

Sudeste asiático: un comodín en la industria mundial del plástico

Un informe de país en vísperas de K 2019

La región asiática se encuentra inmersa en las principales tendencias y cuestiones para lograr un futuro crecimiento económico «perfecto» que tendrá un efecto dominó en la industria del plástico. En el período previo a la feria K 2019, The World's No. 1 Trade Fair Plastics and Rubber, que tendrá lugar en Düsseldorf del 16 al 23 de octubre de 2019, primero examinaremos la economía asiática, desglosada en varias áreas, para luego identificar la industria de los plásticos, el crecimiento del mercado y los desafíos en la región.

Ante la montaña rusa de la economía mundial, se espera un lento crecimiento del comercio tras la aparición de nuevas restricciones comerciales y la incertidumbre política. Según la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos), es probable que la economía mundial crezca del 3,3% en 2019 al 3,4% en 2020, por debajo del 3,5% previsto para ambos años el año pasado.

Entretanto en China las nuevas medidas políticas han atenuado la débil evolución del comercio, y así la previsión de la OCDE para el país se mantiene cercana a 2018. Se prevé un crecimiento del 6,2 % en 2019 frente al 6,3 %. En la India el crecimiento cayó hasta el 7,1% en el tercer trimestre de 2018, sin embargo se espera un crecimiento del 7,3% durante el ejercicio fiscal 2018-19 y del 7,5% en los próximos dos años según el Banco Mundial.

Las economías veteranas se preparan para nuevos vientos en contra en los próximos meses y sus brújulas apuntan hacia los países del sudeste asiático, incluso en contra de las previsiones del Banco de América, Merrill Lynch, que pronostica una desaceleración en cinco países: Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia, con un ligero descenso del crecimiento hasta el 4,8% en 2019, frente al 5% de 2018.

Como mercado único, el sudeste asiático pone de relieve su competencia como frontera para las industrias clave, como la automoción, el packaging,

The World's No. 1 Trade Fair
for Plastics and Rubber



M
Messe
Düsseldorf

Messe Düsseldorf GmbH
Postfach 10 10 06
40001 Düsseldorf
Messeplatz
40474 Düsseldorf
Germany


Telefon +49 211 4560-01
Telefax +49 211 4560-668
Internet www.messe-duesseldorf.de
E-Mail info@messe-duesseldorf.de


Geschäftsführung:
Werner M. Domscheidt (Vorsitzender)
Hans Werner Reinhard
Wolfram N. Diener
Bernhard Stempfle
Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Thomas Geisel

Amtsgericht Düsseldorf HRB 63
USt-IdNr. DE 119 360 948
St.Nr. 105/5830/0663

Mitgliedschaften der
Messe Düsseldorf:

 The global
Association of the
Exhibition Industry

 Ausstellungs- und
Messe-Ausschuss der
Deutschen Wirtschaft

 FKM – Gesellschaft zur
Freiwilligen Kontrolle von
Messe- und Ausstellungszahlen

Öffentliche Verkehrsmittel:
U78, U79: Messe Ost/Stockumer Kirchstr.
Bus 722: Messe-Center Verwaltung



la construcción y los dispositivos médicos. Esta región también está abordando cuestiones relevantes relacionadas con la eficiencia del combustible, a través del desarrollo de su industria de vehículos eléctricos; la reducción de los residuos plásticos mediante una infraestructura de reciclaje; y la adopción de la fabricación inteligente a través de las iniciativas «Industry 4.0». Se espera que el mercado de plásticos del sudeste asiático registre entre 2018 y 2023 una tasa de crecimiento anual compuesto (TCAC) del 5,5%, según un informe de Mordor Intelligence. Las industrias de la construcción y el packaging son los principales consumidores de plásticos en la región, al igual que las aplicaciones de películas y hojas.

Asimismo, Mordor Intelligence sostiene que el mercado de plásticos de ingeniería en Asia-Pacífico ascendió a 25,37 millones de toneladas en 2017. Se espera que el mercado se haga eco de una tasa de crecimiento saludable durante el periodo previsto 2018-2023, con una TCAC del 5,7%. Asimismo está previsto que en los próximos cinco años, las resinas de PET (politereftalato de etileno) dominen el segmento, con 51% en la cuota de producto de los plásticos de ingeniería y un crecimiento del 6,6%.

Haciendo alarde de sus activos basados en la automoción

Para seguir siendo competitivo, el sudeste asiático necesita estar a la altura de la demanda mundial de automóviles. En la región se fabricaron más de 4 millones de vehículos en 2018, y de enero a noviembre de 2018, creció 7,6% de media en cuanto a producción y ventas, según la ASEAN Automotive Federation (AAF).

Tailandia, el mayor productor de vehículos (comerciales y de pasajeros) de la región se ha situado a la cabeza con una producción de 2,16 millones de unidades en 2018, un 9% más que el año anterior. Para 2018, las ventas de vehículos en Tailandia crecieron un 19,2% interanual hasta alcanzar un millón de unidades. Sin embargo, la Federación de Industrias Tailandesas (FTI) prevé una ligera disminución en la producción de vehículos en Tailandia hasta los 2,15 millones de unidades en 2019. El país, conocido como el Detroit de Asia, sigue siendo un paraíso para los fabricantes de automóviles a nivel mundial como Toyota, Ford, Honda, BMW, Mercedes y otros muchos que han establecido fábricas en Tailandia.





El segundo país en producción es Indonesia, que produjo más de 1,24 millones de unidades, un 9,9% más que los 1,13 millones de unidades de hace un año, según los datos de la AAF. Asimismo, en 2018 Indonesia continuó siendo el mayor mercado de vehículos con 1,06 millones de unidades en los 11 meses hasta noviembre, un 6,9% por encima de las 994.436 unidades vendidas en el mismo período del año anterior.

Mientras tanto, la producción de automóviles en Malasia experimentó una caída del 23,7% en las ventas tras un trimestre de ganancias inesperadas entre junio y agosto, alcanzando en noviembre de 2018 las ventas más altas con un 5,5%, según la Malaysian Automotive Association (MAA).

La penetración de los vehículos eléctricos

Las ventas de vehículos eléctricos están aumentando a nivel mundial superando por vez primera los 1,2 millones en 2018, y se espera que más de 1,6 millones de vehículos eléctricos se vendan en todo el mundo a finales de año, según las previsiones del mercado mundial de vehículos eléctricos de Frost & Sullivan para 2018. Mientras que China, EE. UU. y Europa representan alrededor del 90% de las ventas totales de vehículos eléctricos a nivel mundial, Japón y Corea del Sur también son actores importantes. China acaparó la mitad de la producción mundial en 2017, seguida por Europa con el 21%, EE. UU. el 17%, Japón y Corea del Sur con el 8% y el 3%, respectivamente.



El sudeste asiático, donde los vehículos, la industria y la combustión de biomasa son las principales causas de la degradación de la calidad del aire, también está avanzando hacia un transporte con bajas emisiones de carbono. Un estudio realizado en 2018 por Frost & Sullivan y Nissan, que abarca Singapur, Indonesia, Tailandia, Malasia, Vietnam y Filipinas, apunta que pese a que la aceptación de los vehículos eléctricos sigue siendo comparativamente baja, los consumidores son conscientes de las diferencias entre las distintas tecnologías de vehículos eléctricos: vehículos con batería (BEV), vehículos híbridos con conexión a la red eléctrica (PHEV) y completamente híbridos. Asimismo sostiene que los vehículos eléctricos están ganando popularidad entre los jóvenes menores de 40 años.



Cuando la empresa británica de tecnología Dyson eligió Singapur como sede de su multimillonario proyecto para lanzar sus primeros vehículos eléctricos en 2021, fue una sorpresa, ya que en Singapur casi el 90% de los vehículos son de gasolina. Según la Autoridad de Transporte Terrestre (LTA), de los 614.937 automóviles registrados en Singapur hasta el pasado año, 357 automóviles eran de gasolina con conexión a la red eléctrica, mientras que 466 eran únicamente eléctricos. Sin embargo, el país es uno de los pocos en el mundo que cuenta con una infraestructura de automóviles eléctricos compartidos y una flota de taxis eléctricos. Además se espera que 60 autobuses eléctricos cubran las rutas de autobuses públicos para el año 2020, según la LTA.

En otros lugares, los «tres grandes»: Tailandia, Malasia e Indonesia han diseñado hojas de ruta para construir un ecosistema integrado de vehículos eléctricos con el fin de apoyar las inversiones privadas a lo largo de la cadena de valor. Gracias a su «Plan de Promoción de Vehículos Eléctricos» que forma parte del Plan de Desarrollo de Energía Alternativa de Tailandia 2012-2021, el país ha pasado de los 60.000 vehículos híbridos de pasajeros y 8.000 motocicletas eléctricas con batería en 2014 a 102.000 vehículos híbridos y 1.400 vehículos eléctricos con batería en 2018, según el Departamento de Transporte Terrestre.



Indonesia ha ido más allá en el tema de la difusión de los vehículos eléctricos marcándose como objetivo que para 2025 el 20% de todos los automóviles de fabricación local sean eléctricos. Su objetivo para 2015 es alcanzar los 2,1 millones de unidades de vehículos eléctricos de dos ruedas, como las motocicletas eléctricas y 2.200 unidades de vehículos de cuatro ruedas. Se están realizando cuantiosas inversiones y los desarrollos recientes incluyen la creación en Corea del Sur por parte de Hyundai de una planta de vehículos eléctricos para producir 250.000 unidades anuales en el complejo industrial de Cikarang. Asimismo está previsto un consorcio de inversores de Corea del Sur, Japón y China para construir en Morowali una planta de baterías de vehículos eléctricos de 4.000 millones de dólares con el objetivo de aprovechar las abundantes reservas de níquel laterita de Indonesia, un componente clave en las baterías de iones de litio. El país también está ultimando una política que ofrece incentivos fiscales a los fabricantes de baterías y automóviles de vehículos eléctricos, así como

acuerdos arancelarios con países que presentan una gran demanda de este tipo de vehículos.

En el contexto del plan «National Green Technology Master Plan» y el plan de Movilidad Eléctrica «Electric Mobility Blueprint» (EMB, por sus siglas en inglés), Malasia prevé que para el año 2030, contará con 100.000 coches eléctricos en la carretera, junto con 2.000 autobuses eléctricos y 125.000 estaciones de carga, según la Autoridad de Desarrollo de la Inversión de Malasia.

En Filipinas, la Asociación de Vehículos Eléctricos de Filipinas (EVAP por sus siglas en inglés) se ha marcado el objetivo de contar con un millón de vehículos eléctricos en las carreteras para 2020, mientras que el Departamento de Energía de Filipinas (DOE) ha colaborado con el Banco Asiático de Desarrollo (ADB) para introducir los triciclos eléctricos (e-trikes) accionados por baterías de iones de litio. Desde 2018, unos 1.400 yipnis y triciclos eléctricos circulan por las carreteras, según la Junta de Inversiones del Ministerio de Comercio e Industria, y se cuenta con estaciones de carga en 19 localidades. La EVAP prevé que 200 de ellas estén en funcionamiento para el año 2022. En Vietnam, donde predominan las bicicletas de dos ruedas, el primer fabricante de automóviles del país, Vinfast, espera producir 250.000 motocicletas eléctricas al año y tiene previsto lanzar su propio coche eléctrico en un futuro próximo.

Aun así, la región tiene que hacer frente a la lenta adopción de los vehículos eléctricos debido a los incentivos poco atractivos, los precios más elevados de los vehículos eléctricos, frente a los de gasolina y la falta de disponibilidad de una infraestructura de recarga. Los resultados de Frost & Sullivan indican que los gobiernos desempeñan un papel fundamental en la promoción del uso de los vehículos eléctricos.

Máximas puntuaciones en packaging

El mercado asiático de envases flexibles está a punto de alcanzar una TCAC del 5,7% hasta los 6.700 millones de dólares entre 2016 y 2024, según un pronóstico del sector de la empresa Transparency Market Research, impulsado por el crecimiento y el aumento de los ingresos disponibles. Tailandia, considerada la «cocina del mundo» por su importancia en los sectores de la alimentación y la agricultura, cuenta con

The World's No. 1 Trade Fair
for Plastics and Rubber





uno de los segmentos de procesamiento de alimentos más avanzados de Asia, con más de 10.000 fábricas de procesamiento de alimentos y bebidas. Es el tercer sector en importancia y representa más del 20% del PIB del país.

Se espera que la industria tailandesa del packaging crezca a 63,1 billones de unidades en 2020 frente a los 51,3 billones de unidades en 2017, registrando una TCAC del 4,2%, según un estudio de Global Data. Los envases que ofrecen mayor funcionalidad, como los envases para llevar, sostenibles o personalizados, tendrán una mayor demanda a largo plazo, al igual que los plásticos rígidos, con la mayor cuota de mercado y un crecimiento del 4,5% durante el periodo 2017-2022.

Asimismo, se prevé que Indonesia lidere el mercado de envases flexibles en la región, con un 70% del consumo de plástico en envases de alimentos, según Transparency Market Research. Las ventas de alimentos y bebidas se encuentran entre los principales impulsores del fuerte crecimiento de las ventas minoristas de Indonesia, con un promedio del 3,7% interanual, según los datos de diciembre de 2018 del Banco de Indonesia. Esto favorece el crecimiento del mercado indonesio de los plásticos, con una TCAC del 6,23%, según un informe de Mordor Intelligence que abarca el periodo 2018-2023.



La tendencia emergente de un modo de vida frenético en el floreciente proceso de urbanización de Indonesia está impulsando la demanda de envases más pequeños, prácticos y fáciles de llevar y otros tipos de envases, según Global Data. Asimismo alude a la creciente conciencia medioambiental entre los consumidores como un factor clave en la pujante demanda de formatos de envases respetuosos con el medio ambiente. Los envases flexibles tienen un amplio uso en la industria alimentaria de Indonesia, debido a su bajo costo, su flexibilidad para adaptarse a múltiples formas y tamaños, su comodidad y su baja huella de carbono. Los envases flexibles coparon una cuota de mercado del 42% en 2016, con 42.000 millones de unidades en 2016, y se prevé que alcancen los 52.000 millones de unidades en 2021, con una TCAC del 4,3% en el periodo 2016-2021. Sin embargo, los envases rígidos adquirieron una importante cuota de mercado en Indonesia en 2016, que representa casi el 25% del mercado, y se espera que crezcan a una TCAC del 7,7% para 2021.



Con más de 1.500 empresas productoras de plástico, el mercado de los plásticos de Malasia está impulsado por los embalajes. Citando la información de Statista, se prevé que el segmento de alimentos y bebidas de Malasia gane 268 millones de dólares en 2019, y se espera que crezca anualmente a una TCAC del 18% hasta alcanzar los 520 millones de dólares para 2023. Siguiendo la misma trayectoria, la industria farmacéutica está impulsando el crecimiento del embalaje.

El amenazante problema de los residuos - completar el círculo de la sostenibilidad

El auge de los sectores del plástico y del packaging en el sudeste asiático ha dado lugar a un creciente problema de residuos. Según la asociación en defensa del medio ambiente «Ocean Conservancy environmental advocacy group» en un estudio basado en las conclusiones de la revista *Science* más de la mitad de los plásticos que terminan en los océanos provienen de cinco países: China, Filipinas, Indonesia, Tailandia y Vietnam.

Dado que el año pasado China prohibió las importaciones de la mayoría de los plásticos reciclables de todo el mundo para desarrollar su propia capacidad de reciclaje nacional, el sudeste asiático se ha convertido en un vertedero de residuos plásticos de otros países. Y mientras que Tailandia, Vietnam y Malasia han comenzado a aplicar las prohibiciones de importación de residuos plásticos, se necesita más legislación para detener la marea, ya que las fábricas ilegales de reciclaje de plásticos siguen surgiendo incluso pese a la aplicación de la ley.



Como segundo mayor contribuyente a la crisis de los desechos plásticos en los océanos, después de China, Indonesia se enfrenta a una colosal tarea . El país, que cuenta con 250 millones de habitantes, solo en 2016 utilizó 9.800 millones de bolsas de plástico, según el Ministerio de Medio Ambiente y Bosques. Tras un impuesto fallido a las bolsas de plástico de un solo uso, que habría tenido un«impacto en pequeñas y medianas empresas», según Indonesian Olefins, Aromatics and Plastics Association (Inaplas), el país ha comprometido ahora 1.000 millones de dólares, incluyendo un préstamo de 100 millones de dólares del Banco Mundial. Hasta 2025 se espera reducir en un 70% la cantidad de plástico que termina en los océanos, según el Ministerio de Coordinación de Asuntos



Marítimos, mediante el nuevo diseño del packaging de los productos, el uso de materiales reciclables y la gestión adecuada de los residuos. Para esto último, el país cuenta con una industria de reciclaje considerable, con alrededor de 1,1 millones de toneladas anuales de residuos plásticos reciclados, aunque la tasa de reciclaje sigue siendo baja, del 20%, según la asociación de nueva creación Indonesia Plastics Recyclers (IPR).

Como Tailandia produce alrededor de 3 millones de toneladas anuales de residuos plásticos, el país ha establecido una estrategia de 20 años, que incluye la prohibición de las bolsas de plástico fino de un solo uso para el año 2022, seguidas de vasos y pajitas de plástico de un solo uso en 2025, de acuerdo con los planes elaborados por el Departamento de Control de la Contaminación.

El país vecino, Malasia, ha trazado un plan de eliminación de residuos que pretende abolir los plásticos de un solo uso para el año 2030. Con la incineración como prioridad en su agenda, Singapur ha retrasado la introducción de políticas que prohíben o gravan el plástico de un solo uso, para disgusto de los ecologistas. Incluso Camboya ha introducido un impuesto sobre las bolsas de plásticos en centros comerciales y supermercados. En Filipinas, también entró en vigor una prohibición del plástico de un solo uso en las oficinas gubernamentales, y se prohibieron los utensilios, las bolsas y las pajitas de plástico. Los gobiernos locales también han aplicado políticas de plástico cero en sus ciudades.



Conclusiones y perspectivas para la industria del plástico del sudeste asiático

A medida que el sudeste asiático avanza en su trayectoria, en el crecimiento de su sector de plásticos, la sostenibilidad de la industria resulta imposible sin alterar los sistemas actuales de gestión y consumo de plásticos. Los cinco países asiáticos: Indonesia, Filipinas, Vietnam, Tailandia y Malasia, ya producen en conjunto 8,9 millones de toneladas anuales de residuos plásticos mal gestionados. Es posible que ya no resulte tan eficaz como parecía abordar el impacto ambiental de la gestión de la acumulación de residuos mediante la prohibición de las bolsas de plástico y otras medidas similares basadas en los impuestos, que son predominantemente la primera estrategia de muchos países para gestionar los residuos. Hoy en día, se busca un enfoque más amplio para incorporar

el diseño y permitir que las tecnologías maximicen el valor de los materiales. Es necesario adoptar el modelo de economía circular que pretende frenar el despilfarro mediante la reutilización de materiales, así como la capacidad de reciclaje de los materiales en los principales sectores de la economía (automoción, construcción, packaging y otros).

The World's No. 1 Trade Fair
for Plastics and Rubber



Mientras tanto, se han establecido objetivos en el marco sostenible de reciente creación liderado por la ONG Circular Economy Asia (CEA) con sede en Malasia para consolidar los esfuerzos de Asia. El modelo de la CEA incluye la prestación de un servicio de recogida regular, cómodo y eficiente, el apoyo a los recolectores informales de residuos y la utilización de los niveles en los que operan, ya que se trata de un sistema que ya funciona de forma eficaz, así como la concesión de licencias a los recolectores informales de residuos para las zonas geográficas que están en contacto con la tecnología, proporcionando la información y los datos para una serie de soluciones clave. La CEA también elogia el acuerdo Asian Plastics & Packaging Agreement (APPA), un programa que busca establecer un sistema común de etiquetado de reciclaje, una cadena de suministro certificable y aboga por que cada país de Asia establezca una industria circular y sostenible de plásticos y envases.



Por último, la CEA sostiene que si los responsables políticos adoptan ahora el modelo de economía circular se espera que en 2050 se cierre el círculo completo para Asia, mediante la eliminación de los vertederos con la desviación de recursos reciclables para su reprocesamiento y con la producción del 100% de plásticos reciclables.

En K 2019, tanto los productores de materias primas como los ingenieros mecánicos quieren que su experiencia y conocimientos sobre reciclaje, desarrollo sostenible y gestión del reciclaje con plásticos estén disponibles a nivel internacional. Con este telón de fondo en particular, la "Circular Economy" estará en el centro de la feria K 2019, que como feria líder mundial del sector ofrece las condiciones óptimas para profundizar los debates sobre este importante tema con expertos de muchos países de todo el mundo e intensificar la cooperación.

Mayo de 2019

Información sobre la K en:

www.k-online.com

Facebook: <https://www.facebook.com/K.Tradefair?fref=ts>

Twitter: https://twitter.com/K_tradefair

Contacto:

Oficina de prensa K 2019

Dr. Cornelia Jokisch/Desislava Angelova/Sabrina Giewald

Tel.: +49-211-4560 998/-242 / Fax.: +49-211-4560 8548

Correo electrónico: JokischC@messe-duesseldorf.de

AngelovaD@messe-duesseldorf.de/ GiewaldS@messe-duesseldorf.de

En caso de publicación nos gustaría recibir un ejemplar de muestra.

The World's No. 1 Trade Fair
for Plastics and Rubber



k-online.com

M
Messe
Düsseldorf