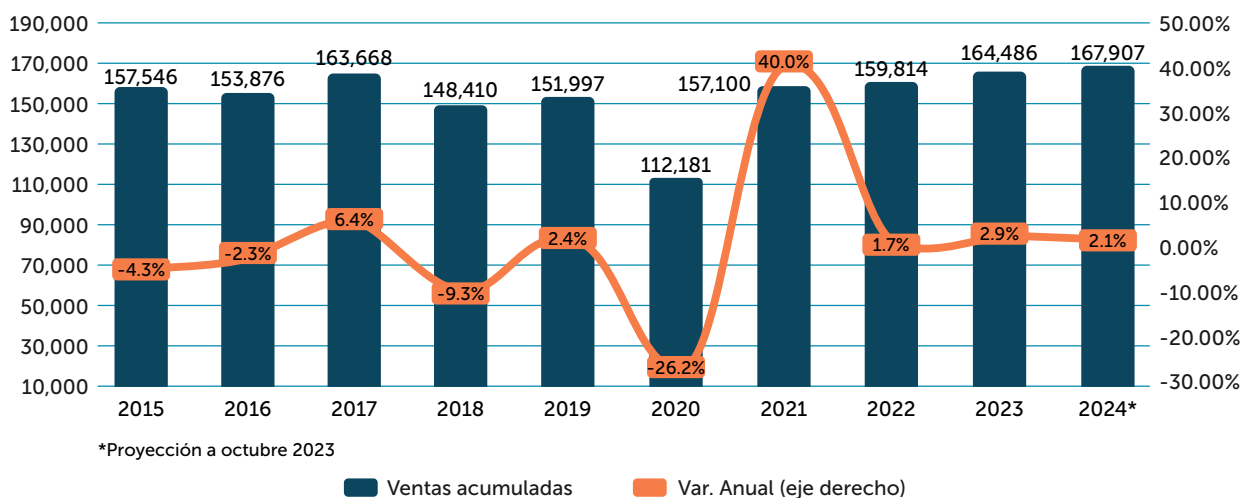
Proyecciones para el sector automotriz en el 2024

Como hemos mencionado a lo largo de este documento, el 2023 ha sido un año particularmente difícil para la economía peruana, así como para la mayoría de las actividades económicas, incluido el comercio automotriz. Para el 2024, el consenso del mercado señala que la tasa de crecimiento del PBI será positiva, sin embargo, en los últimos meses dicho pronóstico se ha ido ajustando hacia abajo por lo que la expansión podría estar alrededor del 2%, mientras que la proyección oficial del Banco Central lo ubica en 2.9%.

En ese sentido, con la información disponible a la fecha, nuestro pronóstico para las ventas de vehículos livianos nuevos es de un crecimiento de 2.1% en el 2024, menor al 2.9% con el que cerró el 2023. Es importante mencionar que en nuestra última revisión ajustamos a la baja nuestra proyección porque consideramos que el consumo privado y el nivel de ingresos, variables que determinan el comportamiento de las ventas, registraría una expansión menor a la esperada durante el 2024.



Venta de Vehículos Livianos



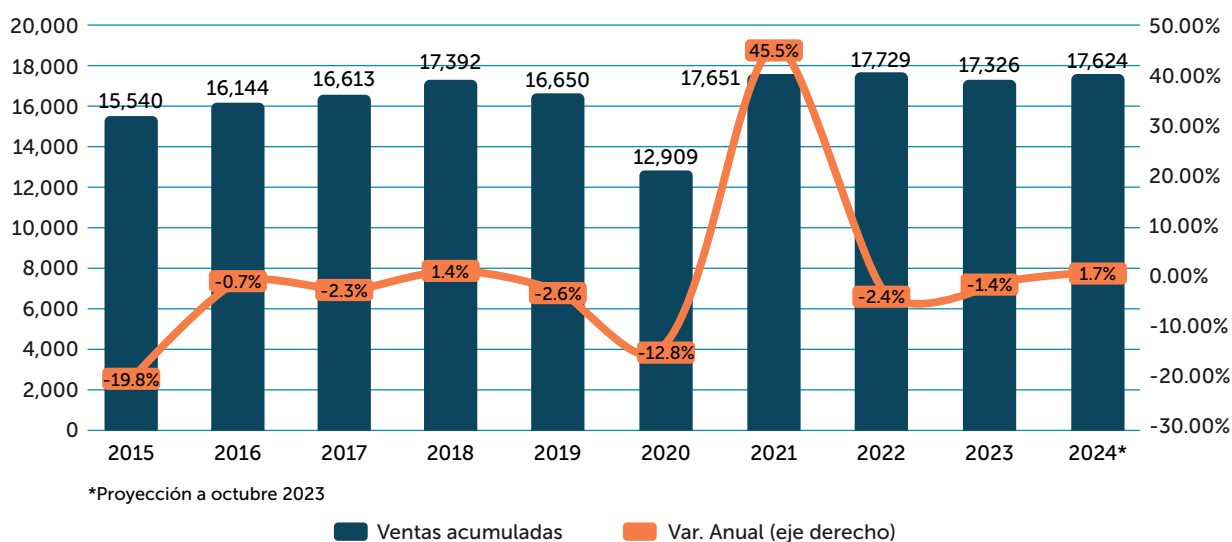
Fuente: SUNARP-AAP / Elaboración: GEE-AAP

En el caso de vehículos pesados, esperamos que las ventas alcancen un crecimiento de 1.7%, mejorándose de la caída de -2.3% que se dio en 2023. Nuestro pronóstico se sustenta en la recuperación reciente que ha registrado la venta de camiones y tractocamiones, impulsado por la mayor demanda proveniente del sector minero, el cual es una de las pocas actividades que viene reportando un dinamismo bastante interesante, el



mismo que se mantendría en el 2024, con unos precios de los minerales relativamente altos, y a una recuperación de la inversión privada.

Venta de Vehículos Pesados



Fuente: SUNARP-AAP / Elaboración: GEE-AAP

De otro lado, en el 2024 la venta de vehículos menores continuaría retrocediendo, aunque a un menor ritmo en comparación con el 2023. Nuestra proyección es que se registre una disminución de -4.1%, que se compara con la caída de -9.2% que se dio el 2023. Consideramos que el proceso de normalización de la demanda de dichos vehículos continuaría el 2024, lo que explicaría en gran medida el descenso de las ventas.

Conclusiones y comentarios finales

Existe la sensación entre los agentes del mercado de una falta de liderazgo por parte de nuestras autoridades para sacar adelante a la economía peruana. A la fecha, el Gobierno ha dictado diversas medidas cuyo objetivo ha sido dinamizar la actividad económica, sin embargo, el efecto de estas no ha sido el esperado, debido a la poca credibilidad de la política económica de la actual administración. En ese contexto, resulta necesario que el Gobierno asuma un rol protagónico durante el 2024, sincere las expectativas oficialistas y trace una ruta económica de la mano del sector privado en donde se impulsen lo siguiente: incentivar la inversión privada y destrabar los proyectos de inversión que se encuentran agendados y que aún no han podido materializarse, flexibilizar el mercado laboral de tal manera que se facilite la contratación de personal, eficiencia en el gasto público, combatir la corrupción y la inseguridad ciudadana. Del mismo modo, es importante mantener un dialogo abierto y sincero con la población, orientado a atender las demandas sociales que realmente ayuden al desarrollo del país, y así reducir la probabilidad de una escalada de la conflictividad social.

Para el rubro automotriz, si bien existen múltiples desafíos para el 2024, también se pueden identificar algunas oportunidades, que de ser aprovechadas beneficiaran al sector. Por ejemplo, el Banco Central viene aplicando una política monetaria menos restrictiva a través de la reducción de su tasa de interés referencial, que busca abaratar el costo del crédito y dinamizar la economía. Dicha medida ayudará a que las tasas de interés para el financiamiento vehicular se reduzcan, haciéndolos más atractivos para los consumidores, por lo que, con campañas comerciales de las concesionarias, podrían darles un impulso a las ventas.

Del mismo modo, existe un enorme potencial de crecimiento al interior del país. En los últimos tiempos, muchas ciudades vienen mostrando un incremento comercial y de infraestructura importante, sin embargo, las ventas de vehículos han estado centralizadas principalmente en la capital. Por lo tanto, si las marcas deciden implementar planes de descentralización más audaces, podrían encontrarse con una demanda interesante que les daría un empuje positivo adicional a sus resultados.

Igualmente, es importante señalar que el parque vehicular continuará por una senda de crecimiento, más aún, considerando los bajos niveles de motorización del país. Estas oportunidades se potenciarían si las autoridades trabajan de manera eficiente en la expansión de la infraestructura vial, señalización y semaforización, además de una política de educación vial, y desarrollo sostenible del transporte público, entre otros. En esa línea, una manera de migrar hacia un transporte de calidad es a través del bono del chatarreo, mediante el cual se retiren de circulación los vehículos obsoletos, que suelen ser los que emiten en mayor medida partículas contaminantes al medio ambiente, y promover el ingreso de unidades modernas que cuentan con los estándares medioambientales necesarios para transitar por nuestras calles.





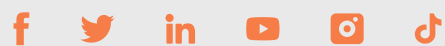
De igual manera, el uso de los canales de venta virtuales tiene un alto potencial de crecimiento, en línea con el aumento de la penetración de dispositivos tecnológicos y masificación del internet de alta velocidad. De tal modo, las empresas concesionarias (las que no lo han hecho) deberían invertir en tener habilitado dicho canal de venta, mediante interfaces amigables y con información relevante, y promocionarlos mediante campañas dirigidas hacia el objetivo poblacional que utiliza en mayor medida las compras por internet.

De la misma forma, el espacio de crecimiento que tienen los vehículos electrificados es enorme, más aún cuando cada vez la población es más consciente respecto al cuidado del medio ambiente. En tal sentido, las empresas deberían continuar diversificando la oferta de dichos vehículos, de tal manera que los consumidores opten por la opción que mejor se adapte a sus necesidades. No obstante, como hemos mencionado anteriormente, el Estado debería tener una participación más activa en la promoción de dicho mercado, considerando todos los beneficios que se genera a la sociedad.

Finalmente, a nivel macroeconómico, algunos elementos que ayudan a sostener una perspectiva positiva para el 2024 es la fortaleza de varios pilares de la economía. Si bien la inflación atravesó por un periodo alcista, la misma sigue siendo una de las más bajas de la región. De igual manera, el tipo de cambio continuó mostrando fluctuaciones suaves en el 2023, gracias al sistema de flotación "sucia" que utiliza el Banco Central y que le permite intervenir mediante mecanismos de mercado en el sistema cambiario. A ello se suma el alto nivel de Reservas Internacionales Netas, que contribuyen a la estabilidad económica y financiera del país, pues brindan una sólida posición para enfrentar eventuales contingencias de turbulencia en los mercados cambiarios y financieros, como un retiro extraordinario de depósitos en moneda extranjera del sistema financiero o choques externos de carácter temporal que puedan causar desequilibrios en el sector real de la economía.

AAP

ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ
FUNDADA EN 1926



Edición, diseño y diagramación:
Sub Gerencia de Comunicaciones, Imagen y RR.PP