

2 Estructura del sector automotor

La producción bruta del sector automotor fue de COP 5,5 billones en 2013 (COP 6,1bn en 2012), representando el 2,7% de la producción bruta industrial y el 0,8% del PIB. En 2014 las ventas de vehículos ascendieron a 1,6% del PIB (COP12.4bn)¹. En 2013 el sector aportó 15 mil empleos, de los cuales 8 mil eran permanentes². Por su parte, la producción bruta del sector de motocicletas se ubicó en COP 2,3bn en 2013 (COP 1,9bn en 2012), representando un 1,1% de la producción bruta industrial y aportando 7,2 mil empleos a la economía. **Conjuntamente, el sector automotor y de motos aporta cerca de 4% de la producción industrial.** El sector automotor está compuesto por la fabricación de vehículos automotores y sus motores, la fabricación de carrocerías para vehículos automotores y la fabricación de autopartes. La fabricación de vehículos automotores y sus motores representa un 76% de la producción bruta total del sector y los subsectores de carrocerías y autopartes un 12%³. Los dos últimos sectores mencionados anteriormente son los que más empleo aportan al sector, cada uno con el 36% del empleo total, frente al 28% del sector de automotores y motores.

Los empleados mejor remunerados son los pertenecientes al sector de automotores y motores, con un salario promedio mensual de 2,1 y de 3,2 veces el del sector de autopartes y de carrocerías, respectivamente. Por su parte el salario promedio en el sector de motocicletas fue de COP 1,1 millones mensuales. Para 2012 los salarios del sector de automotores y motores representaron 2,5 veces el del sector de motos.

Tabla 2.1

Indicadores relevantes para el mercado de autos y motos

Población (millones de habitantes, 2014)	48,0
PIB per cápita (Dólares corrientes PPP, 2014)	8.394
PIB per cápita (Dólares corrientes PPP, 2014)	13.459
Extensión del territorio (miles de km ²)	1.141,7
Empleos creados por el sector automotor (Miles de personas, 2013)	15,1
Empleos creados por el sector de motos (Miles de personas, 2013)	7,2
Ventas de autos (Miles de unidades, 2014)	328,5
Ventas de motos (Miles de unidades, 2014)	644,8
Ventas de autos (% del PIB, 2014)	1,6
Ventas por persona (unidades por cada 1.000 personas, 2014)	7,0
Antigüedad promedio del parque automotor (años, 2012)	14,9
Tenencia de vehículos (por cada 1.000 habitantes)	100
Financiación bancaria de autos (% del total, 2014)	57,3%
Cartera Automotriz (% del PIB, 2014)	1,37%

Fuente: DANE, Asobancaria, Superfinanciera y BBVA Research

1: El DANE cambió la muestra para el cálculo de las ventas de vehículos por lo que el valor de las ventas de vehículos que se presenta acá es un empalme, aplicando a la antigua serie los crecimientos de la nueva serie.

2: Encuesta Anual Manufacturera –EAM– de 2013. DANE

3: Participaciones a 2012 de la EAM.

Balance de oferta y de demanda del sector

La demanda de los sectores de autos y autopartes y de motos es principalmente doméstica. El sector de autos abastece cerca del 70% de su demanda interna con importaciones. Por su parte, el sector de motos suple un 93% de su consumo aparente con producción interna.

En Colombia la demanda de vehículos proviene, principalmente, del mercado interno. En 2013, en particular, las ventas representaron el 85% de la oferta total (294 mil unidades) y las exportaciones el 14% (49 mil unidades) (Gráfico 2.1). De otra parte, la demanda se suple principalmente con importaciones. Entre 2010 y 2014 las importaciones abastecieron el mercado doméstico en un 63% y la producción interna en un 37%, en promedio. La oferta total de autos se encuentra cerca de las 340 mil unidades en promedio (2010-2014), correspondiendo el 58%, aproximadamente, a importaciones y el 42% a producción interna (Gráfico 2.1). En 2013, en particular, se ofrecieron 343 mil unidades, de ellas 200 mil fueron importadas y 143 mil de producción interna.

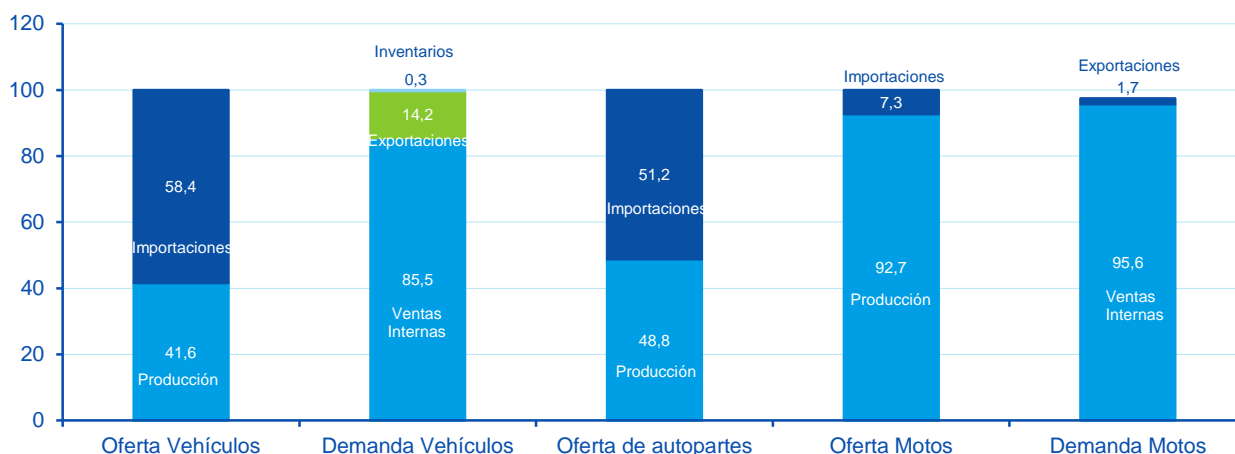
Para el año 2014, la producción nacional destinada a suplir la demanda interna se ubicó en 110 mil unidades, es decir en el 33,6% de las ventas internas (328 mil unidades, superiores en 12% al año anterior) y el resto de la demanda se vio cubierta con importaciones, las cuales se situaron en 218 mil unidades.

La oferta del sector de autopartes y carrocerías depende en un 50% de producción interna. El sub sector de mayor importancia dentro de las autopartes y carrocerías es el de “motor y lubricación” cuya oferta se abastece en su mayoría con importaciones⁴ (Gráfico 2.1).

La demanda de motos es primordialmente doméstica. El número de motos exportadas es muy bajo y representa tan sólo el 1,7% de la oferta total de motos. La oferta de motos se ha ubicado en los últimos años en promedio en 557 mil unidades (2010-2013). El sector se abastece básicamente con producción interna representando las importaciones tan sólo el 7% de la oferta total (Gráfico 2.1). En 2013, en particular, la producción de motos se ubicó en 625 mil unidades y las importaciones en 49 mil unidades, alcanzando una oferta total de 674 mil unidades. El consumo aparente se ubicó, para ese mismo año en 613 mil, del cual el 95% se cubrió con producción interna.

Gráfico 2.1

Oferta y demanda de vehículos y motos (% de la oferta total en unidades, 2013)



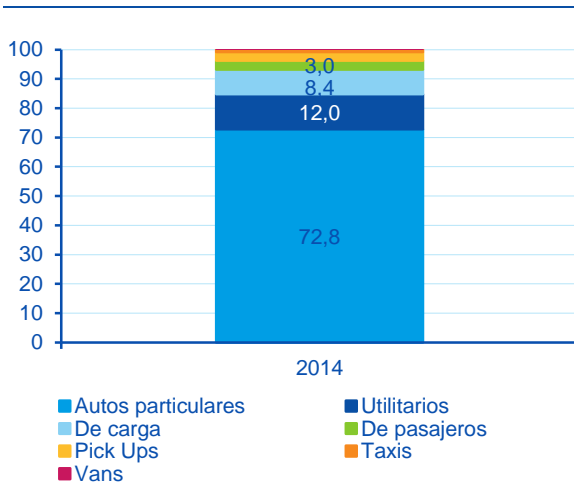
Fuente: DNP, Acolfa, DIAN y BBVA Research,

4: Fuente: DNP, cadenas productivas. Porcentajes sobre el valor.

El sector automotor y de motos presenta diferentes niveles de concentración en los eslabones de su cadena a juzgar por el número de productores. La producción de vehículos y de motos es altamente concentrada, con pocas ensambladoras. Por su parte, el sector de autopartes presenta un mayor número de ensambladoras. En términos de composición de la oferta entre producción e importaciones a nivel de subsectores se presenta toda una gama de posibilidades.

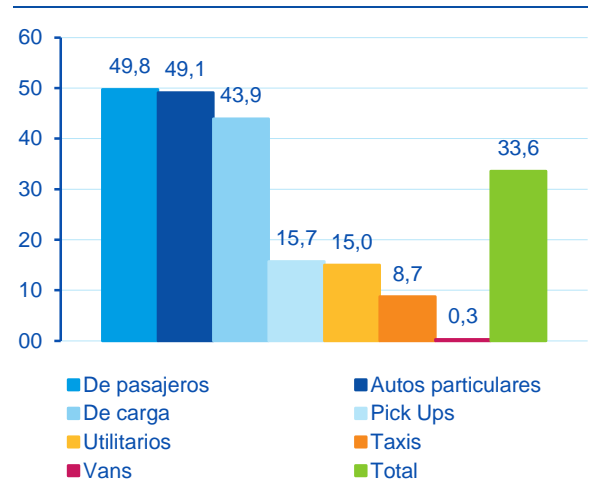
Actualmente existen 8 ensambladoras, concentrándose en las 4 principales (Sofasa, GM Colmotores, Hino y CCA) el 99% de la producción nacional de vehículos. Las empresas ensambladoras enfocan su producción en la línea de vehículos particulares por los requerimientos de la demanda. Efectivamente, por una parte, el 83% de los vehículos exportados en 2013 fueron vehículos particulares y, por otra, el 72,8% de la producción destinada al mercado interno es de vehículos particulares. Es así como cerca del 80% de los vehículos producidos en el país son vehículos particulares. Los utilitarios y los comerciales, por su parte, representan el 12% y el 11,4% de total de vehículos ensamblados destinados al mercado interno (Gráfico 2.2).

Gráfico 2.2
Ventas de ensamblados por tipo (% del valor total de ventas de ensamblados, 2014)



Fuente: Fenalco y BBVA Research

Gráfico 2.3
Producción interna por tipo de vehículo (% de las ventas totales de cada tipo, 2014)



Fuente: Fenalco y BBVA Research

La producción interna suplente el 33,6% del mercado interno de vehículos (Gráfico 2.3). Por su parte, los vehículos particulares, a pesar de ser los que más se ensamblan en el país, suplen sólo la mitad de su demanda interna. Proporciones similares entre producción interna e importaciones se observan en el caso de los vehículos comerciales (de pasajeros y de carga). Para el resto de categorías la producción interna como proporción de su demanda interna se ubica por debajo del promedio del sector. Cabe destacar el caso de los vehículos utilitarios que pesan el 26,9% en el total de ventas de vehículos y cuya demanda interna se satisface en un 85% con importaciones (Gráfico 2.3).

Por su parte, la producción del sector de autopartes y carrocerías representa el 0,7% de la producción bruta de la industria⁵. La concentración de este sector parece ser menor que en el sector de vehículos, existiendo alrededor de 180 fabricantes. Los productos que más aportan a la producción del sector son “equipos eléctricos” (24%), “demás carrocerías” (20,3%) y “dirección, frenos y suspensión”

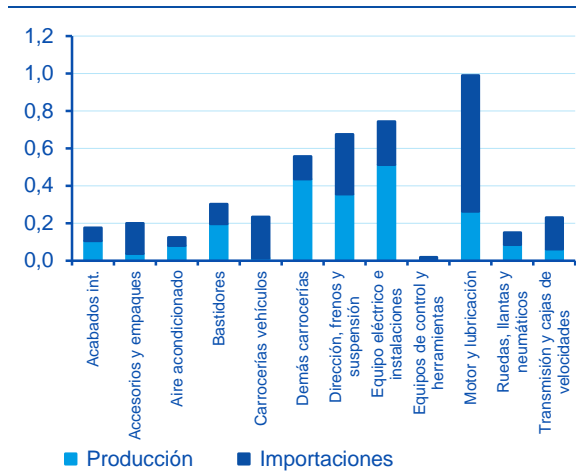
5: Por su parte, la producción del sector de autopartes y carrocerías se ubicó, para ese mismo año (2012-EAM), en 1,4 billones lo que representaba el 0,7% de la producción bruta de la industria.

(16,5%)⁶. El resto de eslabones de la cadena de autopartes son “motor y lubricación” (12,2%), bastidores (9,2%), acabados interiores, accesorios y empaques, aire acondicionado, carrocerías de vehículos, dirección, los frenos y la suspensión, el equipo eléctrico e instalaciones, los equipos de control y herramientas, el motor y la lubricación, las ruedas, llantas, neumáticos y la transmisión y cajas de velocidades (Gráfico 2.4).

La oferta del sector se compone en un 51% con importaciones, como se mencionó antes. Los sub sectores de “motor y lubricación” y de “dirección, frenos y suspensión” del sector de autopartes, que se encuentran entre los más grandes del sector se abastecen de forma importante con importaciones, en un 73% y 47,4%, respectivamente (Gráfico 2.4). **Los principales países de origen de las importaciones de autopartes son China (16%), Estados Unidos (15%), India (9%) y Japón (8%).**

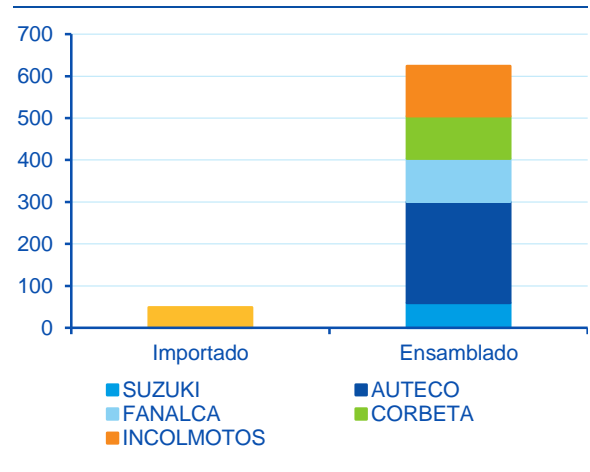
Actualmente existen 19 ensambladoras de motos, concentrando las 5 más grandes casi la totalidad de la producción (Gráfico 2.5). Estas ensambladoras son Auteco que produce el 38,6% de la producción total de motos, Incolmotos con el 19,2%, Fanalca con el 16,5%, Corbeta con el 16,2% y Suzuki con el 9,5%. Las importaciones de motos tienen, como se comentó antes, una participación bastante baja en la oferta.

Gráfico 2.4
Oferta de autopartes por subsector (Billones, 2012)



Fuente: DNP y BBVA Research

Gráfico 2.5
Oferta de motos según importadas y por ensambladora (miles de unidades)



Fuente: Acolfa y BBVA Research

6: Datos de cadenas productivas del DNP. En miles de pesos. Se utilizó la tasa de cambio promedio para convertir las importaciones en COP:

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.

Este informe ha sido elaborado por la Unidad de Colombia:

Economista Jefe

Juana Téllez
juana.tellez@bbva.com

Fabián García
fabianmauricio.garcia@bbva.com

Mauricio Hernández
mauricio.hernandez@bbva.com

María Claudia Llanes
maria.llanes@bbva.com

José Vicente Romero
Josevicente.romero@bbva.com

Estudiantes en práctica profesional:

Eugenio Camacho
eugeniojose.camacho@bbva.com

Mariana Toro
mariana.toro@bbva.com

BBVA Research

Economista Jefe Grupo BBVA

Jorge Sicilia Serrano

Área de Economías Desarrolladas

Rafael Doménech Vilariño
r.domenech@bbva.com

España

Miguel Cardoso Lecourtois
miguel.cardoso@bbva.com

Europa

Miguel Jimenez González-Anleo
mjimenezg@bbva.com

Estados Unidos

Nathaniel Karp
Nathaniel.Karp@bbva.com

Área de Economías Emergentes

Alicia García-Herrero
alicia.garcia-herrero@bbva.com

Análisis Transversal de Economías Emergentes

Alvaro Ortiz Vidal-Abarca
alvaro.ortiz@bbva.com

Asia

Le Xia
le.xia@bbva.com

México

Carlos Serrano Herrera
carlos.serranoh@bbva.com

Coordinación LATAM

Juan Manuel Ruiz Pérez
juan.ruiz@bbva.com

Argentina

Gloria Sorensen
gsorensen@bbva.com

Chile

Jorge Selaive Carrasco
jselaive@bbva.com

Colombia

Juana Téllez Corredor
juana.tellez@bbva.com

Perú

Hugo Perea Flores
hperea@bbva.com

Venezuela

Oswaldo López Meza
oswaldo.lopez@bbva.com

Área de Sistemas Financieros y Regulación

Santiago Fernández de Lis
sfernandezdelis@bbva.com

Sistemas Financieros

Ana Rubio arubiog@bbva.com

Inclusión Financiera

David Tuesta
david.tuesta@bbva.com

Regulación y Políticas Públicas

María Abascal
maria.abascal@bbva.com

Política de Recuperación y Resolución

José Carlos Pardo
josecarlos.pardo@bbva.com

Coordinación Regulatoria Global

Matías Viola
matias.viola@bbva.com

Áreas Globales

Escenarios Económicos

Julián Cubero Calvo
juan.cubero@bbva.com

Escenarios Financieros

Sonsoles Castillo Delgado
s.castillo@bbva.com

Innovación y Procesos

Oscar de las Peñas Sanchez-Caro
oscar.delaspenas@bbva.com

Interesados dirigirse a:

BBVA Research Colombia

Carrera 9 No 72-21 Piso 10
Bogotá, Colombia
Tel: 3471600 ext 11448
E-mail: bbvaresearch_colombia@bbva.com
www.bbvaresearch.com