

# El sector automotor colombiano prende motores

Agosto 27 de 2018

Unidad Colombia

# Índice

- 01** El mercado automotor colombiano: características actuales y determinantes de demanda
  - Datos del sector
  - Caracterización de la tenencia de autos y motos
  - Caracterización de los hogares que tienen autos y motos
  
- 02** Evolución reciente del mercado automotor
  
- 03** Proyecciones 2018-2019



# 01

El mercado automotor colombiano:  
características actuales y  
determinantes de demanda

## Colombia: el papel del sector automotor

**Parque automotor: 13 mill.**

**7,1 mill.**  
(140/1000hab)



**5,9 mill.**  
(120/1000hab)



**3,6%** Peso industria

**8vo** Empleo industria

**1,5 %** del PIB. Ventas de vehículos

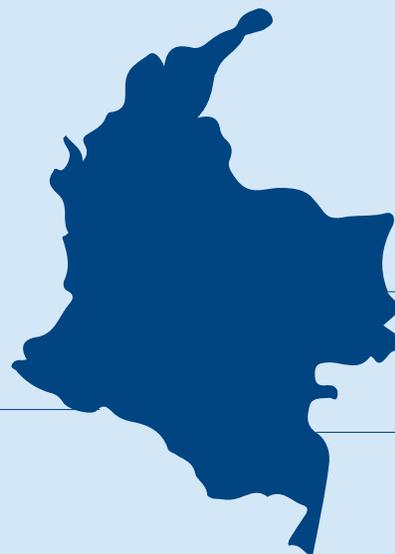
**Encadenamientos con otros sectores**

**11,1%** cartera de vehículos/cartera consumo

**8 mill.** No de pólizas de SOAT emitidas en 2017

### Colombia

50 Millones  
de Habitantes



1.142 mil kms<sup>2</sup>

PIB per cápita: USD 6.237 corrientes

## Mapa de tenencia de vehículos comparada entre países\*

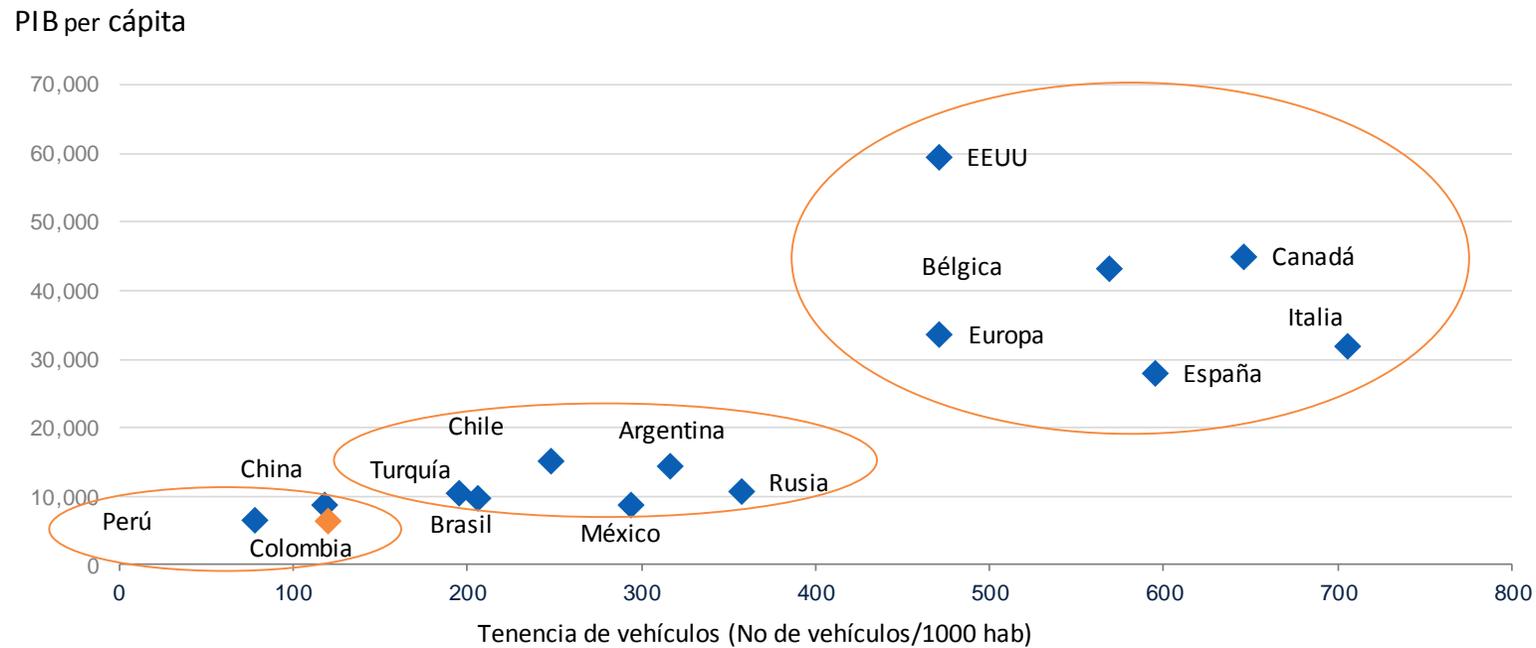


Fuente: BBVA Research con datos de OICA y Ministerio de Transporte de Colombia

Colombia tiene un gran espacio de penetración del parque automotor en comparación con otros países

# La tenencia de vehículos se relacionada positivamente con el ingreso de sus habitantes

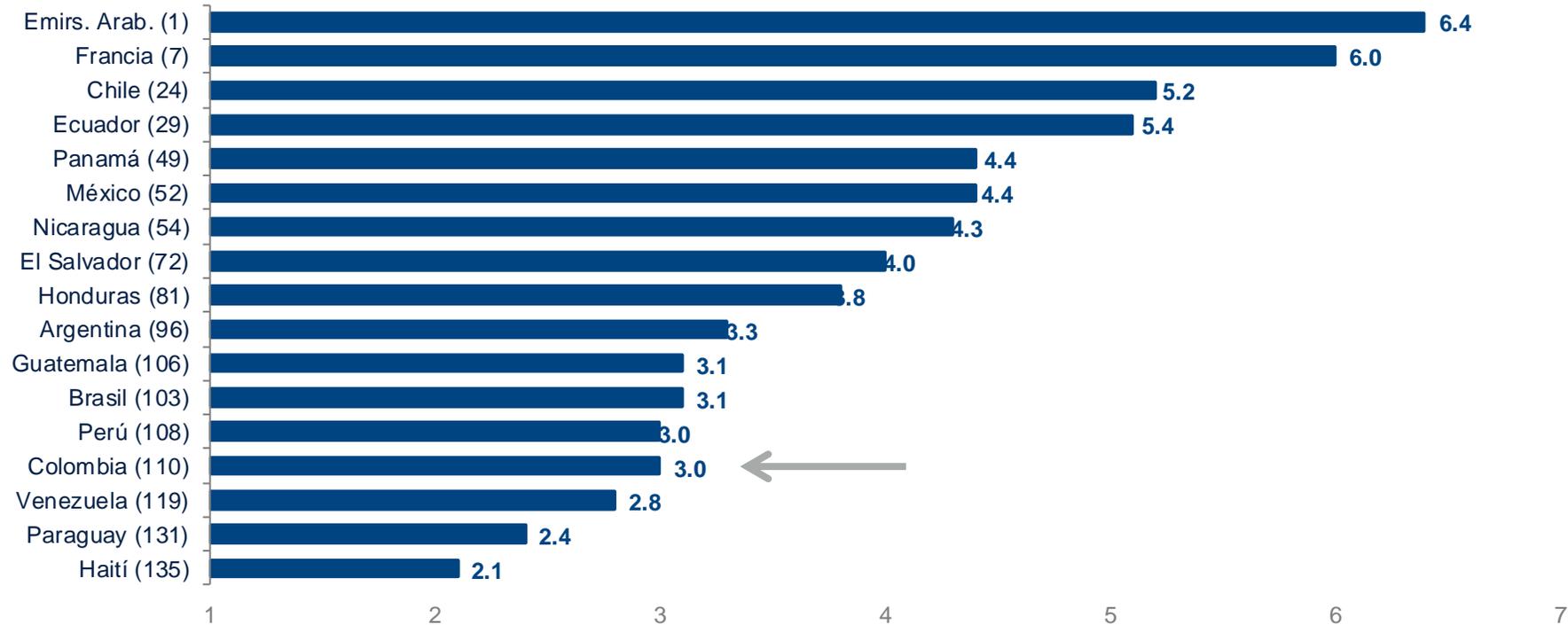
Tenencia de vehículos según ingreso (US dólares y Número de vehículos por cada 1000)



## Baja tenencia con infraestructura vial deficiente e inseguridad

### Calidad de las vías 2017

(Calificación y puesto)



Fuente: World Economic Forum 2017-2018 \*La calificación de 1 es para las vías con peor calidad y las de 7 para las de mejor calidad. Se califica cada país, de los 138 de la muestra, según el estado de sus vías. El país con el promedio más alto es el mejor calificado y ocupa la primera posición.

La calidad de las vías es deficiente frente a economías de la región y significativamente inferior a la de Chile. En Colombia hay 350 kms de vías/1mill de hab, en Chile 860 y en México 900

## El sector automotor tiene potencial para crecer: las mejoras en las condiciones para su desarrollo están en marcha



**Renovación y modernización del parque automotor**



**Mejora en condiciones económicas y de seguridad del país (Turismo)**



**Cambio en hábitos de consumo**



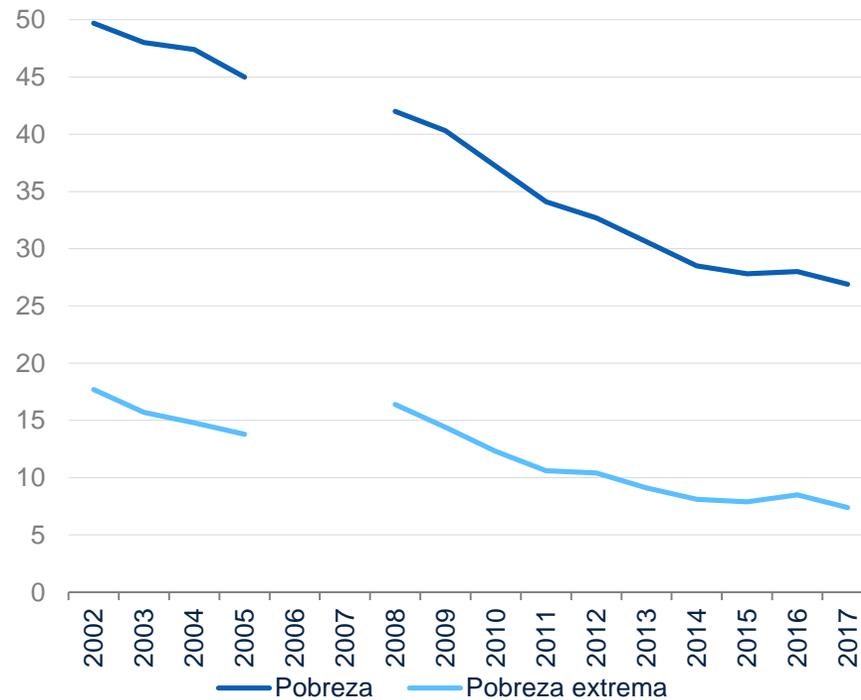
**Mejoras en la distribución del ingreso y del papel de la mujer en la economía**



**Amplio plan de inversión vial que ya está en camino**

# Mejoras considerables en materia de pobreza...

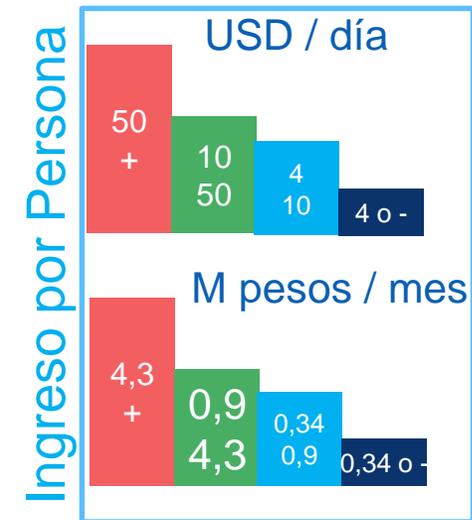
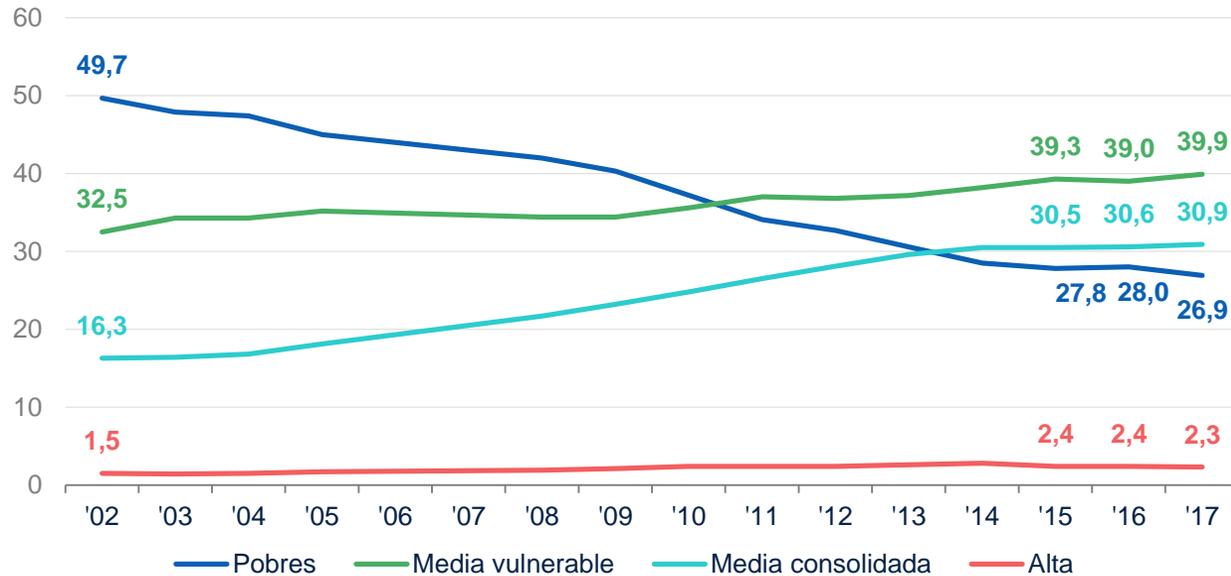
**Pobreza y Pobreza Extrema**  
(% de la Población Total)



- A inicios de la década pasada la mitad de la población era pobre en Colombia. Ahora “sólo” ¼ de la población lo es
- El número de pobres se redujo en 7 millones de personas entre 2002 y 2017, y el número de pobres extremos en 3,6 millones
- La pobreza extrema pasó del 18% en 2002 a 7,4%

# Disminución de la población pobre y aumento de la clase media. Aún cuando la población vulnerable sigue siendo muy elevada

## Distribución de la población según ingresos (% del total de habitantes)

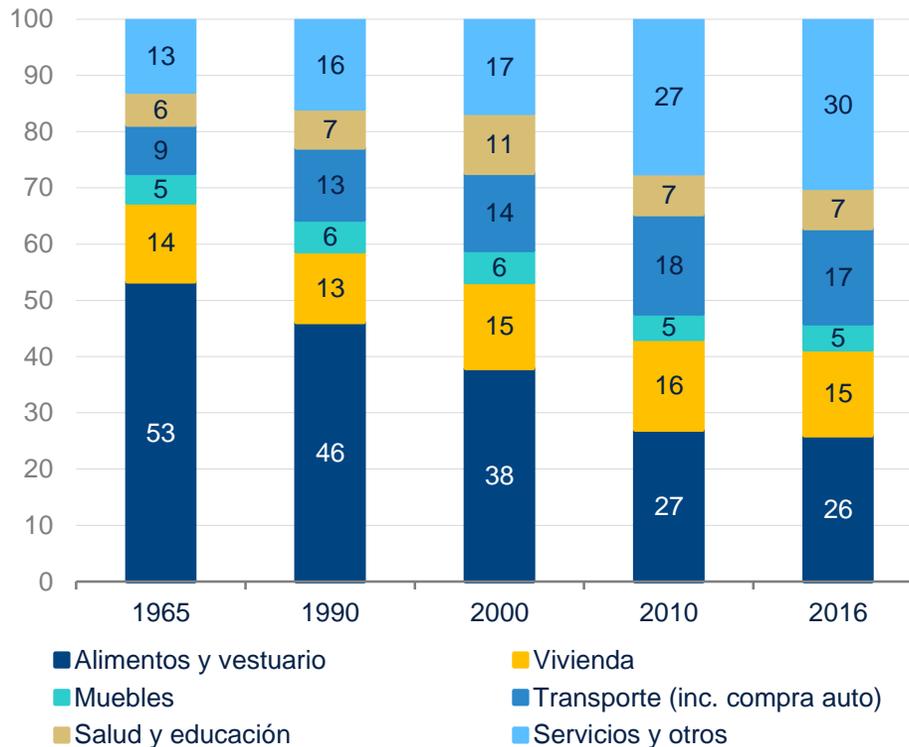


Pobres: personas en hogar con ingreso per cápita inferior a 4 dólares ppa por día. Vulnerables o Emergente: personas en hogar con ingresos entre 4 y 10 dólares ppa por día. Clase Media Consolidada: personas en hogar con ingreso per cápita entre 10 y 50 dólares ppa. Clase Alta: personas en hogares que tengan ingresos per cápita superiores a 50 dólares ppa por día

Fuente: BBVA Research y DNP en Pobreza monetaria y pobreza multidimensional análisis año 2016

## ...modificaron el perfil de consumo de los hogares...

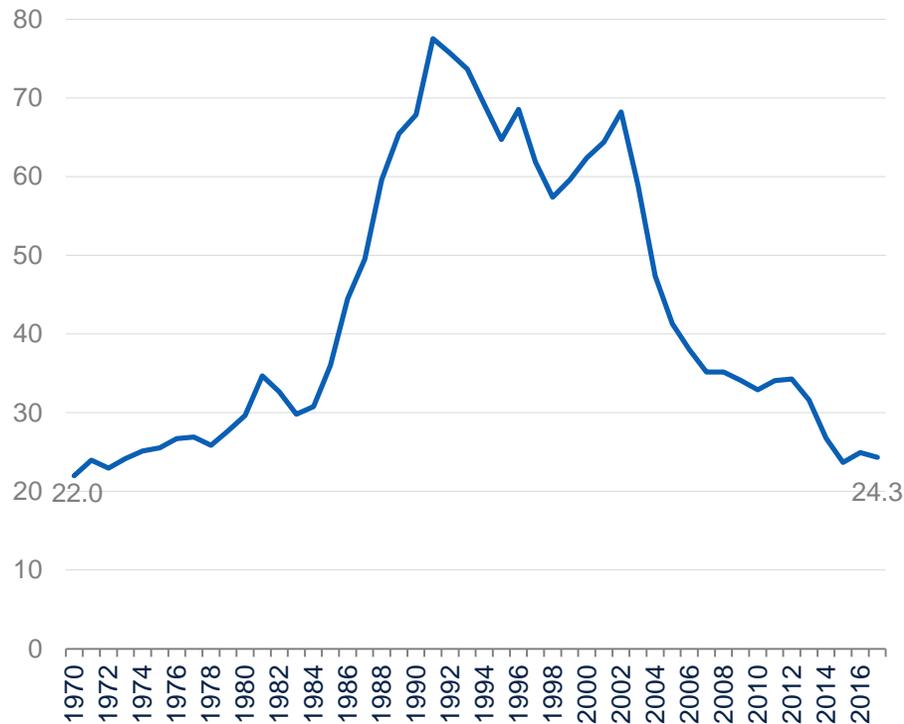
**Perfil de consumo de los hogares por finalidad**  
(% del consumo total)



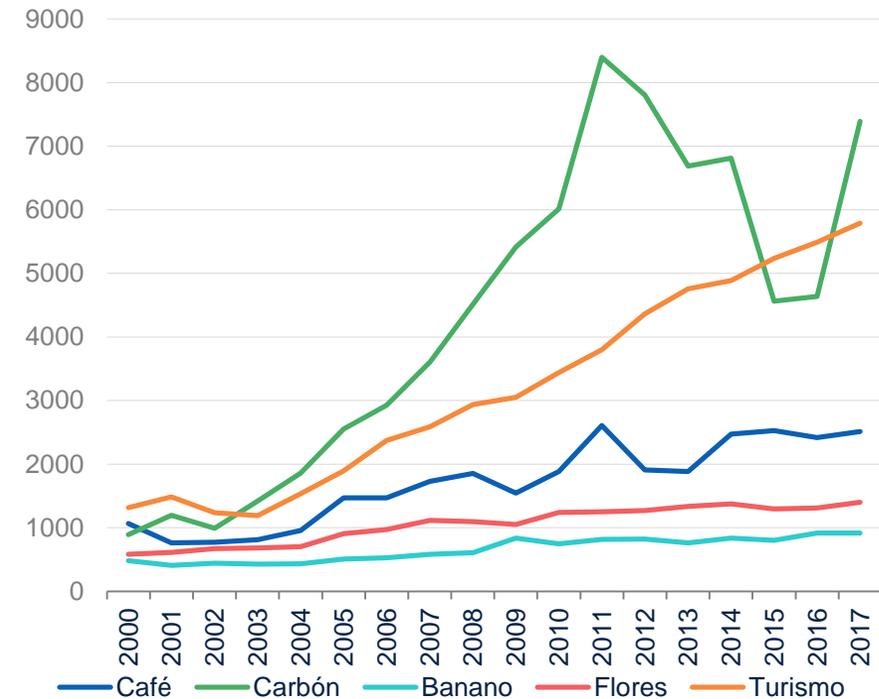
- El porcentaje del consumo de los hogares que se dedica a bienes necesarios se redujo considerablemente
- El gasto privado en educación y salud se redujo por una política del gobierno más activa en la gratuidad de la educación y en el aseguramiento en salud
- Esto dio espacio para un aumento en el consumo de bienes de transporte (como automóviles) y en diversión y esparcimiento (servicios)

# La paz trae nuevas oportunidades, especialmente en turismo y agricultura

**Tasa de homicidios** (homicidios por 100 mil habitantes)



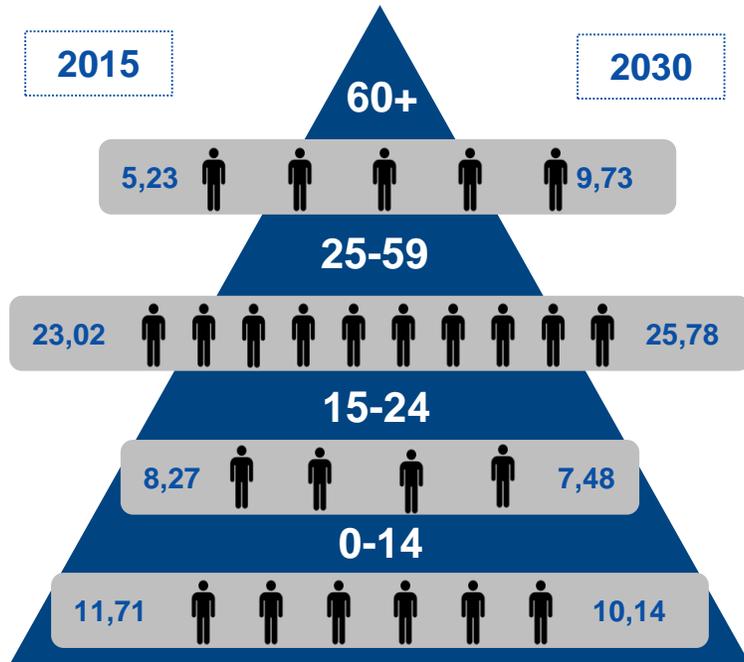
**Exportaciones de productos básicos (diferentes de petróleo) y turismo** (millones de dólares)



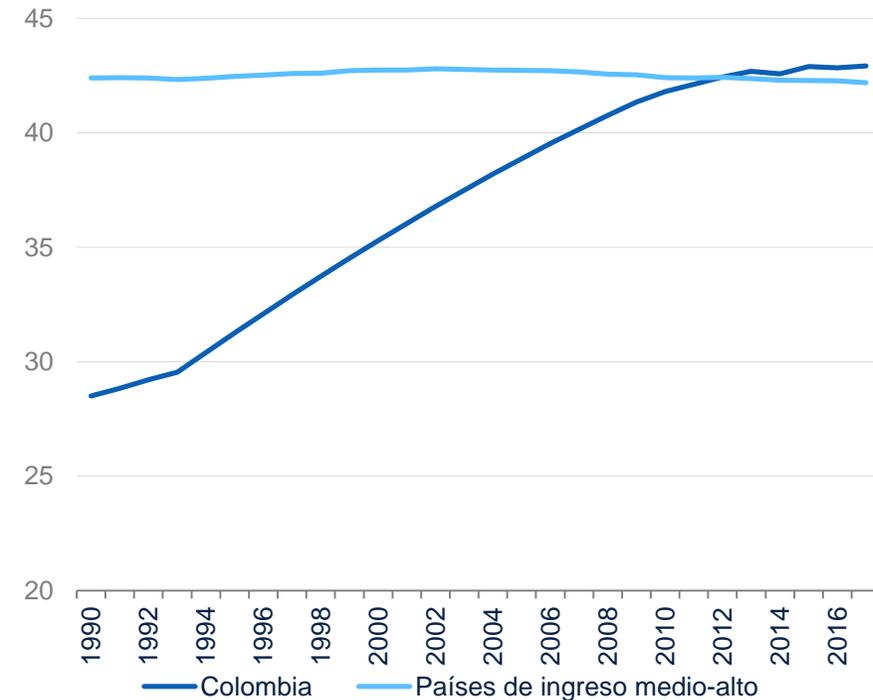
Fuente: BBVA Research con datos del DANE, Banco de la República y DANE

# Cambios demográficos y laborales apuntan a nuevos retos

**Pirámide poblacional en 2015 y 2030**  
(Millones)



**Participación laboral femenina**  
(TGP,%)



**Mayor población en edad de trabajar, población que se envejece, cambios en el mercado laboral y nuevos hábitos de consumo de las mujeres trabajadoras**

## Principales proyectos de 4G para los próximos años



### Programa 4G (APP):

36,3 billones\*  
2.755 km.  
20 proyectos  
7 años



### Programa 4G (Iniciativas Privadas):

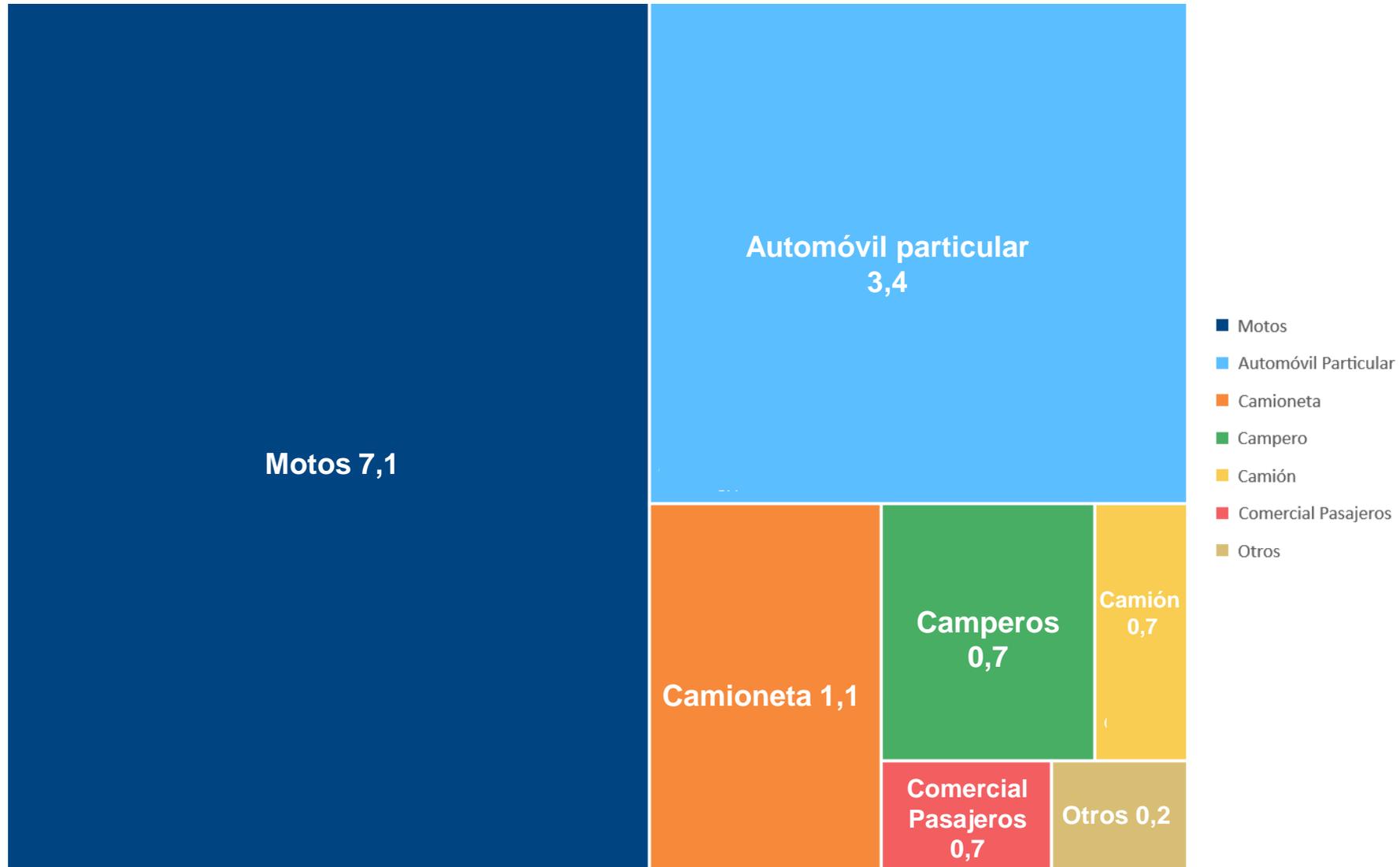
12,5 billones\*  
2.538 km.  
12 proyectos  
8 años

**El programa de 4G consta de 32 proyectos y tiene un costo de 48,8 billones de pesos**



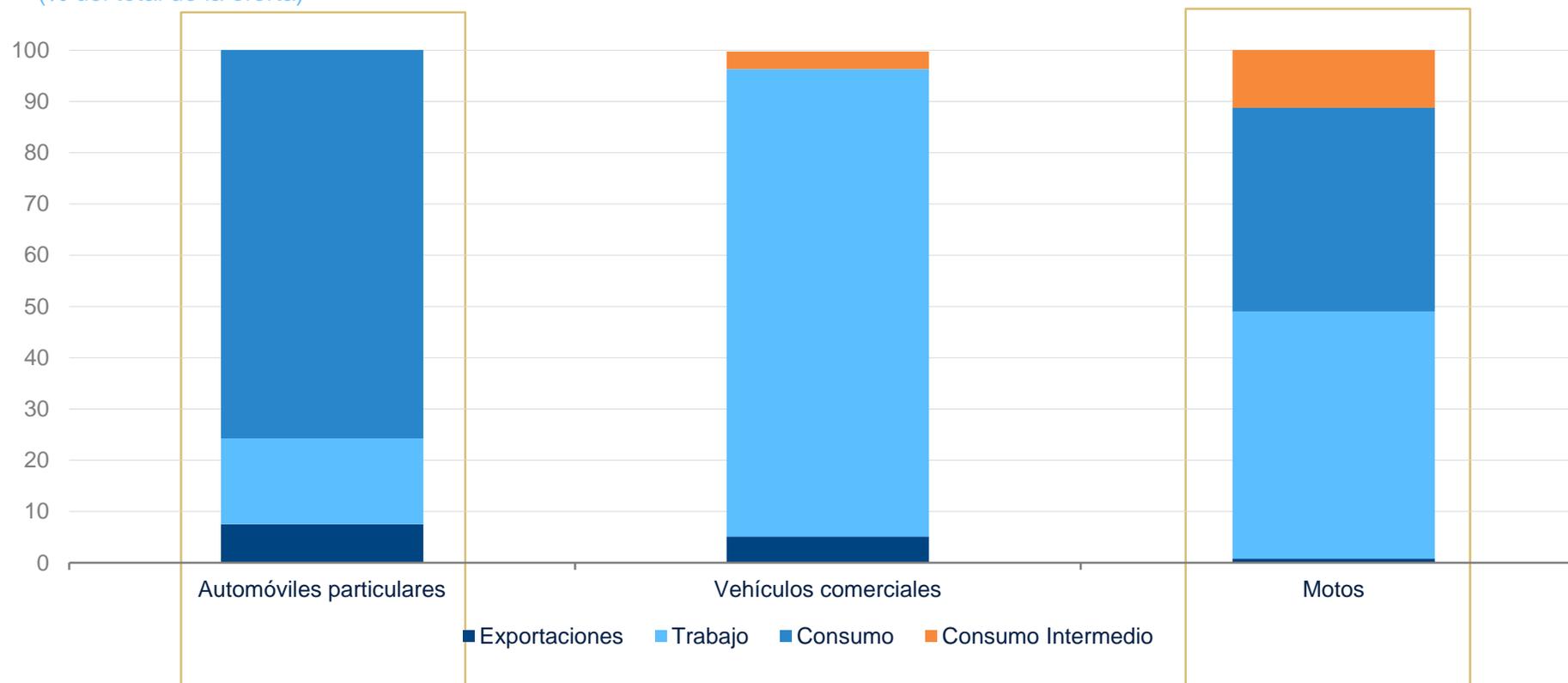
¿De qué depende que un hogar tenga moto y/o auto en Colombia?

## Un zoom del parque automotor colombiano (millones de unidades)



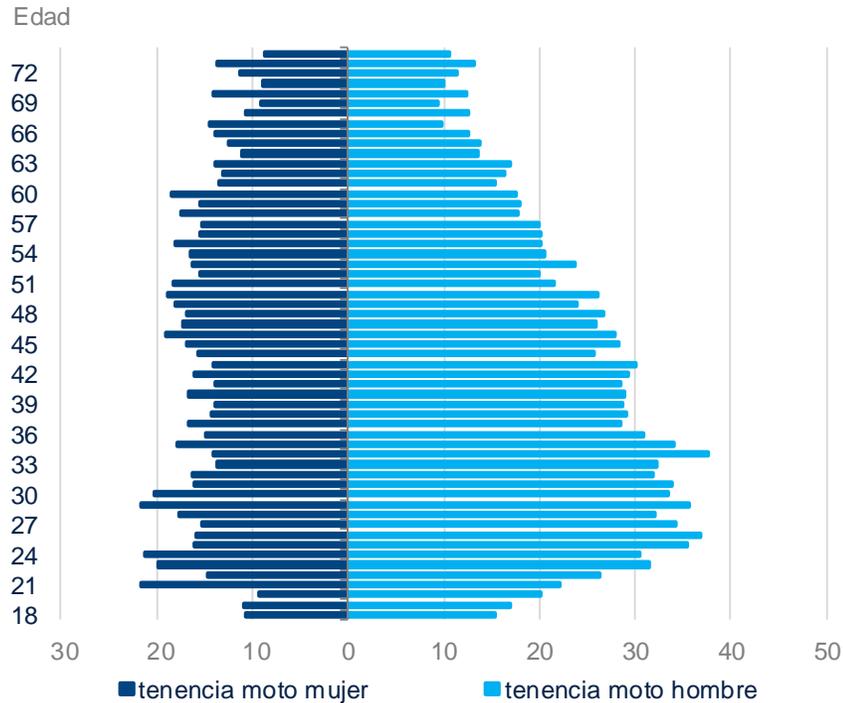
## Los vehículos particulares y las motos son demandados más como bien de consumo que como instrumento de trabajo

Productos según vocación de demanda  
(% del total de la oferta)

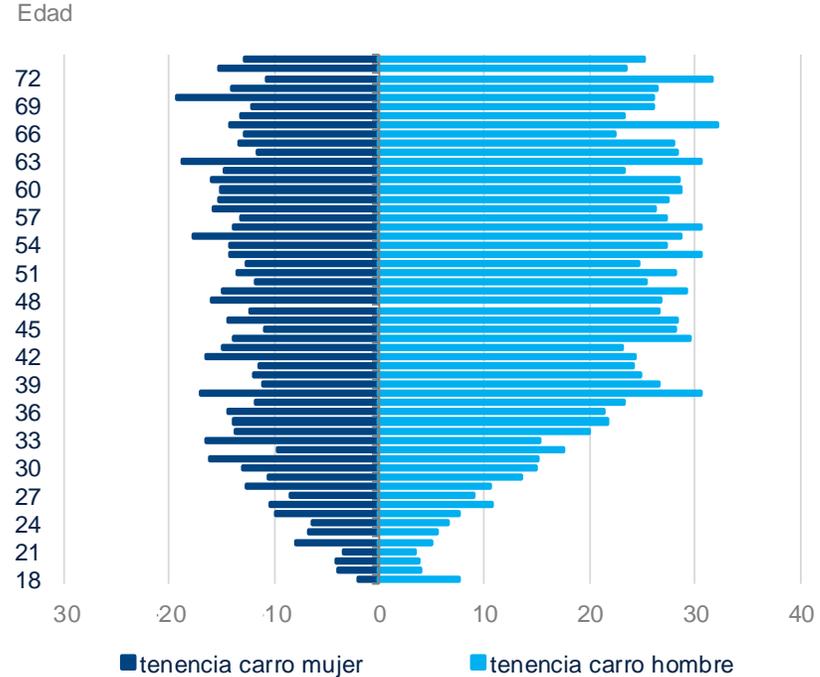


# Los hogares cuya cabeza son hombres tienen relativamente más carros y motos que las mujeres

**Tenencia de motos según edad y sexo**  
 (% del total de hogares con Jefe de Hogar de cada edad y sexo)



**Tenencia de carros según edad y sexo**  
 (% del total de hogares con Jefe de Hogar de cada edad y sexo)



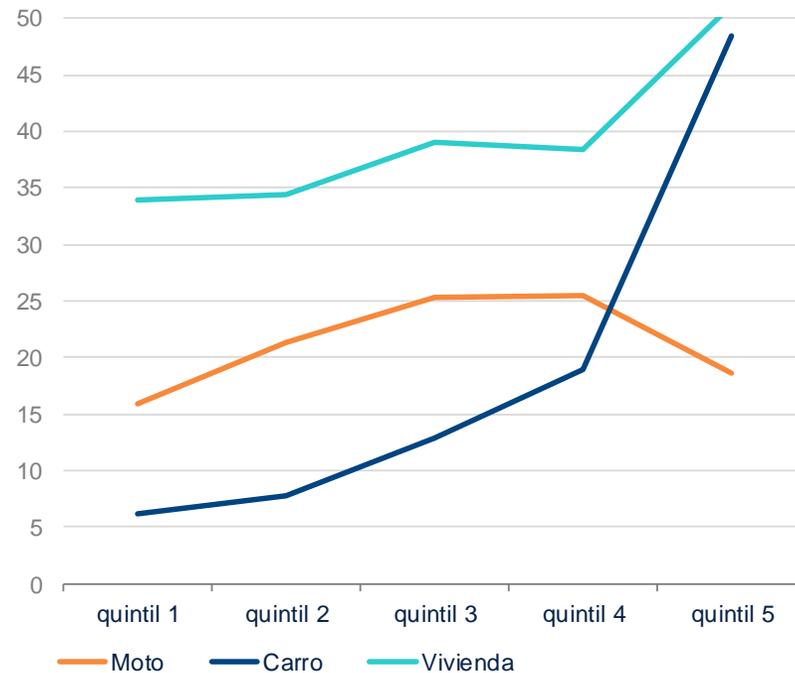
Fuente: BBVA Research y DANE, con datos de la GEIH de 13 ciudades

La tenencia de motos es alta entre los hogares con cabeza de hogar hombre de hasta 34-35 años y, la de carros, entre los de 35-38 años y más

## La tenencia aumenta con ingreso y riqueza en el caso de los carros pero para las motos no es así

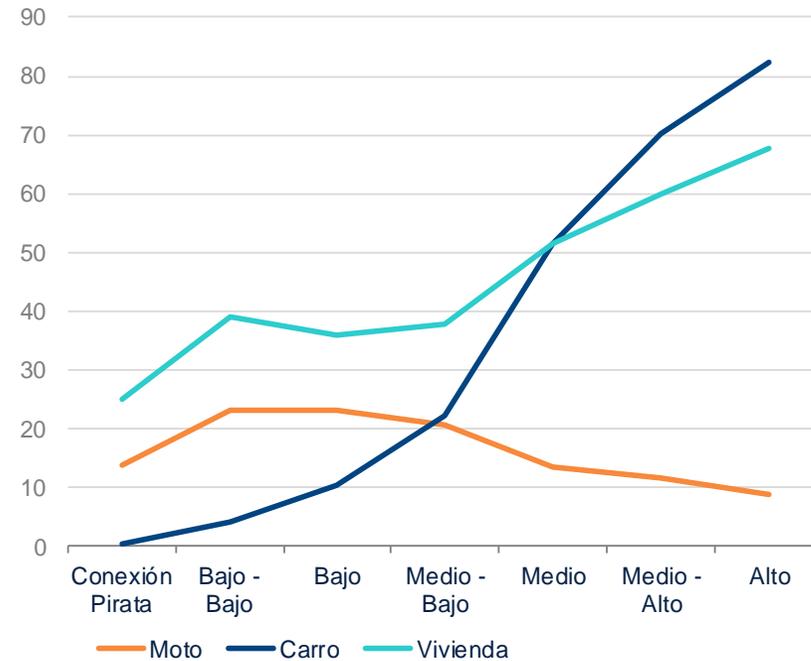
### Tenencia según ingreso

(% del total de hogares de cada quintil de ingreso)



### Tenencia según estrato de conexión eléctrica

(% del total de hogares de cada estrato)



Fuente: BBVA Research y DANE, con datos de la GEIH de 13 ciudades

En los ingresos altos parece haber una sustitución de motos por carros. La tenencia de vehículo en el hogar se empina con el nivel de ingreso, mientras que la de motos se aplana para los ingresos medios y se reduce en el ingreso más alto

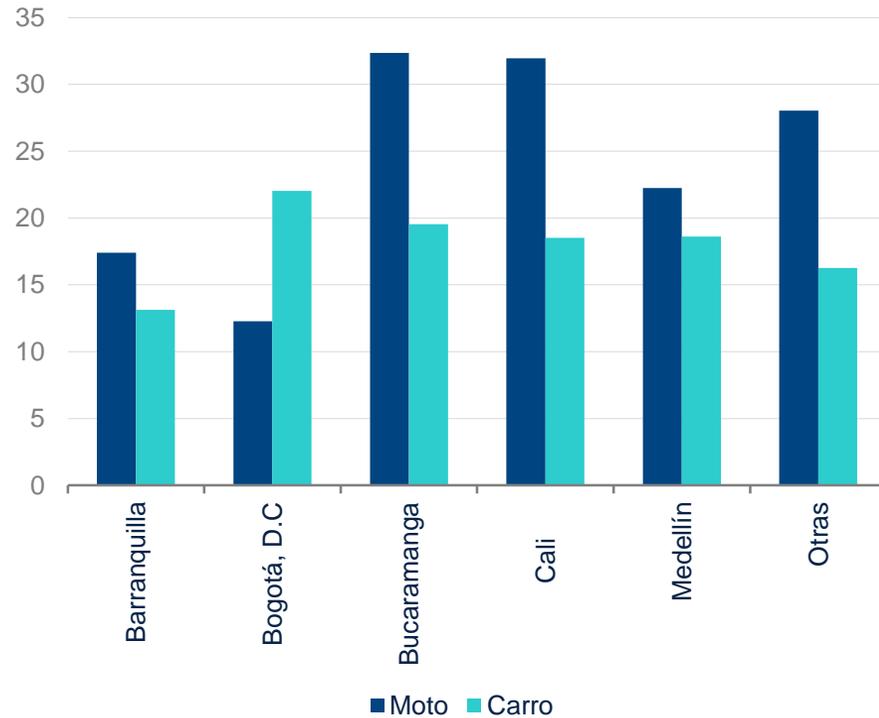
# Factores que inciden en la probabilidad de que un hogar tenga carro\*

## Características que la aumentan

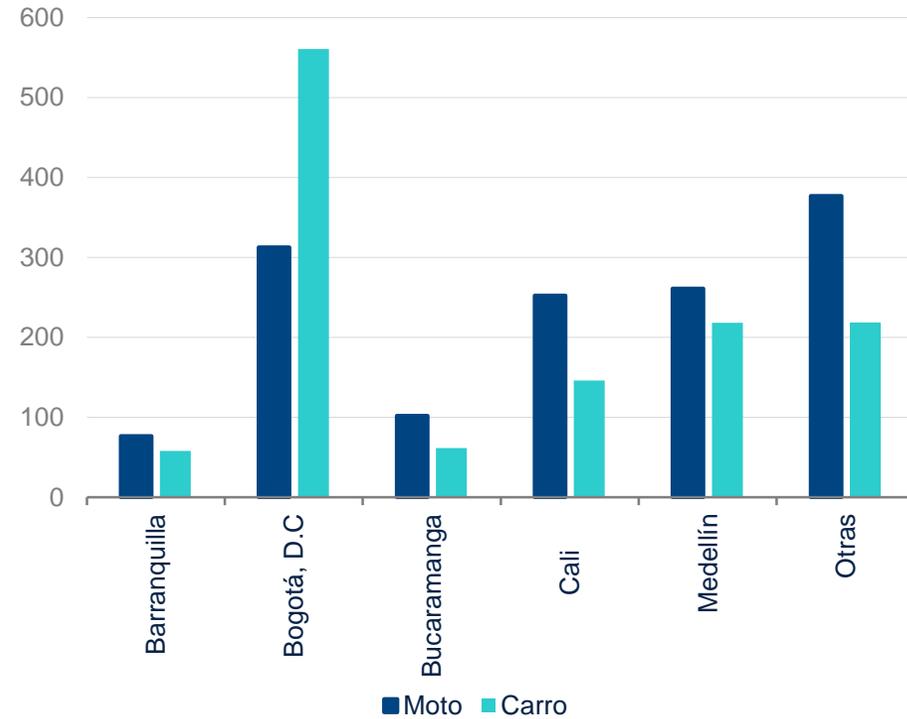
- **Características socio demográficas de los hogares:** ser un hogar con casa propia, tener una cabeza de hogar hombre, tener una cabeza de hogar ocupada
- **Composición del hogar:** ser un hogar de más de un miembro
- **Nivel de ingreso del hogar:** La probabilidad de tener carro de un hogar en el 20% más rico es 8,1 veces la de uno en el 20% más pobre
- **Estrato socio económico del hogar:** Un hogar en estrato 1 tiene menos de la mitad de probabilidad de tener un carro que uno en estrato 2 y un hogar en estrato 6 tiene dos veces la probabilidad de tener carro que uno en estrato 5

# La tenencia de carros es alta en Bogotá y la de motos en Bucaramanga y Cali

**Tenencia por ciudad**  
(% del total de hogares en cada ciudad)



**Hogares con carro y hogares con moto por ciudad** (miles de hogares)

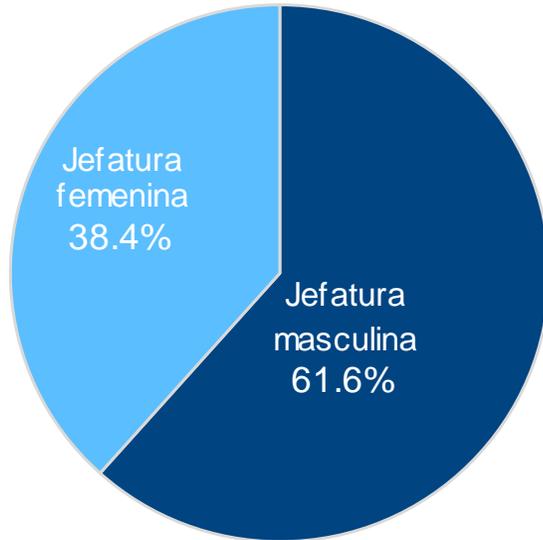




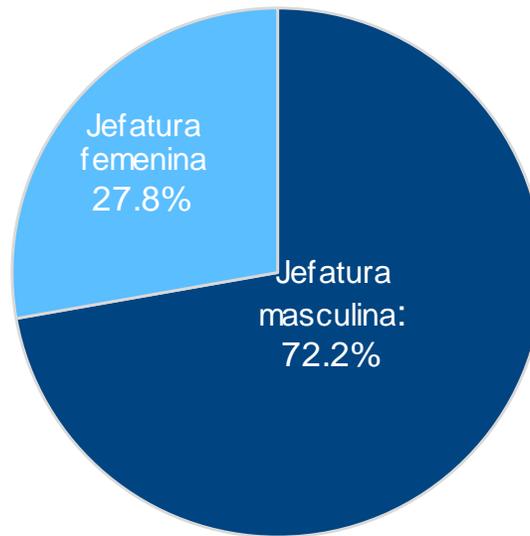
¿Cuáles son las características de los hogares que han decidido tener una moto o un auto?

## Los hogares con moto y/o carro tienen una proporción mayor de hombres como cabeza de hogar

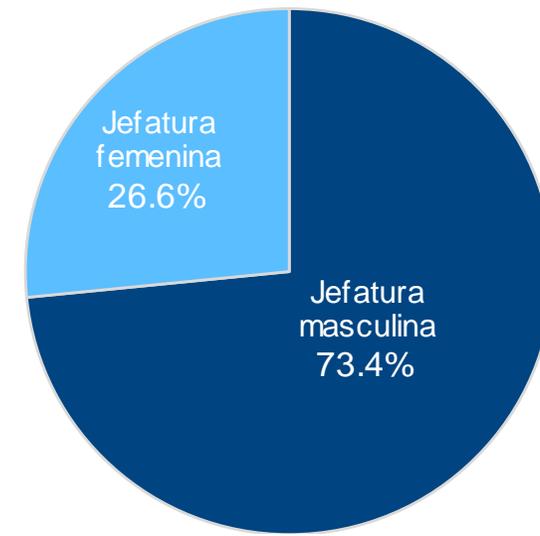
Hogares según género del Jefe de Hogar



Hogares con moto según género del Jefe de Hogar



Hogares con carro según género del Jefe de Hogar



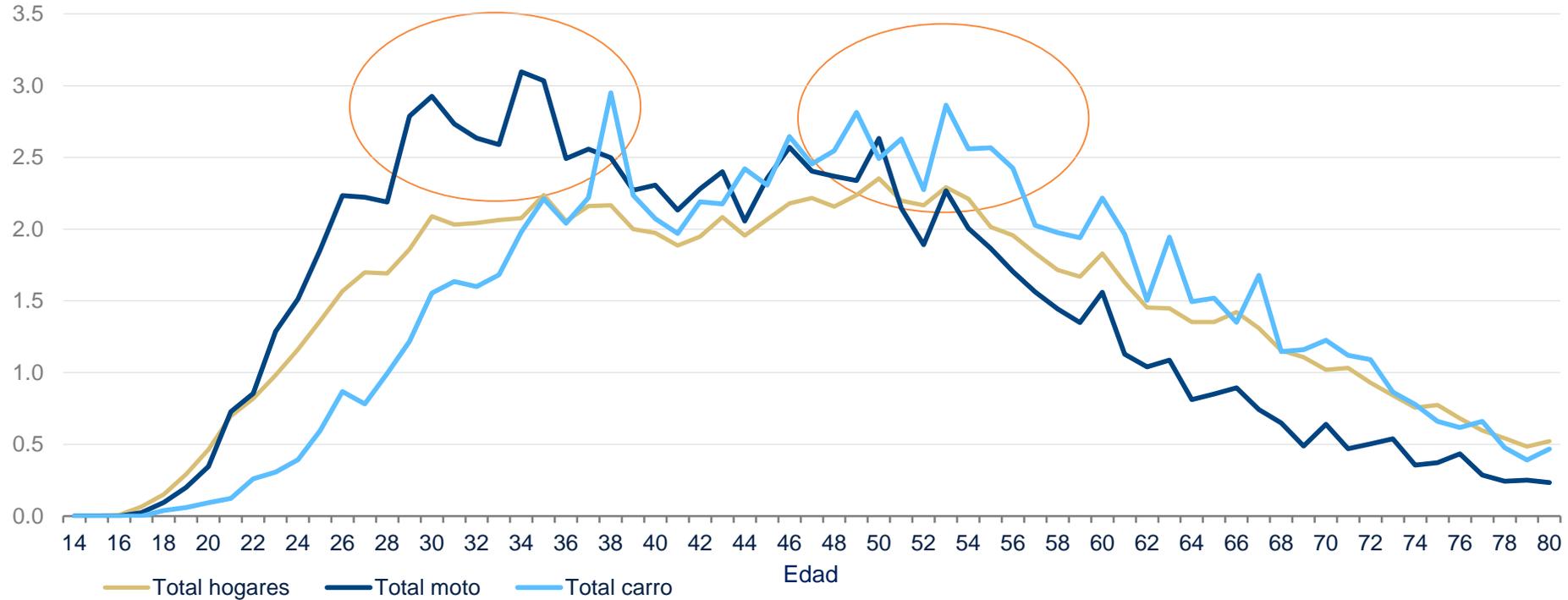
Fuente: BBVA Research y DANE, con datos de la GEIH de 13 ciudades

La proporción de cabezas de hogar hombres es superior (en más de 10 p.p.) en los hogares con moto o carro que en el total de hogares

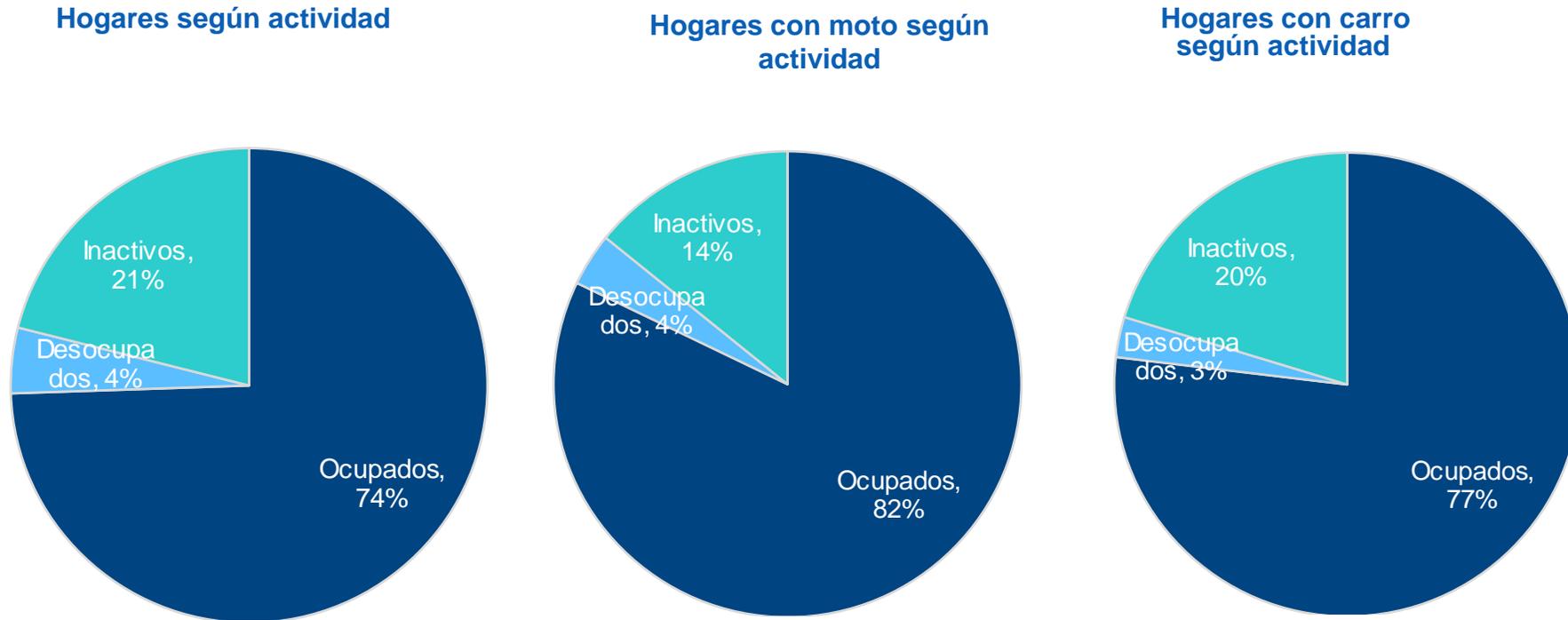
## En los hogares que tienen moto la cabeza es mayoritariamente de 29 a 39 años y en los que tienen auto de 44 a 54 años

**Distribución por edad del Jefe de Hogar de los hogares con moto, con carro y del total de hogares** (Porcentaje del total de jefes de hogar de cada categoría, %)

% del total de hogares de cada categoría



## Los hogares con moto tienen una mayor proporción de sus cabezas trabajando

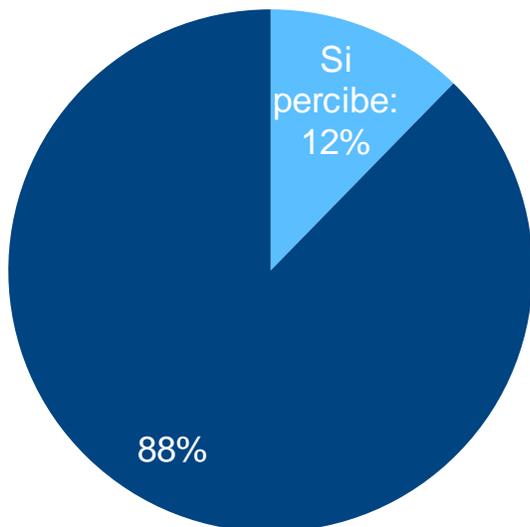


Fuente: BBVA Research y DANE, con datos de la GEIH de 13 ciudades

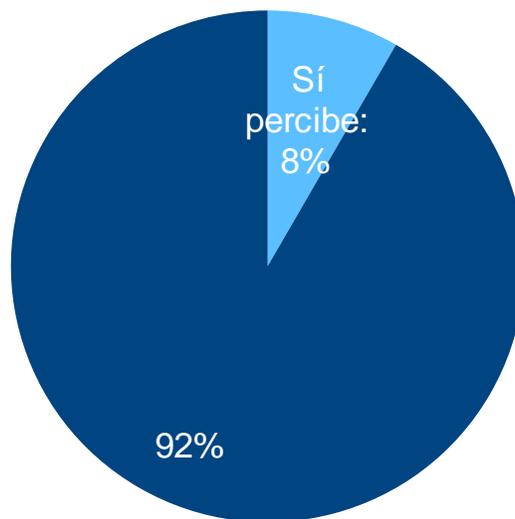
El 82% de los Hogares con moto tiene un Jefe de Hogar ocupado. Este porcentaje es de 74% en los hogares en general y de 77% en los hogares con carro

## Los hogares con carro tienen más proporción de ingresos de pensión

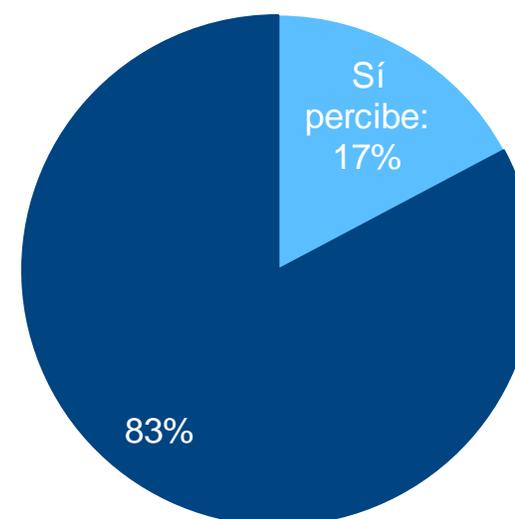
Hogares según si tienen ingresos de pensión



Hogares con moto según si tienen ingresos de pensión



Hogares con carro según si tienen ingresos de pensión



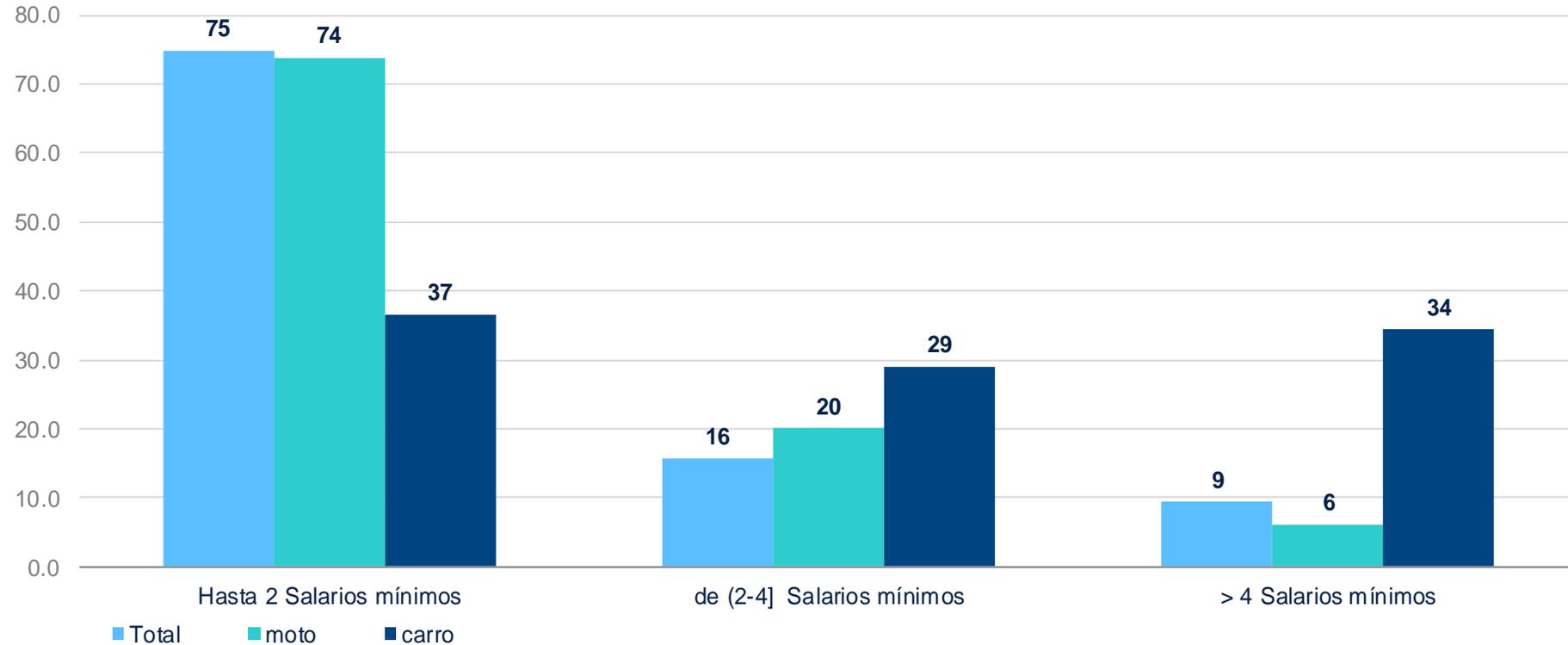
Fuente: BBVA Research y DANE, con datos de la GEIH de 13 ciudades

Entre los Hogares que tienen carro, un 17% percibe ingresos por pensiones, mientras en el caso de aquellos que tienen moto este porcentaje es de 8% y entre los hogares en general de 12%

## Los hogares con carro tienen cabezas que ganan más

### Distribución por ingreso laboral de los JH en los hogares con moto, carro y totales

(Porcentaje del total de jefes de hogar de cada categoría, %)



Fuente: BBVA Research y DANE, con datos de la GEIH de 13 ciudades

El 36% de los Jefes de Hogar de los hogares con motos percibe un ingreso laboral de 1-1,5 salarios mínimos (SM), este porcentaje es 18% para los que tienen carro. El 24% de los Jefe de Hogar de los hogares con carro tiene un ingreso laboral superior a 5 SM

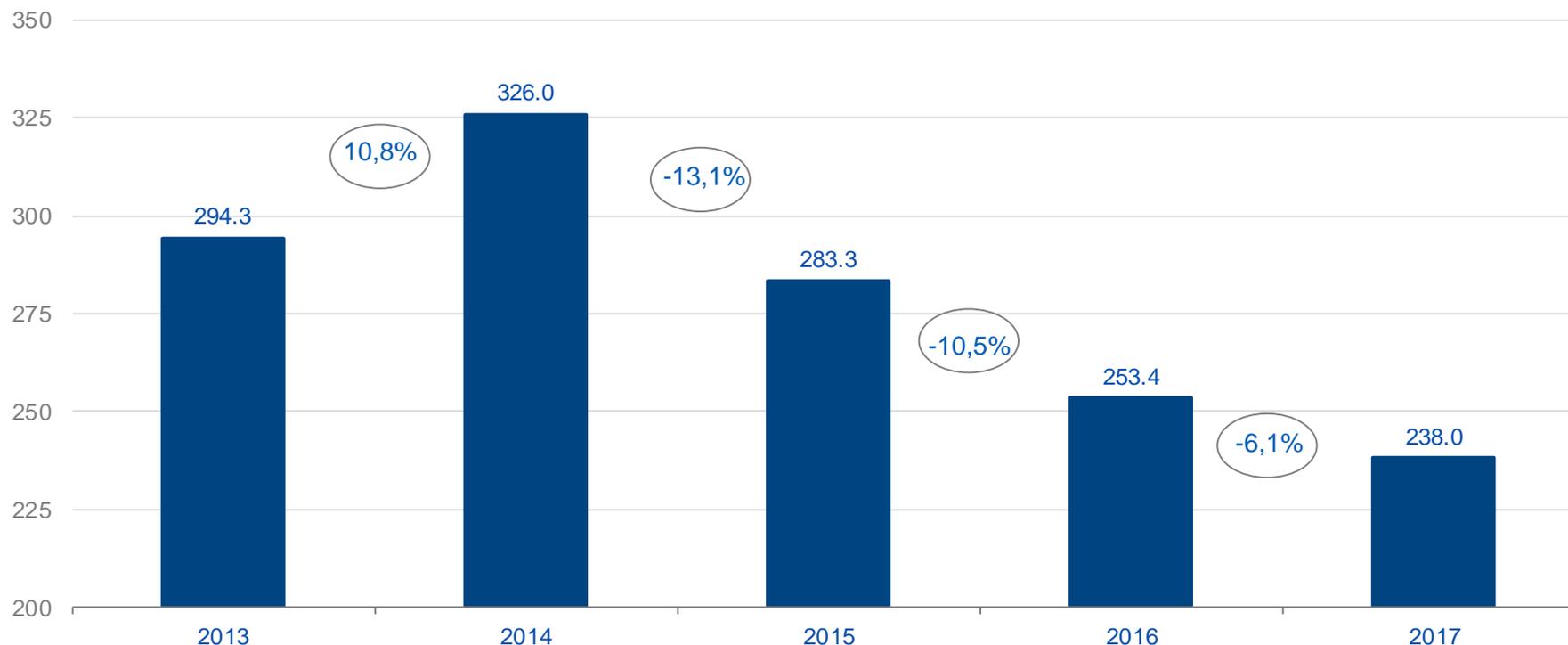


# 02

## Evolución reciente del mercado automotor

## El ritmo de caída de las ventas de vehículos nuevos se está moderando

### Ventas de vehículos (Miles de unidades)



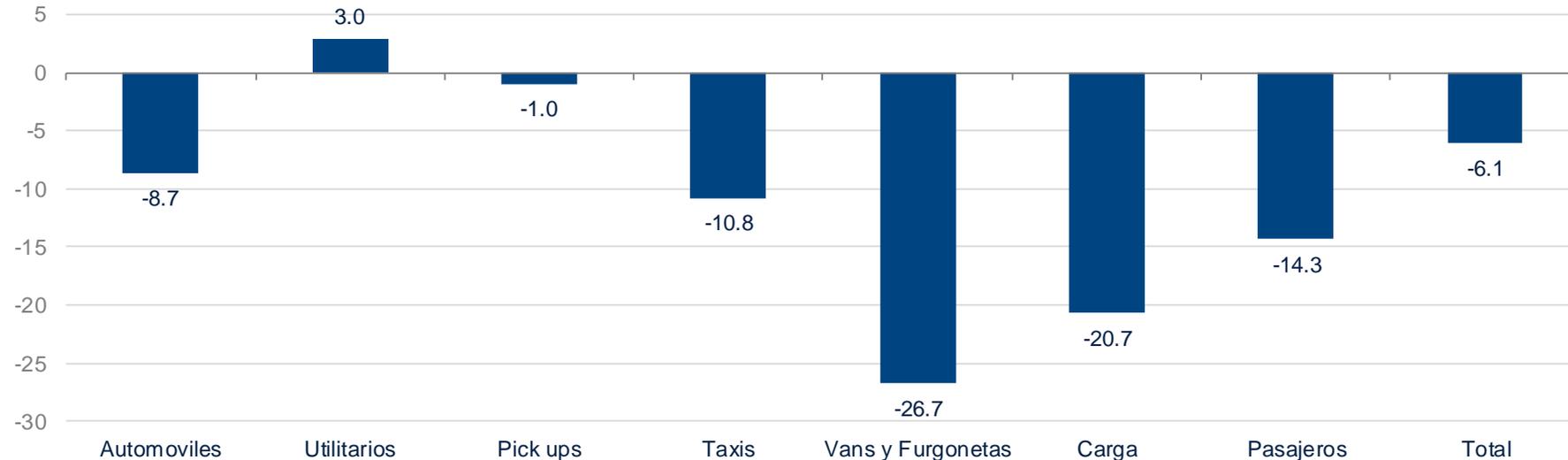
Fuente: BBVA Research con datos de Fenalco y ANDI

El ajuste del sector de autos concluyó en 2017 con una caída en las ventas de 6,1%, inferior a la observada en 2016 (de 10,5%)

## Las ventas de vehículos nuevos de uso comercial descendieron más que las de los otros segmentos, pero menos que en 2016

### Ventas y crecimiento en las ventas de vehículos según tipo 2017

(Variación anual %)



	Automóviles	Utilitarios	Pick Ups	Taxis	Vans y Furgonetas	Carga	Pasajeros	Total
<b>Unidades (miles) 2016</b>	137.806	71.394	12.215	9.772	2.204	15.628	4.376	253.395
<b>Unidades (miles) 2017</b>	125.867	73.513	12.093	8.720	1.615	12.391	3.749	237.957
<b>Participación (%)</b>	52,9	30,9	5,1	3,7	0,7	5,2	1,6	100,0
<b>Crec. 2016</b>	-8,0	-6,6	-1,8	-35,2	-37,4	-22,1	-26,5	-10,5
<b>Crec. Ac. Julio 2018</b>	-2,6	4,5	26,5	-1,9	-15,4	1,1	-32,2	0,7

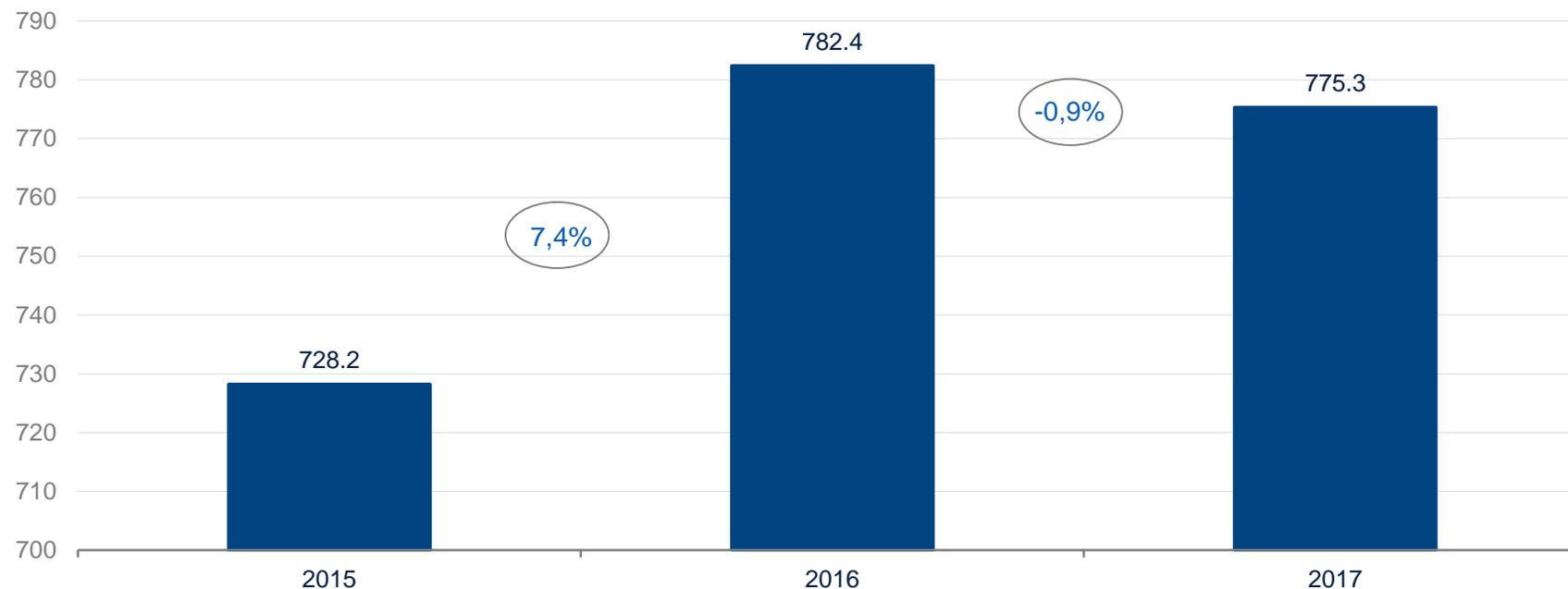
Fuente: BBVA Research, Fenalco y ANDI. \*Carga incluye: camiones, camionetas volquetas y tractocamiones

Por su parte, las ventas de utilitarios pasaron de caer en casi 7% en 2016 a crecer en 3% en 2017 y en 4,5% a/a a julio de 2018

## La venta de vehículos usados se moderó también en el último año

### Ventas de vehículos usados (2015-2017)

(Miles de unidades)



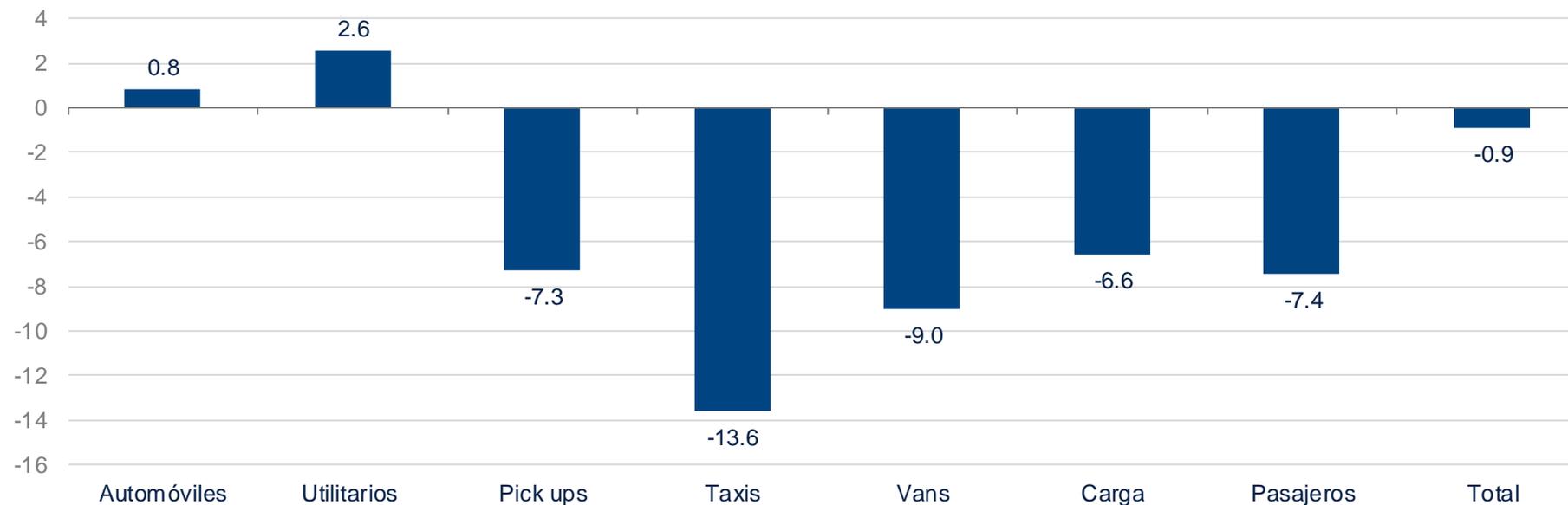
Fuente: BBVA Research, Fenalco, ANDI y Andemos

En 2017 las ventas de usados permanecieron relativamente estables (-1%) contrariamente a los sucedido en 2016 cuando aumentaron en más del 7%

## Las ventas de automóviles y utilitarios usados crecieron en el 2017

### Ventas y crecimiento en las ventas de vehículos usados según tipo 2017

(Variación anual %)

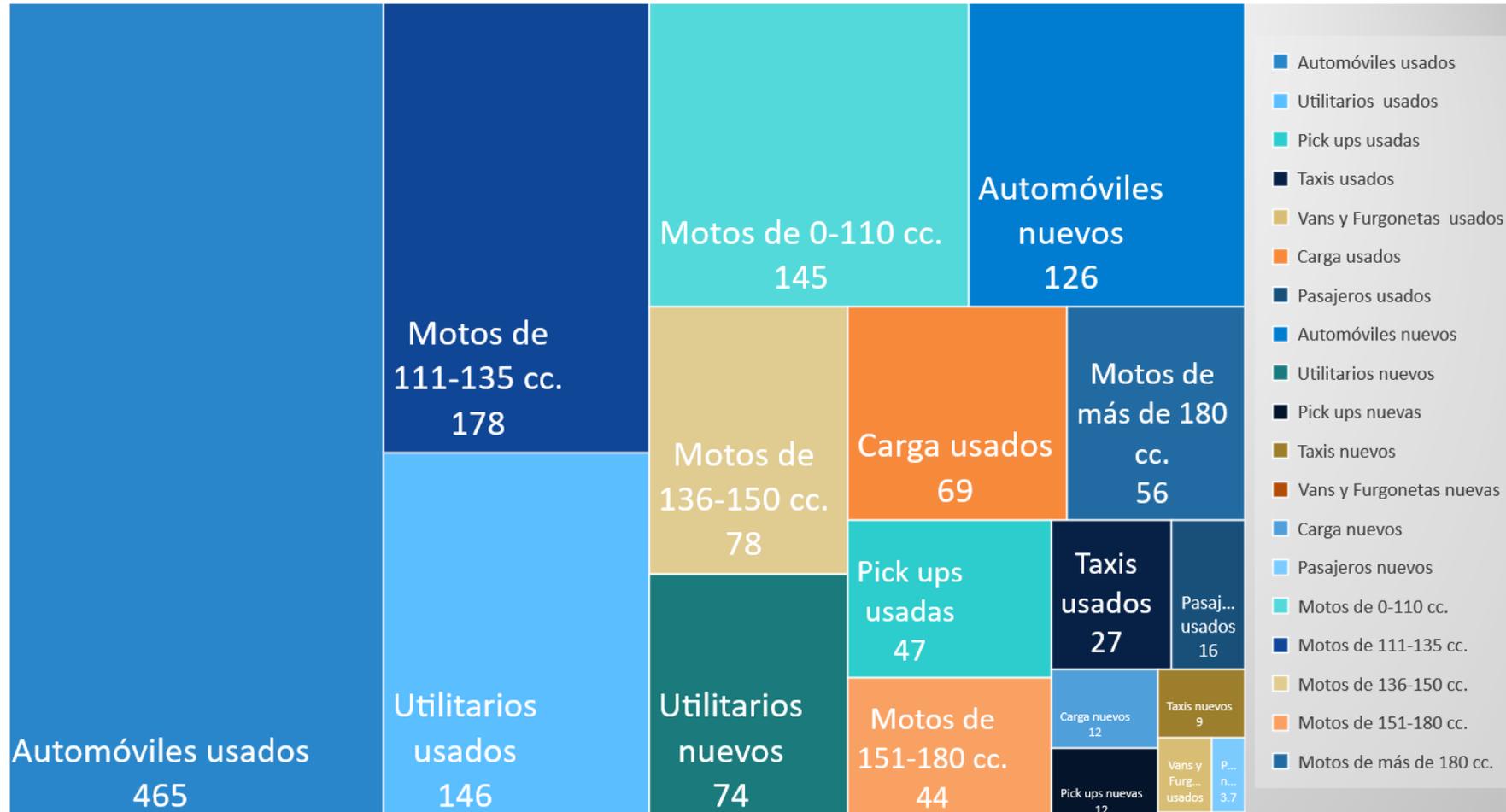


	Automóviles	Utilitarios	Pick ups	Taxis	Vans y Furgonetas	Carga	Pasajeros	Total
<b>Unidades (miles) 2017</b>	464.882	145.722	47.252	26.513	5.876	68.874	16.162	775.281
<b>Acum. Julio 2018</b>	262.727	84.061	27.143	16.603	3.387	38.498	9.537	621.185
<b>Participación (%)</b>	59,4	19,0	6,1	3,8	0,8	8,7	2,2	100,0

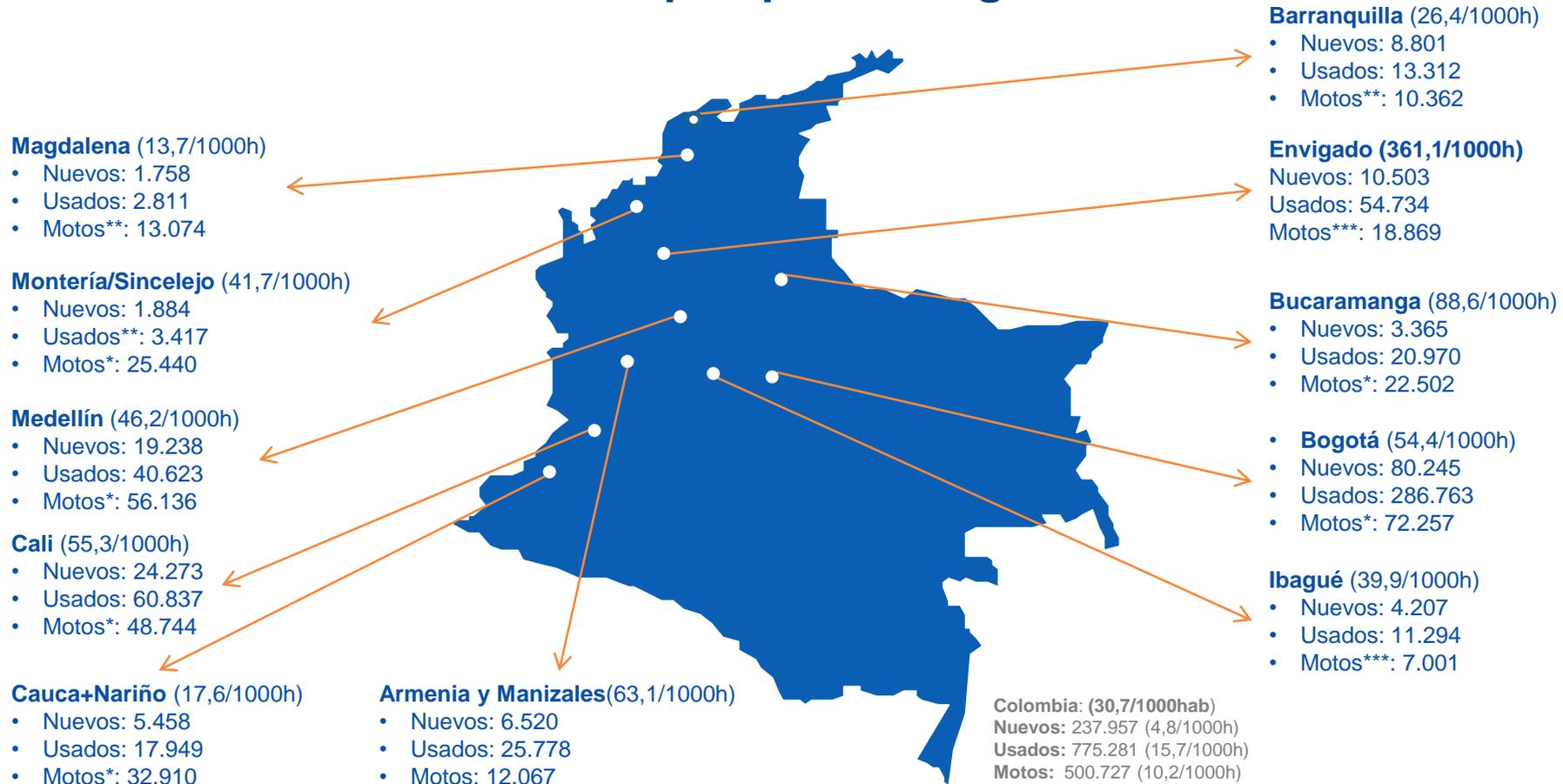
Fuente: BBVA Research con datos de FENALCO y DANE

# Un zoom de las ventas de vehículos y motos

(miles de unidades)



## Las ventas totales de 2017 en perspectiva regional

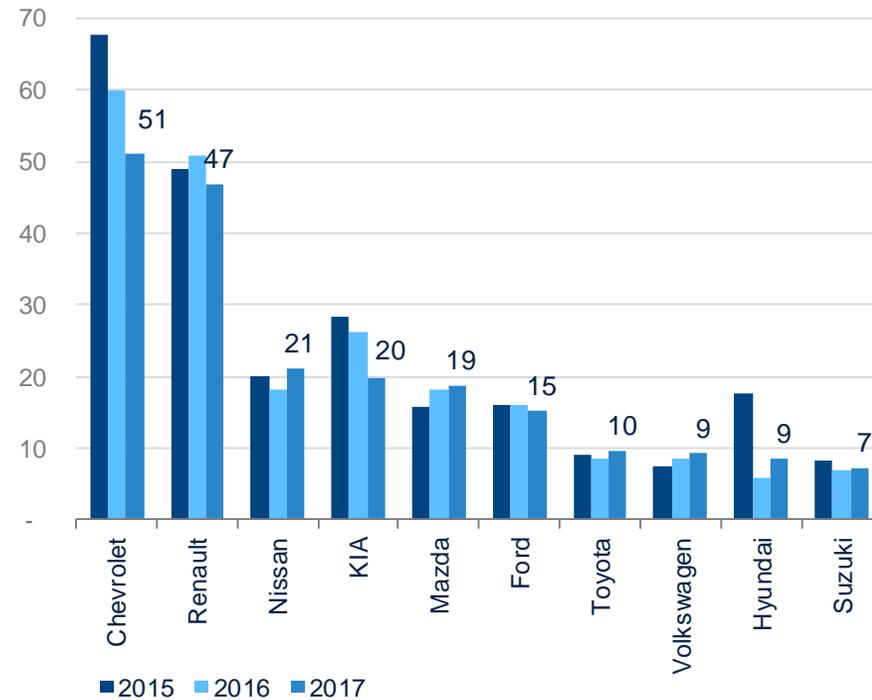


Fuente: BBVA Research con datos de Fenalco y ANDI, ANDEMOS.\*Corresponde a Fenalco. \*\*Fuente Andemos y corresponde al departamento. \*\*\*Andemos

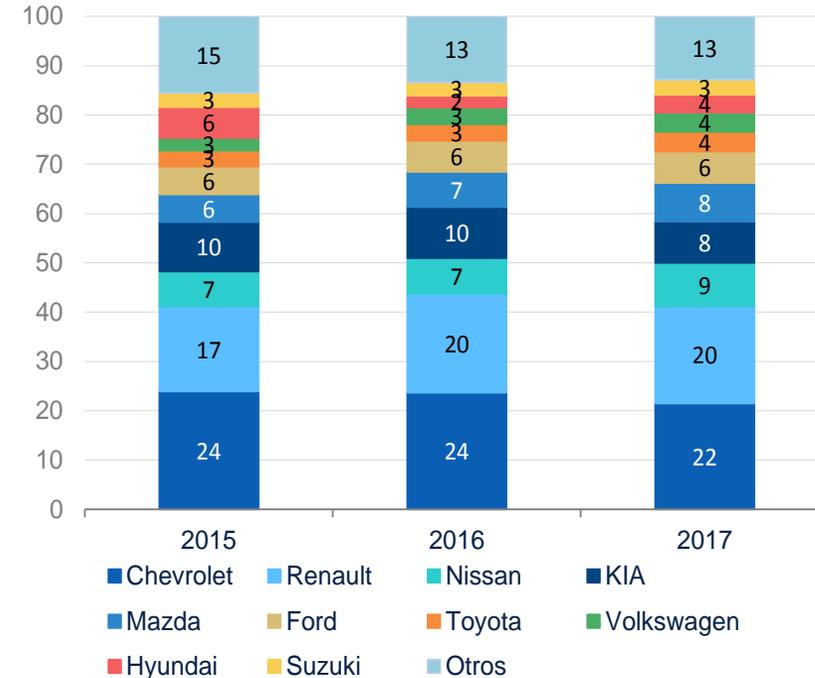
El mercado más amplio por volumen es Bogotá, seguido de (Medellín + Envigado ) y de Cali

# Chevrolet y Renault lideran ventas de vehículos nuevos

**Ventas de autos nuevos según marca**  
(Miles de unidades)



**Participación según marca**  
(%)

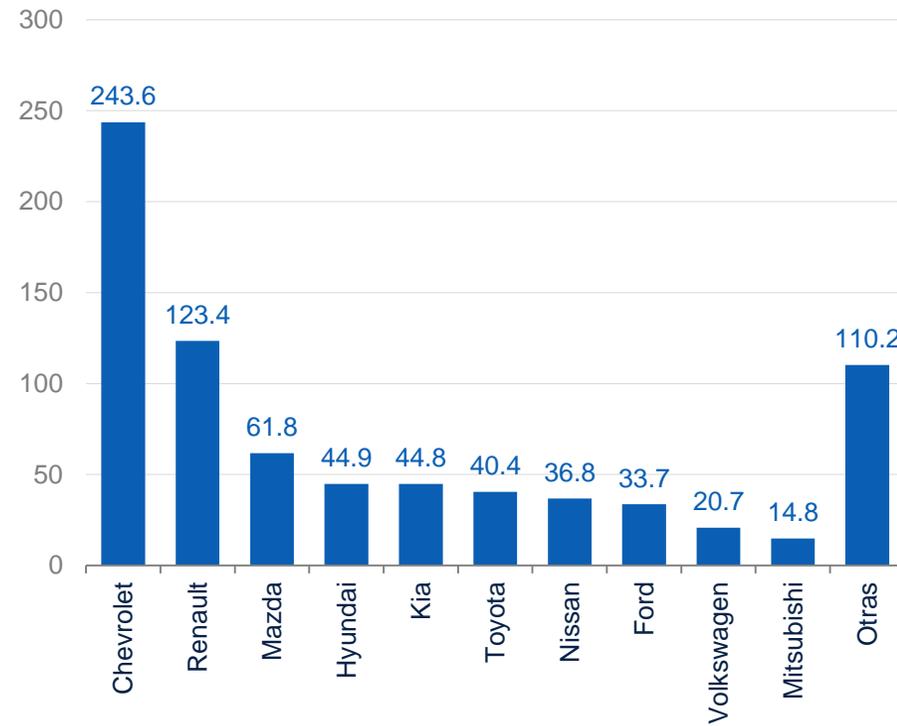


Fuente: BBVA Research, Fenalco y ANDI

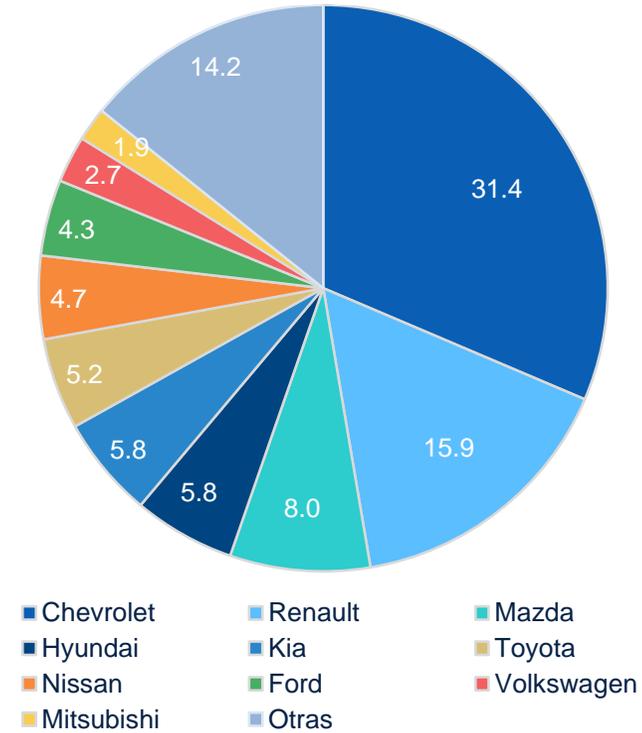
En 2017 las ventas de Nissan (15,4%) y Mazda (3,0%) aumentaron mientras que las de Chevrolet (-14,7%), Renault (-8,0%) y Kia (-24,7%) disminuyeron.

# Chevrolet, Renault y Mazda lideran la venta de autos usados

**Venta de vehículos usados según marca**  
(Miles de unidades)



**Participación según marca**  
(%)





# 03

Proyecciones 2018 - 2019

## Las ventas de vehículos nuevos crecerán en 2018, incremento que se consolidará en 2019

### Ventas de vehículos

(% del PIB)

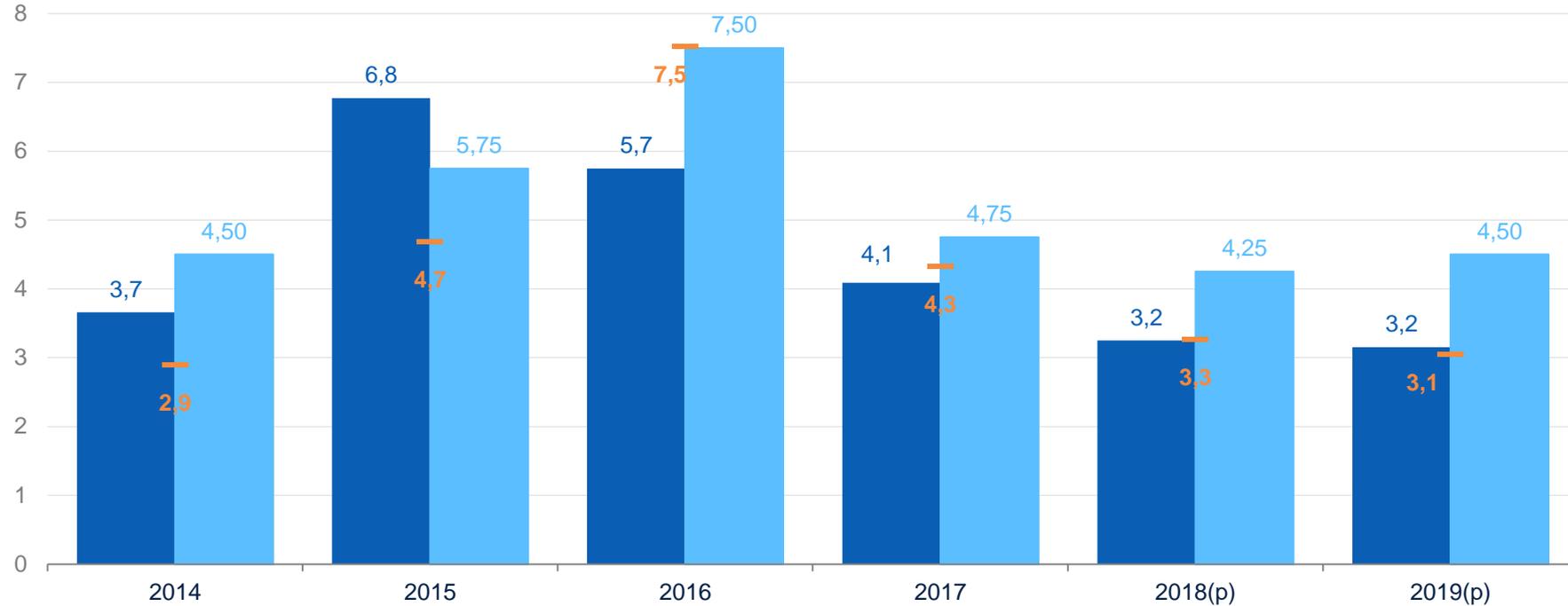


Fuente: BBVA Research, Fenalco, ANDI y proyecciones propias

En 2018 las ventas de vehículos llegarán a 250 mil unidades, un crecimiento de 5,1% y en 2019 esperamos unas ventas de 274 mil unidades (9,6%)

## Menores tasas y menor inflación potencian consumo durable

### Inflación y tasa de BanRep (Variación anual y tasa efectiva anual %)



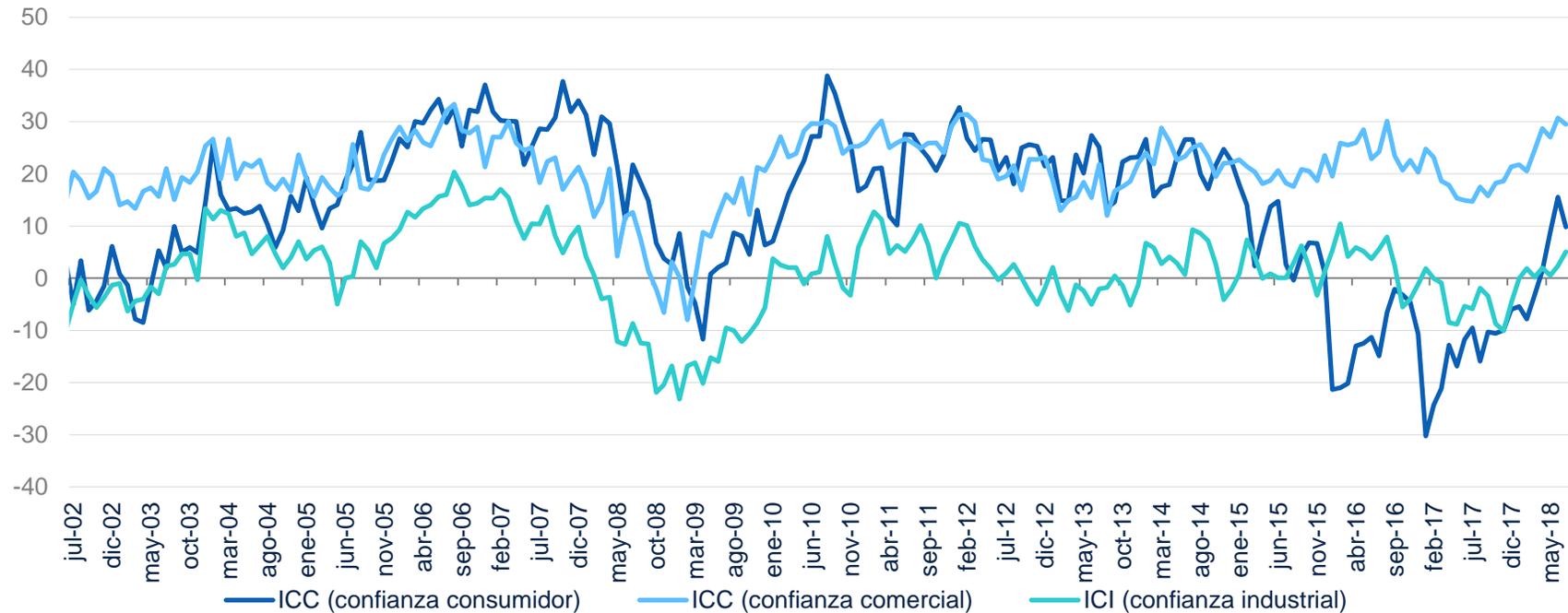
Fuente: BBVA Research con datos de DANE y Banco de la República y proyecciones propias

La inflación convergerá a 3% y la tasa de intervención se mantendrá en 4,25 y aumentará sólo en 2019

# Luego del choque en confianza éstas muestran mejoras significativas

## Confianza de empresarios y hogares

(Balance de respuestas)

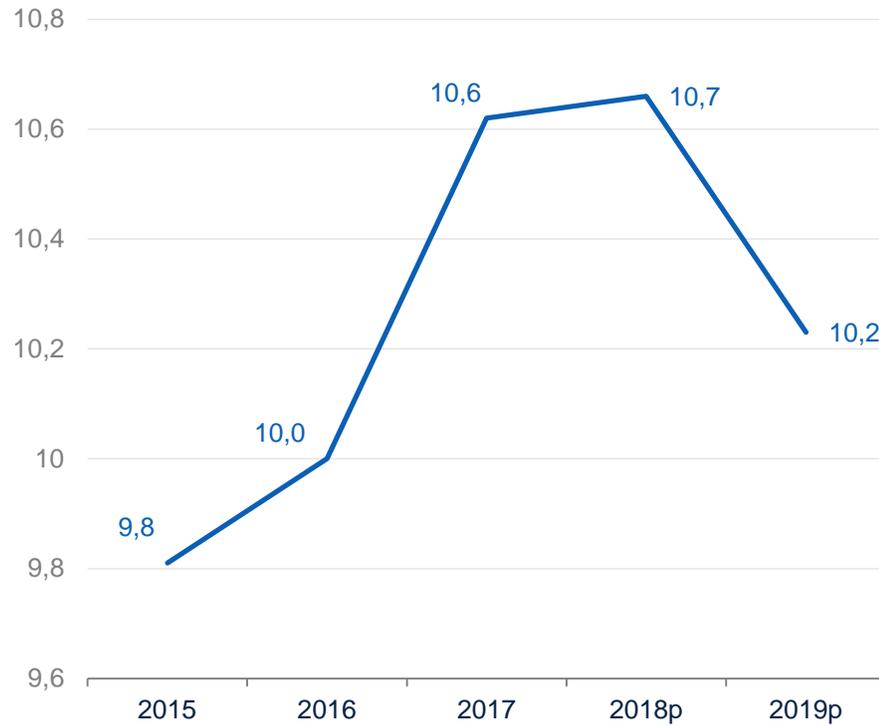


Fuente: BBVA Research, DANE y DNP, con datos de la GEIH de 13 ciudades

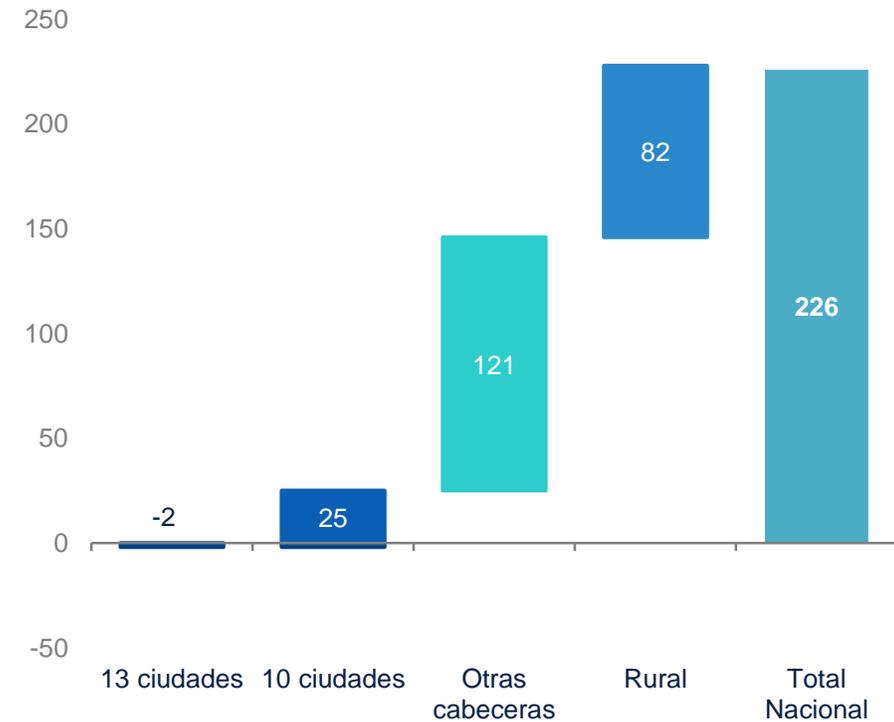
La confianza del consumidor se ubicó en 15,5% en junio de 2018, nivel similar al alcanzado en enero de 2015. La confianzas comercial e industrial han mostrado una tendencia al alza

## El mercado laboral parece estarse estabilizando

**Tasa de desempleo urbano promedio**  
(% del PIB)



**Creación de empleo Nacional en 2017**  
(creación anual, miles de empleos creados según región)



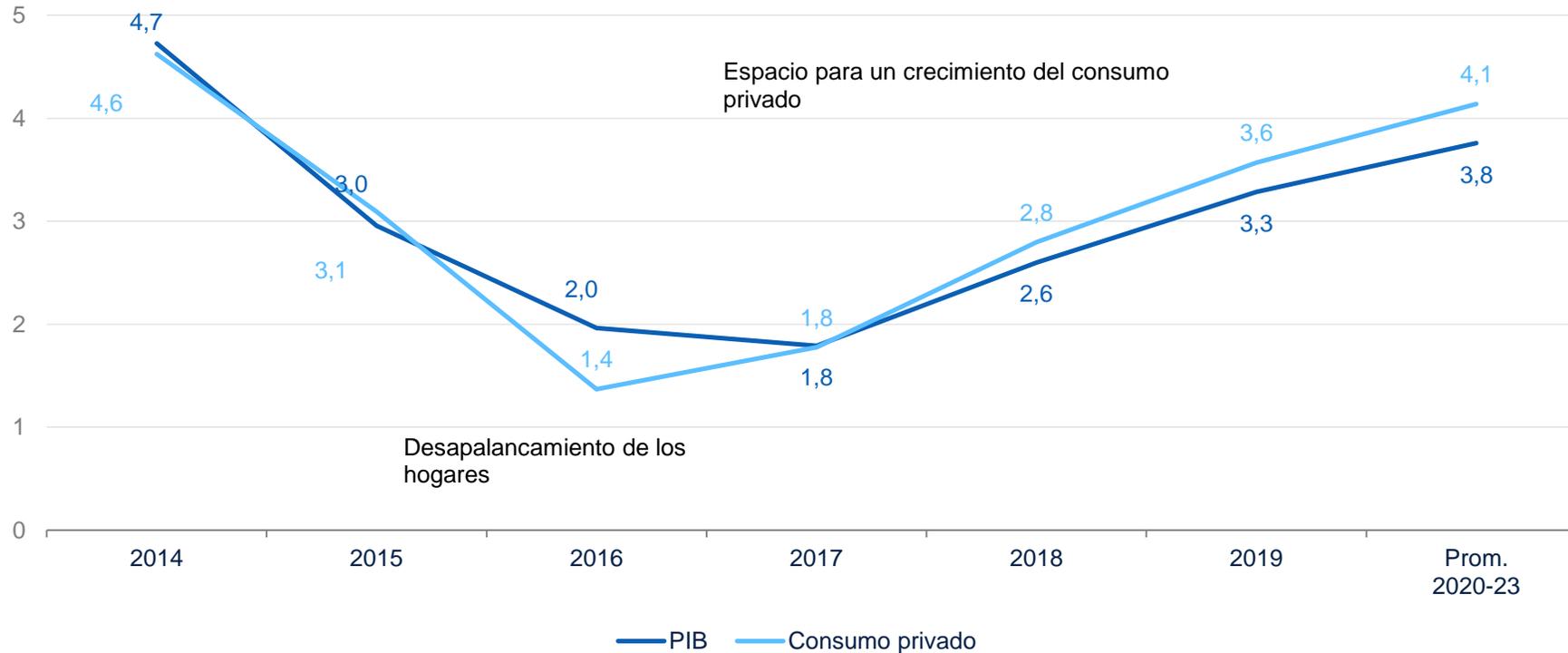
Fuente: BBVA Research con datos de DANE y proyecciones de BBVA Research

En 2017 el desempleo nacional fue menor que el urbano ya que el empleo se creó por fuera de las 13 principales ciudades, esto representa oportunidades por fuera de éstas

# Ya se observa una recuperación gradual de la economía colombiana.

## PIB

(Variaciones anuales, Nueva Base 2015, %)



Fuente: BBVA Research con datos del DANE y proyecciones propias

La tendencia de recuperación no es muy empinada, lo que anticipa un crecimiento aun moderado para 2018. Sin embargo, el comportamiento del crecimiento trimestral apunta a una aceleración mayor del PIB.

## Mensajes principales

- ◆ Existe un potencial de mercado amplio, con mejoras en las condiciones económicas, con inversiones en infraestructura vial, con mejoras en seguridad y con los avances en renovación del parque automotor
- ◆ El sector automotor tocó fondo en 2017 con una caída de las ventas de vehículos de 6,1%. En 2018 las ventas de vehículos nuevos crecerán: serán de 250 mil unidades. Para 2019 la recuperación se consolidará con unas ventas de 274 mil unidades
- ◆ Las variables macro económicas que explican la aceleración del sector a partir de 2018 son las menores tasas de interés e inflación y la consolidación de las mejoras en confianza de los consumidores. La feria del automóvil en Bogotá apoyará el crecimiento del sector en 2018. Además, el crecimiento en los precios de los vehículos se ha desacelerado, pasando de 5,7% en 2016 a -0,2% en 2017
- ◆ Los factores que impulsan las ventas se mantienen tanto en 2018 como en 2019.
- ◆ Entre las variables que inciden en la tenencia de vehículos y motos por parte de los hogares están el nivel de ingresos, de riqueza, el género, la situación laboral del jefe de hogar, entre otros
- ◆ El sistema financiero ha actuado como amortiguador de la caída de los ingresos de la personas con una cartera de vehículos que ha crecido en los últimos años

## 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.

BBVA Colombia es un establecimiento de crédito y es supervisado por la Superintendencia Financiera.

BVA Colombia promueve este tipo de documentos con fines meramente académicos y no asume ninguna responsabilidad por las decisiones que se toman con base en la información recibida ni puede ser considerada como asesoría tributaria legal o financiera. Igualmente no se hace responsable por la calidad ni contenido de los mismos.

BBVA Colombia es el titular de todos los derechos de autor del contenido textual y gráfico de este documento los cuales se encuentra protegidos por las leyes de Derechos de Autor y demás leyes relativas internacionales y de la República de Colombia. Se prohíbe su uso circulación o copia sin autorización previa y expresa de BBVA Colombia.

Este informe ha sido elaborado por la **Unidad de Colombia**

### Economista Jefe de Colombia

**Juana Téllez**  
juana.tellez@bbva.com  
+57 347 16 00

María Claudia Llanes  
maria.llanes@bbva.com  
+57 347 16 00

María Paula Castañeda  
mariapaula.castaneda@bbva.com  
+57 347 16 00  
Estudiante en práctica

### BBVA-Research

**Jorge Sicilia Serrano**

**Análisis Macroeconómico**  
Rafael Doménech  
r.domenech@bbva.com

**Escenarios Económicos Globales**  
Miguel Jiménez  
mjimenezg@bbva.com

**Mercados Financieros Globales**  
Sonsoles Castillo  
s.castillo@bbva.com

**Modelización y Análisis de Largo Plazo Global**  
Julián Cubero  
juan.cubero@bbva.com

**Innovación y Procesos**  
Oscar de las Peñas  
oscar.delaspenas@bbva.com

**Sistemas Financieros y Regulación**  
Santiago Fernández de Lis  
sfernandezdelis@bbva.com

**Regulación Digital y Tendencias**  
Álvaro Martín  
alvaro.martin@bbva.com

**Regulación**  
Ana Rubio  
arubiog@bbva.com

**Sistemas Financieros**  
Olga Cerqueira  
Olga.gouveia@bbva.com

**España y Portugal**  
Miguel Cardoso  
miguel.cardoso@bbva.com

**Estados Unidos**  
Nathaniel Karp  
Nathaniel.karp@bbva.com

**México**  
Carlos Serrano  
carlos.serranoh@bbva.com

**Turquía, China y Big Data**  
Álvaro Ortiz  
alvaro.ortiz@bbva.com

**Turquía**  
Álvaro Ortiz  
alvaro.ortiz@bbva.com

**Asia**  
Le Xia  
Le.xia@bbva.com

**América del Sur**  
Juan Manuel Ruiz  
juan.ruiz@bbva.com

**Argentina**  
Gloria Sorensen  
gsorensen@bbva.com

**Chile**  
Jorge Selaive  
jselaive@bbva.com

**Colombia**  
Juana Téllez  
juana.tellez@bbva.com

**Perú**  
Hugo Perea  
hperea@bbva.com

**Venezuela**  
Julio Pineda  
juliocesar.pineda@bbva.com

# Gracias