



Automoción

INFORME SECTOR

La caída histórica relacionada con la COVID-19 añade presión a los retos estructurales

CALIFICACIÓN SECTORIAL	FORTALEZAS Y DEBILIDADES	PERSPECTIVA GENERAL DEL SECTOR	SUBSECTORES	ACTORES PRINCIPALES
S RIESGO SENSIBLE para las empresas		Fragmentación		
		Internacionalización		
		Intensidad de capital		
		Rentabilidad		
CALIFICACIÓN SECTORIAL	FORTALEZAS Y DEBILIDADES	PERSPECTIVA GENERAL DEL SECTOR	SUBSECTORES	ACTORES PRINCIPALES

FORTALEZAS

- Intensificación del apetito del consumidor por los vehículos de combustible alternativo y los nuevos servicios de movilidad
- Diversidad de necesidades locales (p. ej., turismos urbanos en China, camionetas en Tailandia)
- Fundamentos de los mercados emergentes (crecimiento de la clase media, baja tasa de equipamiento), que respaldan las perspectivas a medio plazo del mercado
- Demanda de modelos de gama alta y de vehículos utilitarios deportivos (SUV) de mayor tamaño, que apoyan la rentabilidad de los fabricantes de automóviles
- Experiencia de los agentes consolidados en cuestiones de diferenciación (es decir, diseño), producción y cadena de suministro

DEBILIDADES

- La dependencia de las ventas de vehículos nuevos de las medidas públicas (subvenciones, exenciones fiscales), las políticas monetarias (coste de endeudamiento), los precios del petróleo (gastos corrientes) y los precios en el mercado de segunda mano
- Intensificación de las exigencias medioambientales (contaminación, emisiones de CO2) que exigen cuantiosas inversiones y conducen a unos precios más elevados de los vehículos
- Propuesta de valor de los vehículos eléctricos a corto plazo, debido al coste de las baterías, la autonomía y la expansión de la red de recarga
- La madurez del mercado en las economías avanzadas y la menor prevalencia de la conducción entre las generaciones más jóvenes en las grandes ciudades- da origen a una intensa competencia (precio e innovación)
- La competencia de gigantes tecnológicos y startups en el ámbito de las tecnologías de conducción conectada y autónoma



Hechos a tener en cuenta

- La recuperación de la normalidad en las ventas de vehículos ligeros tras el brote de covid-19 en los principales mercados (china, ee. uu., europa) junto con las medidas políticas adoptadas en apoyo a la demanda
- Competencia de precios del mercado de segunda mano
- Rápido descenso de vehículos diésel
- Impulso del despliegue de los vehículos eléctricos, especialmente en Europa y China, y cambios en el entorno regulatorio, en particular las subvenciones públicas para los vehículos eléctricos y las prohibiciones de los motores de combustión interna (ICE).
- Fabricantes de vehículos y estrategias de la cadena de suministro en respuesta a la caída histórica en las ventas y alteraciones relacionadas con la Covid-19
- Posibles amenazas de los aranceles
- Innovación en conducción autónoma y nuevos servicios de movilidad, impulsando el gasto en I+D, inversiones de capital, fusiones y adquisiciones y asociaciones

Esperamos que el sector automovilístico mundial siga discutiendo por una senda de recuperación lenta y accidentada, que intensificará la competencia, acelerará los ajustes requeridos por los retos estructurales y, en última instancia, mantendrá bajo presión las métricas financieras de la mayoría de empresas, especialmente los minoristas y mayoristas y, sobre todo, los proveedores.

De hecho, el mercado automovilístico se encamina hacia una notable caída (~17% en 2020) y no se espera que vuelva a los niveles anteriores a la crisis antes de 2023, pese a la buena acogida de los vehículos eléctricos. Las medidas de confinamiento a nivel mundial a causa del brote de Covid-19 provocaron una restricción masiva de la movilidad y el cierre de concesionarios, exposiciones, ferias del motor, organismos de matriculación de vehículos y fábricas, sumiendo a los mercados automovilísticos en una crisis sin precedentes. La flexibilización de las medidas de confinamiento ha contribuido mecánicamente a una mejora, pero la reanudación gradual de la demanda de automóviles se mantendrá desigual en los mercados –y dependerá enormemente de la magnitud de las nuevas medidas de confinamiento.

La tendencia es más favorable en China, que es el principal mercado en cuanto a volumen (28% del total en 2019) y, lo que es más importante, el país que ha registrado una recuperación posconfinamiento más sólida. Gracias a la finalización anticipada de las restricciones de movilidad y a los nuevos compradores que migraron del transporte público o la movilidad compartida a los vehículos privados, el mercado chino materializó seis meses consecutivos de recuperación –de abril a septiembre de 2020– y debería concluir el año con un -4% de descenso, antes de registrar un aumento del + 12% en 2021, hasta los 28 millones de unidades. Eu-

ropa y EE. UU. deberían seguir registrando un descenso en el segundo semestre de 2020, que llevaría su rendimiento anual al -23% y el -18%, respectivamente, antes de recuperarse parcialmente en 2021. De hecho, ambos son mercados maduros impulsados principalmente por las necesidades de sustitución: la compra de vehículos es menos prioritaria para la mayoría de los hogares cuando las perspectivas en términos de empleo y salarios siguen siendo inciertas o desfavorables, si bien, al mismo tiempo, la creciente voracidad de los consumidores por la movilidad “ecológica” respalda la adopción del segmento de vehículos eléctricos.

Con menos de 77 millones de unidades vendidas en todo el mundo, lo que supone un descenso de más de 14 millones de unidades con respecto a 2019, se prevé que la pérdida de facturación y márgenes sea enorme. En el primer semestre de 2020 ya se asestó un importante revés a la facturación (-25% interanual a los OEM, -28% a los proveedores, -25% a las industrias de neumáticos, -40% al alquiler de vehículos) y en el EBITDA (respectivamente en unos porcentajes del -47%, 70 %, 58 % y 84 %). En este contexto, las empresas se han visto obligadas a reducir su plantilla y a recortar los puestos de trabajo, así como a practicar ajustes en sus carteras y capacidades de producción (tanto en términos de productos/marcas como de países) y a poner a punto los planes de inversión. El objetivo es preservar los parámetros financieros y realizar una gestión más minuciosa de la liquidez.

CALIFICACIÓN SECTORIAL	FORTALEZAS Y DEBILIDADES	PERSPECTIVA GENERAL DEL SECTOR	SUBSECTORES	ACTORES PRINCIPALES
------------------------	--------------------------	--------------------------------	-------------	---------------------

Las ofertas de reducción de stocks son positivas a corto plazo, sumadas a unas implementaciones más rápidas de nuevos modelos. Sin embargo:

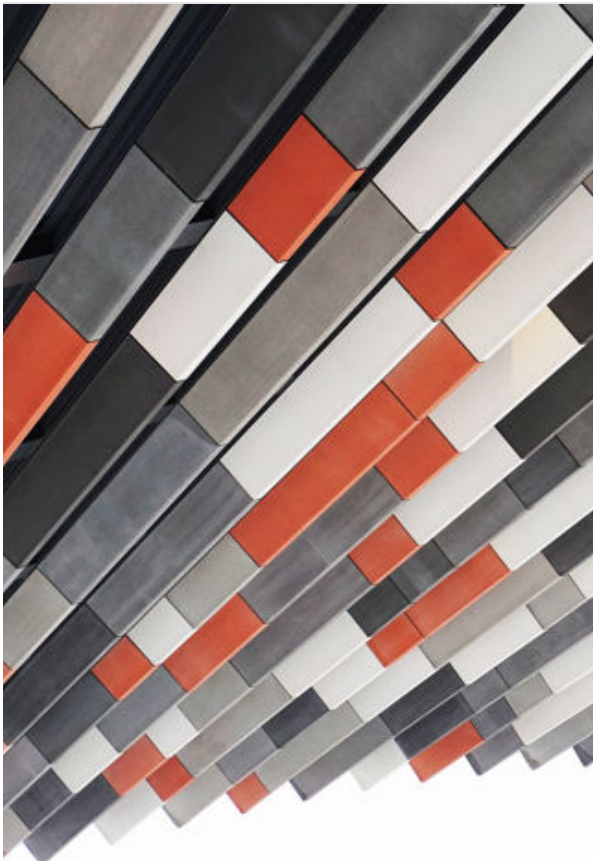
(i) las ventas de vehículos de bajas emisiones hasta el momento generan unos márgenes menores en comparación con los vehículos con motor de combustión interna; (ii) el brote de Covid-19 agregó la contención de costes y reforzó la necesidad de abordar los riesgos relacionados con las estrategias de implementación y las interconexiones de la cadena de suministro; (iii) el riesgo de sanciones relacionadas con el cumplimiento de las emisiones de CO2 en la UE limitará la carrera de fin de año para alcanzar el objetivo de 2020 y (iv) los retos a medio plazo siguen siendo hacer avanzar la movilidad a través de la inversión masiva e innovación en electrificación, conectividad y conducción autónoma.

En el 3T de 2020, el sector de la automoción registró 25 principales insolvencias a nivel mundial (+16 casos en términos interanuales). Esperamos que el grueso de los riesgos siga recayendo en los minoristas y mayoristas (independientes), los proveedores, especialmente los de niveles 2 y 3, los actores en el campo de los vehículos no eléctricos, así como los más pequeños. Por término medio, los proveedores de nivel 1 ostentan una situación financiera más sólida y su mayor

tamaño les permite dominar la transformación del motor de combustión a la propulsión eléctrica, pero esperamos una mayor presión de los fabricantes de automóviles, que no son inmunes a medio plazo, sobre todo los europeos si su dependencia de las baterías asiáticas se intensifica o, más globalmente, si no consiguen adaptar su modelo de negocio a las nuevas tendencias.



CALIFICACIÓN SECTORIAL	FORTALEZAS Y DEBILIDADES	PERSPECTIVA GENERAL DEL SECTOR	SUBSECTORES	ACTORES PRINCIPALES
------------------------	--------------------------	--------------------------------	-------------	---------------------



Fabricantes de automóviles: Los fabricantes se enfrentan a una gran presión de la competencia mundial: la diversificación geográfica, los lanzamientos de modelos innovadores y los ajustes de los costes de explotación siguen siendo una estrategia clave para proteger la rentabilidad y financiar el gasto en I+D, la inversión de capital, las fusiones y adquisiciones y las asociaciones necesarias para abordar la transformación de la industria.

Proveedores del sector del automóvil: Los proveedores suelen registrar un mayor crecimiento de los ingresos y la rentabilidad en comparación con los fabricantes. La transición del mercado consiste en aumentar el contenido (tecnológico) por automóvil y las oportunidades, pero en reducir drásticamente la necesidad de algunos componentes (como el diésel).

País	Función	Riesgo sectorial
 China	N.º 1 en el mercado por número de nuevas matriculaciones de vehículos	 Riesgo sensible
 Estados Unidos	N.º 2 en el mercado por número de nuevas matriculaciones de vehículos	 Riesgo sensible
 Japón	N.º 3 en el mercado por número de nuevas matriculaciones de vehículos	 Riesgo medio
 Alemania	N.º 4 en el mercado por número de nuevas matriculaciones de vehículos	 Riesgo sensible
 India	N.º 5 en el mercado por número de nuevas matriculaciones de vehículos	 Riesgo sensible

CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

Estas valoraciones están, en todo caso, sujetas a la siguiente cláusula de exención de responsabilidad. Euler Hermes SA, una compañía de Allianz, es la responsable de la publicación de este material, que se ofrece únicamente a efectos informativos y no debería considerarse equivalente a ningún tipo de asesoramiento específico. Los destinatarios deberían realizar su propia evaluación independiente de esta información y no debería emprenderse ninguna acción basándose únicamente en la misma. Este material no debería ser reproducido ni divulgado sin nuestro consentimiento. No está destinado a su distribución en ninguna jurisdicción en la que estuviera prohibido. Si bien se cree que esta información es fiable, no ha sido independientemente verificada por Euler Hermes y Euler Hermes no emite ninguna decla-

ración ni garantía (tanto expresa como implícita) de ningún tipo, con respecto a la exactitud o integridad de dicha información ni acepta ningún tipo de responsabilidad por cualesquiera pérdidas o daños derivados de algún modo de cualquier uso de esta información o confianza depositada en la misma. Salvo que se indique lo contrario, cualquier opinión, previsión o estimación se efectúa únicamente por el Departamento de Economía de Euler Hermes en esta fecha y puede ser objeto de modificación sin previo aviso. Euler Hermes SA está autorizada y regulada por la Autoridad de los Mercados Financieros de Francia.