

Colombia
2016

Situación

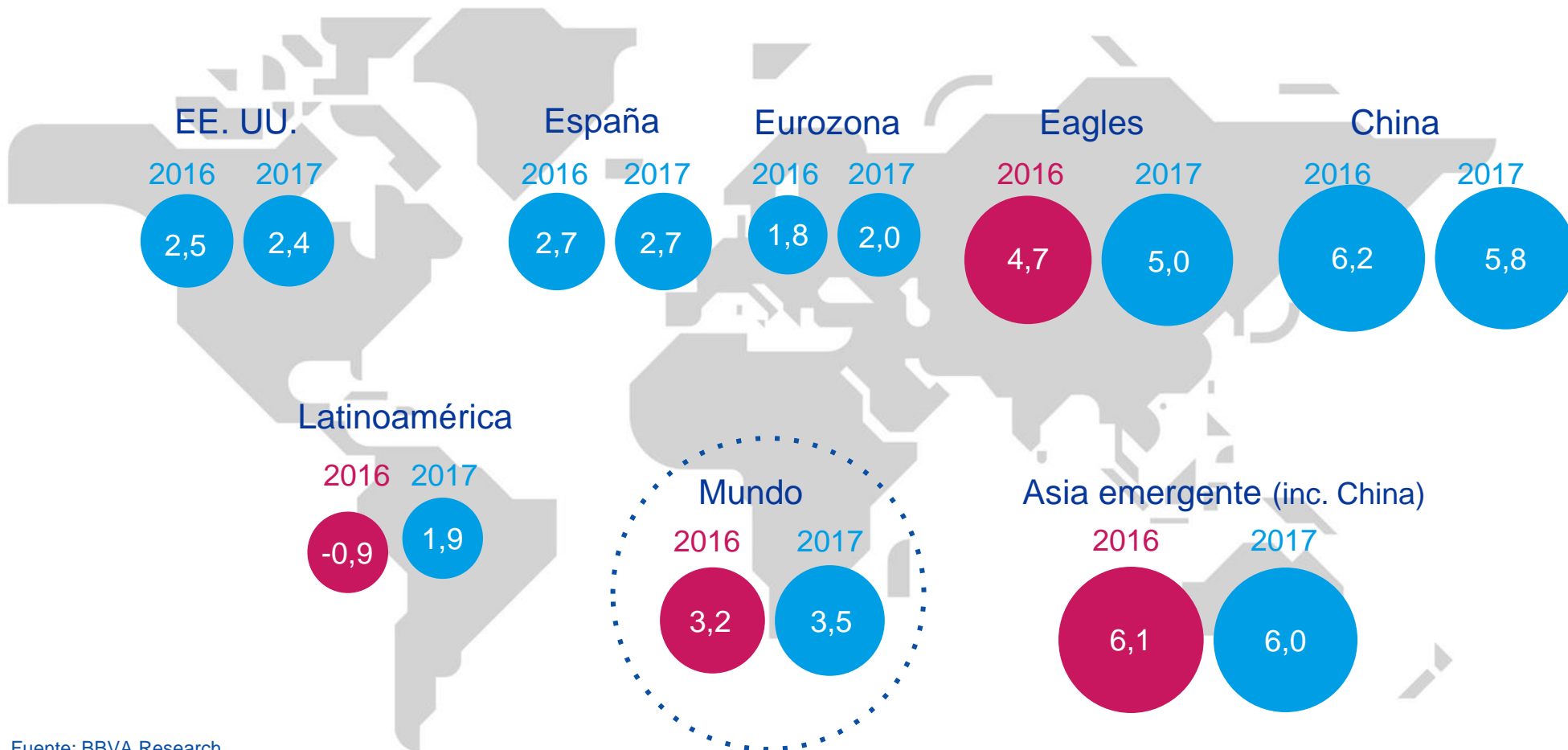
Automotriz

A satellite night view of South America, showing the continent illuminated by city lights. The lights are concentrated in major urban centers and along the coastlines, creating a glowing pattern against the dark landmass. The surrounding oceans are dark, and the horizon is visible in the upper part of the frame.

Entorno macro

El mundo

Crecimiento débil y más vulnerable



Fuente: BBVA Research
 Cifras del mundo consistentes con el PIB mundial publicado por el FMI

● Baja

● Se mantiene o primera previsión 2017

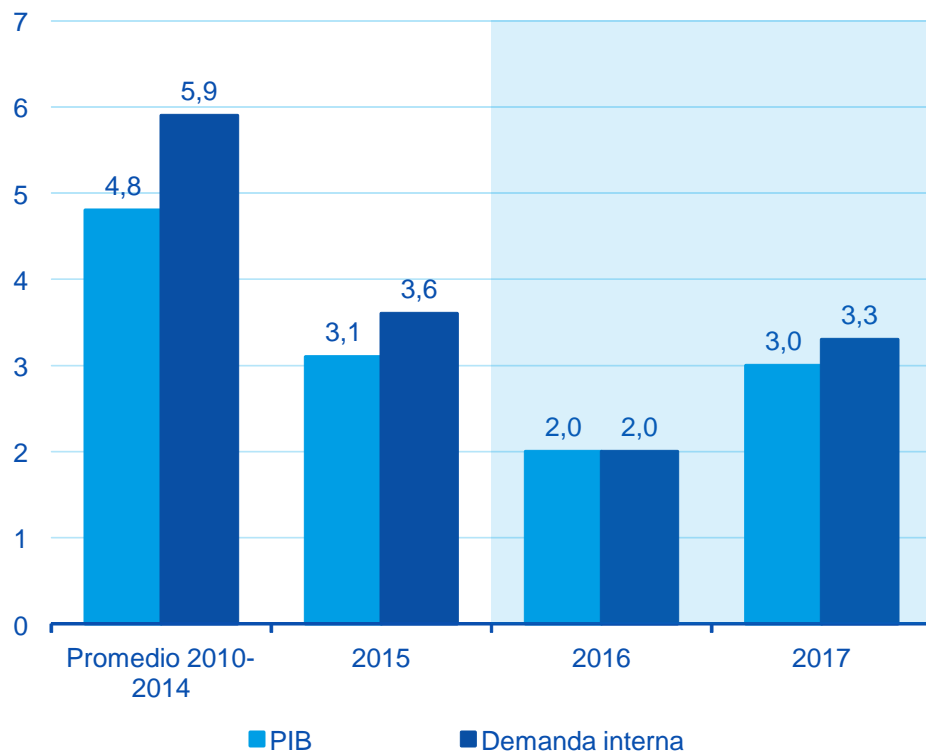
● Sube

Entorno macro de Colombia en 2016

Un segundo año de ajuste en el crecimiento del PIB

Crecimiento económico

(Variación anual, %)



Economía continuará su gradual proceso de ajuste a los nuevos precios del petróleo

Las tasas de crecimiento esperadas se mantendrán por debajo de los promedios recientes

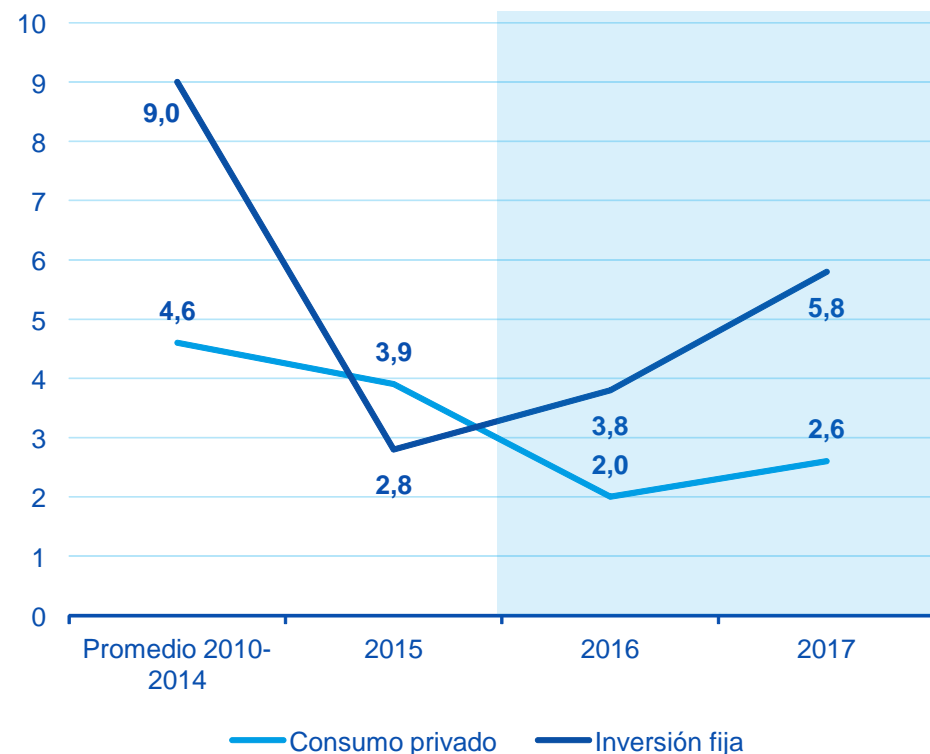
Recuperación de la economía se empezará a materializar en el segundo semestre de 2016, aunque será lenta y gradual

Demanda interna

Tendencias diferentes en el consumo y la inversión

Consumo privado e inversión

(Variación anual, %)



El consumo de los hogares moderará su crecimiento durante 2016 respecto a 2015, más en el gasto en bienes durables

En 2017, el consumo repuntará, aunque limitado por un posible aumento del IVA e impoconsumo

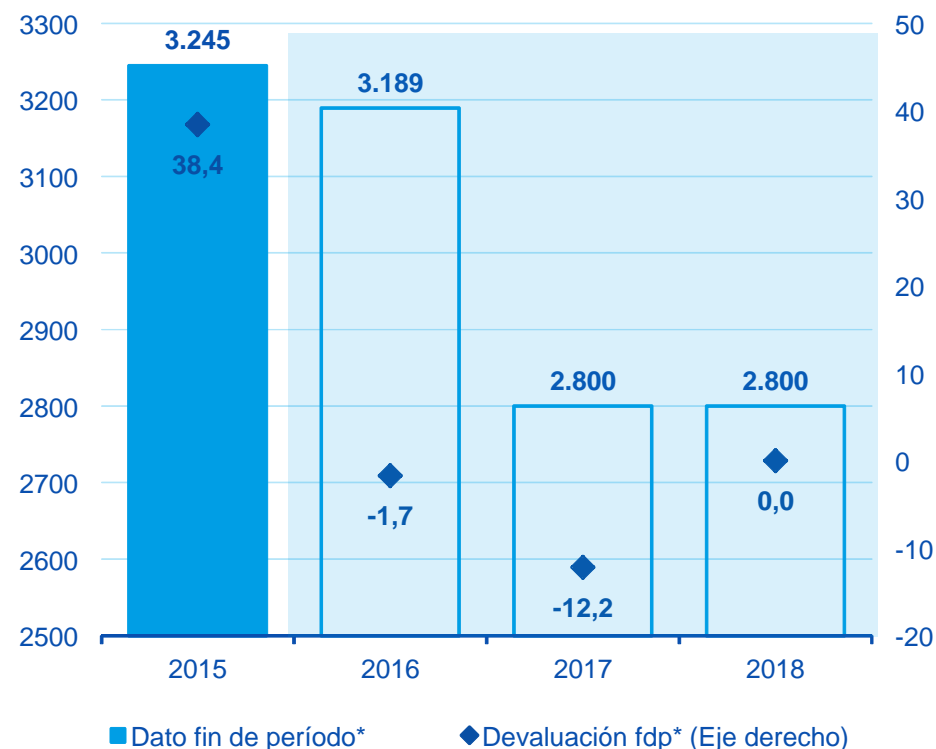
La inversión se acelerará en 2016-17: mejor desempeño agro-industrial, obras civiles y mayor precio del petróleo

Tipo de cambio

Menos volatilidad en el tipo de cambio

Previsiones del tipo de cambio frente al dólar

(pesos por dólar)



El tipo de cambio, a pesar de ser superior al de 2015 en los niveles promedio, tendrá un nivel inferior a su cierre de este año

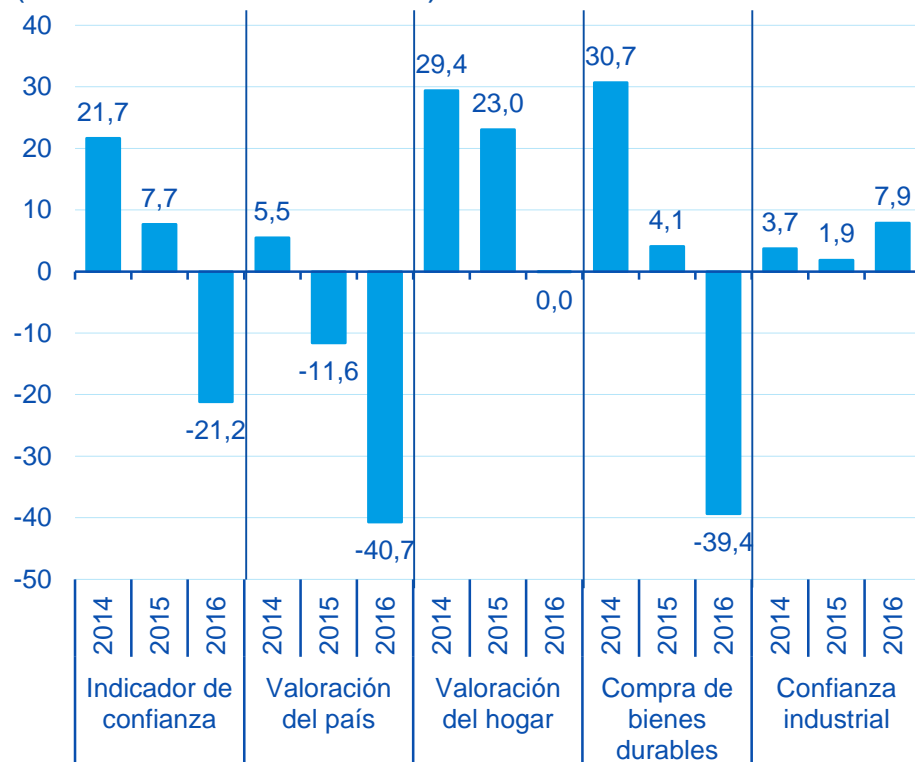
En 2017, al contrario, se esperan correcciones en el tipo de cambio por los mejores precios del petróleo

La devaluación del tipo de cambio se asocia a reducciones en la disposición de compra de vehículo

Confianza interna

Confianza heterogénea

Confianza de hogares y de industriales* (balances de la encuesta)



Deterioro en la confianza anticipa senda de moderación del consumo, en línea con nuestras previsiones

En preguntas sobre el país, cuya correlación es menor con el gasto que las del hogar en sí mismo, los hogares muestran más pesimismo

Industriales ven mejoras en los niveles de inventarios y pedidos, y aumentaron el uso de la capacidad instalada



A satellite night view of South America, showing the continent's outline and numerous city lights glowing in yellow and orange against the dark blue and black background of the night sky and land. The lights are most concentrated in the coastal regions and major urban centers.

Sector automotor

Tendencias del sector de vehículos

¿Qué pasó en el sector de vehículos en 2015?

1.

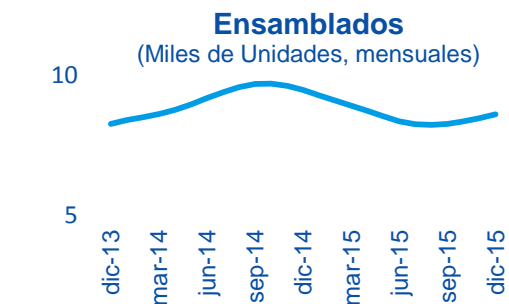
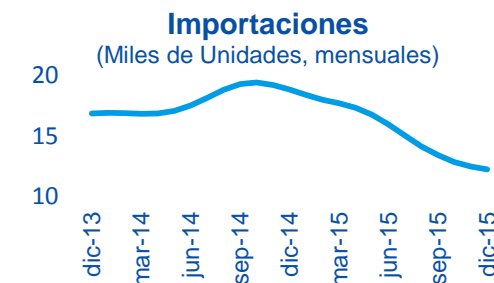
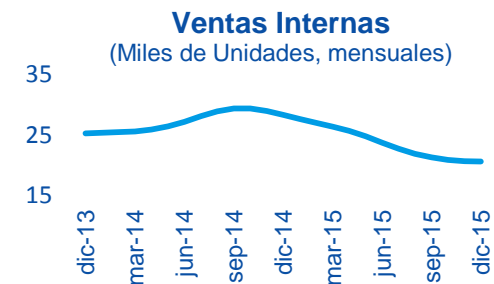
Tendencia decreciente de las ventas de vehículos desde septiembre de 2014, que se acentuó entre mayo y diciembre de 2015

2.

Disminución de las importaciones de vehículos desde octubre de 2014. Se agudizó entre mayo y diciembre de 2015

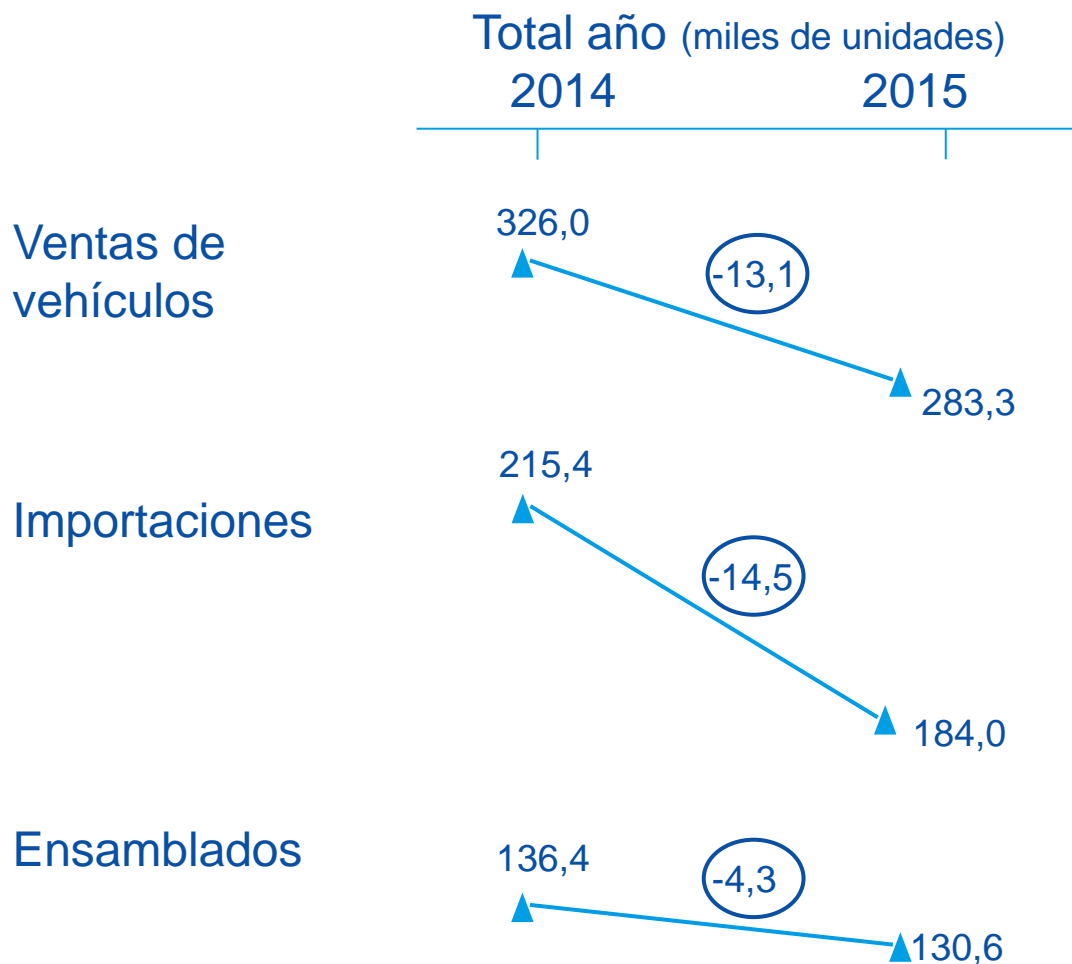
3.

La producción de vehículos destinada al mercado interno mostró un ajuste más gradual



Oferta y Demanda de vehículos

Rebalanceo



El consumo de los hogares pasó de crecer 4,2% en 2014 a 3,9% en 2015 y el de bienes durables de 13,5% a -2%, en los mismos años

Los vehículos importados cayeron más que las ventas por la mayor devaluación

La producción total se redujo en 4,3% y la destinada al mercado interno en 10%

Comercio externo de vehículos

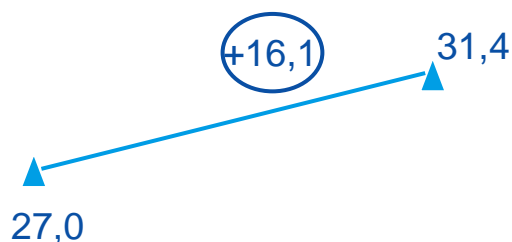
La demanda externa neta de vehículos aumentó

Total año (miles de unidades)

2014

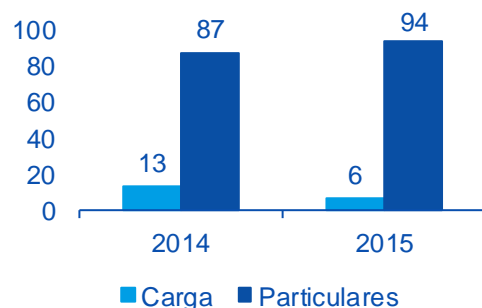
2015

Exportaciones de vehículos



Los vehículos exportados aumentaron en 16,1% en 2015. Los particulares, pasaron de 23,6 a 29,3 mil unidades

Composición exportaciones 2014-2015



El cambio en composición explica que las Expos aumenten en volumen y caigan en valor

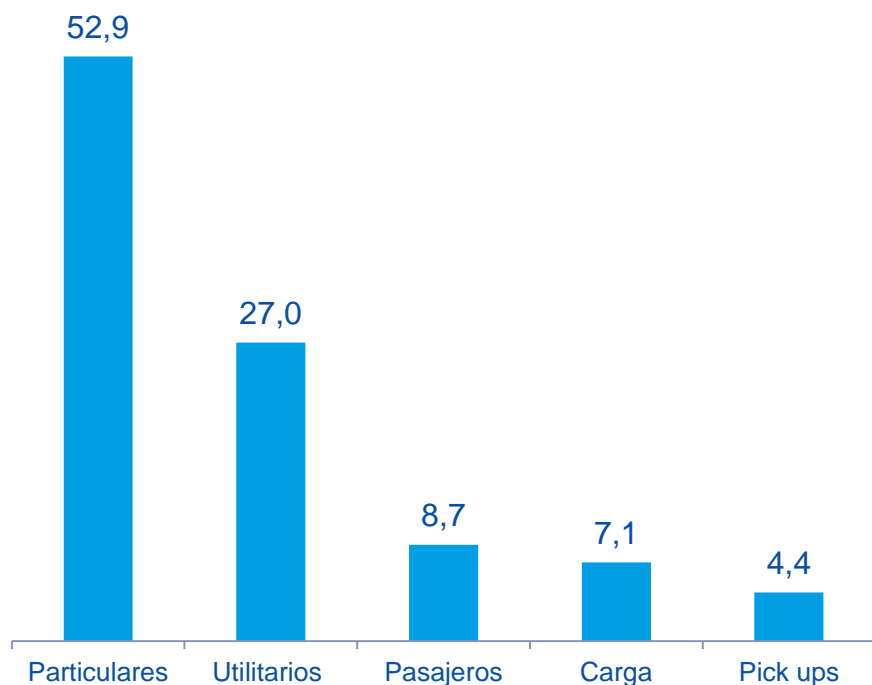
El desbalance externo se redujo incluso en valor por un ajuste en importaciones (-34,8%) mayor que la caída en exportaciones (-9,2%)¹²

Ventas de vehículos

Más de la mitad de las ventas son de particulares

Ventas internas por tipo de vehículo

(% de las ventas totales, 2015)



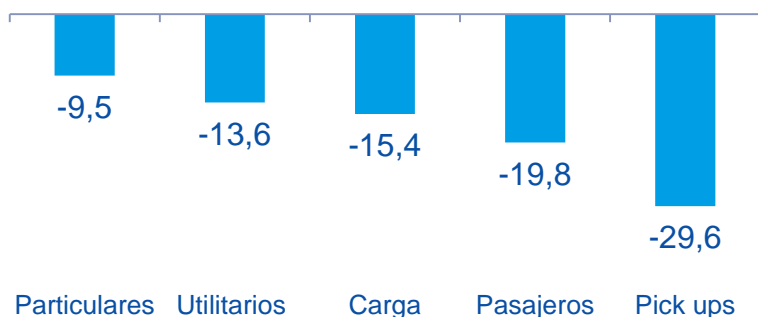
Los vehículos particulares y los utilitarios representan conjuntamente el 80% de las ventas de vehículos

Los vehículos comerciales más asociados con inversión como son los comerciales de carga y de pasajeros y las pick ups representan el restante 20%

Ventas de vehículos

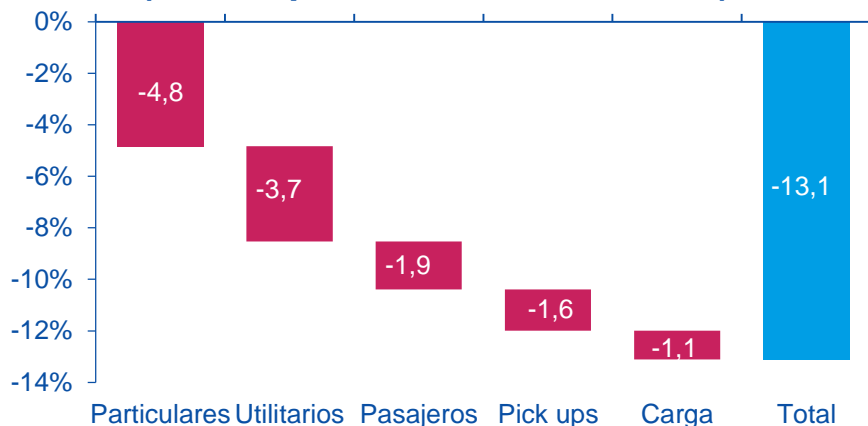
Los vehículos particulares determinan las ventas

Crecimiento de las ventas
(Total año, %, 2014-2015)



Las ventas de los vehículos particulares (-9,5%) y de los utilitarios (-13,6%) cayeron a tasas menores que las de carga (-15,4%), de pasajeros (-19,8%), y de las Pick-ups (-29,6%).

Aporte a la variación de las ventas internas
(Puntos porcentuales, 2014-2015)

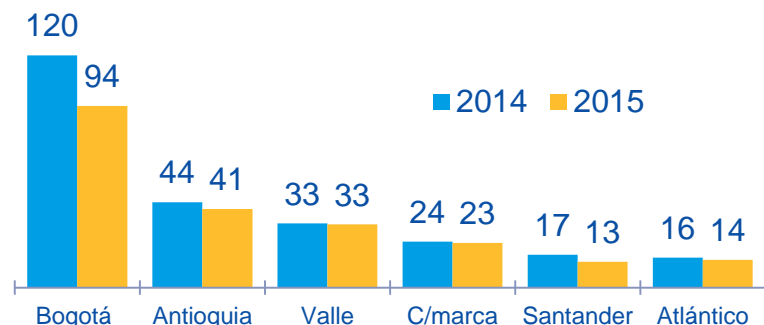


Pero contribuyeron en conjunto con 8,5 puntos porcentuales en la caída de 13,1% de las ventas

Ventas por región

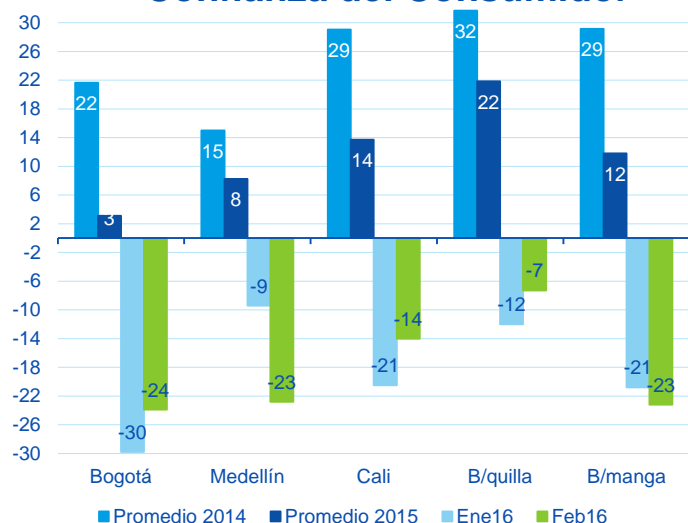
Bogotá y Antioquia fueron líderes en ventas

Ventas por regiones
(Miles de unidades)



En 2015, Bogotá concentró el 33,1% de las ventas del país. En segundo lugar, Antioquia con el 14,3%

Confianza del Consumidor



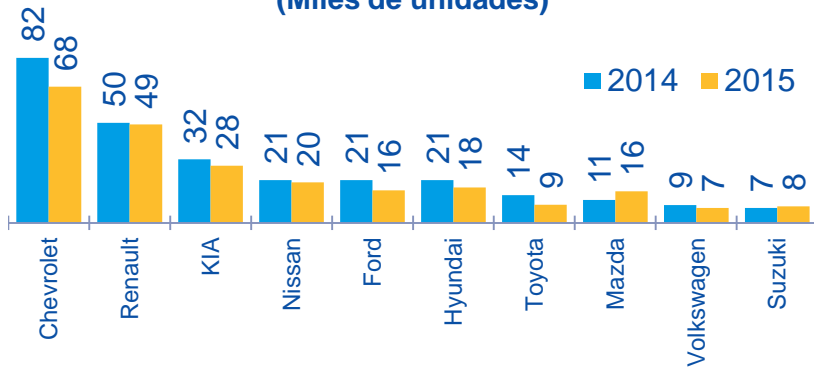
Bogotá y Santander presentaron las mayores reducciones en sus ventas entre 2014 y 2015 de 21,8% y 21,3%, respectivamente

La confianza promedio pasó de 22 a 3 en Bogotá entre 2014 y 2015 y en Bucaramanga de 29 a 12

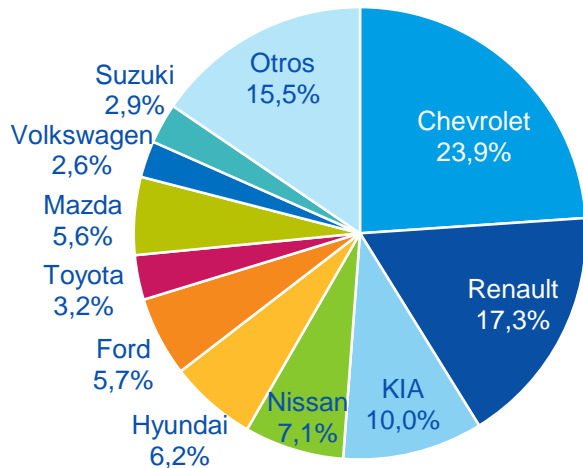
Ventas por marca

En 2015, tres marcas lideraron el mercado

Ventas por marca
(Miles de unidades)



Cuota de mercado por marca
(% del total de ventas)



Las cinco primeras marcas abastecen más de 65% del mercado

Entre las 10 primeras marcas, la que más aumentó sus ventas fue Mazda (39%). Suzuki se ubicó en segundo lugar en dinamismo (de 8,9%)

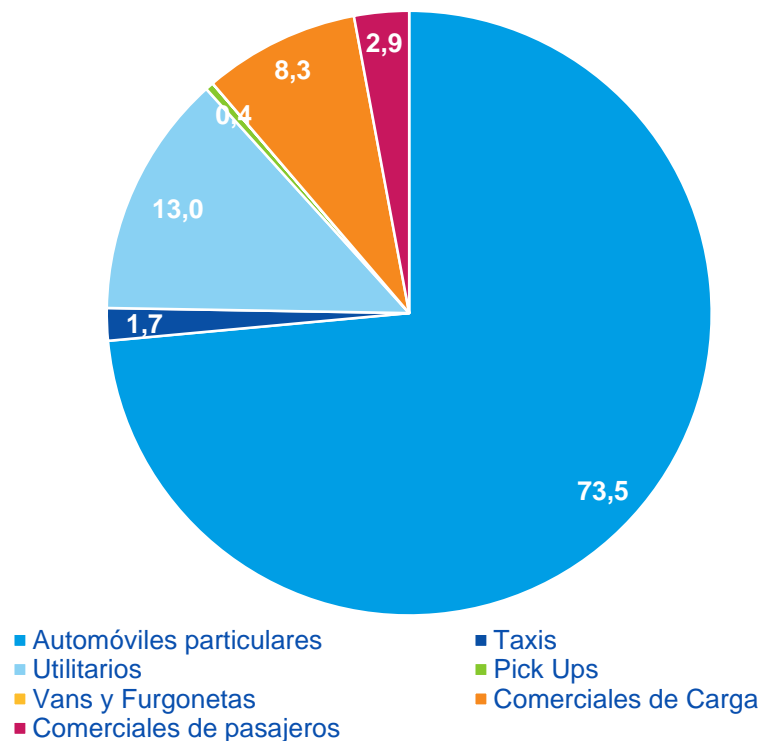
Renault aumentó en 2 p.p. su cuota a 17,3% y Nissan pasó del quinto al cuarto lugar (cuota de 7,1%). Hyundai ocupó la quinta posición (cuota de 6,2%)

Ensamblaje doméstico

La mayor parte de ensamblados son automóviles

Ensamblados para el mercado interno

(Composición por tipo, % de ventas al por mayor, unidades, 2015)



El 73,5% de los que se ensamblan para el mercado nacional son particulares

Los utilitarios y los comerciales, representan el 13,0% y el 13,5% de total de vehículos nacionales destinados al mercado interno

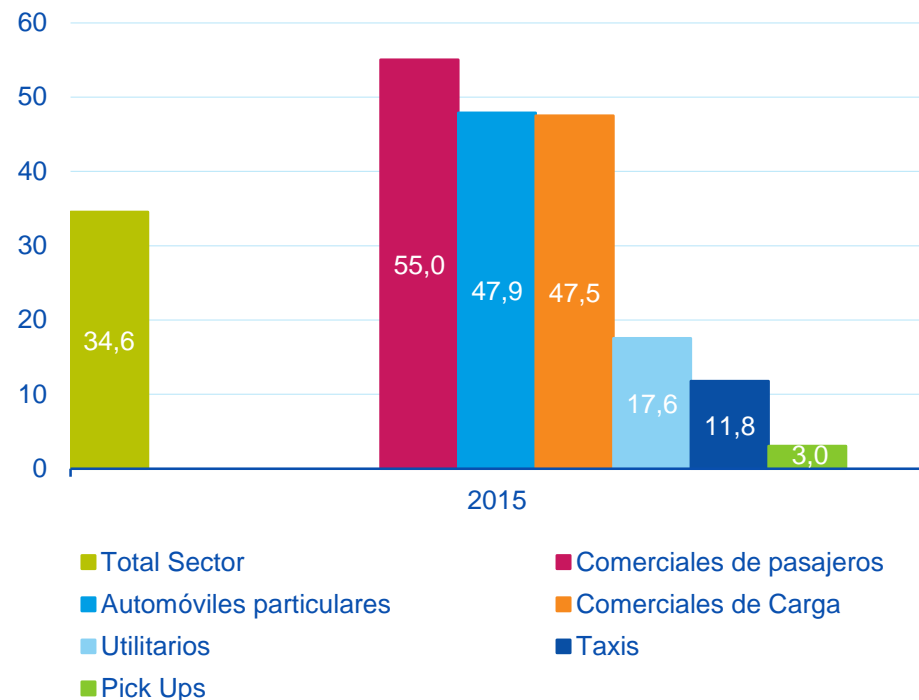
El 94% de los vehículos que se ensamblan para el mercado externo son particulares

Producción doméstica destinada al mercado

34,6% de las ventas son producción doméstica

Participación de la producción nacional en las ventas

(% de ventas al por mayor por cada tipo de vehículo, unidades, 2015)



La producción nacional aumentó su cuota en el abastecimiento del mercado interno en 2015 (a 34,6% de 33,4% en 2014).

El mercado de utilitarios se abastece en más del 80% con importados, jalonando la cuota de la producción nacional hacia abajo

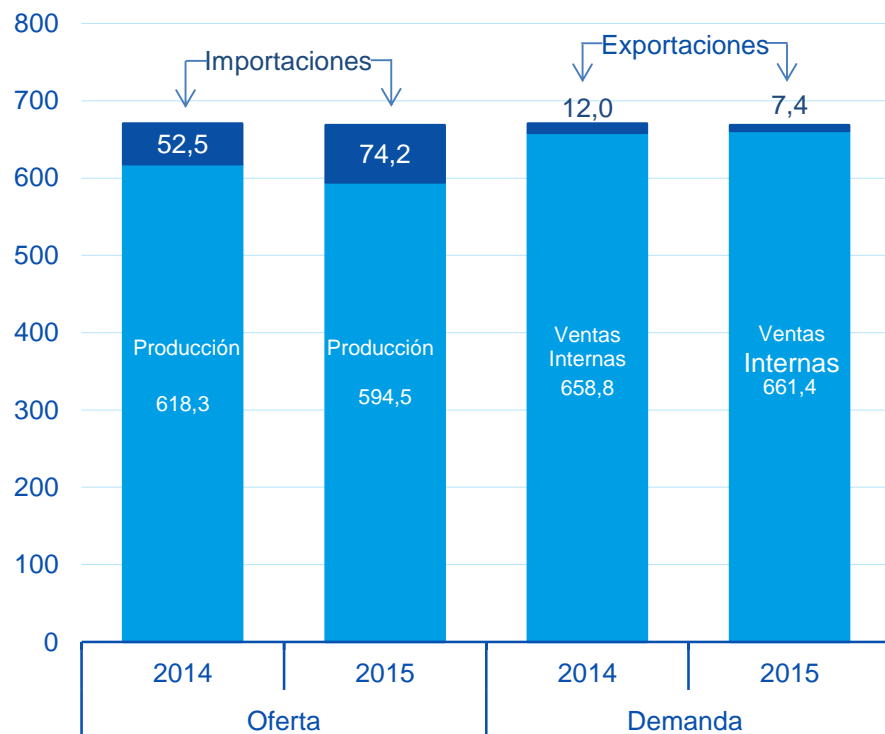
Los de carga (+4 p.p.) y los utilitarios (+2,6 p.p.) aumentaron su cuota de producción en 2015

Motos

Ventas estables entre 2014 y 2015

Oferta y demanda de motos*

(Miles de unidades, 2015)



Estabilidad en ventas de 2015, cercanas a las 660 mil unidades, rompe la tendencia creciente observada recientemente

La producción de motos se desaceleró pues la demanda externa neta se redujo ligeramente

Cinco ensambladoras se distribuyen la producción: Auteco (35,3%), Corbeta (19,5%), Incolmotos (18,9%), Fanalca (15,5%) y Suzuki (10,7%)

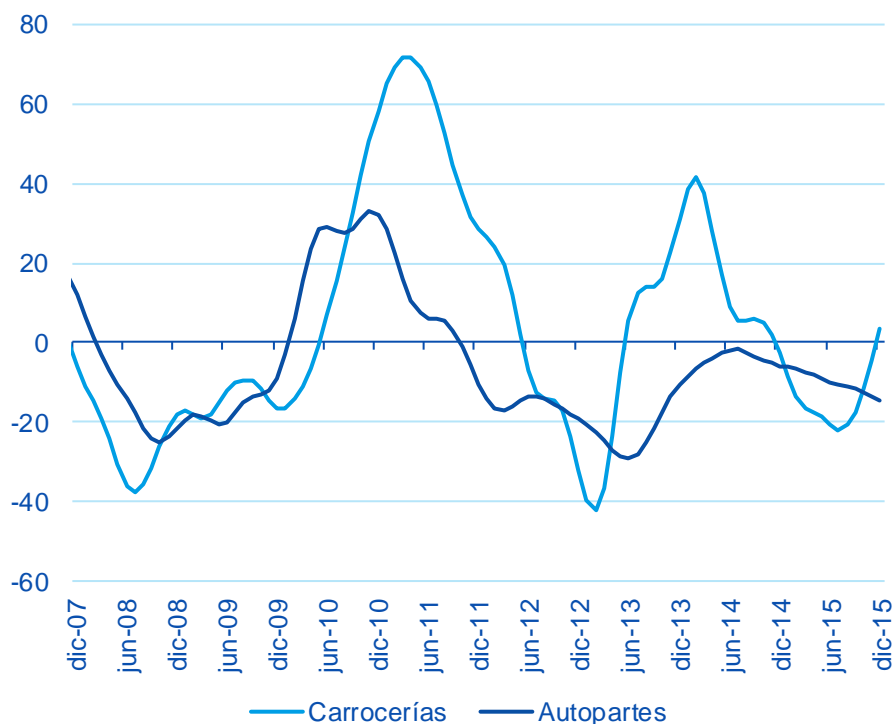
Fuente: ANDI, DANE, DIAN y BBVA Research. *Los datos de ventas son cálculos de la ANDI con base en el RUNT. Las importaciones son proyectadas.

Autopartes y carrocerías

Desaceleraron demanda y producción en 2015

Producción real: autopartes y carrocerías

(% crecimiento anual, serie ajustada por factores estacionales)



El sector de autopartes se abastece en un 50% de importaciones

En la nueva coyuntura las importaciones se redujeron y el desbalance externo disminuyó

Sin embargo, la producción también se redujo en 2015, en el orden del 13%

A hand holding a tablet computer against a city skyline background. The image is dominated by blue tones, with a diagonal white line separating the top-left header area from the main content. The background shows a blurred cityscape under a bright sky.

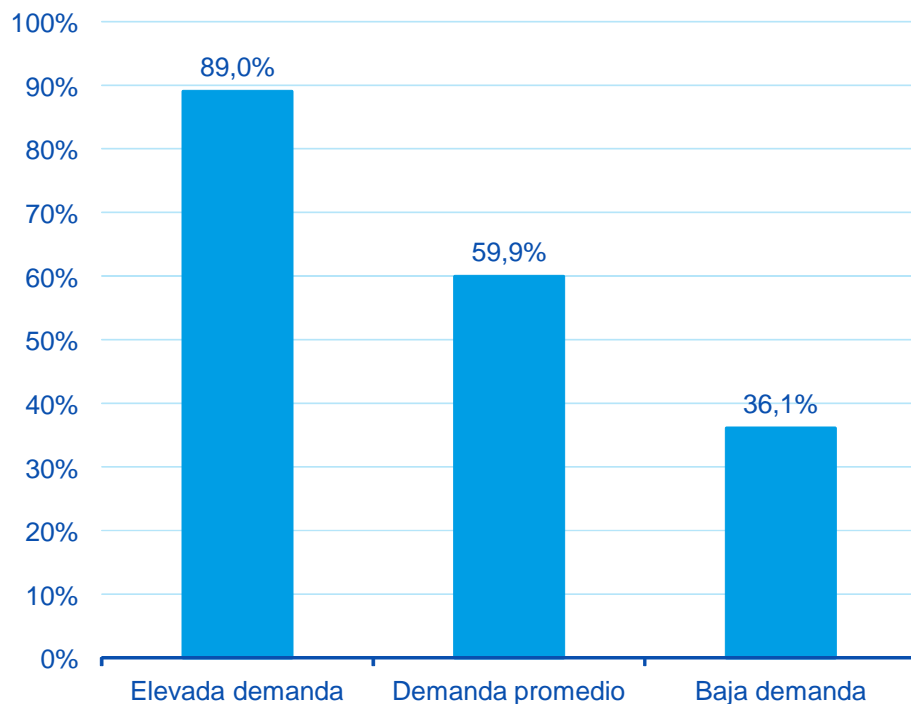
Precios y financiamiento

Precios de los vehículos

La devaluación influyó en el aumento de los precios

Transmisión del tipo de cambio a precios*

(Según demanda. Transmisión promedio, %)



La capacidad de incrementar los precios por los distribuidores es menor cuando caen las ventas de vehículos, como en 2015 y 2016

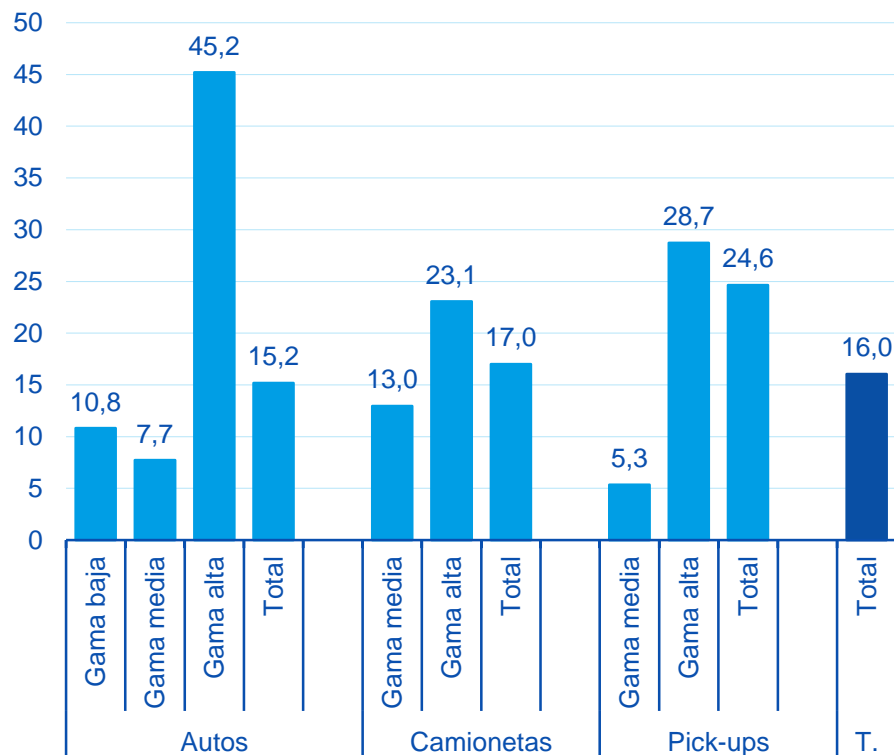
Sólo en etapas en que coincide una alta demanda de vehículos y devaluación del tipo de cambio, situación que es poco repetida en la historia reciente, son capaces de aumentar los precios en un porcentaje casi equivalente a la devaluación

Precios de los vehículos

Los precios aumentaron alrededor de 16% en 2015

Precio por tipo de vehículo

(Variación anual %, en 2015)



Sin embargo, los incrementos fueron muy dispersos por tipo de vehículo y por la gama específica del carro

El rubro de vehículos dentro del IPC tuvo una variación anual de 16% en 2015. En febrero de 2016 se desaceleró a 13%

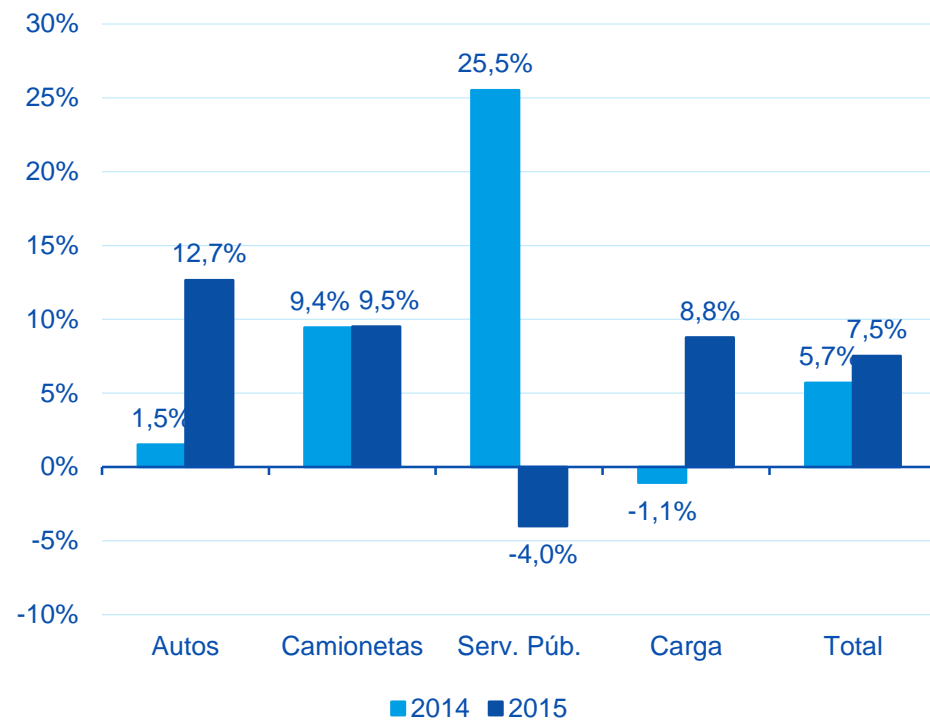
Durante este año, los precios de los vehículos podrían aumentarse a una tasa muy similar a la del IPC total

Precios de los vehículos

Consumidores compraron carros de menor gama

Valor de la compra promedio por tipo de carro

(Variación anual %)



Aumento en valor promedio de compra (7,5%) fue inferior al del precio de los vehículos (16%)

El ajuste en la compra media fue particularmente importante en los carros de servicio público

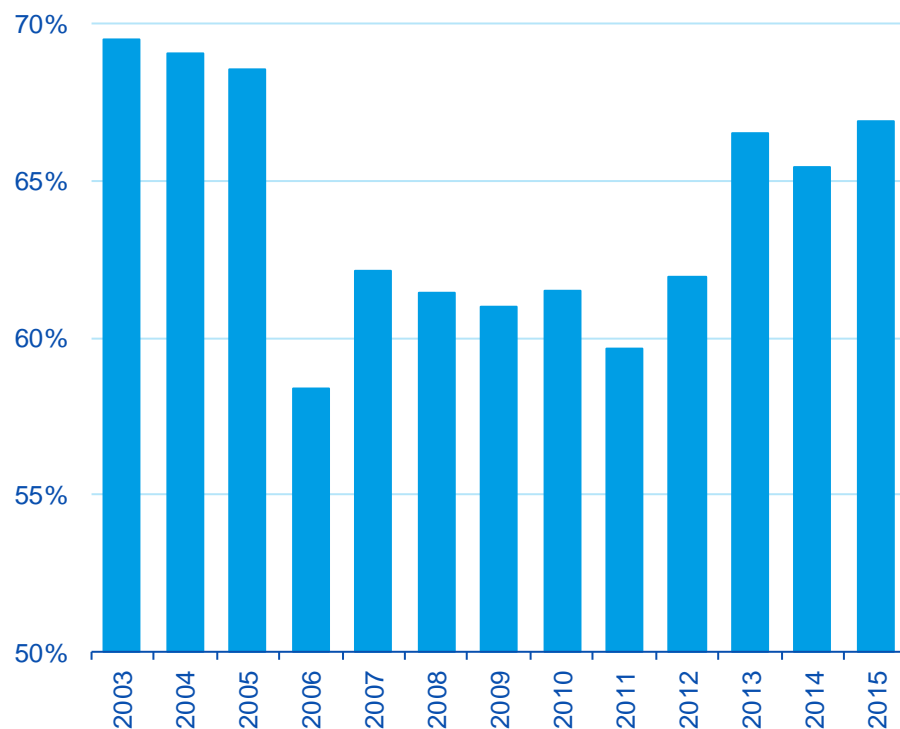
Se rompió tendencia previa: los colombianos venían aumentando la compra media y accediendo a carros de mejor gama

Capacidad de compra

Ingreso promedio creció menos que precio de carros

Índice de asequibilidad de vehículos

(% del ingreso disponible promedio anual de un hogar)



Precios de seguros, repuestos y servicio técnico aumentaron también, afectando la capacidad de compra en pos-venta

Factores que vienen compensando el aumento en los precios son: TLC's y reducción en precio de los combustibles

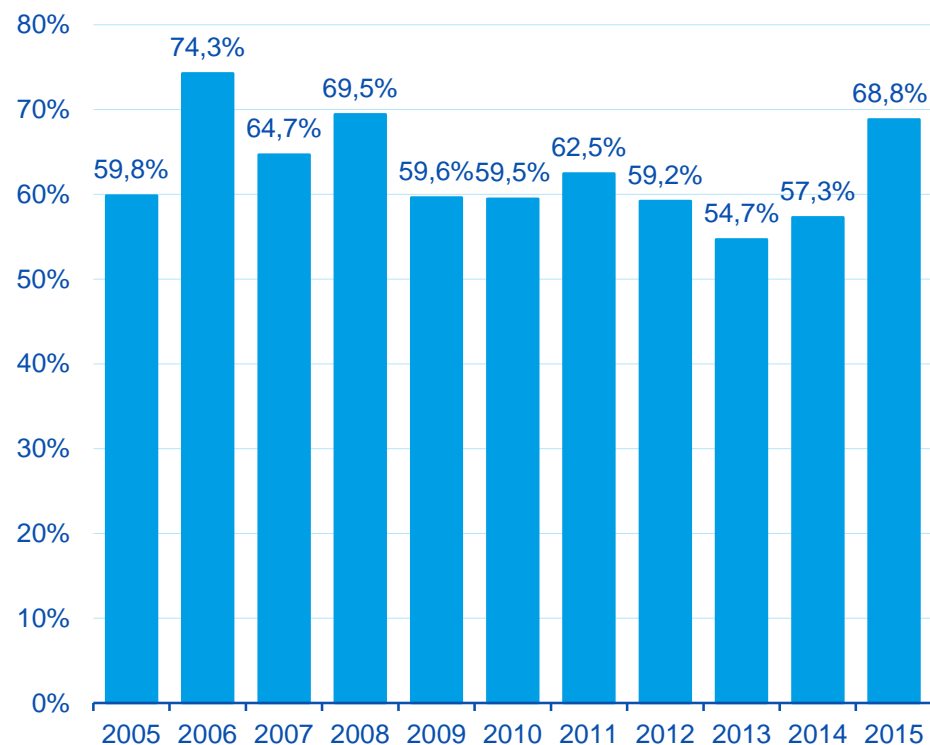
Precios no aumentaron de forma equivalente desde todos los orígenes, pues la devaluación bilateral varió por países

Financiamiento crediticio

Aumentó proporción de carros financiados a crédito

Autos nuevos financiados con crédito

(% del total)



Durante 2015 los créditos de vehículos nuevos fueron 195 mil similares a los observados en 2014 (190 mil)

Valor promedio del crédito en 2015 se ubicó en COP 29,1 m., por encima de COP 27,1 m. de 2014

Saldo del crédito se ubica en COP 11,5 bn, equivalente a un 1,4% del PIB y a un 11,8% de la cartera de consumo

A hand holding a tablet computer against a blurred city skyline background. The image is dominated by blue tones, with a diagonal white line separating the top-left header area from the main content. The word 'Perspectivas' is written in a large, bold, blue font in the lower right quadrant.

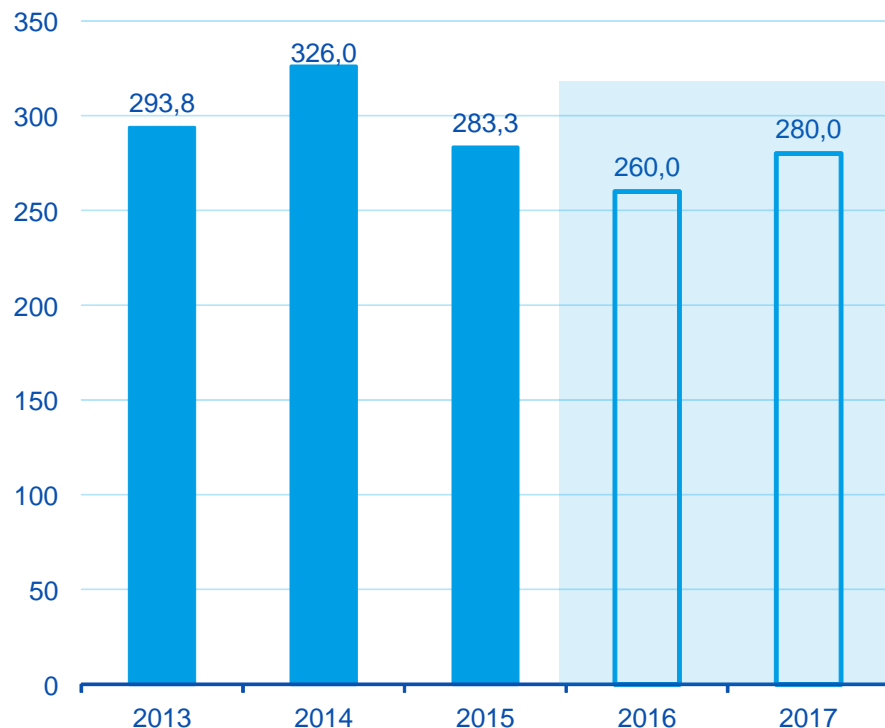
Perspectivas

Ventas de vehículos

Las ventas se acelerarán después de un 2016 lento

Ventas de vehículos 2013-2017: observado y estimado

(Miles de unidades)



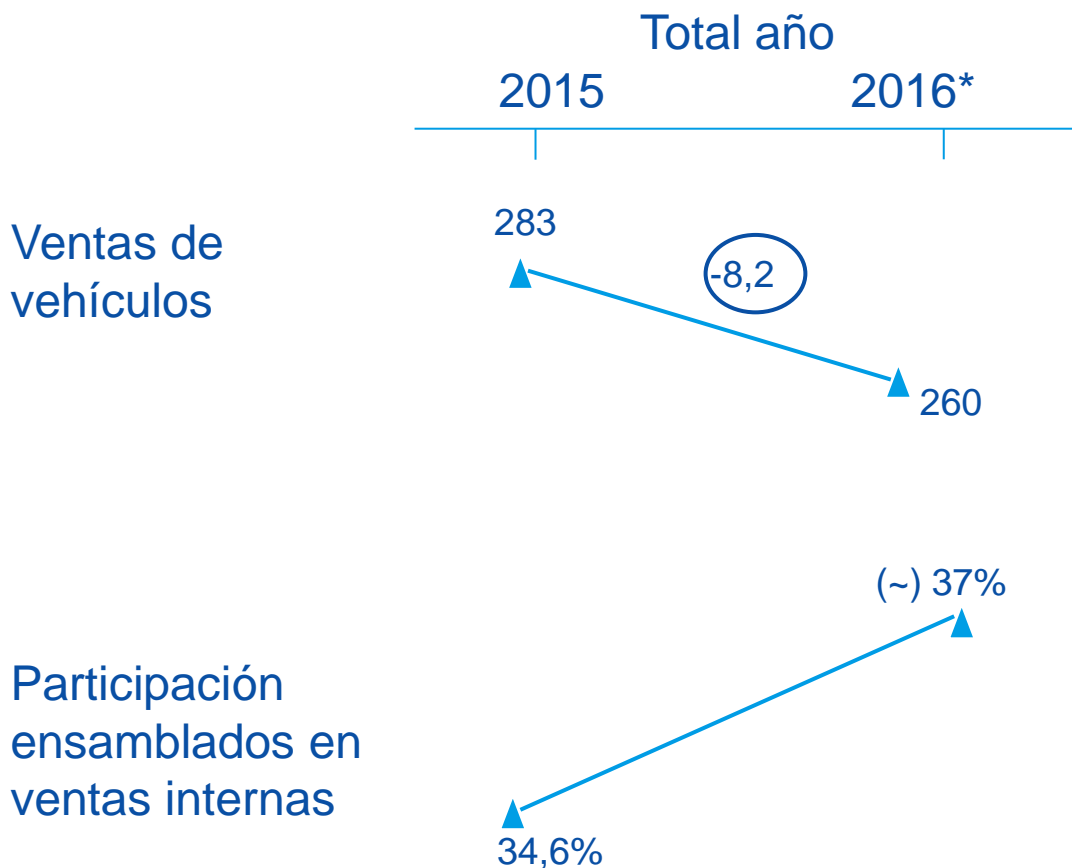
Las ventas totales van en línea con el comportamiento del consumo: se desaceleran en 2016 y vuelven a repuntar en 2017

En 2016 el consumo privado crecerá al 2,0% anual (3,9% en 2015) y en 2017 se acelerará a un lento 2,6%

La inversión será más dinámica por lo que esperamos una recuperación más rápida de las ventas de vehículos comerciales

Oferta y Demanda de vehículos

El ajuste iniciado en 2015 continuará en 2016



En 2016 las ventas se reducen (8,2%) aunque a una tasa menor que en 2015 (13,1%)

La participación de la producción doméstica que abastece las ventas internas aumentará ~37%

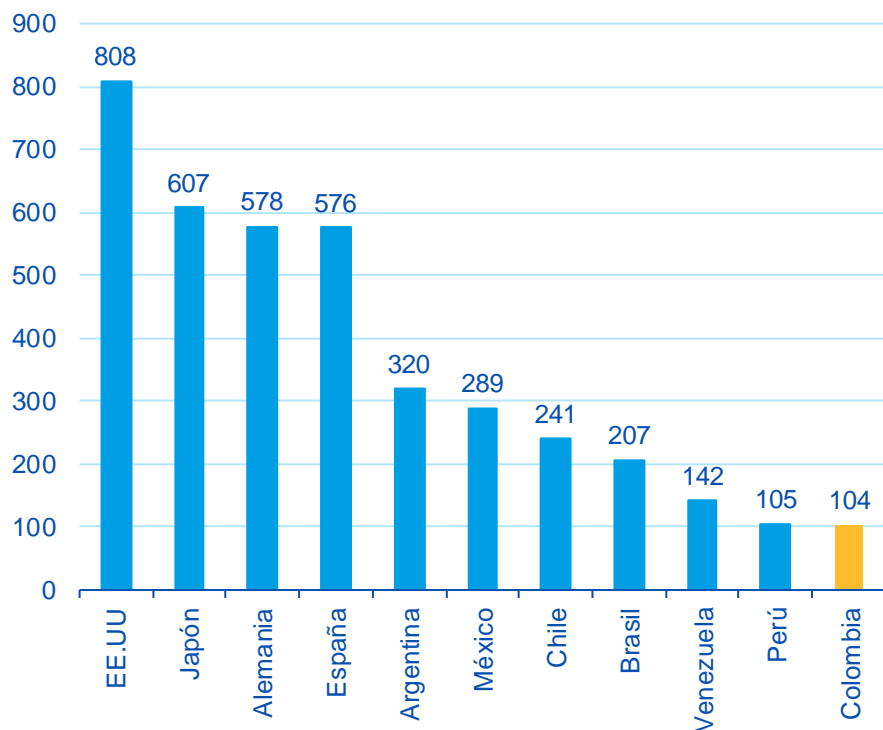
Las importaciones seguirán reduciéndose en 2016, dada la devaluación promedio adicional

Mediano plazo

El espacio de crecimiento aún es amplio

Índice de motorización*

(Número de vehículos por cada 1.000 habitantes)



La penetración de los vehículos en Colombia es baja. Y es baja con relación a países de similar nivel de desarrollo

También se requiere de una renovación del parque automotor, cuya edad promedio es 15 años

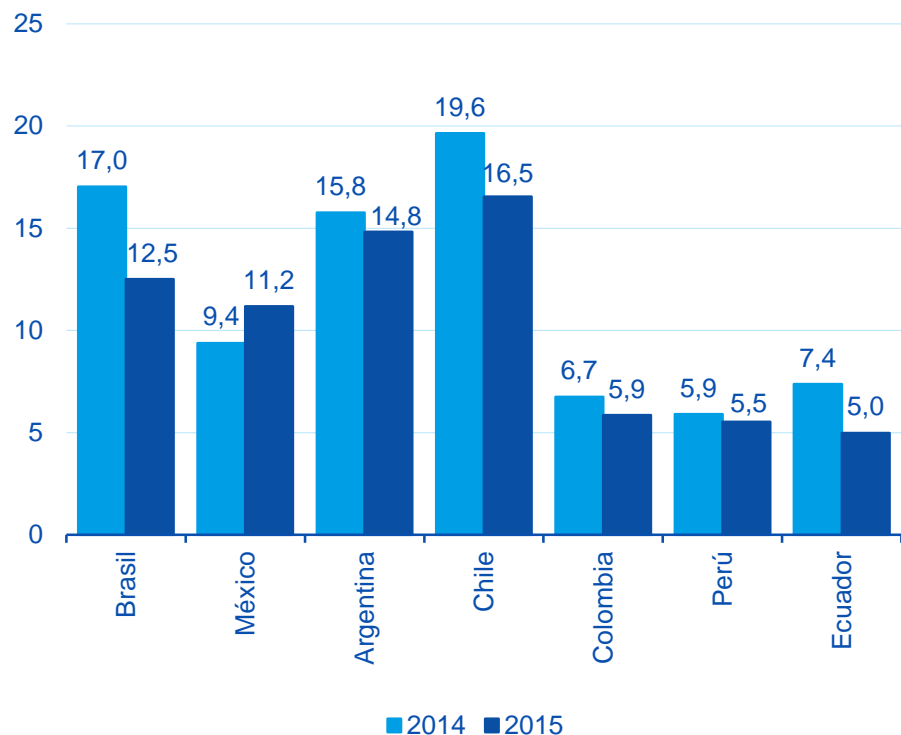
Los vehículos comerciales y de carga tienen edades promedio cercanas a los 17 años

Mediano plazo

El espacio de crecimiento aún es amplio

Ventas anuales de vehículos por habitante

(Número de vehículos vendidos por cada 1.000 habitantes)



Además, las ventas anuales de vehículos por habitante parecen bajas en Colombia con relación a sus pares

Chile se encuentra muy por encima de Colombia, casi triplica sus ventas anuales por habitante

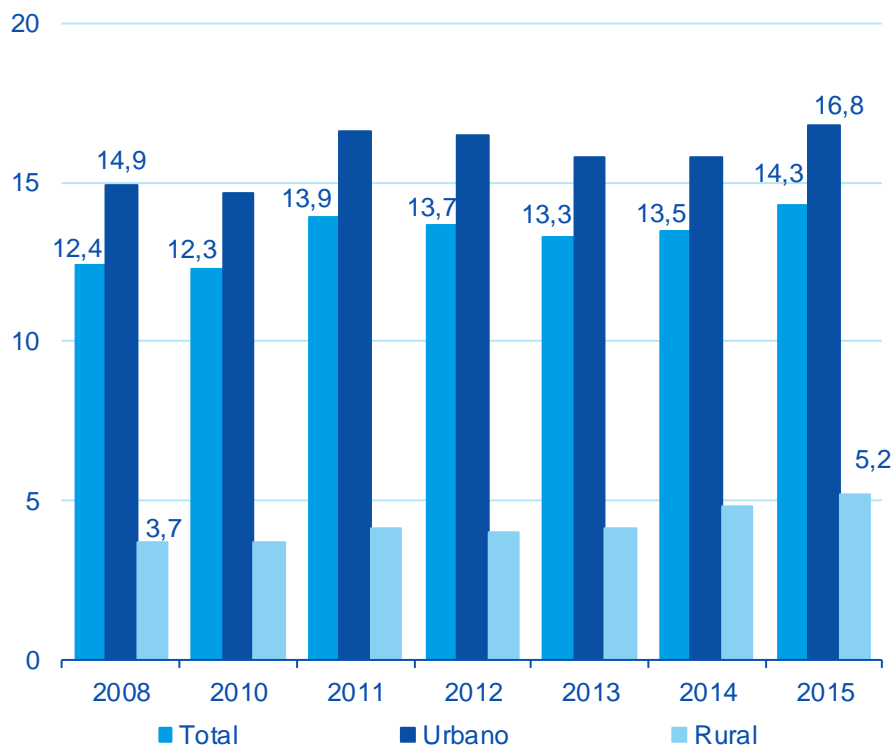
Para mejorar estas cifras será clave el desarrollo de las ciudades intermedias y del sector rural del país

Mediano plazo

El espacio de crecimiento aún es amplio

Tenencia de autos

(% de los hogares, 2008-2015)



La tenencia de autos por hogar pasó de 12,4% en 2008 a 14,3% en 2015. Relativamente estable.

La brecha entre la tenencia urbana y rural es amplia y estable, de 12 puntos porcentuales en promedio

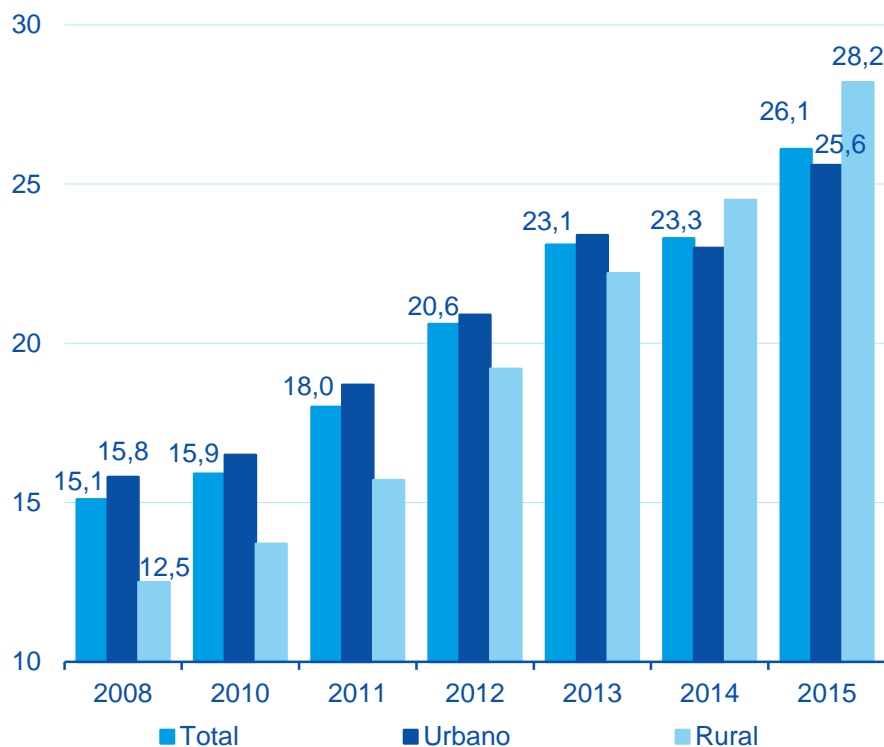
El número de hogares crece a buenas tasas, de 2,8% en el último año (vs 1,1% poblacional)

Motos

Tenencia de motos de los hogares crece

Tenencia de motos

(% de los hogares, 2008-2015)



La tenencia de motos por hogar aumentó de forma importante, pasando de 15,1% en 2008 a 26,1% en 2015

Además, entre 2008 y 2015 el número de hogares aumentó en 326 mil al año

Resiliencia en ventas de motos se explica por una posible sustitución parcial de autos por motos cuando los ingresos crecen menos

A hand holding a tablet against a city skyline background. The image is dominated by blue tones, with a bright light source in the upper left corner creating a lens flare effect. The background shows a blurred cityscape with several tall buildings. A diagonal white line runs from the top right corner towards the center of the image.

Conclusiones

Sector automotor

Un panorama general

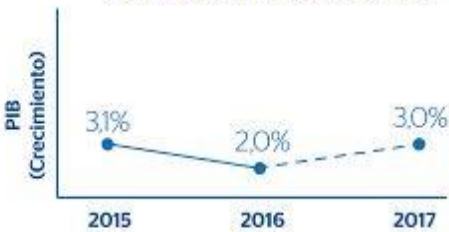


INDICADORES

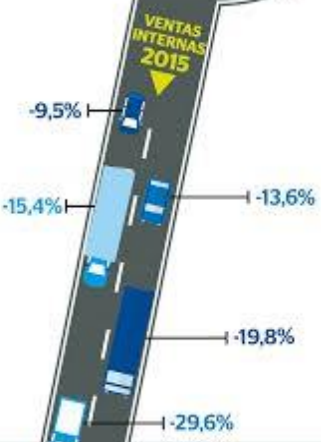


Amortiguación a choques externos

VENTAS INTERNAS EN LÍNEA CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO



Transmisión a precios internos

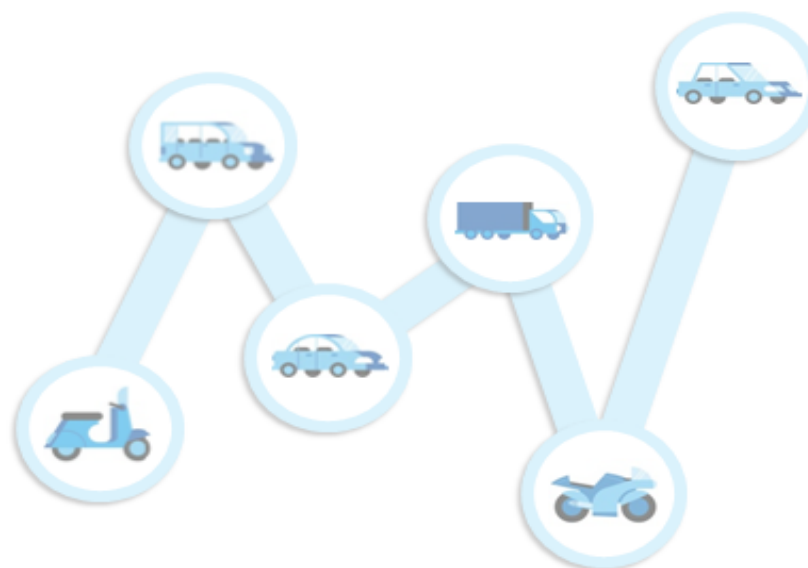


PARTICIPACIÓN EN VENTAS 2015 POR CATEGORÍA



Situación Automotriz

2016 | UNIDAD DE COLOMBIA



01 Ajuste del sector automotor en línea con el crecimiento económico. Se esperan ventas de autos de 260 mil unidades en 2016

02 Continuará el ajuste de las importaciones y el aumento en la cuota de mercado del ensamblaje nacional

03 En 2017 las ventas de vehículos llegarán a 280 mil unidades, impulsadas por la recuperación del consumo y un repunte adicional en la inversión

04 En adelante se mantienen las buenas perspectivas de las ventas, en niveles cercanos a las 300 mil unidades anuales

A hand holding a tablet computer against a city skyline background. The image is dominated by blue tones, with a bright white diagonal shape in the upper right corner. The background shows a blurred cityscape with tall buildings under a bright sky.

Gracias

Contactos

Colombia

Juana Téllez

Economista Jefe

juana.tellez@bbva.com

+57 1 347 1600 ext 11416

Equipo

Fabián García

Economista Senior

fabianmauricio.garcia@bbva.com

Mauricio Hernández

Economista Senior

mauricio.hernandez@bbva.com

María Claudia Llanes

Economista Senior

maria.llanes@bbva.com

José Vicente Romero

Economista Principal

Josevicente.romero@bbva.com

Juan Sebastián León

Estudiante en práctica

juansebastian.leon@bbva.com

www.bbvaresearch.com

Aviso Legal

El presente documento, elaborado por el Departamento de BBVA Research, tiene carácter divulgativo y contiene datos, opiniones o estimaciones referidas a la fecha del mismo, de elaboración propia o procedentes o basadas en fuentes que consideramos fiables, sin que hayan sido objeto de verificación independiente por BBVA. BBVA, por tanto, no ofrece garantía, expresa o implícita, en cuanto a su precisión, integridad o corrección.

Las estimaciones que este documento puede contener han sido realizadas conforme a metodologías generalmente aceptadas y deben tomarse como tales, es decir, como previsiones o proyecciones. La evolución histórica de las variables económicas (positiva o negativa) no garantiza una evolución equivalente en el futuro.

El contenido de este documento está sujeto a cambios sin previo aviso en función, por ejemplo, del contexto económico o las fluctuaciones del mercado. BBVA no asume compromiso alguno de actualizar dicho contenido o comunicar esos cambios.

BBVA no asume responsabilidad alguna por cualquier pérdida, directa o indirecta, que pudiera resultar del uso de este documento o de su contenido.

Ni el presente documento, ni su contenido, constituyen una oferta, invitación o solicitud para adquirir, desinvertir u obtener interés alguno en activos o instrumentos financieros, ni pueden servir de base para ningún contrato, compromiso o decisión de ningún tipo.

Especialmente en lo que se refiere a la inversión en activos financieros que pudieran estar relacionados con las variables económicas que este documento puede desarrollar, los lectores deben ser conscientes de que en ningún caso deben tomar este documento como base para tomar sus decisiones de inversión y que las personas o entidades que potencialmente les puedan ofrecer productos de inversión serán las obligadas legalmente a proporcionarles toda la información que necesiten para esta toma de decisión.

El contenido del presente documento está protegido por la legislación de propiedad intelectual. Queda expresamente prohibida su reproducción, transformación, distribución, comunicación pública, puesta a disposición, extracción, reutilización, reenvío o la utilización de cualquier naturaleza, por cualquier medio o procedimiento, salvo en los casos en que esté legalmente permitido o sea autorizado expresamente por BBVA.