

El mercado de la industria automotriz en Ghana

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Accra

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



ESTUDIO
DE MERCADO

20 de diciembre de 2022
Accra

Este estudio ha sido realizado por
Gonzalo Riñones Díez

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Accra

<http://Ghana.oficinascomerciales.es>

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 114-22-014-8



Resumen ejecutivo

La industria del automóvil es una de las mayores industrias manufactureras del mundo y se considera un vehículo estratégico para avanzar en la industrialización nacional y la integración en las cadenas de suministro mundiales. El crecimiento de las economías africanas ha estimulado el interés de las empresas mundiales de fabricación de automóviles, quienes estudian las posibilidades de producción en África para satisfacer la creciente demanda de automóviles. Sudáfrica y Marruecos cuentan con sectores de fabricación de automóviles avanzados y relativamente bien integrados. En este contexto, el desarrollo del sector del automóvil está ganando cada vez más fuerza y reconocimiento en algunas de las economías emergentes de África.

Recientemente, Ghana ha suscitado un interés considerable por parte de los principales fabricantes de vehículos del mundo en respuesta a la prioridad que el Gobierno ha dado al sector del automóvil como ancla estratégica clave del plan de industrialización de Ghana.

La industria automotriz en Ghana se remonta a la década de 1960. Tras la independencia de Ghana en 1957, el gobierno de Nkrumah¹ puso en marcha una campaña de industrialización que hizo crecer el peso de la industria manufacturera en el PIB del 10 % en 1960 al 14 % en 1970. La empresa pública Auto Parts Vehicle Assembly Plant comenzó a ensamblar coches, autobuses, pick-ups y camiones Nissan en Accra en 1969, produciendo unas 1.200 unidades al año. Otras plantas de ensamblaje de vehículos fueron operadas por UAC² Motors, SCOA Ltd³, R.T. Briscoe⁴, Kowus Motors Ltd.⁵, ATS⁶, GHAMOT y Neoplan Gh. Ltd.⁷. La National Investment Corporation también estableció una planta de montaje y un taller como parte de un programa de industrialización dirigido por el Estado.

Sin embargo, muchas de estas empresas sólo sobrevivieron gracias al proteccionismo nacional. El cedi sobrevalorado, la escasez de divisas para las materias primas, la falta de piezas de recambio y la mala gestión del sector estatal condujeron al estancamiento de 1970 a 1977 y al declive de 1977 a 1982.

¹ Kwame Nkrumah (1909 - 1972) fue uno de los líderes políticos de la independencia de Ghana, político y filósofo panafricanista.

² United Africa Company (Unilever) fue una compañía mercantil que operaba en las colonias de África Occidental del Imperio Británico.

³ SCOA Ltd. es un holding diversificado fundado en 1926 en Nigeria.

⁴ R.T. Briscoe es un holding diversificado fundado en 1957 en Nigeria.

⁵ Kowus Motors Ltd. fue una empresa ghanesa, pionera en la importación y montaje de vehículos alemanes en 1976 (Audi y Volkswagen).

⁶ Automotive Technical Services, producto de la fusión y nacionalización de R.T. Briscoe Gh. y Kowus Motors Ltd. en 1979.

⁷ Neoplan Gh. Ltd. fundada en 1974, es la primera planta de fabricación de autobuses en África occidental



En la actualidad, la situación de Ghana no es muy diferente. La situación fiscal y de la deuda ha empeorado gravemente tras la pandemia del COVID-19. Al mismo tiempo, la preocupación de los inversores ha provocado rebajas en la calificación crediticia, salidas de capital, pérdida de acceso al mercado exterior y aumento de los costes de los préstamos nacionales. Además, la conmoción económica mundial provocada por la guerra en Ucrania está afectando a Ghana en un momento en el que el país todavía se está recuperando de los efectos provocados por la pandemia del COVID-19 y con un margen de maniobra limitado. Estos acontecimientos adversos han contribuido a la ralentización del crecimiento económico, la acumulación de impagados, una gran depreciación del tipo de cambio y un aumento de la inflación.

El sector industrial de Ghana ha surgido como un importante motor de crecimiento en los últimos años. El impulso de sector ha sido un principio central de la política gubernamental desde el inicio del mandato del presidente Nana Akufo-Addo en 2017. Ese mismo año se puso en marcha la agenda *Ghana Beyond Aid*, cuyo objetivo era mejorar la competitividad del comercio y la inversión a escala mundial y regional, al tiempo que se garantiza la movilización de recursos locales mediante la industrialización y la adición de valor.

El desarrollo industrial y la sustitución de importaciones son los principales proyectos e iniciativas de todo el sector, y el gobierno ha aplicado simultáneamente reformas empresariales y medidas fiscales para hacer frente a los retos estructurales y mejorar la confianza de los inversores. El Ministerio de Comercio e Industria, a través de la Agenda de Transformación Industrial de 10 puntos introducida en 2017, ha gestionado varias iniciativas para estimular la producción local, en cooperación con otros organismos y departamentos gubernamentales. Como parte de la agenda de transformación, el Ministerio ha identificado el ensamblaje de vehículos y la fabricación de componentes para automóviles como una industria estratégica que debe ser apoyada.

Con el fin de realizar una reestructuración del sector automotriz nacional, y ofrecer oportunidades de mayor valor añadido y empleo cualificado, el Ministerio de Comercio e Industria diseñó y publicó en 2021 un paquete de incentivos y medidas políticas, la *Ghana Automotive Development Policy*, para apoyar el establecimiento de un industria de ensamblaje y fabricación de componentes para automóviles, y así situar al país en una posición estratégica para convertirse en un centro de fabricación de automóviles en la subregión de la CEDEAO.

Se espera que el creciente índice de urbanización en la subregión de la CEDEAO, con una población de más 400 millones de habitantes, junto con la expansión de la clase media, impulse una mayor demanda de vehículos. Las importaciones de vehículos en la región se estiman en más de 450.000 al año (principalmente vehículos usados e importaciones grises⁸). Esto supone una importante oportunidad para sustituir las importaciones de vehículos mediante el ensamblaje local de los mismos con mayores economías de escala.

⁸ Se refiere al flujo de mercancías que se realiza a través de los canales de distribución diferentes a los autorizados por el fabricante.



La oferta vehicular en Ghana es principalmente de vehículos de segunda mano de entre 5 y 12 años de antigüedad, que son importados y vendidos por profesionales y particulares. Su red de distribución está formada por agentes ubicados en el país y en el extranjero, en su mayoría en Estados Unidos y Canadá

En un menor porcentaje se encuentran los vehículos nuevos, importados o ensamblados, que son comercializados por los fabricantes (OEMs) o sus socios en el país. Los canales de distribución de estos vehículos, tanto los CBU como los vehículos ensamblados localmente, pertenecen a grandes grupos económicos locales o regionales, que también operan como importadores y distribuidores minoristas de autopartes originales. La llegada de OEMs a ensamblar vehículos al país ha hecho que algunos de estos socios locales eleven su categoría, pasando a ser los encargados de gestionar y apoyarles en las nuevas instalaciones de ensamblaje de kits SKD y CKD en el país.

En cuanto a las piezas y repuestos, dado que la industria automotriz es de reciente implantación y con un mínimo desarrollo, en este momento, la producción local de componentes automotrices es prácticamente nula. Es por esto que la industria vehicular local depende prácticamente al 100 % de las mercancías extranjeras.

A pesar de que la clase media está creciendo, la gran parte de la población pertenece a la clase menos pudiente, y existe un gran volumen de la distribución que se sigue realizando con el sistema de mercado tradicional. Existen grandes mercados en las principales ciudades en donde numerosos vendedores realizan sus ventas de piezas de recambio usadas.

El mercado de autopartes español se considera, por parte del mercado ghanés, al mismo nivel logístico y de calidad que el producto alemán. No obstante, el mercado es muy sensible al precio y que existe una fuerte competencia de marcas asiáticas, sudafricanas y estadounidenses. Las ventajas en costes de los competidores asiáticos y sudafricanos, y una demanda guiada por el precio como principal variable de la decisión de compra, provoca que las autopartes españolas tengan una participación de mercado muy modesta.

Las dos principales políticas y acuerdos que afectan el comercio de vehículos automóviles y las partes de estos, entre España y Ghana, son la *Ghana Automotive Development Policy 2021 (GADP)* y el *EU – Ghana Economic Partnership Agreement (EPA)*. Ambas ofrecen facilidades en la operativa, incentivos y rebajas en la tasas arancelarias a fin de acelerar el desarrollo nacional, comercial e industrial, y la implantación del sector automotriz en la república subsahariana.

Desde la publicación del *GADP* en noviembre de 2021, importantes OEMs mundiales han establecido sus centros de ensamblaje en el país o han anunciado sus intenciones de hacerlo. Si bien es una estrategia industrial ya empleada por otros países con éxito, y aún es pronto para valorar el recorrido que tendrá en Ghana, ha de valorarse como un éxito su llegada al país, cumpliendo así con el primer objetivo del plan.



En la actualidad, existen más oportunidades en el sector automotriz ghanés para las empresas ensambladoras españolas que quieran implantarse, que para la entrada de componentes y partes de automóviles procedentes de los fabricantes españoles. La compra de piezas nuevas es un mercado marginal en el país, y los precios europeos son menos competitivos que el de los productos de origen asiático, si bien, se han detectado ventajas competitivas de productos españoles, debido al alza de los costes de transporte internacionales, en el marco de la coyuntura global.

Además, Ghana está tratando de desarrollar una industria automotriz que en cierto punto comience a abastecerse de piezas y componentes fabricados localmente lo que aumentará la competencia y puede motivar al Gobierno a establecer barreras arancelarias. Sin embargo, la aparición de una industria productora especializada creará oportunidades de exportación de maquinaria y herramientas para las empresas españolas.

icex

ICEX

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

www.icex.es

