

Departamento de Análisis Económico y Estándares de Supervisión

Área de Análisis Económico y Financiero



SECTOR AUTOMÓVILES

**ANÁLISIS CUATRIMESTRAL DE SECTORES
ECONÓMICOS**

Agosto 2010

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	1
SITUACIÓN DEL MERCADO MUNDIAL	2
SITUACIÓN DEL MERCADO EN GUATEMALA	6
RESULTADO DE ESTUDIO DE SECTORES ECONÓMICOS. AGOSTO 2010.....	7
SITUACIÓN CON EL SECTOR FINANCIERO	10
SITUACIÓN CON EL SECTOR DE SEGUROS.....	13
CARACTERIZACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR	13
MERCADO DE AUTOREPUESTOS	17
CONCLUSIONES.....	18

SECTOR AUTOMÓVILES

RESUMEN EJECUTIVO

La economía mundial, según el FMI, tuvo una disminución de 0.6% durante el año 2009, mientras la industria automotriz, sufrió una caída en su producción de 13%. Con la recuperación de la economía mundial, para el presente año 2010, se espera un crecimiento de la industria automotriz del 9%, sin embargo, se prevé que en la zona de Norteamérica la recuperación será hasta 2012 y en Europa en 2014, mientras tanto, la producción y el dinamismo de las ventas se moverán de mejor forma en zonas emergentes como China, India y Brasil.

El comercio de automotores en Guatemala, ha sufrido una caída importante en el último año, derivado de varios factores, tales como: la mayor cautela por parte de los consumidores al momento de comprar; el incremento de precio por parte de algunos concesionarios ante la disminución del volumen de ventas; el impacto de la apreciación de monedas en países productores; mayor exigencia por parte de los bancos al otorgar créditos en cuanto a garantía y tasas de interés. En general, se puede decir que el sector es sumamente sensible al precio y/o a las condiciones y facilidades de financiamiento.

Los canales de distribución para vehículos comerciales y particulares pertenecen a grandes grupos económicos locales o regionales, quienes a su vez operan como importadores, representantes, detallistas y propietarios de talleres autorizados por las diferentes casas matrices para la reparación y mantenimiento de los vehículos. Al interior de estos grupos se encuentran algunos, tales como: Cofiño Stahl, quien maneja las marcas Toyota, Chevrolet, Alfa Romeo, Daihatsu, Fiat, y que recientemente adquirió la representación de la marca Audi, entre otras; Grupo Tecún, quien representa las marcas Hyundai, Peugeot y Mazda, entre otras; Excel Automotriz cuya representación y distribución abarca marcas como Nissan, Mitsubishi, BMW, Ford y Kia, entre otras. Existen subdistribuidores que venden vehículos nuevos y usados, estos provienen usualmente de clientes que dejan sus vehículos usados en parte de pago de uno nuevo.

Todos los vehículos particulares que se comercializan en Guatemala son importados, mientras que en el caso de algunos vehículos comerciales solamente se importa el chasis y el motor, ensamblando la carrocería en el país.

El mercado de vehículos particulares está liderado principalmente por tres marcas japonesas: Toyota, Mazda y Nissan, con una participación en el parque vehicular de 33%, 8% y 7% respectivamente, sin embargo, las ventas de automóviles nuevos de las marcas coreanas Hyundai y Kia en 2010, muestran un crecimiento importante. La gran aceptación de Toyota, la cual alcanza cerca de la tercera parte de las ventas en Guatemala demuestra la amplia preferencia por la marca y el historial que tiene al interior del mercado guatemalteco.

Los actores entrevistados coincidieron en que el sector se recuperará hasta el 2011, mientras para el 2010, consideran que tendrán el mismo nivel de ventas que el año anterior, es decir, un crecimiento nulo (0%), aunque esperan que en el nivel de utilidades se refleje un crecimiento, mediante la reducción de inventarios, el incremento de precios, la disminución de costos, y un mejor enfoque de publicidad, así como a través de la disminución del número de proveedores y de recorte de servicios de outsourcing.

SECTOR AUTOMÓVILES

SITUACIÓN DEL MERCADO MUNDIAL

El mercado automovilístico, registra tradicionalmente una gran sensibilidad a los cambios económicos que se operan en el mismo. Por ello se considera importante tener en cuenta el entorno económico global para comprender la situación actual del sector.

La economía mundial, según el FMI, tuvo una disminución de 0.6% durante el año 2009, mientras la industria automotriz, sufrió una caída en su producción de 13%. Con la recuperación de la economía mundial, para el presente año 2010, se espera un crecimiento de la industria automotriz de 9%, según estudio del sector realizado por la agencia administradora de riesgos Coface¹, sin embargo, prevé que en la zona de Norteamérica, la recuperación será hasta 2012 y en Europa en 2014, mientras tanto, la producción y el dinamismo de las ventas se moverán de mejor forma en zonas emergentes como China, India y Brasil.

En el año 2009, China con una producción total de 13.8 millones de unidades, desplazó del primer lugar de países productores de vehículos a Japón, quien registró una producción total de 7.9 millones, mientras que Estados Unidos se ubicó en el tercer puesto con una producción de 5.7 millones. *Ver gráficas No. 1 y 2.*

China, mostró un crecimiento de 48% en la producción de vehículos (4.5 millones de unidades), sostenido por la reducción del impuesto retenido por la compra de pequeños autos y por diversas reducciones realizadas por armadoras.

En Japón, durante 2009, la caída de la demanda proveniente de los Estados Unidos (37 % de los vehículos exportados) y de Europa (23%) redujo a la mitad las exportaciones y la producción de ese país se contrajo más de 31% (3.6 millones de unidades). Los márgenes de las ensambladoras continuarán bajo presión en 2010, a razón de la guerra de precios en Japón; la persistencia de los costos elevados de las estructuras y la apreciación del yen. Además del traslado de producción hacia plantas de China, de varias marcas japonesas.

En Corea del Sur la producción disminuyó 8%, (0.3 millones de unidades) en 2009; sin embargo, la producción de Hyundai y Kia mostró un destacado desempeño.

En Latinoamérica, la producción mexicana disminuyó 28% (0.6 millones de unidades) en 2009. En tanto, el sector en Brasil registró una caída mínima de 1%, debido principalmente al sostenimiento de la exención fiscal sobre las compras automotrices, la reducción de la tasa de referencia del banco central y el apoyo por parte del Estado al financiamiento y crédito automotriz.

Por su parte la producción en la Zona Euro, debería estabilizarse alrededor de 16 millones de unidades en 2010, y se prevé que no recupere su nivel previo a la crisis sino hasta 2014.

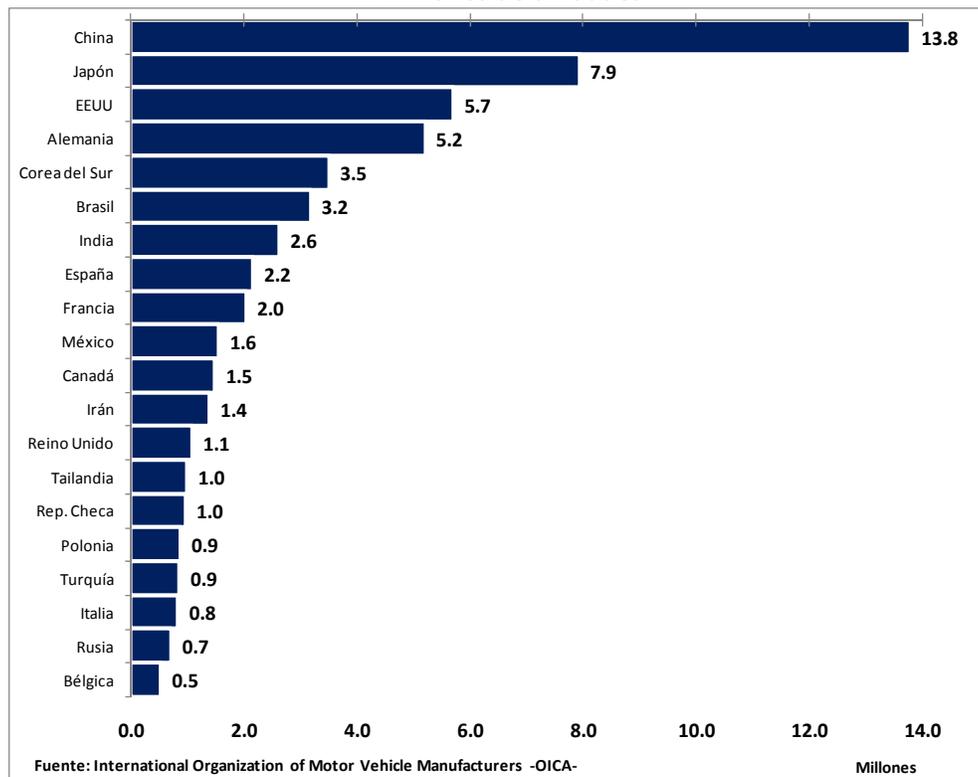
¹ Coface proporciona herramientas para externalizar la gestión, financiación y protección de los riesgos de crédito y de mercado, con presencia directa en 67 países. www.coface.com

A su vez, la producción en India aumentó más de 13% en 2009, estimuladas por la supresión de los derechos de importación por equipos destinados a las cadenas de montaje, así como por los impuestos sobre la compra y la baja por parte del banco central de la tasa de referencia, lo cual mejora el acceso al crédito.

Irán tuvo un crecimiento importante en su producción de 10%, ubicándose en puesto 12, con una producción total de 1.4 millones de unidades.

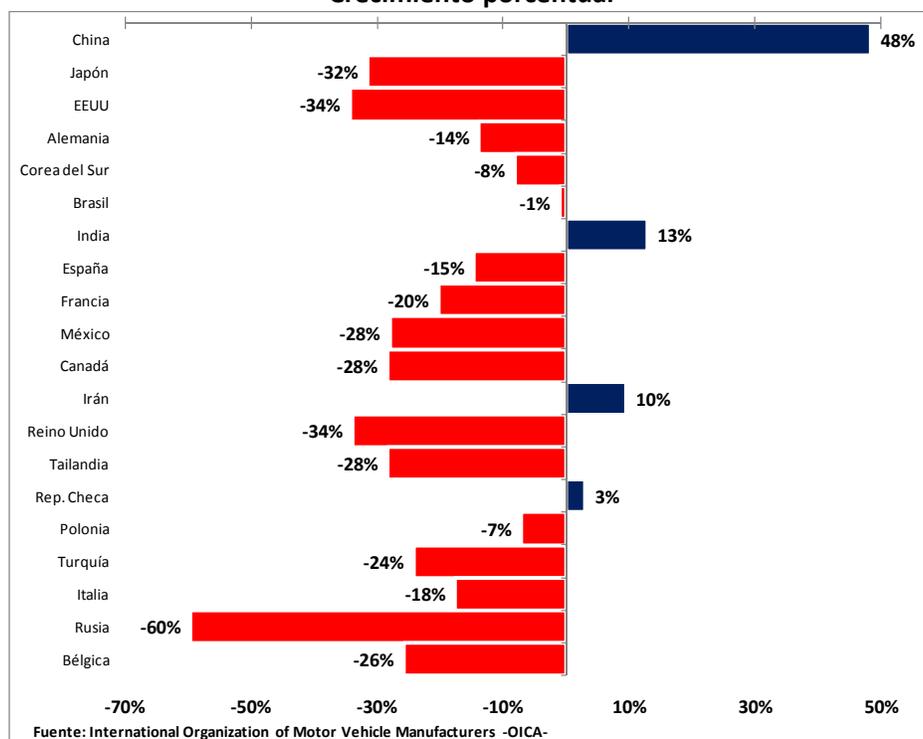
En Rusia 2009 fue un año catastrófico para el sector, con una caída de más de 50% de las ventas (un millón de vehículos) y cerca de 60% en la producción, con una casi desaparición del crédito automotriz, tasas de interés elevadas y aumento del desempleo.

Gráfica No. 1
Producción de Vehículos por País²
Año 2009
En millones de unidades



² Principales 20 países productores.

Gráfica No. 2
Producción de Vehículos por País³
Año 2009
Crecimiento porcentual

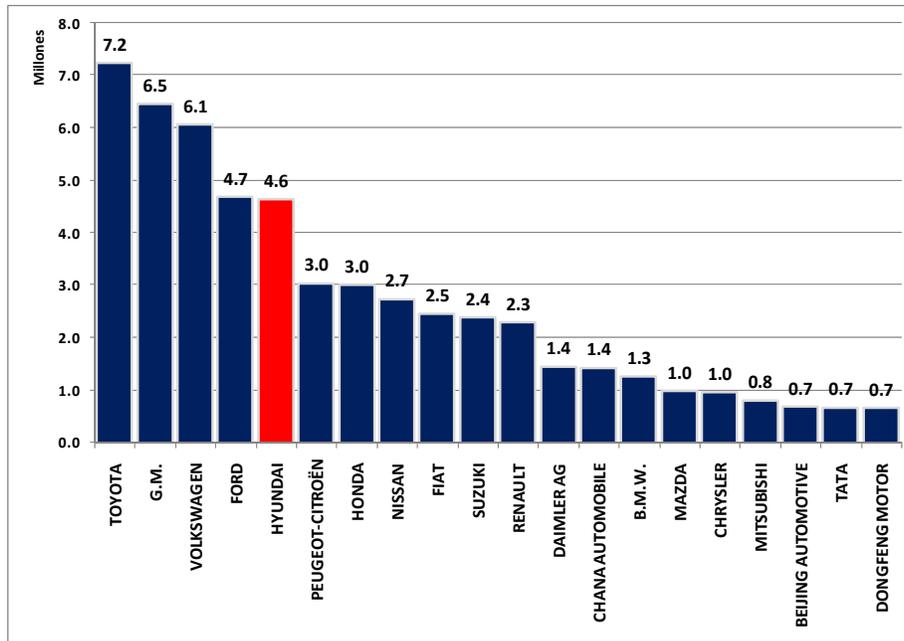


A nivel de marcas, Toyota continúa siendo el mayor productor con 7.2 millones de unidades, seguido por General Motors (GM), con 6.5 millones y Volkswagen con 6.1 millones; es importante resaltar que Hyundai ha dado el salto a la posición número cinco con una producción de 4.6 millones, mientras en 2008 se encontraba en la posición número ocho, como se mencionó anteriormente, producto de incentivos fiscales y de la depreciación de la moneda coreana (Won), lo cual, le ha beneficiado en cuanto a la reducción de costos. *Ver gráfica No. 3.*

A pesar que China es el mayor productor, las marcas de origen chino, no ocupan los puestos más importantes, han sido marcas de otros países las que han instalado grandes plantas de ensamblaje en ese país; tales como Toyota, GM y Volkswagen. Toyota ha sufrido problemas de huelga de obreros, debido a que perciben un salario mensual de aproximadamente 1,500 yuanes, (220 dólares), exigiendo un incremento de alrededor del 12% (25 dólares).

³ Principales 20 países productores.

Gráfica No. 3
Producción de Vehículos por Constructores⁴
Año 2009
En millones de unidades



Según encuesta realizada por la firma consultora KPMG⁵, durante los siguientes 5 años, los fabricantes automotores concentrarán su atención en realizar inversiones principalmente en nuevos modelos/productos, así como en nuevas tecnologías, a fin de satisfacer la demanda de los consumidores al adquirir autos que tengan consumo eficiente de combustible y precios accesibles.

El documento revela que 96% de los productores participantes consideró que el consumo eficiente de combustible será el factor más importante en torno al cual girarán las decisiones de compra por parte de los consumidores. El 85% también dio una elevada calificación a los combustibles alternativos, mientras que el 83% lo hizo en lo que respecta a la accesibilidad en cuanto al precio.

Menciona que los principales retos que enfrentará la industria automotriz en los próximos cinco años en su orden de importancia serán: crisis económica mundial, cuestiones ambientales, costo de financiamiento, uso de combustibles alternativos, competencia, exceso de capacidad, innovación tecnológica, introducción de vehículos de bajo costo, incremento de sueldos.

⁴ Principales 20 marcas.

⁵ KPMG Global Auto Executive Survey 2009.

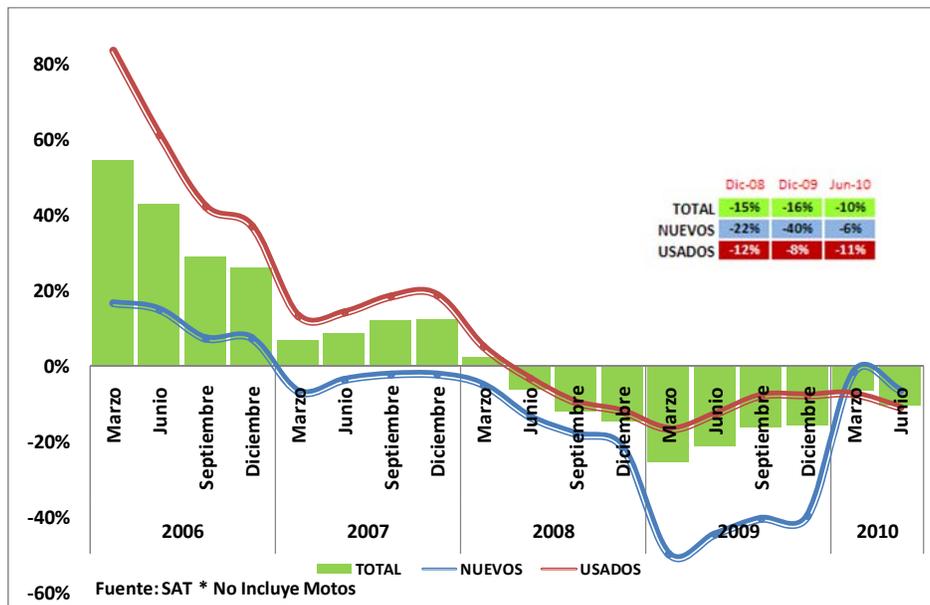
SITUACIÓN DEL MERCADO EN GUATEMALA

Todos los vehículos particulares que se comercializan en Guatemala son importados, mientras que en el caso de algunos vehículos comerciales se importa el chasis y el motor, ensamblando la carrocería en el país, principalmente en carrocerías Rosmo y FAENCASA (Hino), aunque el volumen no resulta significativo.

A partir del año 2007, la importación de vehículos ha mostrado una tendencia negativa, derivada del alza de precio de los combustibles, relacionada a la subida de precio del petróleo; en el año 2008 se le suma la crisis financiera global con lo cual el sector mostró una reducción de 15%; sin embargo, en 2009 registró una caída de 16% a nivel total, la importación de automóviles nuevos sufrió el mayor impacto con una caída de 40%, mientras la importación de automóviles usados de 8%. Al año 2007 se importó 30% de vehículos nuevos y 70% de vehículos usados, mientras en 2009 se importó 20% de vehículos nuevos y 80% de vehículos usados.

En los primeros trimestres del año 2010, se muestra una recuperación importante, aunque aún se mantiene en números negativos, en -10% para la importación total, -6% en vehículos nuevos y -11% en vehículos usados.

Gráfica No. 5
Importación de Vehículos por Uso
Años 2006-2010
Variación Interanual



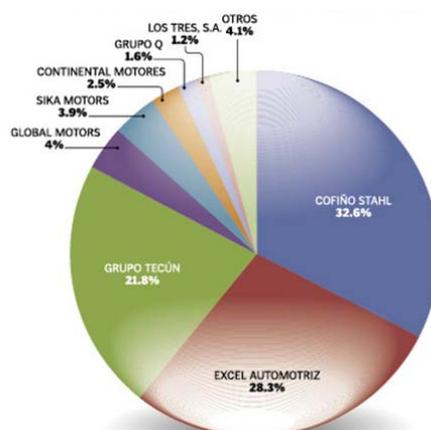
RESULTADO DE ESTUDIO DE SECTORES ECONÓMICOS. AGOSTO 2010.

-COMERCIO DE VEHÍCULOS-

Los distribuidores para vehículos comerciales y particulares pertenecen a grandes grupos económicos locales o regionales, quienes a su vez operan como importadores, representantes, detallistas y propietarios de talleres autorizados por las diferentes casas matrices para la reparación y mantenimiento de los vehículos.

Al interior de éstos grupos se encuentran: Cofiño Stahl quien maneja las marcas Toyota, Chevrolet, Alfa Romeo, Daihatsu y Fiat, además recientemente adquirió la representación de la marca Audi, entre otras; Excel Automotriz cuya representación y distribución abarca marcas como Nissan, Mitsubishi, BMW, Ford y Kia, entre otras; Grupo Tecún, quien representa las marcas Hyundai, Peugeot, Mazda, entre otras. Ver gráfica No. 6.

Gráfica No. 6
Participación de Mercado por Distribuidor
Año 2009



Fuente: Revista Mundo & Motor. Prensa Libre

Adicionalmente existen subdistribuidores que venden vehículos nuevos como usados, los usados provienen usualmente de clientes que dejan sus vehículos usados en parte del pago de uno nuevo.

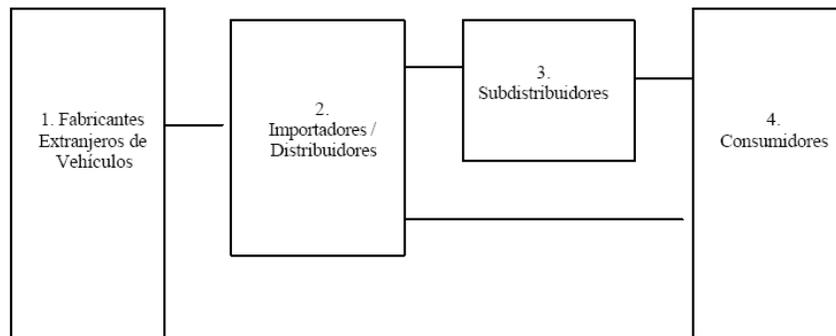
En el *Diagrama No. 1⁶*, se representa el proceso de comercialización de vehículos, tanto comerciales como particulares. A pesar de existir subdistribuidores, el precio del vehículo es el mismo, independientemente si es vendido por el distribuidor o por el subdistribuidor. La razón de esto es que los subdistribuidores trabajan a consignación, es decir, que no asumen los costos de inventario, y por lo mismo obtienen un porcentaje muy bajo. La característica principal de un subdistribuidor es la variedad de marcas que ofrecen a los consumidores y que también comercializan vehículos usados.

En el caso de los subdistribuidores el riesgo que se corre es menor al no mantener inversión en inventarios, a pesar que sus márgenes de comercialización son mucho menores que los de un

⁶ Estudio de mercado en Guatemala, Proexport Colombia 2004. –Sector Automotores-.

distribuidor. Usualmente reciben el 5% del precio de venta, mientras que los distribuidores reciben el 25%. Además, la publicidad que realizan debe ser pagada por ellos mismos sin ayuda de los distribuidores ni de la marca.

Diagrama No. 1
Canales de Distribución



En el estudio de sectores, se estableció las principales causas de la caída en el comercio de automotores en 2009 y durante el primer semestre de 2010, entre los que se mencionan los siguientes:

- ✓ La mayor cautela por parte de los consumidores para adquirir un automóvil.
- ✓ El incremento de precio por parte de algunos concesionarios ante la disminución del volumen de ventas.
- ✓ El impacto de la apreciación de monedas en países productores, incrementando el nivel de sus costos.
- ✓ La mayor exigencia por parte de los bancos al otorgar créditos en cuanto a garantías y tasas de interés.
- ✓ No ha existido adquisición de unidades por parte del Gobierno.

Según apreciaciones del presidente de la Asociación de Importadores de Vehículos Automotores (AIDVA), el 70% de las personas que tenían la capacidad económica para adquirir un vehículo nuevo, no lo hicieron pues sabiendo de la crisis económica, prefirieron ahorrar o comprar un terreno.

Ante la caída en el nivel de ventas de vehículos nuevos en el orden del 40% en 2009 y 6% en 2010, algunos concesionarios aumentaron los precios, principalmente en las marcas líderes del mercado, con el fin de no ser afectados en el nivel de sus utilidades.

El precio de vehículos de origen japonés los cuales son marcas líderes en el país, fue afectado por la apreciación del Yen japonés en 2009; caso contrario sucedió con el Won coreano, que sufrió depreciación en 2009, beneficiando en este caso los costos de producción de vehículos.

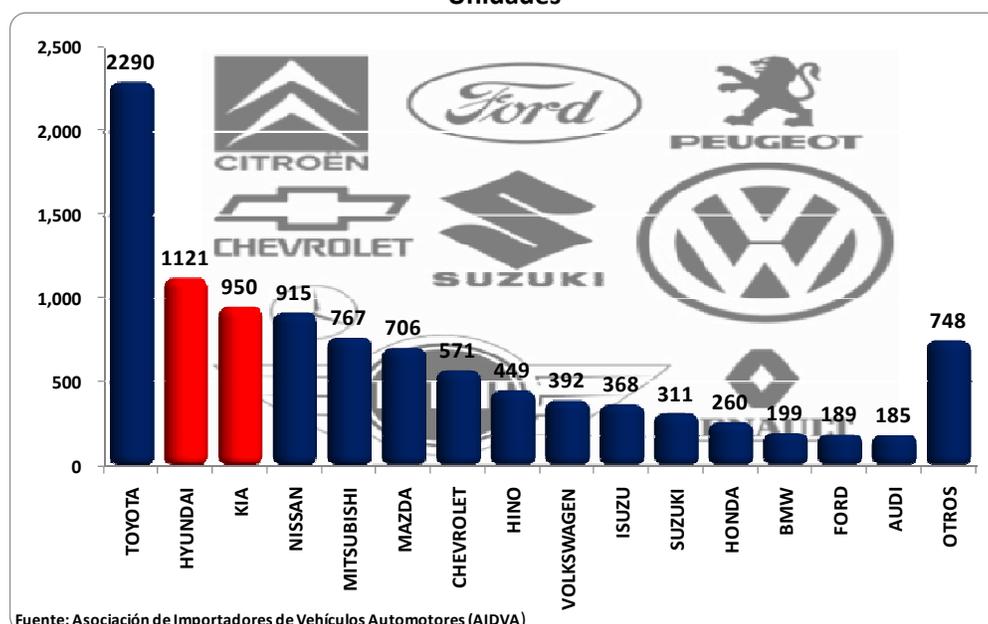
Los ejecutivos entrevistados, mencionaron que los bancos han incrementado las exigencias a los clientes, en cuanto a exigirles mayores garantías, evalúan de mejor forma el nivel de endeudamiento, derivado que muchos clientes potenciales han excedido su capacidad crediticia,

limitando a los bancos a otorgarles financiamiento; la tasa de interés no ha bajado al nivel esperado, ya que pasó de 9% en 2008 a 13.5% en 2009, y actualmente se encuentra en un aproximado de 10.5%.

Los segmentos que se ven más afectados son los que dependen más de financiamiento, es decir, donde el enganche es bajo, los plazos son largos y donde la tasa de interés es un factor importante. Los vehículos de lujo o "Premium" que no requiere financiamiento bancario, el impacto fue menor.

Se menciona también, que el 20% de la caída de las ventas es debido a que el Gobierno no ha adquirido unidades, especialmente para patrullas policiales, durante el año 2010.

Gráfica No. 7
Venta de Vehículos Nuevos en Guatemala por Marca
Enero – Junio 2010
Unidades



En Guatemala, durante el año 2009 se vendieron 18,934 automóviles nuevos y al mes de junio 2010, se han vendido 10,421 equivalente al 55% de 2009. La marca Toyota ha vendido 2,290 unidades que representa el 22%, se resalta el incremento en las ventas de autos de origen coreano, Hyundai y Kia, los cuales han mostrado un mejor nivel de ventas, respecto a otras marcas japonesas, derivado que no incrementaron el precio, por la ventaja competitiva obtenida de la depreciación del won, además de la preferencia por presentar menores casos de robo en el país, según el presidente de la Asociación de Importadores de Vehículos Automotores –AIDVA-. Los vehículos chinos son lo que más han sido impactados, con una caída en ventas de 70%. Ver gráfica No. 7.

Dentro de las estrategias tomadas por las empresas del sector para no ver afectado su nivel de utilidades ante la disminución del volumen de ventas, se encuentran: la reducción de inventarios, el incremento de precios, y la disminución de costos, el mejor enfoque de la

publicidad, se ha disminuído el número de proveedores y se ha recortado los servicios de outsourcing.

En cuanto a las perspectivas de ventas para vehículos nuevos, para el cierre de 2010, esperan que presente un nivel de ventas similar al 2009, es decir un crecimiento nulo (0%).

Los precios de los vehículos nuevos continuarán subiendo, pues el sector pretende recuperarse de las pérdidas sufridas en 2009.

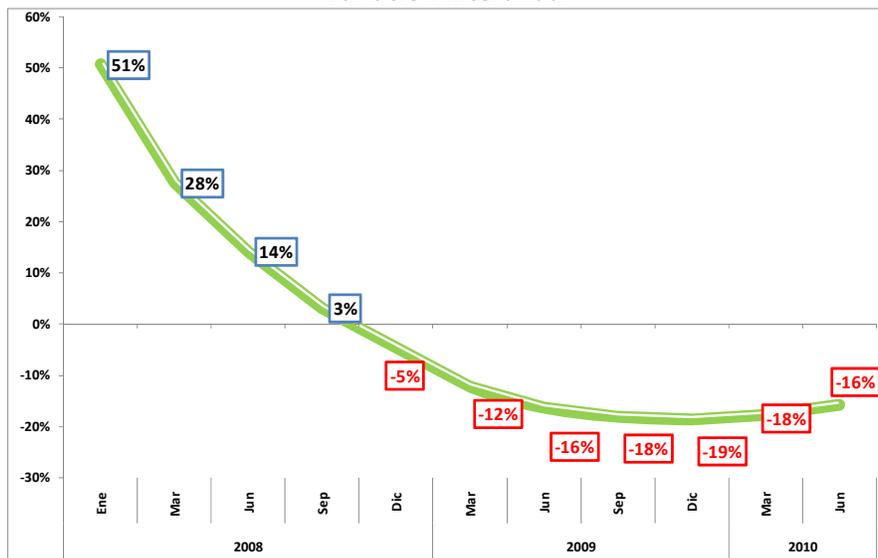
Otros factores importantes que determinarán el crecimiento, serán las promociones que ofrezcan, los distribuidores y el financiamiento por parte de los bancos, así como la seguridad ciudadana.

En cuanto al nivel de empleo, consideran que no existirá recorte de personal, aunque se continuará con la reestructuración de salarios.

SITUACIÓN CON EL SECTOR FINANCIERO

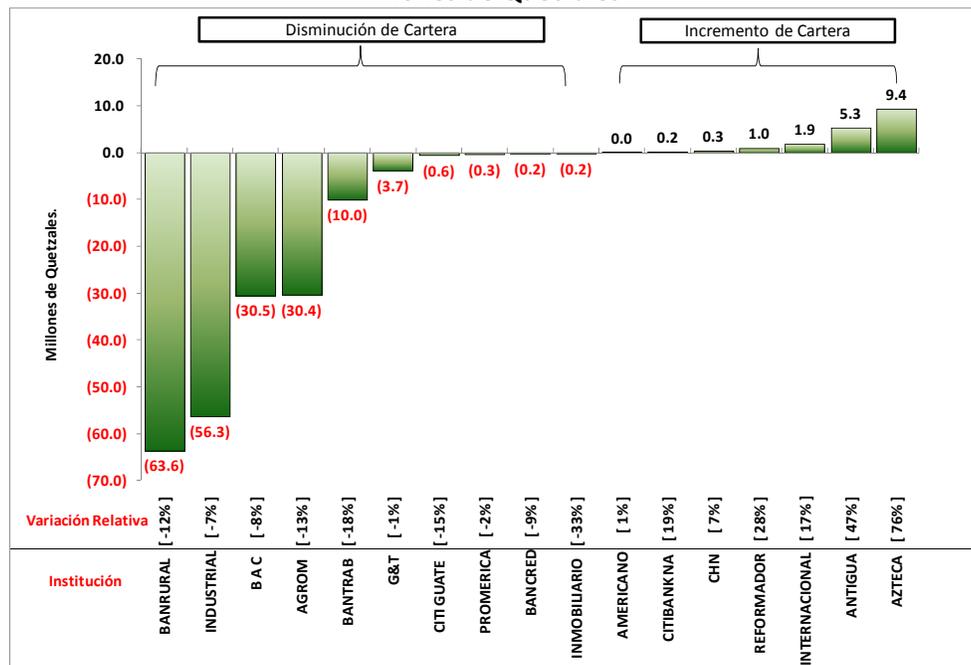
La cartera crediticia del sistema bancario, destinada a la adquisición de vehículos para uso personal, refleja la disminución de las ventas del sector, finalizando 2009 con una disminución de 19%, y la variación interanual al mes de junio 2010 refleja una reducción de 16%, con una señal mínima de recuperación. *Ver gráfico No. 8.*

Gráfica No. 8
Cartera de Créditos Sector Bancario
Destinada a la Adquisición de Vehículos de Uso Personal
2008-2010
Variación Interanual



Al mes de junio 2010, la cartera del sistema bancario, en dicho rubro ha disminuido Q177.5 millones respecto al mes de diciembre 2009; los bancos que han registrado las mayores disminuciones son: Banrural, Q63.6 millones (-12%), Industrial, Q56.3 millones (-7%), BAC, Q30.5 millones (-8%), Agromercantil Q30.4 millones (-13%); mientras los bancos que han registrado incrementos son: Azteca Q9.4 millones (76%), Antigua Q5.3 millones (47%) y Banco Internacional Q1.9 millones (17%). Ver gráfica No. 9.

Gráfica No. 9
Cartera de Créditos Sector Bancario
Destinada a la Adquisición de Vehículos de Uso Personal
Variación Junio 2010 Vrs. Diciembre 2009
Millones de Quetzales

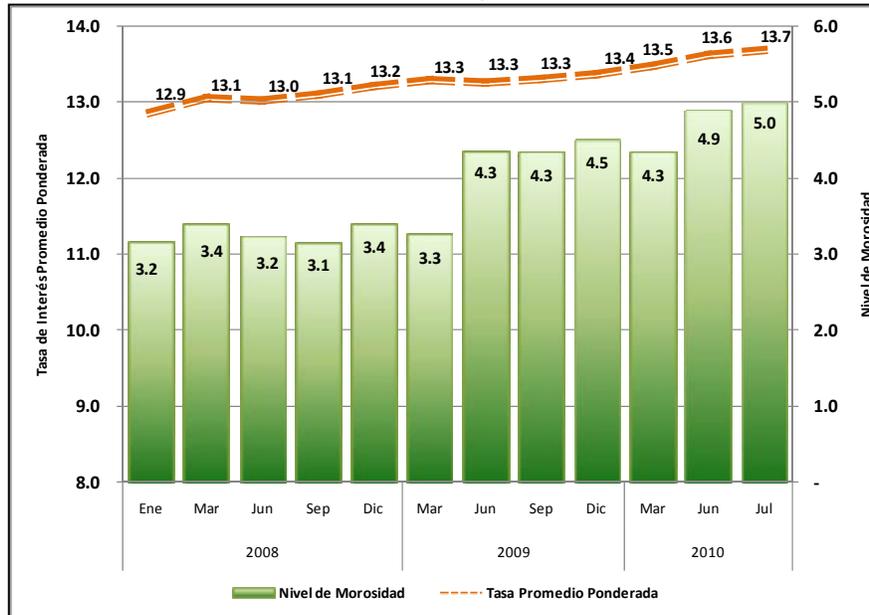


Cabe mencionar que cuatro instituciones del sistema poseen el 85% de la cartera destinada a éste rubro y son: Industrial 33%, Banrural 21%, BAC 16%, G&T Continental 15%.

Los grandes distribuidores (Cofiño Stahl y Uniato), manifestaron la existencia de una leve baja en la tasa de interés para el año 2010, sin embargo, esta situación no se refleja a nivel general, donde la tasa ha mostrado un incremento de 12.9% a inicios de 2008 a 13.4% para Diciembre 2009 y 13.7% al mes de julio 2010; el comportamiento anterior, está influenciado también por el aumento de créditos para motocicletas, las cuales, se otorgan hasta 40% o más de tasa de interés, según expresan los importadores de estos vehículos. Ver gráfica No. 10.

Además, se observa el incremento del nivel de morosidad, de la cartera destinada a este propósito, la cual, ha pasado de 3.2% a inicios de 2008 a 4.5% para Diciembre 2009 y 5.0% al mes de julio 2010.

Gráfica No. 10
Vehículos Tasa de Interés PP y Nivel de Morosidad
Porcentajes



En cuanto al nivel de endeudamiento, se encuentran dentro del listado de los 100 mayores deudores del sistema financiero a julio 2010, las distribuidoras de automóviles siguientes: Cofiño Stahl, Distribuidora de Automóviles –DIDEA-, Universal de Autos –UNIAUTO-, Vehículos internacionales –VEINSA-, estas últimas tres distribuidoras forman parte de la división automotriz de Grupo Tecún. Ver Cuadro No. 1.

Cuadro No. 1
Endeudamiento de Grandes Distribuidores de Vehículos
Julio 2010
Cifras en Quetzales

Nombre o razón social del deudor	Monto Deuda
COFIÑO STAHL Y COMPAÑIA SOCIEDAD ANONIMA	160,169,477
DISTRIBUIDORA DE AUTOMOVILES, S.A.	202,520,842
UNIVERSAL DE AUTOS, SOCIEDAD ANONIMA	178,116,968
VEHICULOS INTERNACIONALES S A	117,775,756
} 498,413,567 } GRUPO TECÚN	

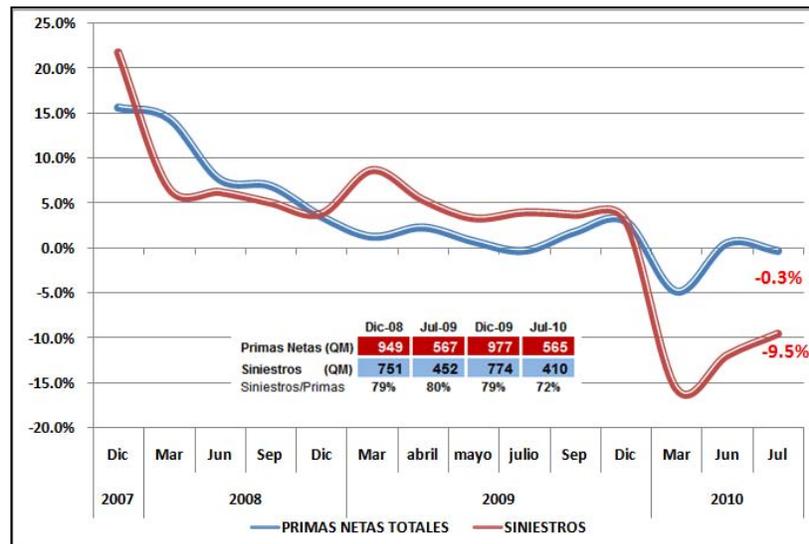
Cabe mencionar que Excel Automotriz, que es el segundo mayor distribuidor en Guatemala, no se encuentra dentro de los principales 100 deudores del sistema financiero, pues se trata de un grupo regional centroamericano, parte del Grupo Poma de El Salvador.

SITUACIÓN CON EL SECTOR DE SEGUROS

La disminución en la venta de vehículos, también ha registrado impactos en el sector asegurador, las primas netas en el segmento de vehículos automotores presentó al cierre del 2009 un nivel de Q977 millones, que representa un incremento de 3%, respecto a diciembre 2008, mientras que a julio de 2010 presenta un nivel de Q565 millones, inferior en 0.3%, respecto a julio de 2009; Ver gráfica No. 11.

Aunque también se refleja la disminución en el nivel de siniestros, registrando una reducción a julio 2010 de 9.5%, respecto a Julio de 2009; derivado de lo anterior, la relación de los siniestros respecto a las primas netas, se ha visto reducida de 80% en Julio 2009 a 72% en Julio 2010.

Gráfica No. 11
Primas Netas y Siniestralidad en el Ramo de Vehículos
Dic. 2007 – Jul. 2010
Variación Interanual



CARACTERIZACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR

A julio 2010 según la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), 27% del total del parque de automotores del país lo conforman las motocicletas; seguido de vehículos tipo sedán, 26 %; y pick-up, 22%, principalmente. Ver cuadro No. 2.

El comportamiento de las motocicletas en el parque vehicular, a partir de 2007 presentó crecimientos importantes, derivado del incremento de precio de los combustibles, registrando aumentos en 2007 y 2008 de 37.9% y 24.9%, respectivamente; sin embargo, esta situación se

redujo en 2009, con un crecimiento de 13.9%, lo que indica menores ventas de este tipo de vehículo.

En publicación de prensa⁷, el presidente de la Asociación de Importadores de Motocicletas (ASIM), explicó que la crisis económica impactó la actividad de los importadores de motocicletas. Comentó que uno de los problemas más grandes es la restricción al financiamiento, puesto que las motos no son como los autos que por sí mismos constituyen una garantía prendaria. En el caso de éstas, aseguró, los créditos que se otorgan son de tipo fiduciario y los bancos han restringido el financiamiento para este tipo de consumo.

Además, por lo riesgoso de la operación, las tasas de interés son más altas que para los autos. Para vehículos las tasas son entre 10% y 12% anual, en las motos podría llegar hasta 40% o más, según la entidad financiadora.

Se menciona también que hubo un impacto negativo derivado de la ley que prohíbe que dos personas viajen en motocicleta.

Los vehículos de pasajeros que se importan en Guatemala provienen principalmente de Estados Unidos y de Japón. Es importante resaltar que la mayoría de estas unidades se adquieren usadas, especialmente las procedentes de Estados Unidos.

Cuadro No. 2
Parque de Vehículos por Tipo
Unidades

TIPO DE VEHICULO	Dic-06	Dic-07	Dic-08	Dic-09	Jul-10	Crecimiento Vrs. Dic. Anterior			
						Dic-07	Dic-08	Dic-09	Jul-10
MOTOCICLETAS	259,541	358,005	447,068	508,999	546,316	37.9%	24.9%	13.9%	7.3%
AUTOMOVILES	384,366	438,687	476,739	505,782	520,307	14.1%	8.7%	6.1%	2.9%
PICK-UP	319,912	369,343	404,830	433,183	447,711	15.5%	9.6%	7.0%	3.4%
CAMIONETAS, CAMIONETILLAS Y PANELES	146,663	171,442	190,860	209,100	218,990	16.9%	11.3%	9.6%	4.7%
CAMIONES, CABEZALES Y TRANSPORTE DE CARGA	83,676	97,465	107,992	114,946	118,983	16.5%	10.8%	6.4%	3.5%
AUTOBUSES, BUSES, MICROBUSES	70,418	80,235	86,124	90,526	93,115	13.9%	7.3%	5.1%	2.9%
JEEP	15,961	17,657	18,662	19,388	19,747	10.6%	5.7%	3.9%	1.9%
FURGONES Y PLATAFORMAS	13,592	15,628	16,617	18,012	18,502	15.0%	6.3%	8.4%	2.7%
OTROS	3,421	4,366	5,215	6,071	6,402	27.6%	19.4%	16.4%	5.5%
CARRETAS, CARRETONES, REMOLQUES, ETC	3,527	4,008	4,526	5,009	5,197	13.6%	12.9%	10.7%	3.8%
TRACTORES Y MINTRACTORES	888	911	931	942	948	2.6%	2.2%	1.2%	0.6%
GRUAS	307	398	449	511	538	29.6%	12.8%	13.8%	5.3%
TOTAL	1,302,272	1,558,145	1,760,013	1,912,469	1,996,756	19.6%	13.0%	8.7%	4.4%

Fuente: Sistema de Registro Fiscal de Vehículos, SAT.

A nivel general, en Guatemala, se posee 139 vehículos por cada 1000 habitantes, con una mayor concentración en el departamento de Guatemala con 316; seguido por el departamento de Zacapa con 216 y Quetzaltenango con 183; mientras se observa que los departamentos con

⁷ Prensa Libre. 18/07/2010. "Se vendieron menos motos"

menor relación de vehículos por habitantes son Alta Verapaz con 23, Sololá con 30 y Quiché con 37. Ver cuadro No. 3.

Cuadro No. 3
Parque de Vehículos por Departamento
Unidades

	Habitantes	Jul-10	Relación
Guatemala	3,103,685	979,404	316
Zacapa	218,510	47,139	216
Quetzaltenango	771,674	141,536	183
Escuintla	685,830	114,737	167
Retalhuleu	297,385	40,866	137
El Progreso	155,596	21,129	136
Jutiapa	428,462	57,418	134
Izabal	403,256	52,433	130
Santa Rosa	340,381	41,486	122
Chiquimula	362,826	42,604	117
Sacatepéquez	310,037	33,493	108
Suchitepequez	504,267	47,438	94
Jalapa	309,908	27,195	88
Chimaltenango	595,769	49,492	83
San Marcos	995,742	80,915	81
Petén	613,693	43,416	71
Baja Verapaz	264,019	18,018	68
Huehuetenango	1,114,389	63,051	57
Totonicapán	461,838	22,953	50
Quiché	921,390	34,058	37
Sololá	424,068	12,800	30
Alta Verapaz	1,078,942	25,175	23
REPÚBLICA	14,361,666	1,996,756	139

Fuente: Sistema de Registro Fiscal de Vehículos, SAT, Población: INE

En cuanto al parque vehicular por marcas, se muestra la gran aceptación de Toyota, la cual alcanza cerca de un tercio de las ventas en Guatemala que demuestra la preferencia por la marca y el historial que ésta tiene al interior del mercado guatemalteco; seguido muy por debajo de Mazda y Nissan. Ver Cuadro No. 4.

Las marcas que presentaron mejor crecimiento relativo en 2009 fueron: Daihatsu, 20%; Land Rover, 12.4%; y BMW, 11.8%; asimismo se destaca el comportamiento de los autos coreanos Hyundai y Kia, con crecimiento de 8.2% y 9.4% respectivamente.

A julio 2010, muestran los mejores crecimientos: Land Rover, 5.5%; Kia, 5.1%; y BMW, 4.8%.

Cuadro No. 4
Parque de Automóviles por Marca
Unidades

MARCA	Dic-09	Jul-10	Participación	Crecimiento -unidades-		Crecimiento % Vrs Dic Anterior	
				Dic-09	Jul-10	Dic-09	Jul-10
TOYOTA	457,302	474,055	33%	33,571	16,753	7.9%	3.7%
MAZDA	103,586	107,888	8%	8,140	4,302	8.5%	4.2%
NISSAN	100,090	102,598	7%	4,477	2,508	4.7%	2.5%
MITSUBISHI	82,048	84,780	6%	5,220	2,732	6.8%	3.3%
FORD	72,114	73,939	5%	4,069	1,825	6.0%	2.5%
CHEVROLET	57,633	59,220	4%	3,792	1,587	7.0%	2.8%
ISUZU	48,599	49,935	3%	3,735	1,336	8.3%	2.7%
HYUNDAI	41,117	42,933	3%	3,125	1,816	8.2%	4.4%
VOLKSWAGEN	35,366	36,158	3%	1,594	792	4.7%	2.2%
KIA	33,569	35,288	2%	2,889	1,719	9.4%	5.1%
DATSUN	27,261	27,266	2%	30	5	0.1%	0.0%
MERCEDES-BENZ	24,878	25,142	2%	518	264	2.1%	1.1%
DODGE	16,242	16,573	1%	1,044	331	6.9%	2.0%
BMW	13,533	14,189	1%	1,429	656	11.8%	4.8%
GEO	13,261	13,483	1%	828	222	6.7%	1.7%
JEEP	10,513	10,807	1%	797	294	8.2%	2.8%
GMC	10,243	10,549	1%	685	306	7.2%	3.0%
VOLVO	10,139	10,519	1%	855	380	9.2%	3.7%
SUBARU	8,278	8,354	1%	241	76	3.0%	0.9%
FIAT	7,556	7,619	1%	40	63	0.5%	0.8%
PLYMOUTH	7,220	7,238	1%	295	18	4.3%	0.2%
PEUGEOT	4,582	4,670	0%	168	88	3.8%	1.9%
DAIHATSU	4,270	4,287	0%	739	17	20.9%	0.4%
LAND ROVER	3,289	3,471	0%	362	182	12.4%	5.5%
VENTO	3,087	3,142	0%	110	55	3.7%	1.8%
DAEWOO	2,738	2,745	0%	69	7	2.6%	0.3%
OTRAS MARCAS	184,495	193,257	14%	12,319	8,762	7.2%	4.7%
TOTAL	1,383,009	1,430,105	100%	91,141	47,096	7.1%	3.4%

Fuente: Sistema de Registro Fiscal de Vehículos, SAT

En cuanto a las motocicletas, las marcas que lideran el mercado están las japonesas como Honda y Suzuki, seguido de la marca Bajaj de origen hindú. Al mes de julio 2010, las marcas que han presentado mayor porcentaje de crecimiento son: Italika con 28.7%, Génesis 14.9% y Bajaj 10.2%. Ver cuadro No. 5.

La concesionaria automotriz Cofiño Stahl en 2008 incursionó en el mercado de motocicletas, ante el desplome en la venta de vehículos al distribuir la marca china Génesis.

Cuadro No. 5
Parque de Motocicletas por Marca
Unidades

MARCA	Dic-09	Jul-10	Participación	Crecimiento -unidades-		Crecimiento % Vrs Dic Anterior	
				Dic-09	Jul-10	Dic-09	Jul-10
HONDA (*)	149,437	159,326	28%	16,809	9,889	12.7%	6.6%
SUZUKI (*)	132,342	139,277	25%	10,946	6,935	9.0%	5.2%
BAJAJ	66,518	73,295	13%	9,389	6,777	16.4%	10.2%
YAMAHA	38,033	40,008	7%	3,853	1,975	11.3%	5.2%
ASIA HERO	23,245	24,731	4%	2,718	1,486	13.2%	6.4%
YUMBO	22,270	23,132	4%	1,728	862	8.4%	3.9%
ITALIKA	17,925	23,070	4%	1,560	5,145	9.5%	28.7%
JIALING	17,989	19,553	3%	2,265	1,564	14.4%	8.7%
KYMCO	18,159	18,512	3%	8,432	353	86.7%	1.9%
LONCIN	6,607	6,971	1%	664	364	11.2%	5.5%
MOTOLANSA	6,210	6,325	1%	518	115	9.1%	1.9%
FREEDOM	5,617	6,083	1%	828	466	17.3%	8.3%
LIFAN	4,909	5,059	1%	380	150	8.4%	3.1%
GENESIS	4,208	4,834	1%	287	626	7.3%	14.9%
SANYANG	4,260	4,361	1%	102	101	2.5%	2.4%
KINLON	3,075	3,133	1%	138	58	4.7%	1.9%
KAWASAKI	2,867	3,012	1%	328	145	12.9%	5.1%
HERO	3,019	2,992	1%	5	(27)	0.2%	-0.9%
SKYGO	2,770	2,977	1%	365	207	15.2%	7.5%
TOTAL	529,460	566,651	100%	61,315	37,191	13.1%	7.0%

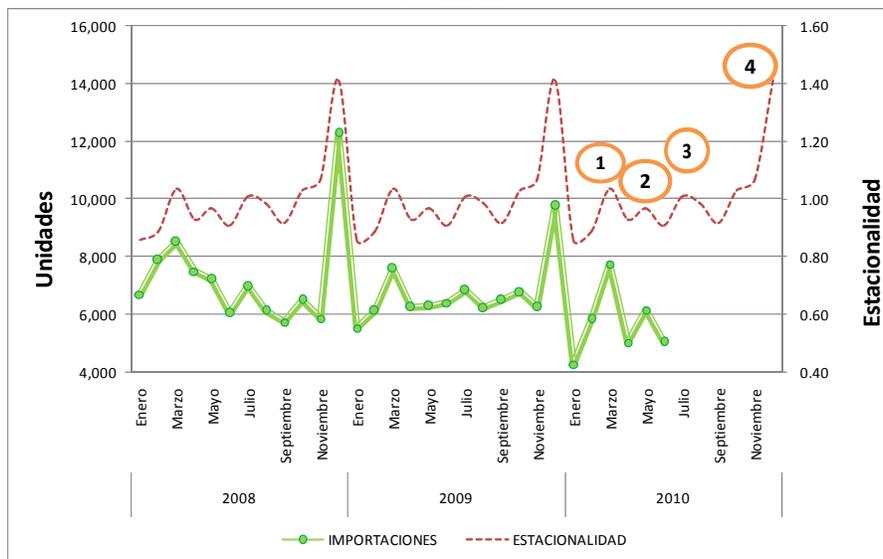
(*) La cifras de Honda y Suzuki, combinan vehículos con motos, en volumen de ambas marcas, lo automóviles representan el 8% respectivamente.

Fuente: Sistema de Registro Fiscal de Vehículos, SAT

Se presenta la estacionalidad de las importaciones de vehículos, las cuales están correlacionadas con el comportamiento de las ventas, derivado al alto costo de mantener inventarios, en la cual se observan los períodos de mayor actividad, los cuales se muestran en los meses de marzo (relacionado a la semana santa), mayo (relacionado al día de la madre), julio (relacionado al Bono 14) y en mayor proporción diciembre (relacionado a Navidad y Fin de año). Ver gráfica No. 12.

Se observa que para el presente año, las importaciones se han comportado conforme a su estacionalidad, sin embargo, se aprecia también la tendencia negativa en los últimos años.

Gráfica No. 12
Importación de Vehículos Total - Estacionalidad
Años 2008-2010
Unidades



MERCADO DE AUTOREPUESTOS

En el caso de los repuestos existen representantes comerciales quienes usualmente cuentan con almacenes detallistas que a su vez surten almacenes más pequeños de autopartes ubicados en Ciudad de Guatemala o en los diferentes departamentos. Estas representaciones últimamente han tendido a desaparecer debido al encarecimiento del producto a medida que se añaden intermediarios que alargan la cadena de abastecimiento.

Es importante mencionar que los repuestos originales importados por los mismos representantes de la marca, tienen buenos niveles de rotación durante el tiempo útil de garantía del vehículo. Una vez terminado el tiempo de garantía de un vehículo, ésta pasa a ser revisado en talleres independientes cuyas autopartes no necesariamente son originales pero si significativamente más económicas. Este comportamiento ocurre en vehículos particulares de escala media y baja, así como en vehículos comerciales de toda índole.

CONCLUSIONES

A nivel global se espera la recuperación del sector para 2010, aunque el dinamismo de producción y ventas se comportarán de mejor forma en zonas emergentes como China, India y Brasil, hacia donde marcas importantes están trasladando su producción, principalmente por reducción de costos, en cuanto a mano de obra y exenciones fiscales, el apoyo del Estado para el crédito automotriz y bajas tasas de interés.

La importación de automóviles nuevos sufrió el mayor impacto en 2009; en 2006 se importaron 30 automóviles nuevos por cada 100; mientras en 2009 de 100 automóviles importados, 20 fueron nuevos.

En Guatemala, los grandes distribuidores de automóviles manejan más de una marca. De esta forma pueden obtener ventas suficientes como para mantenerse en el mercado, debido a la alta dispersión de las ventas entre las diferentes marcas. La comercializadora de automotores particulares más grande es Cofiño Stahl.

En general, se puede decir que el sector es sumamente sensible al precio y/o a las condiciones y facilidades de financiamiento.

La tasa de interés promedio ponderada, ha sufrido incremento en los últimos años, también se ha registrado un incremento en el nivel de morosidad de la cartera destinada para la adquisición de vehículos para uso personal.

En cuanto a las perspectivas de ventas para vehículos nuevos, para el cierre de 2010, se espera que presente un nivel de ventas similar al año anterior con crecimiento cero.

Los precios de los vehículos nuevos continuarán subiendo, pues el sector pretende recuperarse de las pérdidas sufridas en 2009.

La disminución de ventas de vehículos, se refleja en el sector financiero, en la disminución de la cartera de créditos en el rubro de adquisición de vehículos para uso personal, así como en el sector de seguros, ante la disminución de primas netas, en el rubro de vehículos automotores.