



AAP

ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ
FUNDADA EN 1926

SECTOR AUTOMOTOR RETOS Y DESAFÍOS

EN EL CORTO Y MEDIANO PLAZO

Informe elaborado por:
Gerencia de Estudios Económicos

Edición, diseño y diagramación:
Subgerencia de Comunicaciones e
Imagen Institucional



El 2020 y 2021 han sido años llenos de desafíos para el sector automotor en el Perú. El COVID-19 ha sido la preocupación principal en el mundo, no solo por el alto costo de vidas que se han perdido, sino también por el daño producido a las economías. La actividad automotriz no ha sido la excepción y también sufrió los embates del brote vírico, ya que al inicio de ella provocó la paralización casi total del sector en nuestro país, funcionando únicamente el rubro de emergencias mecánicas para atender a los vehículos que sí tenían permitido la circulación durante el periodo de cuarentena, como ambulancias, patrullas, entre otras actividades esenciales.

Entre marzo y junio de 2020, la comercialización de vehículos, reparación, mantenimientos y otros servicios brindados por las empresas concesionarias, se mantuvieron suspendidos por razones de salubridad, al igual que la mayoría de los negocios en el país, provocando un drástico derrumbe en el nivel de actividades del rubro automotriz.

Superada la primera ola de contagios, y decretado la paulatina reapertura de distintos sectores, estos fueron aumentando su actividad gradualmente durante el resto del 2020 y todo el 2021.

Lo cierto es que la pandemia puso ante nosotros una serie de retos que tanto las empresas, como las personas han tenido que reconocer, adaptarse y enfrentar. En el caso del sector automotor, las empresas concesionarias en el país han tenido que -entre otras cosas- diversificar sus canales de ventas, de tal manera de que puedan llegar a los clientes por más de un camino. De igual manera, los consumidores han tenido que cambiar algunos patrones de conducta; por ejemplo, la demanda por servicios de transporte público disminuyó de manera sustancial debido a las medidas de reducción de aforos implementadas por el Gobierno, así como el menor uso de ellos con la intención de mantener el distanciamiento social recomendado. Situaciones que llevaron a que muchas personas decidieran adquirir vehículos para su uso particular, tanto livianos (automóviles, SUV) como menores (motos). Del mismo modo, ciertos tipos de vehículos recibieron un impulso adicional en sus niveles de venta, como las pick up, furgonetas y las mismas motos, ya que ante la reactivación de diversas actividades económicas y el aumento de los servicios de entrega y delivery a domicilio, se transformaron en herramientas de trabajo bastante demandadas.

Para el 2022 y 2023, la actividad automotriz deberá enfrentar desafíos adicionales, algunos nuevos y otros derivados de la pandemia, los cuales presentaremos a continuación, y que abordaremos desde distintos puntos de vista, con la intención de obtener un panorama integral, así como algunas recomendaciones que ayudarían a superarlos de la mejor manera posible.

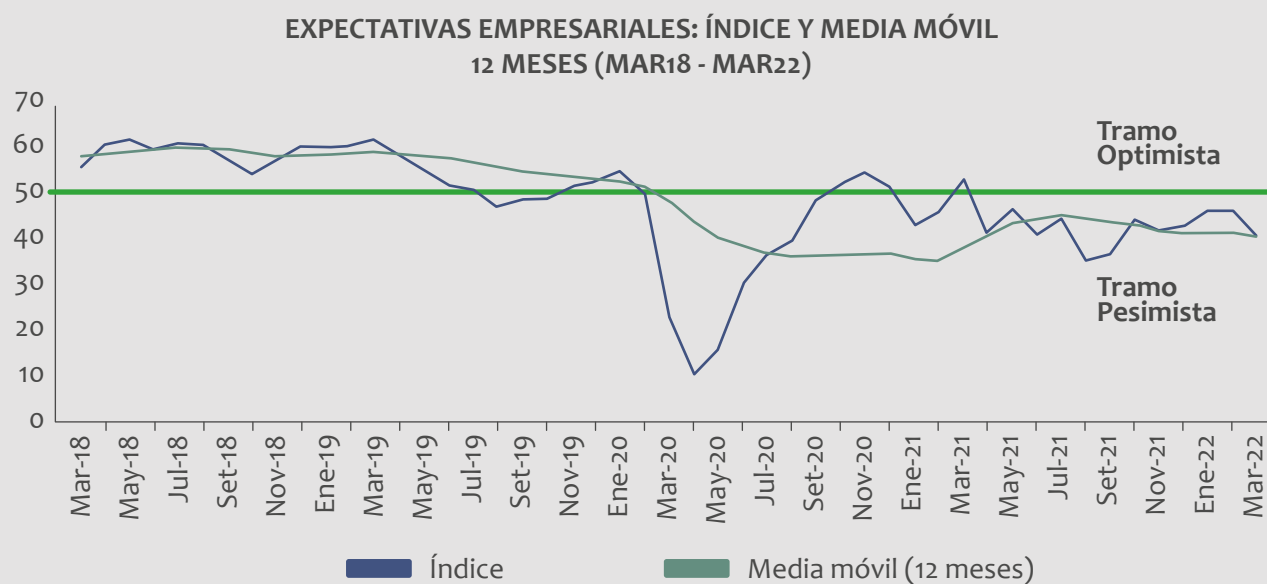
RETOS INTERNOS:

FACTORES POLÍTICOS, SU IMPACTO EN LA ECONOMÍA NACIONAL Y OTROS ELEMENTOS

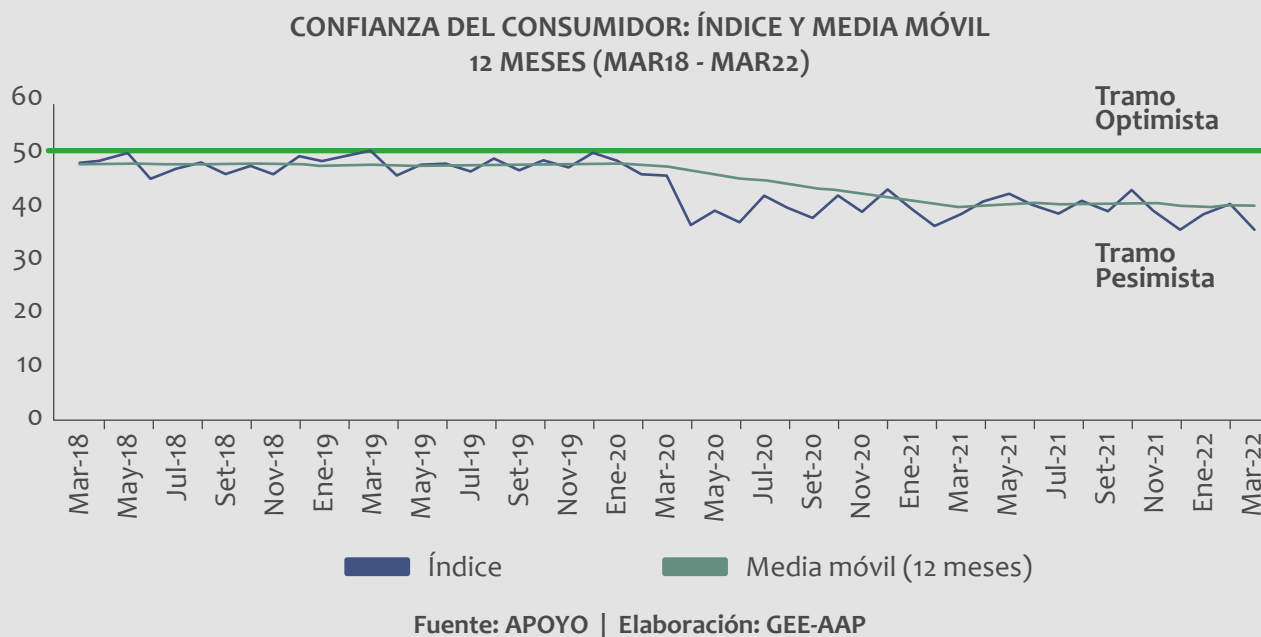
Factores políticos y sus efectos en la economía

Como todos sabemos, durante el 2021, en plena pandemia, se realizaron las elecciones presidenciales y congresales en el Perú, y que llevó -en segunda vuelta- a la Presidencia de la República a Pedro Castillo. El resultado electoral trajo consigo un alto grado de incertidumbre en el país debido al discurso poco amigable con el mercado del actual presidente y su entorno. Tras su asunción, las expectativas empresariales y la confianza del consumidor continuaron ubicándose en su tramo pesimista a pesar de que las actividades económicas empezaban a mostrar cierta mejoraría, mientras que el dólar experimentó una subida de proporciones pocas veces vista, hasta ubicarse en niveles récord en cierto momento, debido a la masiva salida de capitales hacia el extranjero.

El principal riesgo que el país ha enfrentado desde entonces es la intención del Gobierno de cambiar la actual Constitución, hacia una más intervencionista y en donde el rol del Estado en la economía aumentaría considerablemente. Dicho cambio no es visto con buenos ojos por los agentes económicos y su intención viene afectando el interés de los empresarios -nacionales y extranjeros- de invertir en nuestro país. Asimismo, a la posibilidad latente de que se pueda cambiar nuestra actual Carta Magna, se suma una serie de decisiones equivocadas y denuncias de corrupción que alcanzarían incluso al mismo presidente. El nombramiento de personas, sin las calificaciones necesarias o cuestionadas por diversas razones, en cargos ministeriales (55 ministros nombrados en tan solo 10 meses de gobierno) y altos cargos públicos también han sido elementos claves para el exacerbamiento de la incertidumbre empresarial.



Fuente: BCRP | Elaboración: GEE-AAP

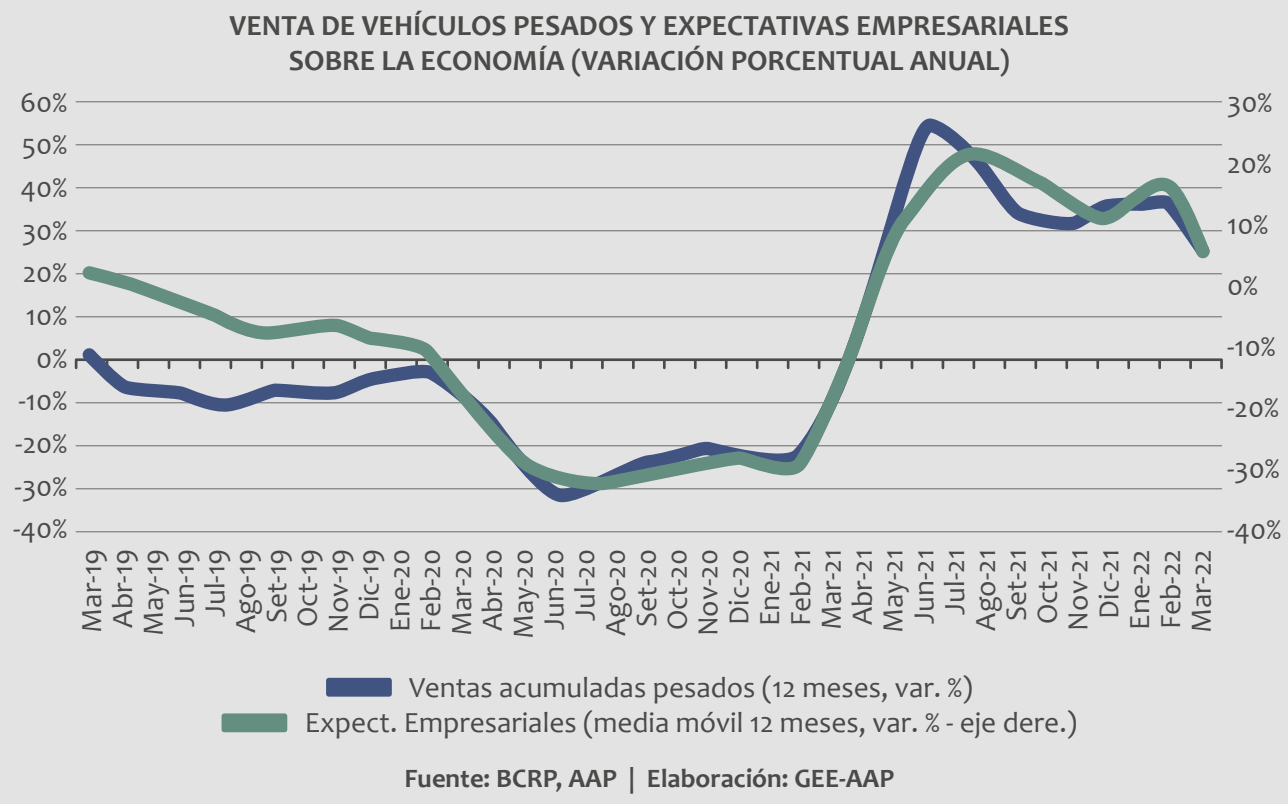


Como se puede apreciar en los gráficos, el índice de expectativas empresariales ha evidenciado una caída significativa tras el inicio de la pandemia, hundiéndose en niveles nunca vistos, para luego recuperarse gradualmente hasta incluso ubicarse en el tramo optimista fugazmente en noviembre de 2020 y marzo de 2021. Sin embargo, en los siguientes meses dicho indicador se ha mantenido alrededor de los 40 puntos, en el tramo pesimista. De igual manera, al graficar la media móvil de dicha variable, con la intención de poder apreciar la tendencia, se observa que viene mostrando una evolución descendente. Esta variable se mantendría en el tramo pesimista durante los siguientes meses de continuar el andar errático del actual Gobierno.

La confianza del consumidor también viene registrando un comportamiento negativo. Si bien dicho indicador no mostraba un buen desempeño antes de la pandemia, se ubicaba en el límite entre el tramo optimista y pesimista. No obstante, tras el inicio del brote vírico, el referido índice siguió un comportamiento similar al de las expectativas empresariales, es decir cayó fuertemente al inicio y empezó a recuperarse paulatinamente tras la reactivación de algunas actividades económicas. Pero, tras las elecciones presidenciales, los mensajes y decisiones erradas tomadas por el Gobierno, y más recientemente la creciente inflación y el manejo poco eficiente del Gobierno para contenerla, la confianza del consumidor ha mostrado una tendencia descendente, desmoronándose hasta ubicarse muy por debajo de la línea neutral, en territorio pesimista.

Es importante señalar porqué se evalúa el desempeño del índice de expectativas empresariales y confianza del consumidor. En el primer caso, dicho indicador es un termómetro bastante confiable del comportamiento de la inversión privada. En ese sentido, en un entorno en el que la inversión privada aumenta, la actividad automotriz también mejora; por ejemplo, a través de las mayores ventas de vehículos pesados, los cuales son usados en las cadenas productivas de diversos sectores, como el de transporte de insumos y mercancías (minería, construcción, comercio, agroindustria, etc.) así como del transporte de personas (urbano e interprovincial). Una manera de poder mostrar la relación entre las expectativas empresariales y el sector automotriz es graficando dicha serie junto

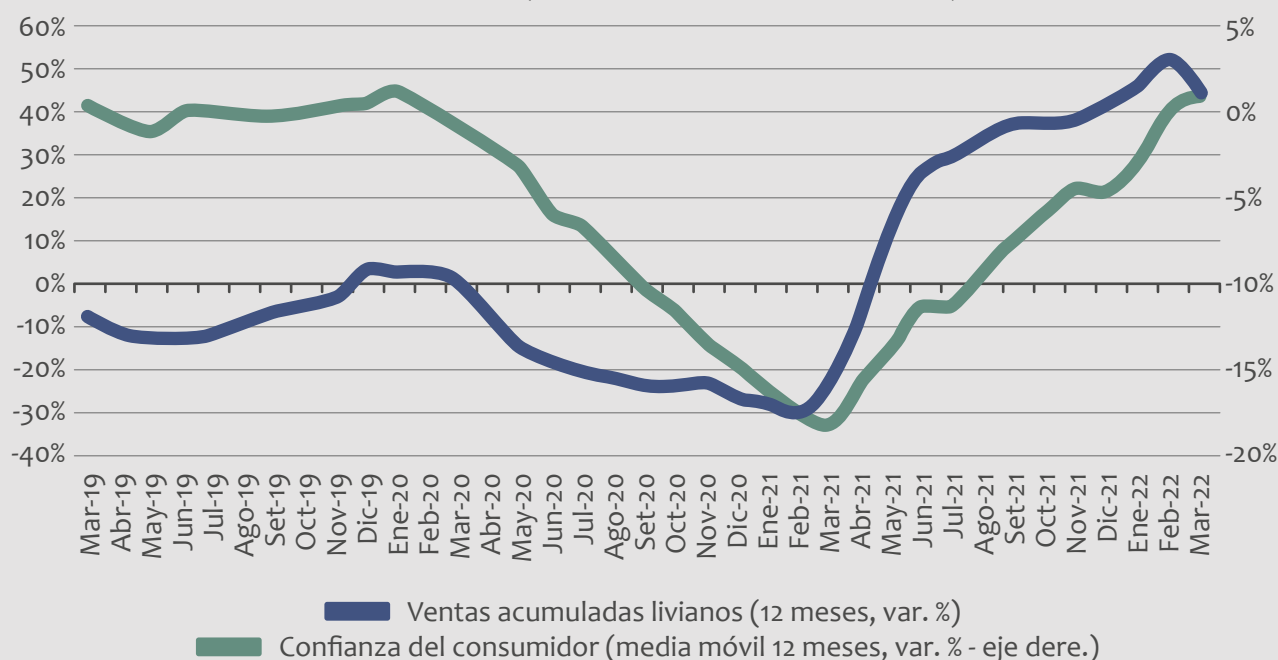
a las ventas de vehículos pesados. Más precisamente, y de manera resumida, utilizamos la variación porcentual de las tendencias de ambas variables¹. Como se puede observar en el siguiente gráfico, existe una fuerte relación entre las expectativas empresariales y las ventas de vehículos pesados. Nuestros cálculos señalan una relación de causalidad entre ambas variables, es decir, lo que sucede con las expectativas (el cual es un proxy de la inversión privada) influyen en el comportamiento de las ventas de vehículos pesados.



Similar comportamiento ocurre entre el índice de confianza del consumidor y la venta de vehículos livianos. La comercialización de dichos vehículos depende, en buena medida, de lo que sucede con el consumo privado, por lo que el indicador mencionado sigue un comportamiento comparable al consumo. En el siguiente gráfico se observa la evolución de la tasa de crecimiento de las tendencias de las variables antes mencionadas², las cuales se mueven en la misma dirección.

-
- 1 Se refiere a la variación porcentual de la media móvil 12 meses de las expectativas empresariales, así como la variación porcentual de las ventas acumuladas 12 meses de vehículos pesados nuevos.
 - 2 Se grafica la tasa de crecimiento anual de la media móvil 12 meses del índice de confianza del consumidor y la tasa de crecimiento anual de las ventas acumuladas 12 meses de los vehículos livianos.

VENTA DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y CONFIANZA DEL CONSUMIDOR (VARIACIÓN PORCENTUAL ANUAL)



Fuente: APOYO, AAP | Elaboración: GEE-AAP

En ese sentido, es importante para el sector automotor -y la economía, en general- seguir con especial atención los acontecimientos en el plano político durante los próximos meses debido a su impacto en la economía nacional. De continuar las pugnas y decisiones erradas del Gobierno y el Congreso, el nivel de insostenibilidad podría aumentar al punto de que los pronósticos de crecimiento para el país puedan afectarse, con las consecuencias funestas que ello traería para las diversas actividades económicas y población en general.

Inflación al alza

Otro elemento para tener en cuenta es el relacionado a la evolución reciente que ha mostrado la inflación en el país en los últimos meses. Desde mediados del año 2021, la variación anual del índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana y Callao, así como a nivel nacional se ha ubicado por encima del límite superior del rango meta establecido por el Banco Central, de 3%. El avance de la inflación en ese momento se dio, principalmente, por los resultados electorales de la primera vuelta, donde uno de los dos candidatos que pasaron a segunda vuelta tenía un discurso poco amigable con el mercado. La respuesta inmediata a dicho resultado fue el aumento del tipo de cambio, el cual terminó provocando la subida de los precios de productos importados, tanto de insumos como de bienes finales.

El aumento de los precios debido a la inflación importada sucedió hasta finales del año 2021, cuando la cotización del dólar empezó a retroceder debido a que factores puntuales (negación de facultades

legislativas en temas tributarios al Gobierno, reducción de alternativas legales para la convocatoria a una Asamblea Constituyente, pérdida de capital político del presidente). En enero de este año, la inflación anual presentó un leve descenso; sin embargo, en febrero estalló la guerra entre Rusia y Ucrania, del cual hablaremos detalladamente más adelante, pero que -entre otras cosas- provocó la subida de los precios internacionales de algunas materias primas, como la energía (petróleo, gas) y granos (trigo, maíz), lo que encareció el costo de los insumos de muchos productos en nuestro país, entre ellos los fertilizantes, que tiene al gas como principal insumo y que se traslada a los precios de los productos agrícolas, así como del transporte. Dicho efecto, que ha golpeado principalmente a los países que son importadores netos de esos commodities, se ha mantenido a la fecha y podría ser aún mayor de no encontrarse alguna solución al conflicto bélico que azota Europa.

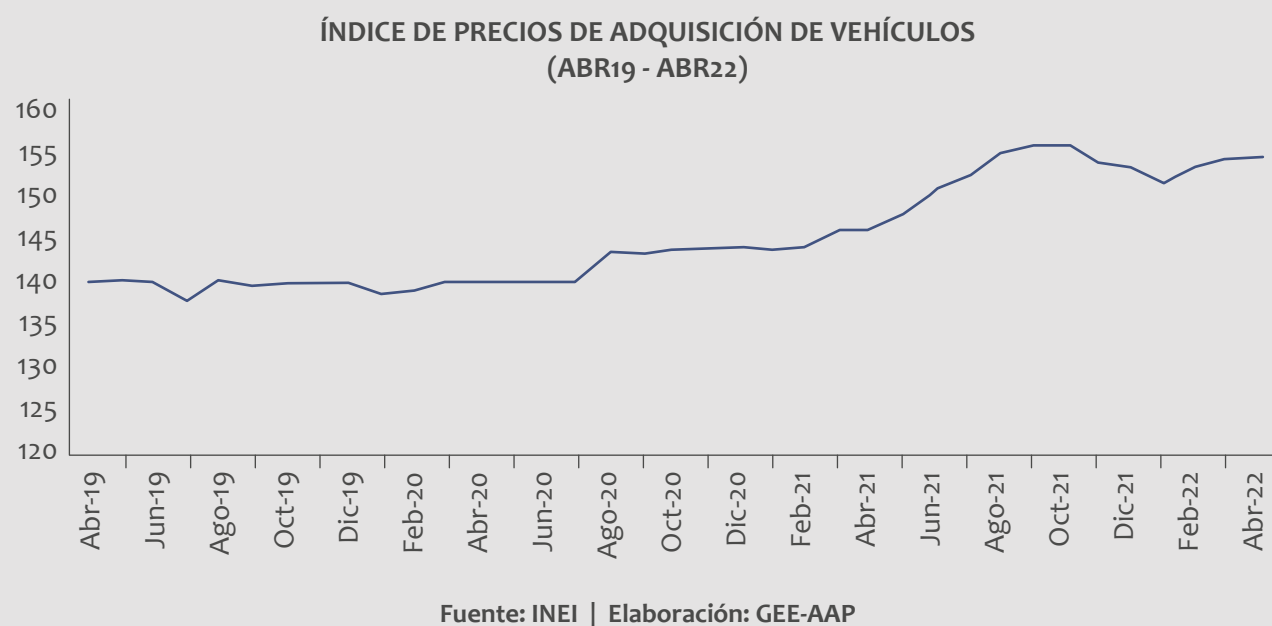


De momento, el incremento de la inflación anual ha sido de tal magnitud que ha llegado a niveles no vistos hace más de 20 años, lo que describe la gravedad de la situación. Si graficamos la inflación a nivel nacional y de Lima Metropolitana y Callao, se observa como ambas han superado ampliamente el rango meta establecido por el Banco Central entre 1% y 3%, con una clara tendencia alcista.

El problema de la alta inflación es que termina perjudicando en mayor medida a los hogares más pobres, que destinan un porcentaje importante de sus ingresos a alimentos y transporte. Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), el aumento de la inflación supone un desafío importante debido a que el incremento de los precios puede mermar el valor de los salarios y los ahorros reales, incrementando la pobreza de los hogares. Sin embargo, los impactos no afectan a todos del mismo modo: los hogares de bajos y medianos ingresos tienden a ser más vulnerables a una inflación elevada que los hogares más ricos por lo indicado líneas arriba. En ese sentido, el deterioro de la

capacidad adquisitiva de las familias en general y las inciertas perspectivas para los siguientes meses reducen la posibilidad de compra de bienes duraderos, entre los que se encuentran los vehículos.

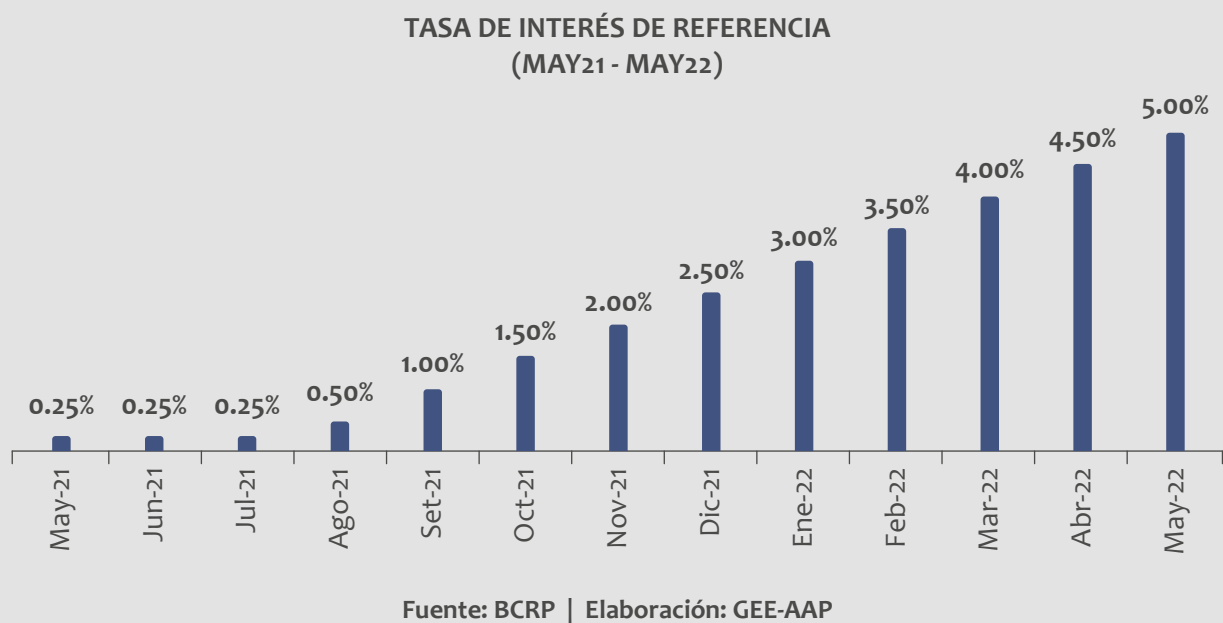
Al observar el índice de precios para la adquisición de vehículos, se puede notar que durante el 2021 hubo una tendencia ascendente alrededor de la mitad del año, en línea con el repunte del tipo de cambio (recordemos que en párrafos anteriores explicamos que la inflación durante dicho periodo fue principalmente importada), para luego descender hacia finales del 2021. Sin embargo, durante los primeros meses de este año se advierte un ligero incremento, el cual responde al encarecimiento de los fletes marítimos y capacidad de oferta, problema que abordaremos con mayor detenimiento más adelante.



Para mitigar el aumento de la inflación el Gobierno ha dictado una serie de medidas, que de momento no han dado resultados. Por un lado, ante el incremento en el precio de los combustibles, el Gobierno decidió -en abril último- exonerar del ISC hasta el 30 de junio de 2022 a las gasolinas de 84 y 90 octanos³, así como otros derivados del petróleo; sin embargo, los combustibles se han mantenido en niveles elevados, debido a que las cotizaciones internacionales en los mercados referenciales han seguido por encima de los 100 dólares por barril de crudo. Asimismo, el Congreso también determinó en el mismo abril exonerar del IGV a productos alimenticios que se encuentran en la canasta básica familiar, como el pollo, huevos, fideos, pan, azúcar, entre otros, medida que estará vigente hasta julio del presente año. Dichas medidas han sido estériles debido en parte porque se han dictado de manera tardía, además de ser decisiones poco eficientes por no estar adecuadamente focalizadas. Igualmente, la incapacidad de gestión de los conflictos sociales ha exacerbado el aumento de los precios.

3 Decreto Supremo N° 055-99-EF.

Del mismo modo, el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP) ha venido aumentando su tasa de política monetaria consistentemente durante los últimos meses, hasta ubicarla en 5%, tras el reciente incremento decretado en mayo. Estas medidas buscan normalizar la posición de la política monetaria, y así anclar las presiones inflacionarias y devolver a la inflación al rango meta establecido por la referida entidad. El BCRP detalló en su nota informativa sobre el programa monetario de mayo que, el aumento significativo de los precios internacionales de energía y alimentos desde la segunda mitad del año pasado, acentuados recientemente por conflictos internacionales, ha conllevado a un fuerte incremento de las tasas de inflación a nivel global en magnitudes no vistas en muchos años en las economías avanzadas y de la región. Con ello, proyectan que la inflación retornaría al rango meta entre el segundo y tercer trimestre del próximo año. Asimismo, indica que la trayectoria decreciente de la inflación interanual se iniciaría en julio del presente año, debido al inicio de la reversión del efecto de diversos factores sobre la tasa de inflación y sus expectativas (tipo de cambio, precios internacionales de combustibles y granos) y a que la actividad económica se ubicará aún por debajo de su nivel potencial.



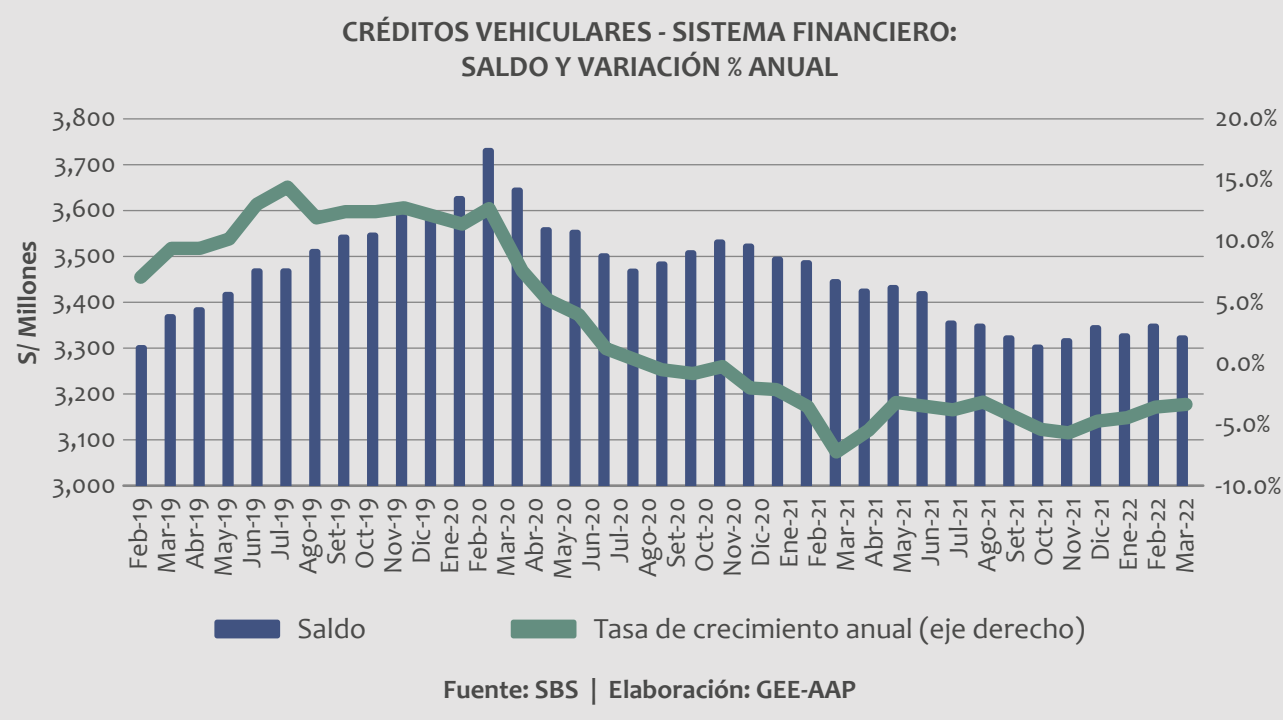
Condiciones financieras menos favorables

Respecto a la normalización de la política monetaria implementada por el BCRP, cambiándola de expansiva a neutral trae como una de sus consecuencias el encarecimiento de los créditos, es decir, el aumento de las tasas de interés en el sistema financiero. La transmisión de dichas medidas a las tasas de interés de mercado suele ser heterogéneas: los créditos corporativos y a grandes empresas y de corto plazo son las que más rápido absorben los incrementos, mientras que en los créditos a familias y pequeñas y microempresas se demora más en surtir efecto.

En el caso particular del financiamiento vehicular, las tasas de interés han mostrado una ligera tendencia al alza en lo que va del 2022. A inicios de año, el costo promedio de dicho crédito se

ubicaba alrededor de 10.60%, mientras que a la quincena de mayo se observa un aumento a 10.89%, de acuerdo con información de la SBS⁴. Así, si bien la subida ha sido marginal, es probable que en los siguientes meses las tasas de interés aumenten conforme se vayan internalizando el incremento de la tasa de referencia del BCRP. En ese escenario, el crecimiento en la entrega de créditos vehiculares se vería afectado, debido a las condiciones financieras menos favorables. De igual manera, como consecuencia de las perspectivas menos favorables para la inversión, empleo y consumo, se puede advertir una disminución de los sujetos de créditos en los próximos meses.

Recordemos que, a febrero de 2022, el saldo total de los créditos vehiculares, expresado en soles, fue de S/3,327 millones, registrando una caída de 3.6% a tasa anual y considerando un tipo de cambio constante. El financiamiento vehicular fue duramente golpeado por la pandemia y aún se encuentra lejos de los niveles observados antes de ella (en febrero del 2020 el saldo fue de S/3,740 millones). Sin embargo, desde finales del año pasado, la entrega de préstamos para la compra de vehículos ha mostrado mejoría, con una tasa de variación anual cada vez menos negativa. De acentuarse el aumento de las tasas de interés de los créditos vehiculares, se desalentaría la compra de vehículos mediante dicho mecanismo, restándole dinamismo a las ventas de automóviles.



4 Corresponde a la tasa de interés promedio en los últimos 30 días en moneda nacional del sistema bancario.

Precarización del empleo

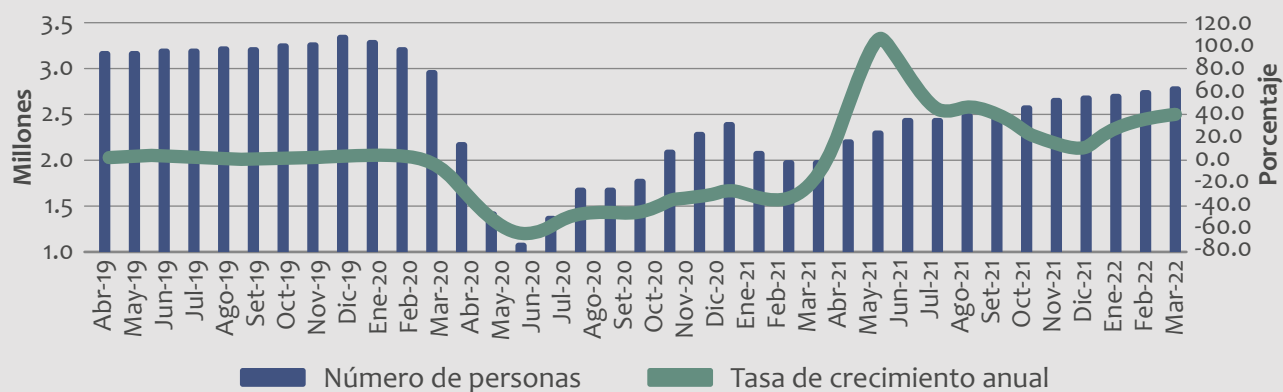
Otro elemento para tener en cuenta en este análisis es el estado del mercado laboral peruano, ya que es aquí donde se genera la gran masa de ingresos de la población. Es importante señalar que el empleo fue duramente azotado por la pandemia. Tras el inicio de ésta y la paralización casi total de las actividades económicas, la pérdida de puestos de trabajo fue masiva. De acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en los primeros tres meses desde el inicio del Estado de Emergencia de nuestro país, se perdieron cerca de 2.8 millones de empleos en Lima Metropolitana y Callao, es decir una caída de 56% de la Población Económicamente Activa (PEA) Ocupada.

Tras la reactivación de los diversos sectores económicos, durante los siguientes meses el empleo ha ido recuperándose paulatinamente hasta alcanzar sus niveles previos a la pandemia. Según cifras oficiales, al término del trimestre móvil febrero-marzo-abril del 2022, la PEA Ocupada en Lima Metropolitana y Callao llegó a 5.05 millones y superó por primera vez y tras 26 meses los niveles previos a la pandemia (creció 1.07% respecto a febrero de 2020). Si bien esto es una buena noticia, es importante profundizar el análisis e identificar la composición actual del mercado laboral.

Al desagregar la composición del empleo, vemos que -entre las diversas clasificaciones que existen- está conformado por el empleo adecuado y el subempleo. En el primer caso se refiere a los trabajadores que laboran 35 o más horas a la semana y reciben ingresos por encima del ingreso mínimo referencial, o que laboran menos de 35 horas semanales y no desean trabajar más horas. En el caso del subempleo, se refiere a trabajadores cuya ocupación no es adecuada cuantitativa y cualitativamente, respecto a determinadas normas; asimismo, se considera dos grupos de subempleo, por horas o visible (se labora menos de 35 horas a la semana, se desea trabajar horas adicionales y se está en disposición de hacerlo) y por ingresos o invisible (se labora 35 o más horas semanales, pero su ingreso mensual es menor al ingreso mínimo de referencia).

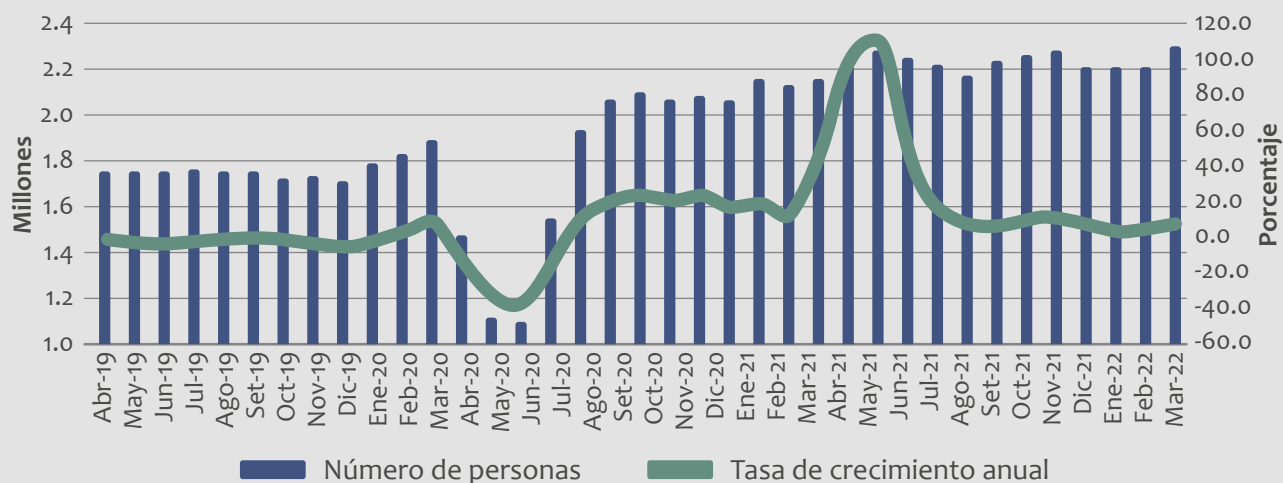
El análisis desagregado del mercado laboral peruano muestra que su recuperación ha sido impulsada por el repunte del subempleo, particularmente del invisible. Es decir, el empleo que más ha crecido durante la pandemia ha sido en el que se labora por una remuneración que se encuentra por debajo del ingreso mínimo de referencia. En ese sentido, el nivel de subempleo invisible aumentó en 49.40% desde el inicio de la pandemia, mientras que el subempleo visible ha caído en 12.92%. Asimismo, el subempleo total (visible e invisible) muestra un avance de 25.46% en el periodo de estudio, en tanto que el empleo adecuado ha retrocedido en 12.99%.

PEA OCUPADA: ADECUADAMENTE EMPLEADA - TOTAL LIMA METROPOLITANA Y CALLAO



Fuente: INEI | Elaboración: GEE-AAP

PEA OCUPADA: SUBEMPLEADA - TOTAL LIMA METROPOLITANA Y CALLAO



Fuente: INEI | Elaboración: GEE-AAP

Las cifras mostradas nos permiten concluir que la pandemia ha precarizado el empleo, en donde muchos trabajadores que antes se encontraban adecuadamente empleados, ahora son parte del subempleo. Así, la participación actual del empleo adecuado en el total pasó de 63.44% previo a la pandemia a 54.61% en abril último, mientras que el subempleo avanzó de 25.46% a 45.39%. Esta transformación del mercado laborales negativa debido a que trae consigo una serie de deficiencias, como menores ingresos, menores beneficios sociales, peores condiciones laborales, entre otros. Asimismo, esta nueva estructura del empleo ayuda poco a dinamizar el consumo, lo que a la larga termina afectando la adquisición de bienes duraderos, como vehículos. Sin embargo, algo para tener en cuenta es que la evolución del empleo adecuado muestra un sesgo alcista. Esta tendencia podría mantenerse siempre y cuando las condiciones económicas del país mejoren, lo que significa que las autoridades puedan brindar un entorno que promueva la inversión privada, pilar importante para el crecimiento del empleo de calidad.

RETOS EXTERNOS:

PROBLEMAS DE OFERTA, CUELLOS DE BOTELLA PORTUARIOS, PANDEMIA Y OTROS

En un mundo globalizado como en el que vivimos en la actualidad, los acontecimientos que puedan suceder muy lejos de nuestras fronteras terminan afectándonos de alguna u otra manera, ya sea para bien o para mal. El sector automotor no es la excepción, y en los últimos años ha tenido que lidiar con una serie de inconvenientes que han sucedido en diversos lugares del mundo.

Problemas en la producción de vehículos

Uno de ellos ha sido la caída de la producción de vehículos en todo el mundo durante los últimos dos años, provocado por el COVID-19, así como por sus efectos secundarios. Como sabemos, el brote vírico obligó a que muchos países dicten 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 de éstas, 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 destaca *Taiwan 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 al confinamiento en el que aún se encontraban 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 calcula que este reacomodo en la producción de chips por parte TSMC significó que la industria automotriz global deje de producir 11 millones de vehículos.

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 se ha prolongado incluso hasta el 2022.

La caída en la producción de vehículos debido a los problemas antes descritos ha sido significativa. De acuerdo con OICA⁵, la producción global de vehículos pasó de 92.18 millones en el 2019 a 77.71 millones en el 2020, retrocediendo 15.70%. En el 2021, la producción se situó en 80.15 millones de unidades, avanzando 3.13% respecto al año anterior, aunque al compararlo con el 2019, previo a la pandemia, anotó una reducción de 13.06%. En Europa, la producción de vehículos ha descendido incluso más, ya que en 2020 cayó 21.47% a tasa anual, y en el 2021 siguió retrocediendo en 3.61%.

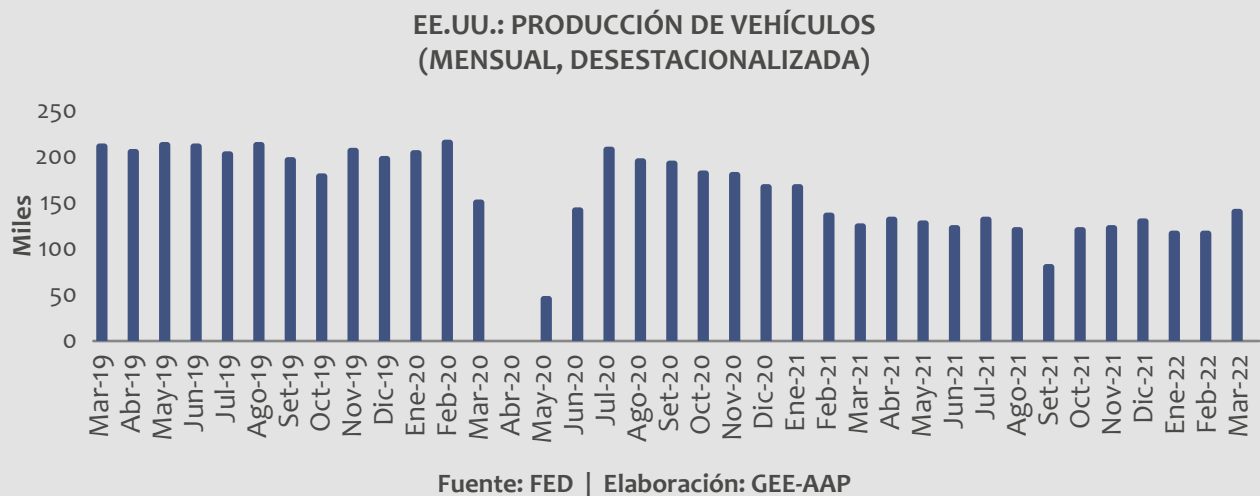
PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS - PRINCIPALES PAÍSES: 2019 - 2021

	2019	2020	2021
Europa	21,575,118	16,942,248	16,330,509
Francia	2,175,350	1,316,371	1,351,308
Alemania	4,947,316	3,742,570	3,308,692
España	2,822,632	2,268,185	2,098,133
Rusia	1,719,146	1,435,551	1,566,317
América	20,160,401	15,692,927	16,151,639
Canadá	1,916,585	1,376,127	1,115,002
México	4,013,137	3,177,251	3,145,653
EE.UU.	10,892,884	8,821,026	9,167,214
América del Sur	3,337,795	2,318,523	2,723,770
Argentina	314,787	257,187	434,753
Brasil	2,944,988	2,014,055	2,248,253
Asia - Oceanía	49,333,841	44,276,549	46,732,785
China	25,750,650	25,225,242	26,082,220
India	4,524,366	3,381,819	4,399,112
Corea del Sur	3,950,614	3,506,774	3,462,404
Tailandia	2,013,710	1,427,074	1,685,705
África	1,113,651	800,001	931,056
Total	92,183,011	77,711,725	80,145,988

Fuente: OICA | Elaboración: GEE-AAP

5 International Organization of Motor Vehicle Manufacturers.

En Estados Unidos, el segundo abastecedor principal de vehículos en el mundo, la producción bajó 19.02% en el 2020, y aumentó 3.92% en el 2021. Asimismo, una manera adicional de analizar la magnitud de la caída en la producción vehicular es observando su evolución mensual. En el siguiente gráfico, correspondiente a Estados Unidos, se puede notar el fuerte descenso en la producción tras el inicio de la pandemia, para luego recuperarse de manera fugaz y nuevamente retroceder hasta sus niveles actuales, encontrándose aún lejos de su registro previo al brote vírico.



China, el principal productor de vehículos, sufrió menos durante la pandemia. En el 2020, la producción de dicho país retrocedió solo 2.04%, mientras que en el 2021 aumentó en 3.40%. Sin embargo, en la actualidad existen algunos temores sobre si la producción china podrá satisfacer la creciente demanda mundial de vehículos. Estas dudas surgen a raíz del aumento de contagios del COVID-19 en su territorio desde marzo, considerado el peor brote en dos años, y que ha obligado a las autoridades a ordenar la inamovilidad en varias ciudades, entre ellas Shanghái, Jilin, Changchun, entre otros, lugares con importante movimiento industrial, como fábricas de vehículos y autopartes.

La cuarentena aplicada ha puesto en peligro la cadena de suministros de muchas industrias. Según estimaciones oficiales del Gobierno chino, solo las restricciones implementadas en Shanghái han obligado que 25 millones de personas se queden en sus casas, provocando el cierre (parcial o total, en algunos casos) de fábricas en dicho lugar. Particularmente en el caso de la producción de vehículos, muchas marcas que tiene fábricas en esa ciudad han tenido que adaptar sus instalaciones para que sus trabajadores puedan “vivir” allí, de tal manera que la producción no se vea tan perjudicada. Ese el caso de la marca SAIC Motor, el mayor fabricante en China, el cual en una declaración a los medios informó que ha reanudado hacia finales de marzo pasado sus operaciones en su planta de Shanghái, gracias a que unos 4,000 trabajadores “viven” en la fábrica.

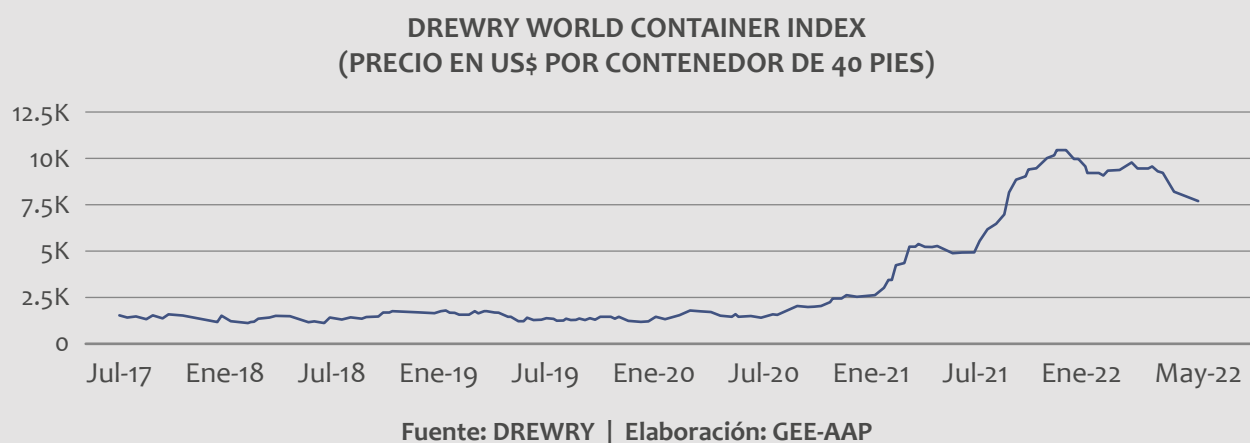
Se espera que en la medida que se contengan los contagios, China pueda retornar gradualmente a la normalidad. No obstante, la paralización en la producción y el aumento de pedidos de todo el mundo pone en estrés a la oferta, que sufriría un importante revés durante los siguientes meses, afectando a países de todo el mundo, incluyendo el nuestro. De acuerdo con la firma privada IHS Markit, la producción mundial de vehículos sería de 80.3 millones de unidades durante el 2022, por

debajo de su anterior estimado de 81.5 millones⁶. El recorte se explica por el efecto en las materias primas que está causando la guerra en Ucrania. A lo que se suma la escasez de semiconductores que viene azotando al sector automotor, y a los problemas que podrían tener los proveedores para abastecerse con gas neón ucraniano y paladio ruso, usados para la fabricación de chips; así como la menor producción de las fábricas chinas.

Encarecimiento de costos marítimos

Otro elemento, que va de la mano con los problemas de producción, es el encarecimiento de los fletes portuarios en todo el mundo. Los principales índices globales que miden el costo del transporte marítimo muestran significativos incrementos desde mediados del 2020. A mayo, se observa que la tendencia registra un sesgo a la baja, pero los costos siguen estando muy por encima del precio promedio de hace algunos años atrás.

Al revisar el *Drewry World Container Index*, que mide los precios de los contenedores de 40 pies, se observa que, al 12 de mayo del presente año, el costo era de US\$ 7,657, mientras que el precio de cierre del 2019, antes de la pandemia, era de US\$ 1,832, es decir se incrementó en 318% durante dicho periodo.



6 El pronóstico se realizó en mayo último, y se compara con su anterior proyección calculada en marzo pasado.

De acuerdo con el Informe sobre el Transporte Marítimo 2021 de la UNCTAD⁷, la demanda de bienes se disparó en la segunda mitad de 2020 y en 2021, ya que los consumidores gastaron más en bienes que en servicios durante los cierres y restricciones por la pandemia. 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 y del transporte de los buques portacontenedores, la escasez de contenedores y de mano de obra, las continuas restricciones debido al 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 de contenedores.

El reporte también señala que el aumento de las tarifas de los fletes de los contenedores ha incrementado los costes de producción, provocando un alza de los precios al consumidor y desaceleración de las economías, especialmente en aquellos países donde el consumo y la producción dependen en gran medida del comercio. Particularmente, la UNCTAD sostiene que este problema llevaría a que los precios de los vehículos podrían aumentar en 6.9% anual en promedio.

Asimismo, existen factores adicionales que han sumado al encarecimiento de los costos marítimos. El BCRP, en su reporte de inflación de setiembre de 2021, sostiene que existe un inadecuado desarrollo de la logística e infraestructura portuaria. Agrega que, en los últimos 25 años, la capacidad de transporte de un barco contenedor se ha multiplicado por cuatro, ya que los barcos más grandes tienen hoy en día una capacidad para transportar 24 mil contenedores de 20 pies, lo suficiente para cubrir una superficie de 145 kilómetros. El aumento constante del tamaño de estos barcos no ha sido acompañado de una mejora equivalente en los puertos. Una situación que ha generado un debate sobre si la infraestructura actual puede ser suficiente para atender dichos barcos en forma eficiente y en un tiempo oportuno.

Tanto la menor producción de vehículos como el incremento de los costos de fletes han provocado problemas en el sector automotor en los diferentes mercados del mundo. En nuestro país no se ha sentido, a la fecha, de manera generalizada ambas situaciones. No obstante, de prolongarse las dificultades para la producción vehicular global, mercados más pequeños como el nuestro podría empezar a sufrir un desabastecimiento más profundo y traducirse en una menor oferta. Respecto a los costos marítimos, el encarecimiento de los fletes ha sido parcialmente internalizado por las empresas importadores desde el inicio del ciclo alcista, con leve impacto en el precio final para el usuario. Sin embargo, en los últimos meses se ha venido observando un aumento en el nivel de precios de los vehículos relacionados el encarecimiento de los fletes. En ese sentido, esperamos que dicho efecto empiece a desvanecerse en los próximos meses, en la medida de que se normalice el flujo marítimo comercial, no obstante; la política de COVID “cero” que lleva al cierre de puertos importantes puede suavizar el ritmo de reducción de los costos del comercio internacional.

7 Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, por sus siglas en inglés.

La pandemia y la guerra ruso-ucraniana

De otro lado, como mencionamos anteriormente, China atraviesa un rebrote de contagios de COVID-19 no visto en mucho tiempo, que ha llevado a que sus autoridades decreten el confinamiento en varias ciudades, que en muchos casos cuentan con importantes polos industriales. La política de COVID “cero” implementado por el Gobierno chino ayudó a mantener en mínimos su contador de casos durante casi dos años, tras ser el país en el que se detectaron los primeros contagios. Desde la entrada de la variante ómicron, mucho más contagiosa en su territorio -en febrero de este año- la estrategia ha tenido un fuerte impacto negativo en la economía debido a que las medidas implementadas han sido más drásticas, especialmente en los desplazamientos y el transporte, las cadenas de suministro y el consumo. Así, ciudades como Pekín, de 22 millones de habitantes y que no se encuentra oficialmente confinada, han impuesto el teletrabajo y cerrado los colegios ante la persistencia de un pequeño brote. Shanghai, uno de los principales centros económicos del país -acapara el 5% del PBI nacional-, se encuentra bajo un duro cierre que en algunos casos llega a los dos meses.

Cifras recientes publicadas por la Oficina Nacional de Estadística de dicho país muestran que en abril último las ventas al por menor retrocedieron 11.1% interanual, frente al 6.6% que anticipaban los analistas y al 3.5% interanual que habían caído en marzo. En actividades económicas como la restauración o la venta de automóviles, los descensos fueron mayores, -20% y más de -30%; respectivamente. En tanto, la producción industrial perdió un 2.9% en abril, cuando se esperaba un leve crecimiento. La caída en la actividad económica ha tenido como consecuencia un aumento del desempleo, que en las ciudades alcanza el 6.1%, el mayor nivel desde el comienzo de la pandemia y tres décimas de punto porcentual por encima del objetivo del Gobierno.

En esa línea, *Bloomberg Economics* calculó que el PBI chino sufrió una contracción de 0.68% en abril con respecto al año anterior; lo que representa el primer retroceso desde los primeros momentos de la pandemia a comienzos del 2020. El Gobierno chino se ha fijado como objetivo de crecimiento para este año de 5.5%, sin embargo, el panorama actual no es alentador y resulta complicado que lo logre. Por ejemplo, la firma ING proyecta que, considerando los resultados recientes, la economía china solo se expanda 3.6%, situación que golpeará a nuestra economía.

Sumado a los problemas que atraviesa la economía china, la guerra entre Rusia y Ucrania ha sido el otro suceso que ha generado dificultades a la economía mundial. El conflicto entre ambos países se ha prolongado más de lo esperado y aún no se encuentra ninguna solución en el corto plazo. Junto al costo humano que genera la guerra, también existe un costo económico que viene aumentando, a medida que se dilata el conflicto, y que a través de diversos mecanismos afecta a un gran número de países de todo el mundo.

De acuerdo con un reporte de *BBVA Research*, los efectos del conflicto vienen operando simultáneamente a través de tres canales. El primero es el financiero. La exposición del sistema financiero internacional y de las empresas extranjeras, directa o indirectamente, a la economía rusa y la interconexión de muchas entidades a activos y pasivos sometidos a sanciones, es un motivo de preocupación. Dada esta situación, es posible que muchas empresas rusas terminen

cayendo en impagos o reestructurando sus deudas; todo lo cual puede provocar olas que terminen expandiéndose a través del sistema financiero global.

El segundo canal es el de la confianza. Los mercados bursátiles han caído y las primas de riesgo de muchos activos han aumentado, mientras disminuyen los rendimientos de aquellos que sirven de refugio más seguro. A su vez, se han producido salidas de capitales de algunos mercados, y el dólar se ha apreciado frente al euro. Todo lo cual impacta la confianza de los inversionistas sobre el futuro a corto y mediano plazo.

El tercero está relacionado con el aumento de los precios de la energía, especialmente del gas, y de muchas materias primas. Este incremento está provocando un significativo shock de oferta negativo, aumenta la inflación y reduce el crecimiento del PBI. Todo ello puede conducir a que hogares y empresas retrasen sus decisiones de consumo e inversión.

Respecto a este último punto, la escalada de los precios ha sido global. Rusia es uno de los principales productores de petróleo del mundo, así como el segundo productor de gas. Es precisamente por eso que el conflicto ha presionado las cotizaciones internacionales de dichos commodities energéticos al alza, llevando a que todas las actividades que dependan de los referidos recursos enfrenten mayores costos de producción. De igual manera, la guerra de Ucrania y las sanciones a Rusia están restringiendo los envíos y la producción de dos países que representan casi el 30% de las exportaciones mundiales de trigo y el 18% del maíz, la mayoría enviados a través de los puertos del Mar Negro ahora cerrados. Los precios están impactando heterogéneamente en todo el mundo, aunque de forma especial en regiones pobres, en las que los alimentos representan una mayor proporción de sus gastos (40% en África subsahariana, y 27% en Norte de África y Oriente Medio). Por otra parte, la reducción de los suministros de fertilizantes, sumado a los ya mencionados aumentos de los precios del petróleo, vienen aumentando los costos de cosecha, transporte y procesamiento de alimentos.

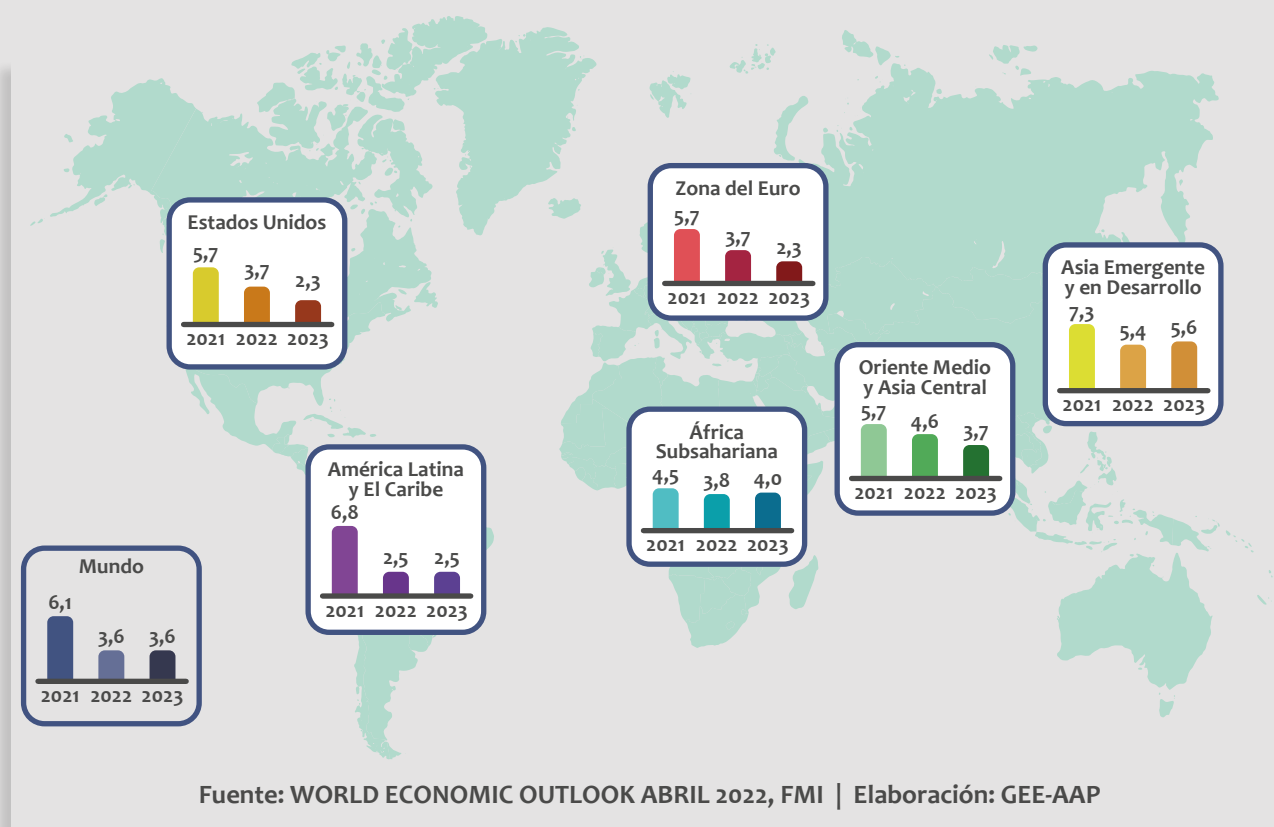
Asimismo, no hay que olvidar que Rusia también es un productor importante de vehículos. Según cifras de OICA, dicho país es el cuarto productor en Europa, detrás de Alemania, España y Francia. Por ello, el conflicto bélico que involucra a Rusia provocará una severa caída de la industria automotriz en el mencionado país, en gran parte por las sanciones económicas impuestas por las economías occidentales, como la prohibición de exportar a dicho mercado piezas y suministros para la producción de vehículos, y por ende afectará a la oferta mundial de dichos bienes.

Tanto los problemas que atraviesa la economía china como la prolongación del conflicto ruso-ucraniano han deteriorado las expectativas de crecimiento en todo el mundo. De acuerdo con el último reporte del FMI⁸, la guerra de Ucrania ha desatado una costosa crisis humanitaria. Al mismo tiempo, el daño económico causado por el conflicto contribuirá a una desaceleración significativa del crecimiento mundial en 2022 y atizará la inflación. Así, se proyecta que el crecimiento mundial se desacelere del 6.1% estimado para 2021 a 3.6% en 2022 y 2023; una cifra 0.8 y 0.2 puntos porcentuales

8 World Economic Outlook. Abril 2022.

menores a las previstas en enero de 2022; respectivamente. El encarecimiento de las materias primas, provocado por la guerra y la ampliación de las presiones de precios, se han traducido en una inflación proyectada para 2022 de 5.7% en las economías avanzadas y de 8.7% en las economías de mercados emergentes y en desarrollo; o sea, 1.8 y 2.8 puntos porcentuales más que lo proyectado en enero.

PROYECCIONES DE CRECIMIENTO POR REGIÓN (VARIACIÓN PORCENTUAL)

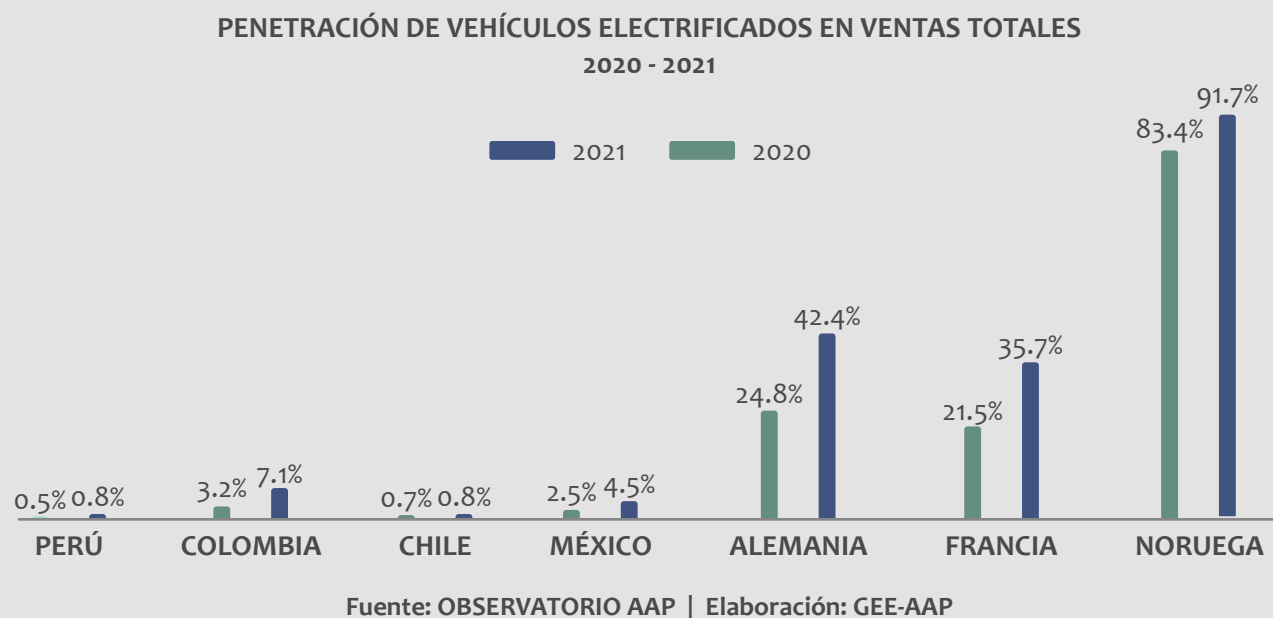


Para el caso de nuestro país, los efectos de la guerra han llegado a través del aumento de la inflación. Como mencionamos antes, los precios al consumidor se han incrementado a un nivel no visto en más de 20 años, superando largamente el rango meta establecido por el BCRP. En tanto, la desaceleración de China -nuestro principal socio comercial- así como del PBI mundial, afectaría a la economía local, a través de una menor demanda global. Ambos elementos golpearían la capacidad adquisitiva de las familias, menoscabando al consumo privado.

Electromovilidad: una alternativa a impulsar

El uso de tecnologías amigables con el medio ambiente viene expandiéndose rápidamente en diversos sectores económicos. Y es que, los problemas asociados al calentamiento global y la contaminación ambiental son enfrentados cada vez con mayor ímpetu. La industria automotriz no ha sido la excepción, ya que la producción y venta de vehículos electrificados se ha ido incrementando sostenidamente durante los últimos años. Recordemos que dichos vehículos traen consigo diversos beneficios, siendo el principal, la emisión muy baja o nula de partículas contaminantes.

En la actualidad existen muchos países que vienen introduciendo masivamente vehículos eco-amigables a sus mercados. A la cabeza de ellos se encuentran los países europeos, en donde destacan -por ejemplo- Noruega, en donde las ventas de vehículos electrificados tuvieron una participación de 91.7% en las ventas totales. Alemania es otra de las naciones donde se ha incrementado la preferencia por dichos vehículos, al llegar al 42.4% de participación en las ventas totales durante el 2021. De igual manera, en Francia la participación aumentó a 35.7%. En Latinoamérica, la entrada de vehículos electrificados al parque automotor ha sido menor, aunque la tendencia es al alza. El país de nuestra región que más impulso le ha dado ha sido Colombia, en donde la participación creció a 7.1% en el 2021. Un poco más atrás se encuentra México con 4.5%, y mucho más rezagados están Perú y Chile con 0.8%, cada uno.



El impulso que ha recibido las ventas de vehículos electrificados en el mercado colombiano es un ejemplo que debemos mirar de cerca. Así, los motivos que explican el mayor tamaño del mercado colombiano de vehículos de tecnologías limpias respecto al peruano son múltiples, resaltando las menores cargas tributarias a la venta de los mencionados vehículos, así como beneficios arancelarios a la importación, además de otras ventajas como la posibilidad de estar dispensado

de ciertas políticas respecto a la movilidad de vehículos, como pico y placa. En ese sentido, el apoyo gubernamental que recibe el mercado de vehículos electrificados colombiano es parte de un plan mucho más grande que busca reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de dicho país y convertirla en un país carbono neutral.

Para alcanzar un nivel de penetración similar al de nuestro vecino del norte, la AAP lanzó el Plan Nacional de Electromovilidad, un documento en el que se proponen y desarrollan distintas medidas, argumentadas técnicamente, que ayudarían a alcanzar dicho objetivo. Entre ellas, se plantea la exoneración temporal del IGV a la venta de vehículos electrificados (híbridos y eléctricos), así como la ampliación del marco legal para deducir gastos para efectos del impuesto a la renta. Del mismo modo, se sugiere exonerar o reducir el impuesto al patrimonio vehicular, corrigiendo distorsiones como la de gravar con más impuestos a los vehículos nuevos, en lugar de hacerlo con los modelos que más contaminan.

Asimismo, se plantea crear mecanismos de promoción del crédito para la adquisición de vehículos eco-amigables y, del mismo modo, implementar incentivos no tributarios o económicos, como: la eliminación de restricciones para la circulación (“pico y placa”), otorgar placas de rodaje diferenciadas para vehículos eléctricos y promover el cambio de la flota estatal a modelos electrificados para incentivar el cambio de tecnología. De otro lado, dentro del plan operativo se propone incentivar a nivel nacional el desarrollo de redes de carga rápida (electrolineras) y promover la instalación de esta infraestructura en los hogares peruanos, para que las familias puedan cargar sus vehículos en horarios de baja carga y a menor costo.

Las medidas señaladas son solo algunas dentro del plan de electromovilidad presentando al Gobierno peruano por la AAP, el cual busca generar incentivos dentro de los ámbitos económicos y operativos, reduciendo los costos de adquisición, operación, sistemas de carga, entre otros aspectos. Por tal motivo, si lo que queremos es contar con un parque vehicular menos contaminante, con todos los beneficios que eso trae para la población, es imprescindible que las autoridades atiendan las sugerencias planteadas por el referido plan.

CONCLUSIONES

El presente documento expone los principales retos a los que el sector automotor de nuestro país debe prestar atención en el corto y mediano plazo. Como hemos revisado a lo largo del documento, los desafíos son múltiples y de diversa índole.

Los problemas de oferta y de demanda que podría enfrentar el sector deben ser adecuadamente monitoreados, de tal manera que puedan ser enfrentados de la mejor manera posible. Una manera eficiente de enfrentarlos debe ir de la mano de políticas públicas que aminoren los potenciales efectos negativos.

Resulta de vital importancia que el Gobierno peruano asuma el liderazgo que se requiere, y actúe eficazmente ante situaciones que vienen provocando que la incertidumbre se apodere de los agentes económicos, y corrija la manera poco prolija en la toma de decisiones.

Es vital darle predictibilidad al manejo económico del país, apuntando todo el esfuerzo a resolver los problemas más urgentes de la población, como la pandemia, aumento de precios, seguridad, y los conflictos sociales que vienen incrementándose en todo el país, y no en temas como el cambio de la Constitución.

Nuestras proyecciones de crecimiento para las ventas de vehículos nuevos livianos, pesados y menores son bajas, y en algunos casos negativas, explicadas por el contexto descrito en el presente informe. Además, en todos los casos, existe un sesgo hacia la baja, el cual se concretaría únicamente si las condiciones económicas empeoran.

Por todos los motivos expuestos, es importante seguir con detenimiento los acontecimientos, tanto en nuestro país como en el exterior, ya que de ellos dependerá el desempeño de la actividad automotriz en el corto plazo.

