

Situación Automotriz Colombia

2022

Junio 2 de 2022

Índice

- 01 El mercado de vehículos enfrenta grandes retos a nivel mundial
- 02 ¿Cómo han sido las ventas del sector en Colombia?
- 03 ¿Qué hay detrás de la demanda de vehículos?
- 04 ¿Cómo se van a comportar las ventas de vehículos nuevos en 2022 y 2023?
- 05 Los vehículos híbridos y eléctricos siguen mostrando un desempeño destacado

01

El mercado de
vehículos enfrenta
grandes retos a nivel
mundial

La oferta de vehículos enfrenta grandes retos a nivel mundial



Las restricciones a la movilidad, los problemas de suministro, la escasez de insumos y los altos costos han afectado la producción mundial de vehículos, que permanece por debajo de sus niveles pre pandemia, presionando los precios del sector al alza.



La producción, incluida la automotriz, se ha visto afectada, en poco tiempo por la guerra comercial, la pandemia, más inflación y el conflicto Ucrania-Rusia

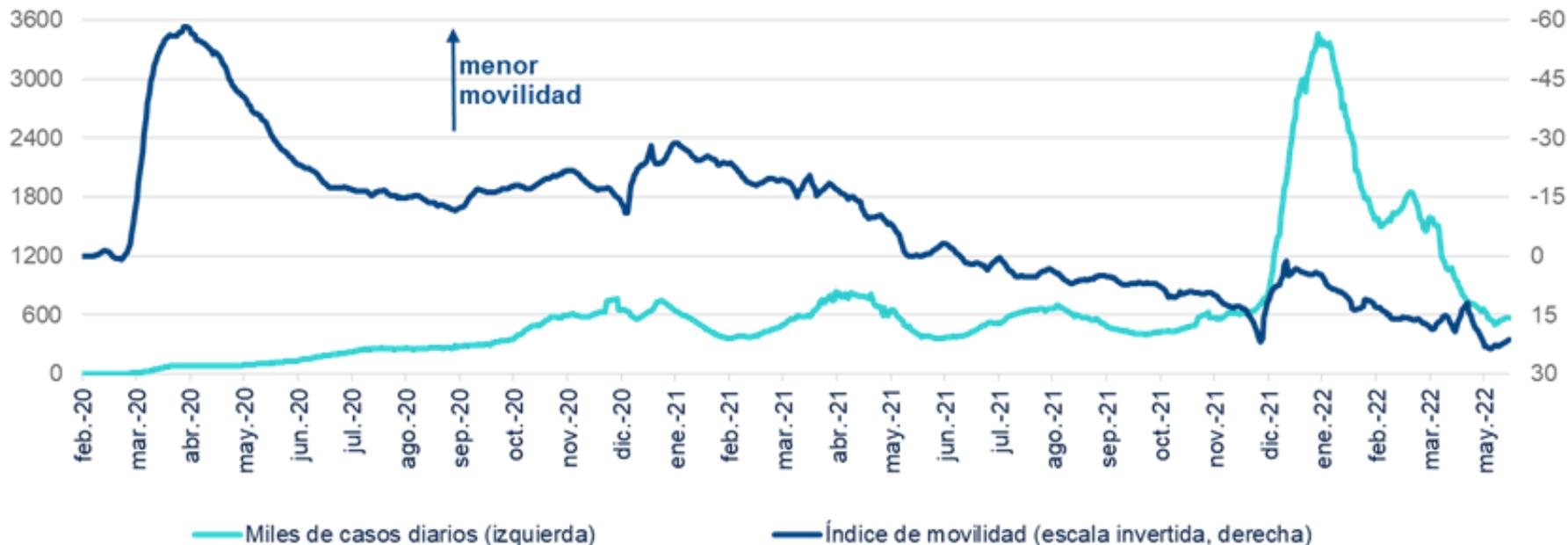
ÍNDICE BBVA RESEARCH DE INCERTIDUMBRE DE POLÍTICA ECONÓMICA

(ÍNDICE: 0 A 100)



Las restricciones de movilidad se han ido disipando con el avance en vacunación, pero la pandemia ha dejado cambios en la manera de transporte

CASOS DE COVID-19 E ÍNDICE DE MOVILIDAD EN EL MUNDO* (MEDIA DE LOS ÚLTIMOS 7 DÍAS)



* El índice de movilidad refleja cambios respecto al período de 3 de enero a 6 de febrero de 2020; a partir de cambios en la movilidad relacionada a comercio minorista y recreación.
Fuente: BBVA Research a partir de datos de la John Hopkins University, Google y Our World in Data.

El repunte en la actividad, ligado con la reapertura de la economía, ha estado marcado por problemas en las cadenas de suministro

INDICADOR DE CUELLOS DE BOTELLA DE EE. UU.

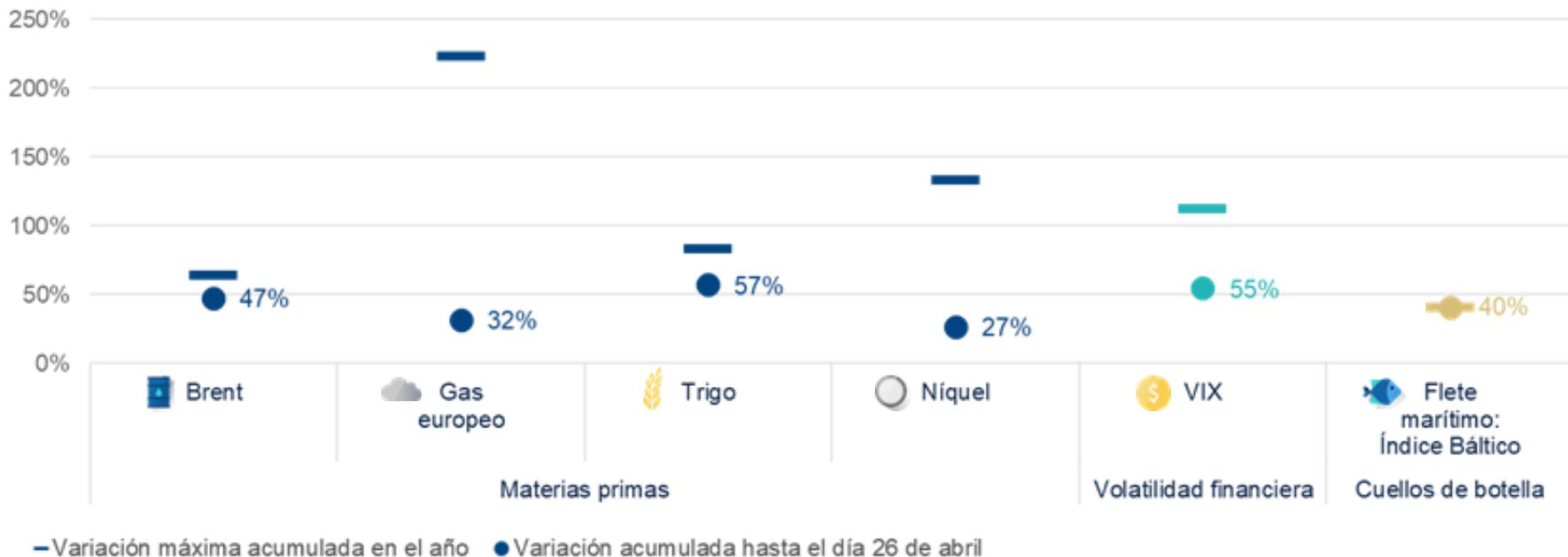
(INDICADOR: PROMEDIO 1998-2021=0)



Efecto que se ha intensificado, por el aumento considerable del precio de las materias primas, agravado por el conflicto Rusia y Ucrania

INDICADORES SELECCIONADOS DE MATERIAS PRIMAS, FINANCIEROS Y CUELLOS DE BOTELLA

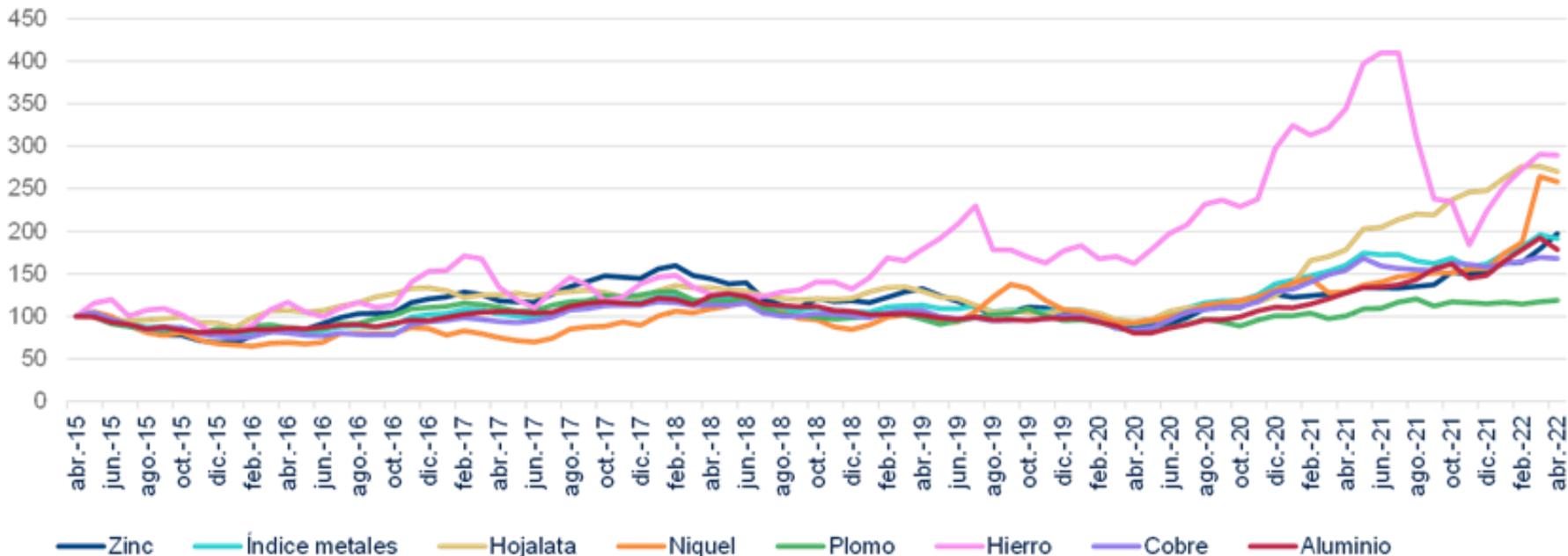
(VARIACIÓN PORCENTUAL ACUMULADA EN EL AÑO HASTA EL DÍA 26 DE ABRIL DE 2022)



Todo esto se ha visto reflejado en el sector automotor a través de cuellos de botella en la cadena de suministros, que han afectado la estructura de costos

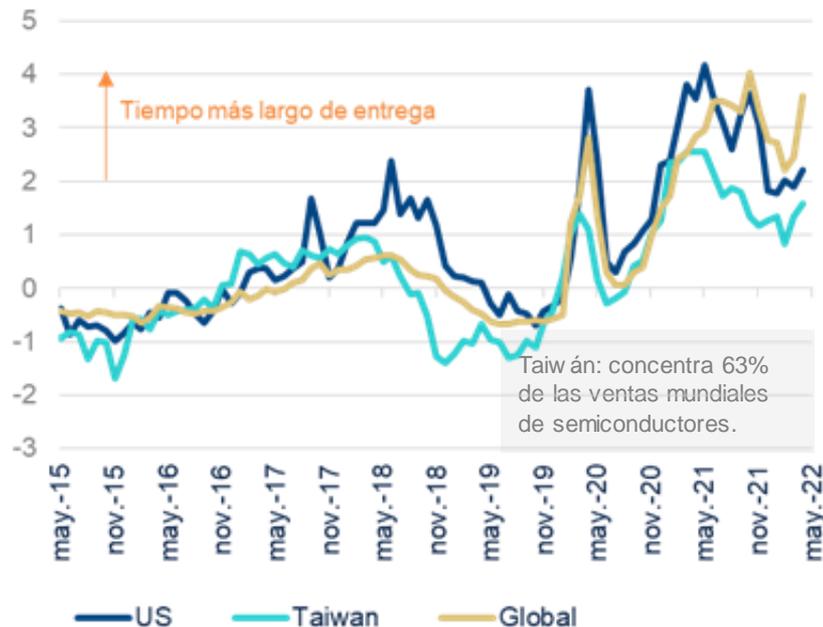
PRECIO DE ALGUNOS INSUMOS DEL SECTOR AUTOMOTOR

(ÍNDICE ABRIL 2015=100)

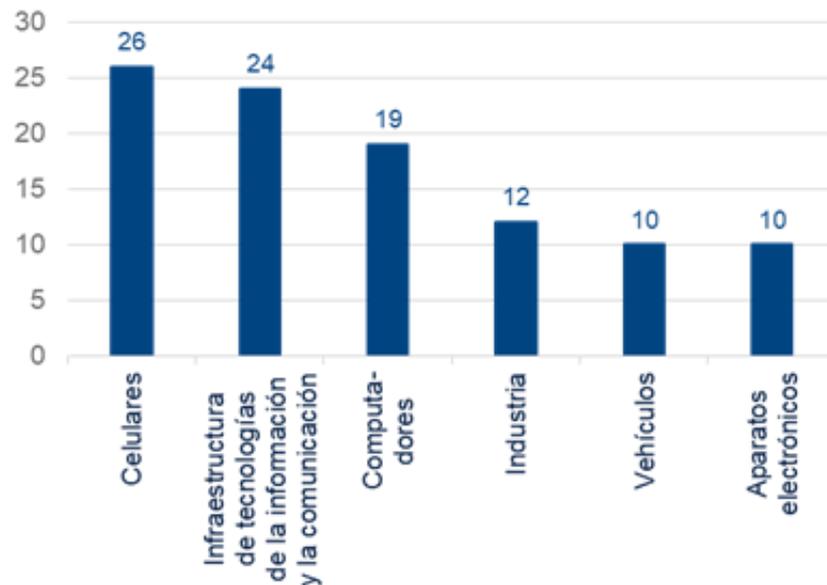


Además, la escasez de semiconductores, indispensables en la fabricación de vehículos, ha llevado a reducir la producción a nivel global

PLAZOS DE ENTREGA DE PROVEEDORES DE LA INDUSTRIA (DESVIACIÓN ESTÁNDAR CON RESPECTO A LA MEDIA)



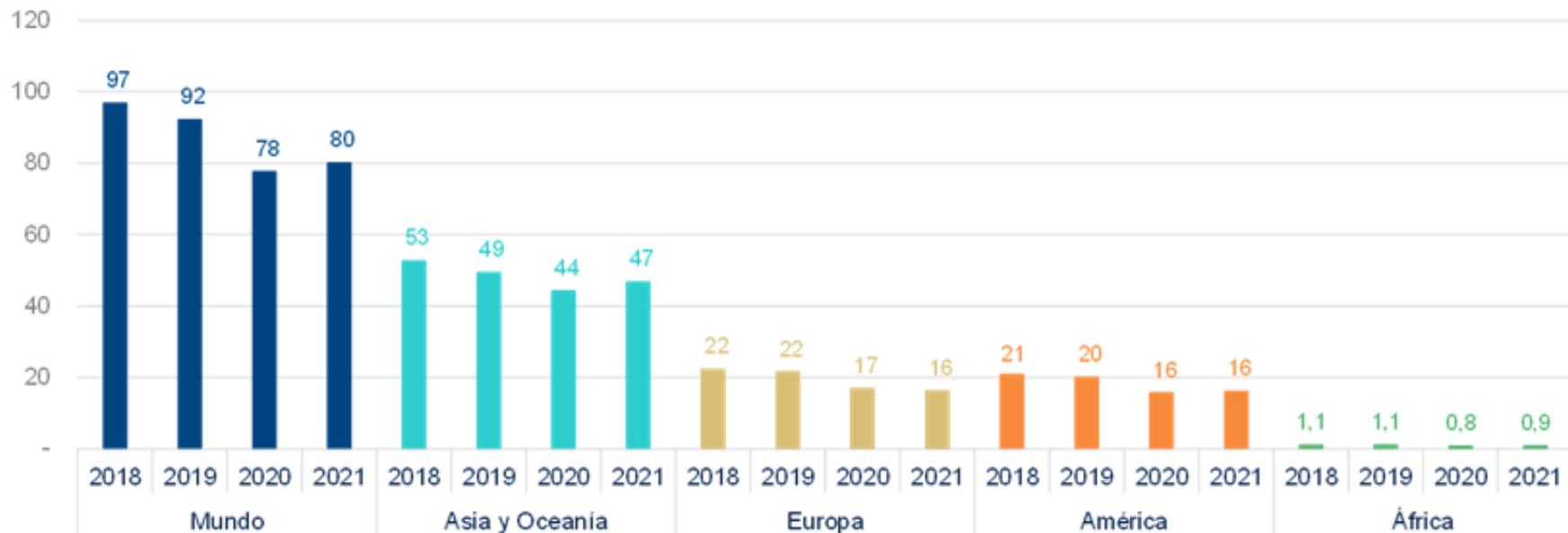
VENTAS GLOBALES DE CHIPS (SEMICONDUCTORES) POR SECTORES EN 2019 (% DE PARTICIPACIÓN)



Estos fenómenos han afectado negativamente la producción mundial de vehículos, que si bien se ha recuperado, no alcanza los niveles pre pandemia

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR CONTINENTE(*)

(MILLONES DE UNIDADES)



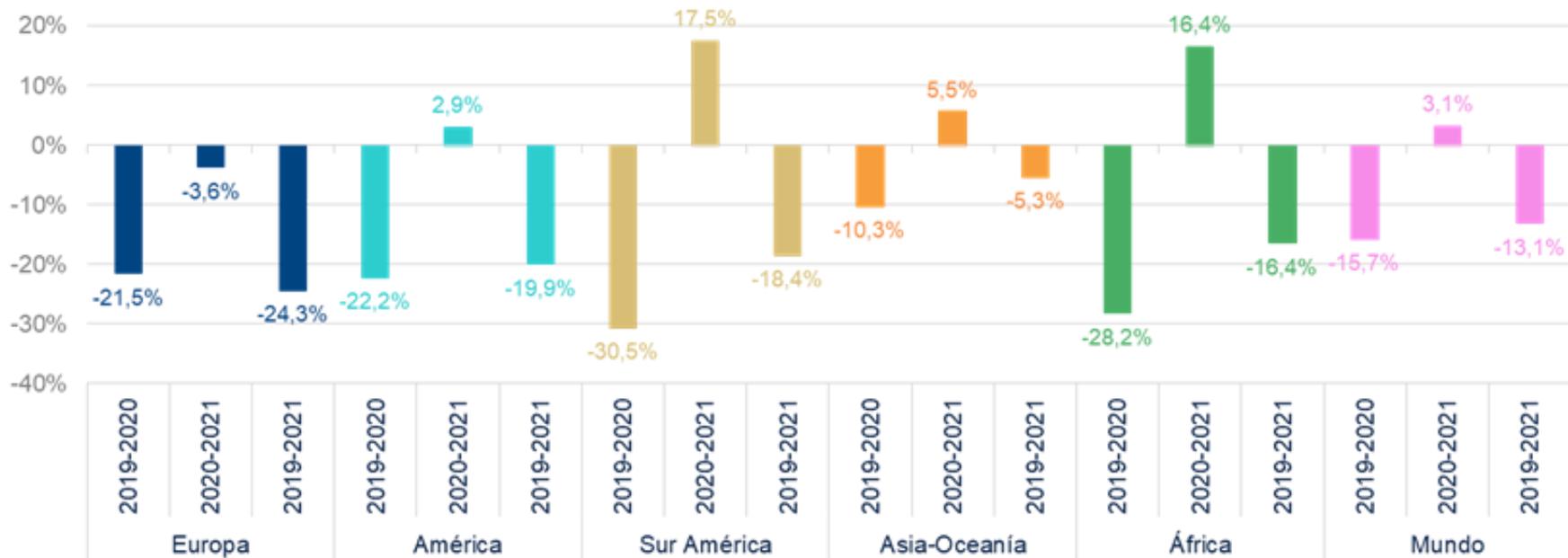
(*): Vehículos se refiere a todos los segmentos: automóviles, utilitarios, vehículos de carga, vehículos de pasajeros, camionetas, Pick ups y vans. Automóviles se refiere a los vehículos particulares de uso familiar que no son utilitarios. En esta presentación se utilizan indistintamente las palabras automóviles, autos y carros.

Fuente: BBVA Research y OICA

En el peor año de pandemia (2020), la producción mundial de vehículos cayó 16% para recuperarse sólo un 3% en 2021

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR CONTINENTE

(%, VARIACIÓN)



¿Qué ha pasado con la oferta de vehículos en Colombia?

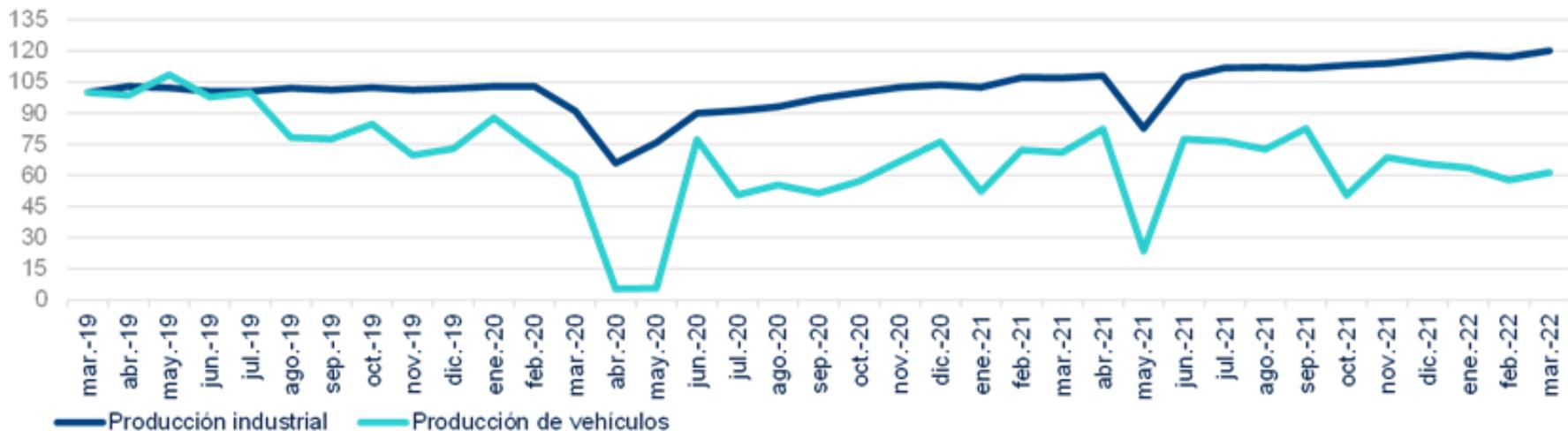


En Colombia la producción y las importaciones se redujeron en 2020 y se han recuperado, con respecto a ese año, pero a ritmos diferentes, con una producción débil. Los precios de los vehículos han estado presionados al alza, principalmente desde el segundo semestre de 2021.



En Colombia, la producción de vehículos cayó cerca de 40% en 2020 y aún no alcanza el nivel pre pandemia, como si lo ha hecho la producción industrial

PRODUCCIÓN INDUSTRIAL Y DE VEHÍCULOS(*) (ÍNDICE MARZO 2019=100, SERIES AJUSTADAS ESTACIONALMENTE)



(*) Se refiere a la fabricación de vehículos (no incluye autopartes, carrocerías, ni motos).

Fuente: BBVA Research y DANE.

Adicionalmente, desde finales de 2021 la producción de vehículos ha mostrado una tendencia decreciente

Las importaciones de vehículos también cayeron en 2020, se recuperaron en 2021 y ya superaron los niveles pre pandemia

IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS

(ÍNDICE MARZO DE 2019 = 100, ACUMULADO TRIMESTRAL, MILLONES DE DÓLARES CIF)

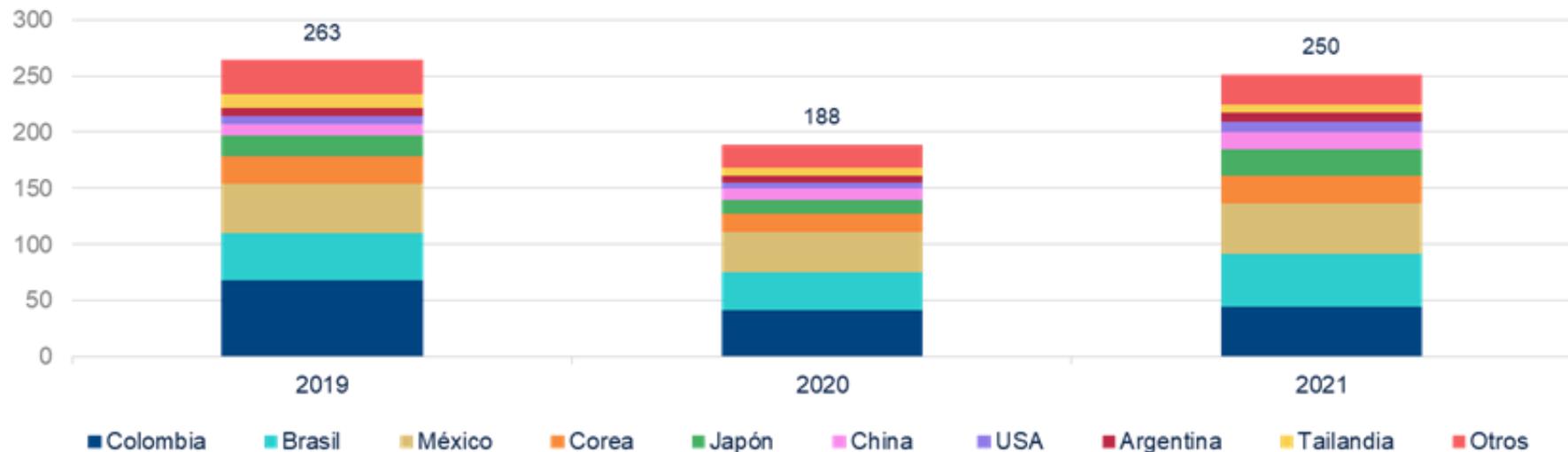


Fuente: BBVA Research y DANE.

En 2019 las importaciones se ubicaron en 4876 millones de dólares (CIF), en 2020 en 3436 y en 2021 en 4669. Ya para el primer trimestre de 2022 las importaciones superaron los niveles del primer trimestre de 2019.

Con esto, la producción local pasó de abastecer el 26% (69 mil unidades) de la demanda interna en 2019 a abastecer el 22% en 2020 y el 18% (46 mil) en 2021

VENTAS DE VEHÍCULOS NUEVOS EN COLOMBIA SEGÚN ORIGEN (MILES DE UNIDADES)

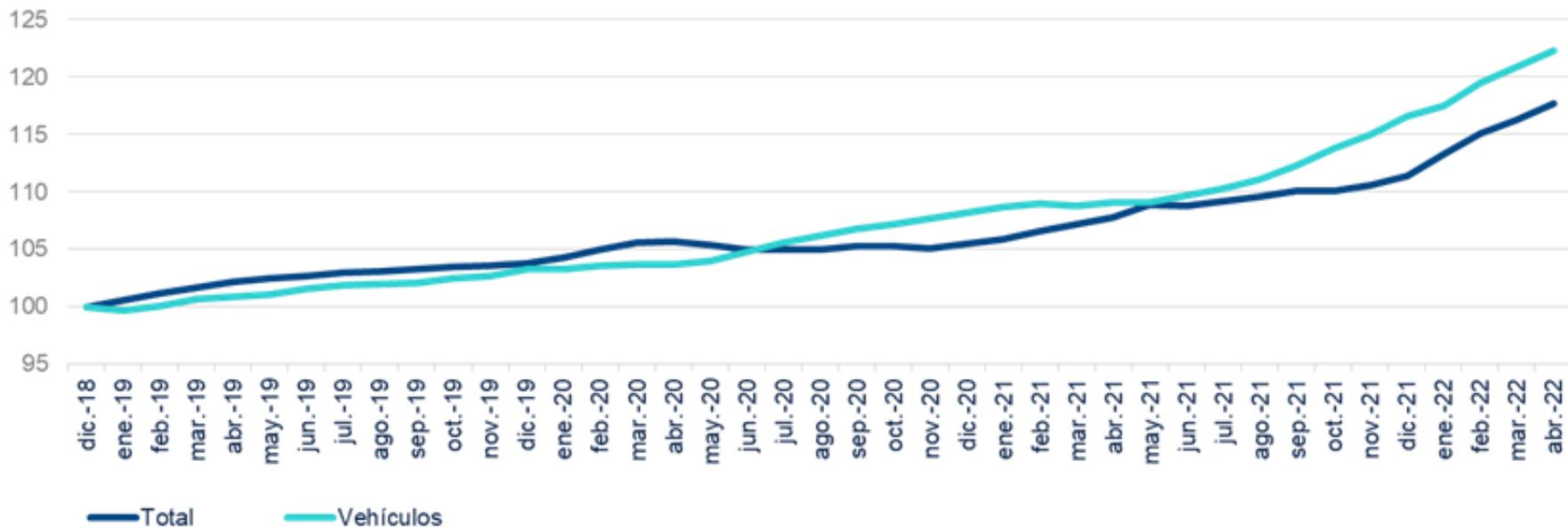


Fuente: BBVA Research y ANDI, Fenalco y ANDEMOS.

Según una encuesta a empresarios del sector, los niveles de inventarios de diciembre de 2021 fueron bajos, lo que hace suponer que en 2021 parte importante de las ventas de vehículos se suplieron con inventarios.

Los precios de los vehículos aumentaron más que la inflación total, tal vez, por las restricciones a la oferta y el mayor tipo de cambio, entre otros

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR TOTAL Y DE VEHÍCULOS (NUEVOS Y USADOS) (DICIEMBRE DE 2018 = 100)



Recapitulación

-  **Apertura de la economía** La apertura gradual de las economías, ha permitido que el sector nuevamente se haya empezado a dinamizar.
-  **Recuperación truncada** La recuperación del sector enfrenta importantes retos, debido a la coyuntura externa y a los cuellos de botella en su cadena productiva.
-  **Cuellos de botella** La escasez de semiconductores, se mantiene como el principal atolladero de la producción del sector.
-  **Recuperación en Colombia** En Colombia, el sector aún no logra una recuperación respecto a niveles pre pandemia. Adicionalmente, presenta presiones inflacionarias, por encima de la inflación total, en sus subsectores.

02

¿Cómo han sido las ventas del sector en Colombia?

¿Cómo han sido las ventas del sector en Colombia?



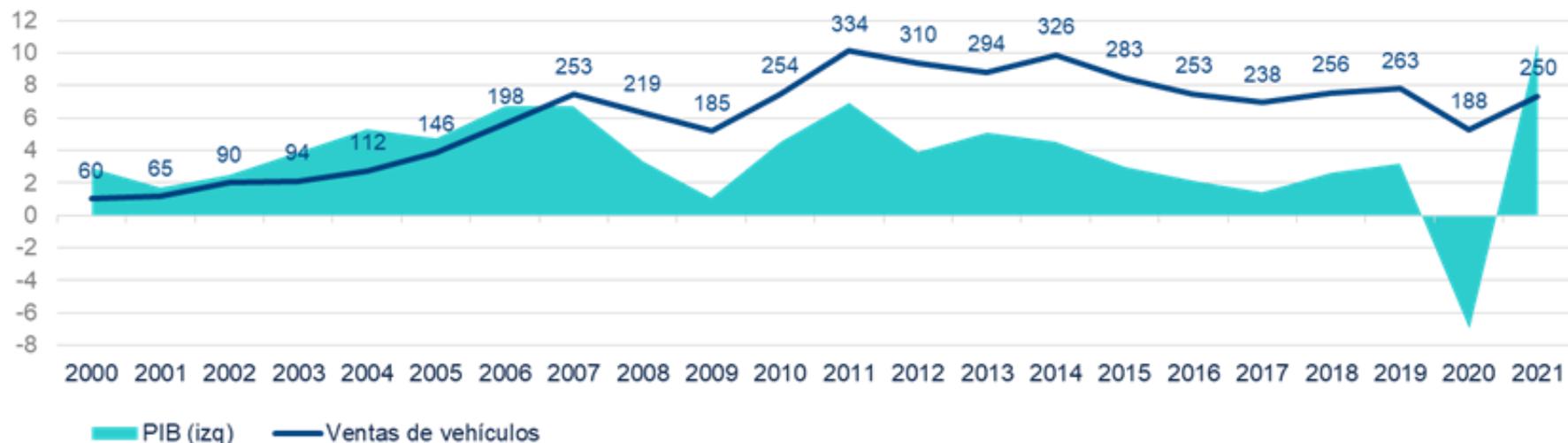
Las ventas de vehículos nuevos han tendido a estabilizarse desde 2021, con mayor participación de los utilitarios, menor de los automóviles y fuerte crecimiento de los de carga. Las ventas de motos y de vehículos usados han mostrado gran tracción.



En Colombia se vendieron 250 mil vehículos en 2021 luego de venderse 188 mil en el peor año de la pandemia (2020) y 263 mil en 2019

VENTAS DE VEHÍCULOS Y PIB

(MILES DE UNIDADES, VARIACIÓN ANUAL EN %)



Fuente: BBVA Research y ANDI y Fenabo y DANE.

La caída en ventas de vehículos se dio muy rápido en 2020, por las condiciones del choque de la pandemia (confinamientos, restricciones de oferta y demanda simultáneos, etc.), luego, se recuperaron más rápido que en otras ocasiones.

Desde la pandemia, las ventas de vehículos se vieron afectadas por cierres sectoriales, restricciones a la movilidad y alteraciones al orden público

VENTAS DE VEHÍCULOS 2020-2022: UNA VISIÓN DESDE LAS MEDIDAS PARA CONTENER LA PANDEMIA (MILES DE UNIDADES)

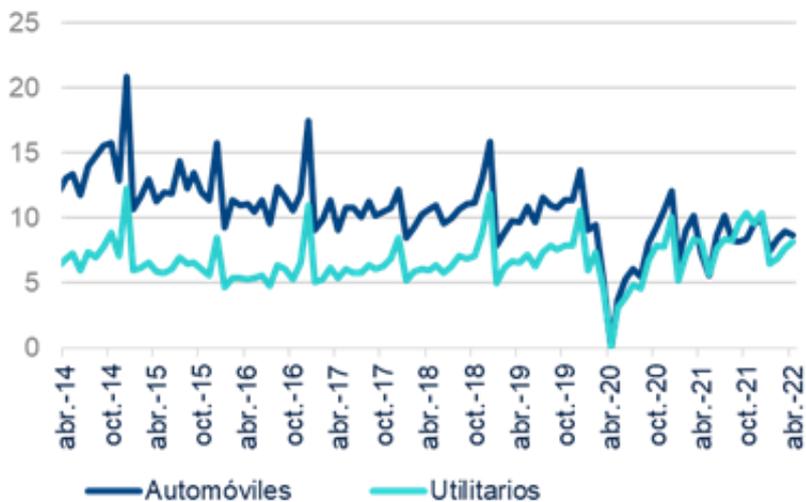


Fuente: BBVA Research y ANDI y Fenaco y fuentes oficiales, como decretos, entre otros.

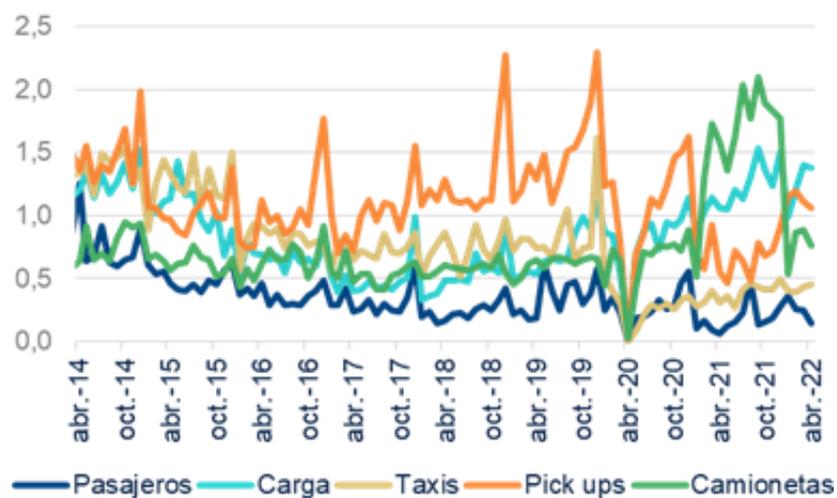
En 2020, luego de la cuarentena estricta, las ventas de vehículos tuvieron una marcada tendencia creciente hasta diciembre de 2020, cuando se dio la mayor apertura sectorial. Posteriormente las ventas han mostrado una relativa estabilidad.

Se ha mantenido la tendencia reciente de aumento en las ventas de vehículos utilitarios y reducción en las de automóviles

VENTAS DE AUTOMÓVILES Y UTILITARIOS
(MILES DE UNIDADES)



VENTAS DE VEHÍCULOS POR SEGMENTOS(*)
(MILES DE UNIDADES)



(*): En el grupo de "carga" están camiones, voquetas y tractocamiones y en el de "pasajeros" están busetas, buses y microbuses.

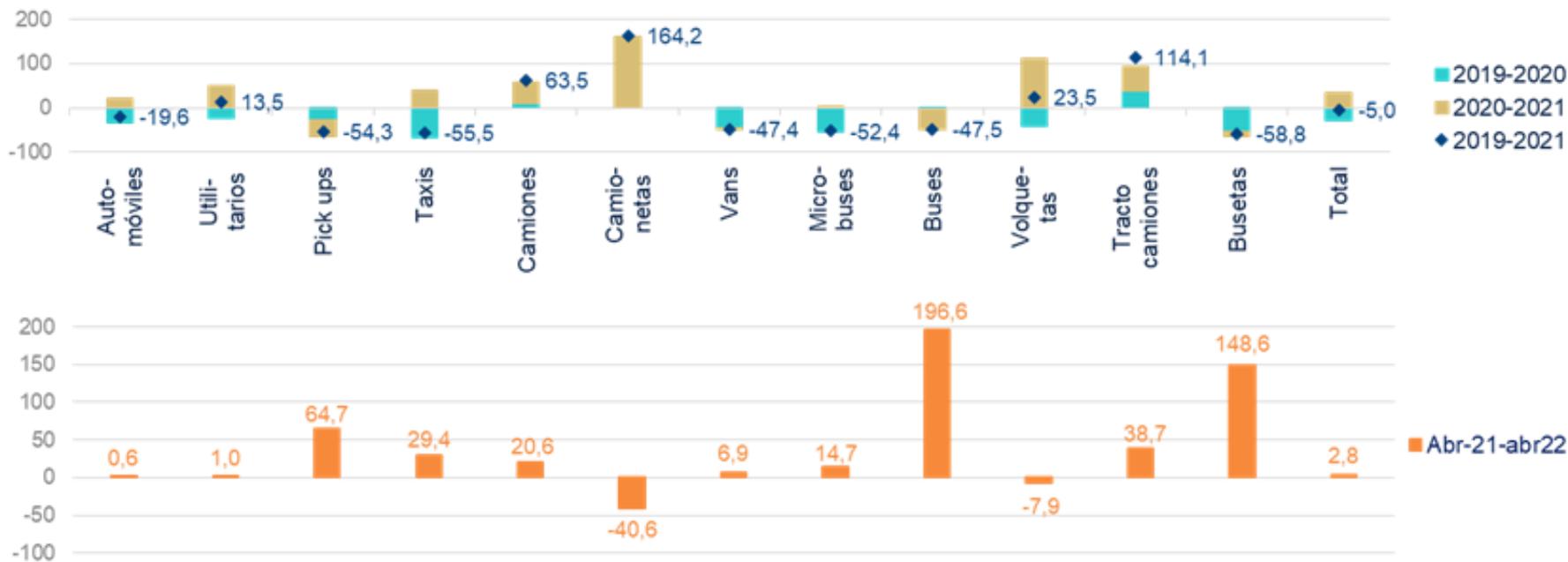
Fuente: BBVA Research y ANDI y Fenalco.

Con respecto a 2019 las ventas de vehículos de carga y camionetas aumentaron y las de pasajeros cayeron. Estas últimas con tendencia decreciente, tal vez afectadas por las nuevas formas de trabajo y una mayor competencia, entre otros.

Entre 2019 y 2021 las ventas de vehículos cayeron 5% y las de autos 20% y crecieron la de utilitarios (14%) y carga (68%). En 2022 la mayoría ha crecido

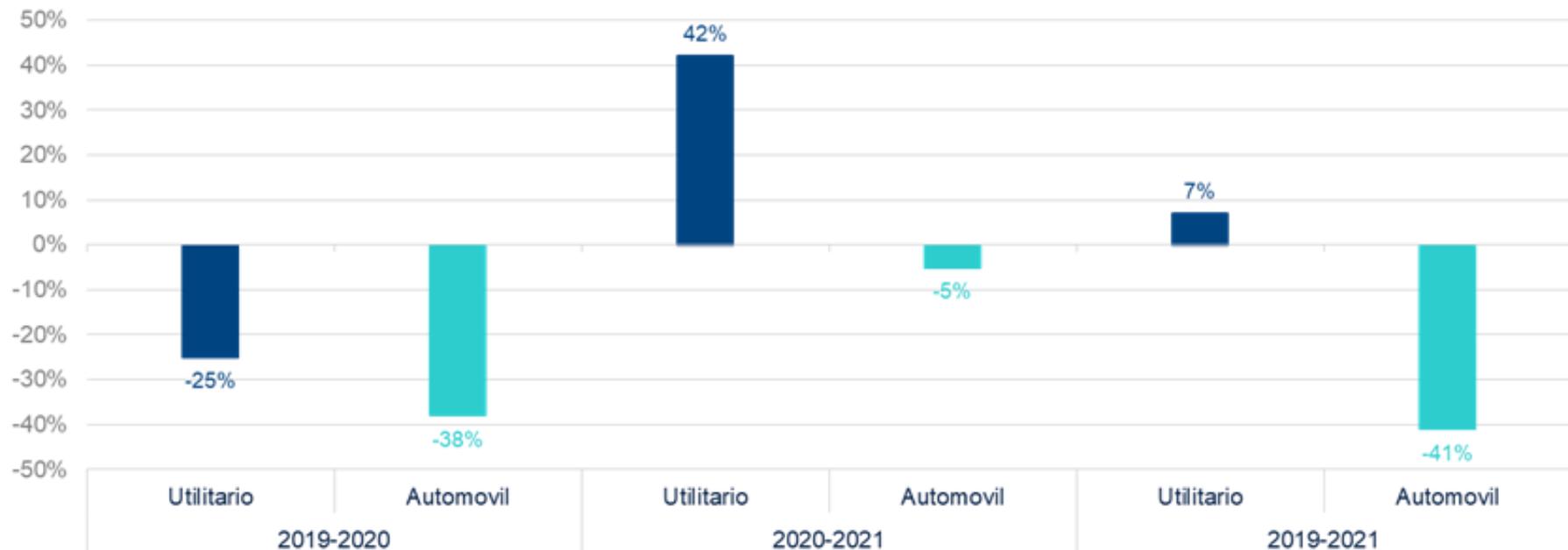
VENTAS DE VEHÍCULOS POR SEGMENTOS

(%, VARIACIÓN DEL PERIODO)



La caída en las ventas de automóviles fue más marcada en el caso de los vehículos de marcas de lujo, de 41% frente al 20% del total de automóviles

VENTAS DE VEHÍCULOS DE MARCAS DE LUJO SEGÚN UTILITARIO Y AUTOMÓVIL(*) (%, VARIACIÓN)



(*): Marcas de lujo se refiere a las 15 marcas que ANDEMOS agrupa como marca premium: Mercedes Benz, BMW, Audi, Volvo, Mini, Porsche, DS, Lexus, Land Rover, Jaguar, Tesla, Ferrari, Maserati, Cadillac, Infiniti

Fuente: BBVA Research y ANDEMOS

Renault y Chevrolet siguen siendo las marcas líderes en el mercado de automóviles aunque han cedido participación recientemente

VENTAS DE VEHÍCULOS POR SEGMENTO Y MARCA EN 2019 (% PARTICIPACIÓN EN EL TOTAL DE VENTAS)

Marca	Automóviles	Utilitarios	Pick Ups	Camiones	Camionetas	Taxis	Buses	Tractocam.	Otros*	Total
Renault	15	5	1	0	0	0	-	-	0	22
Chevrolet	11	3	1	1	1	0	0	0	0	18
Mazda	5	3	0	-	-	-	-	-	-	8
Nissan	4	3	2	-	0	0	-	-	-	8
KIA	4	2	-	-	-	2	-	-	0	8
Toyota	1	4	1	-	0	-	-	-	0	6
Volkswagen	4	1	1	0	0	-	0	0	0	5
Ford	0	3	1	0	-	0	-	-	0	4
Suzuki	1	2	-	-	-	0	-	-	-	3
Foton	-	0	0	0	0	-	-	0	0	1
Mercedes	1	1	-	0	0	-	0	0	0	2
JAC	0	0	0	0	0	0	0	-	0	1
Honda	0	1	0	-	-	-	-	-	0	1
Hyundai	0	1	-	0	0	1	0	0	0	2
BMW	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1
HINO	-	0	-	0	0	-	0	0	0	1
Otros	2	4	0	0	0	0	1	0	0	9
Total	48	33	7	2	3	4	1	1	1	100

VENTAS

+

VENTAS DE VEHÍCULOS POR SEGMENTO Y MARCA EN 2021 (% PARTICIPACIÓN EN EL TOTAL DE VENTAS)

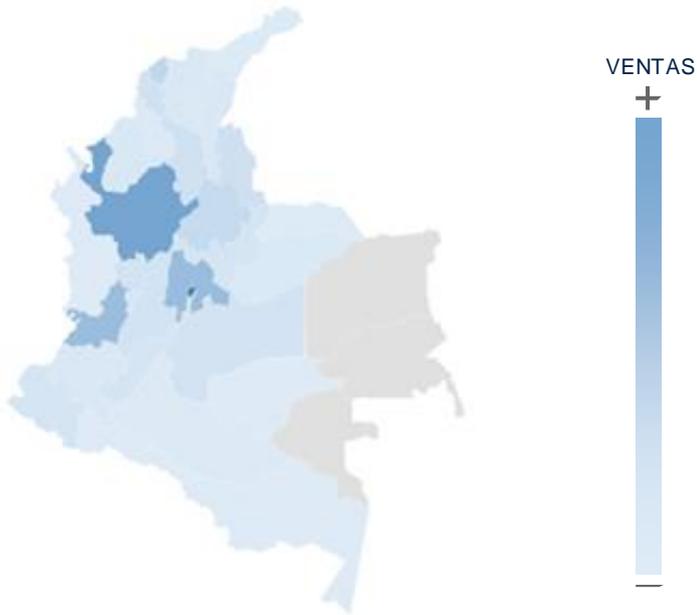
Marca	Automóviles	Utilitarios	Pick Ups	Camiones	Camionetas	Taxis	Buses	Tractocam.	Otros*	Total
Renault	12	5	1	-	1	0	-	-	0	19
Chevrolet	7	3	1	1	1	0	0	-	0	14
Mazda	3	6	-	-	-	-	-	-	-	10
Nissan	3	3	0	-	2	-	-	-	-	8
KIA	5	2	-	-	-	1	-	-	-	7
Toyota	1	5	2	-	0	-	-	-	-	8
Volkswagen	3	2	0	0	0	-	0	0	0	6
Ford	0	2	0	-	1	-	-	-	-	3
Suzuki	3	3	-	-	-	0	-	-	-	6
Foton	-	0	0	1	1	-	-	0	0	2
Mercedes	0	1	0	0	0	-	0	0	0	1
JAC	-	0	0	0	0	0	-	-	0	1
Honda	0	1	-	-	0	-	-	-	0	1
Hyundai	1	1	-	0	-	0	0	0	0	3
BMW	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1
HINO	-	0	-	1	0	-	0	0	0	1
Otros	1	6	0	1	1	0	0	1	1	10
Total	41	39	3	4	8	2	1	1	1	100

(*): Incluye volquetas, vans, microbuses, cuadrícidos y busetas.

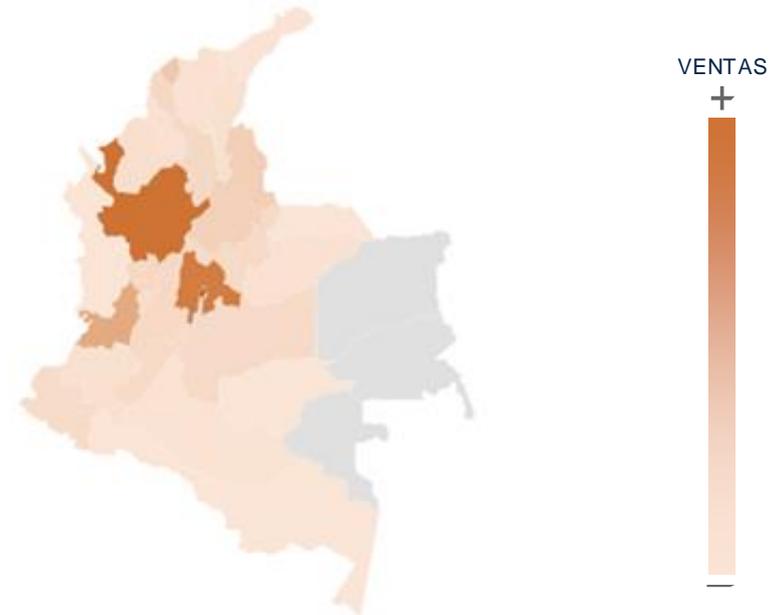
Fuente: BBVA Research y ANDI y Fenabo.

Por regiones, entre 2019 y 2021, Bogotá perdió 6,2 p.p. de participación en las ventas y Valle 1,4 p.p. Antioquia ganó 1,3 p.p. y Cundinamarca 5,7 p.p.

VENTAS DE VEHÍCULOS POR DEPARTAMENTO EN 2019 (% , PARTICIPACIÓN EN EL TOTAL DE VENTAS)



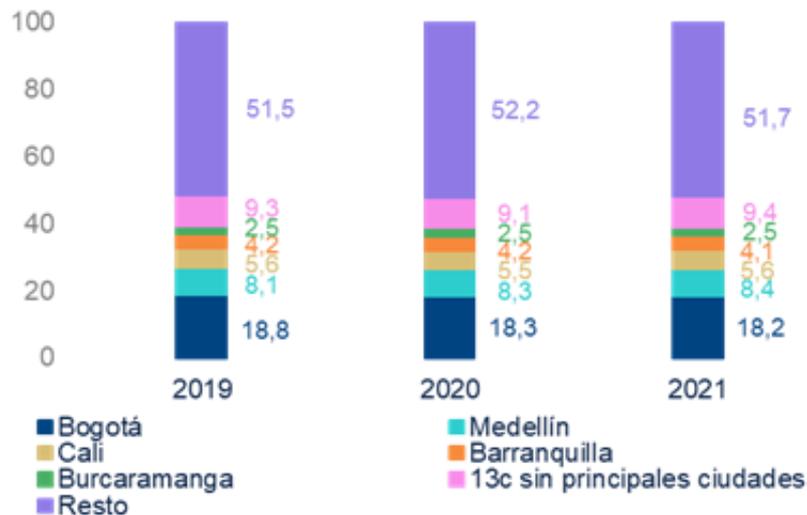
VENTAS DE VEHÍCULOS POR DEPARTAMENTO EN 2021 (% , PARTICIPACIÓN EN EL TOTAL DE VENTAS)



La recomposición de los ingresos laborales a nivel nacional explicó en parte el comportamiento regional de la ventas de vehículos entre 2019 y 2021

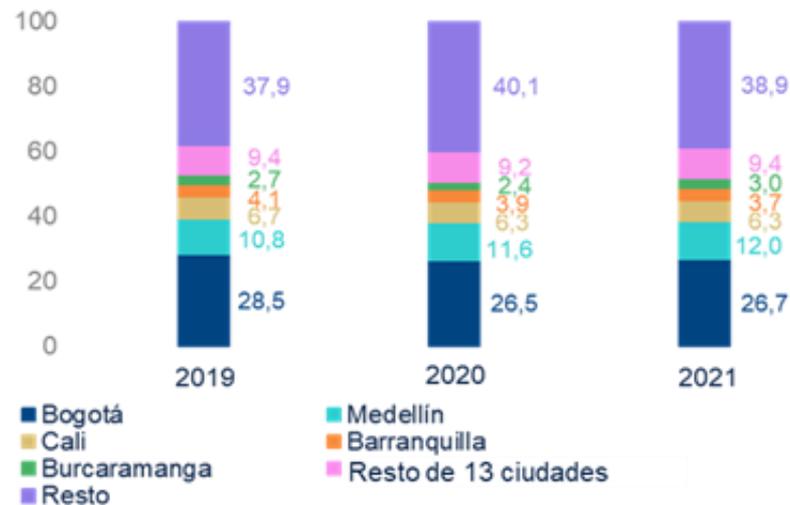
EMPLEO POR REGIONES

(%, DEL EMPLEO NACIONAL, ENE-SEP DE CADA AÑO)



MASA SALARIAL POR REGIONES

(% DEL TOTAL NACIONAL, ENE-SEP DE CADA AÑO)

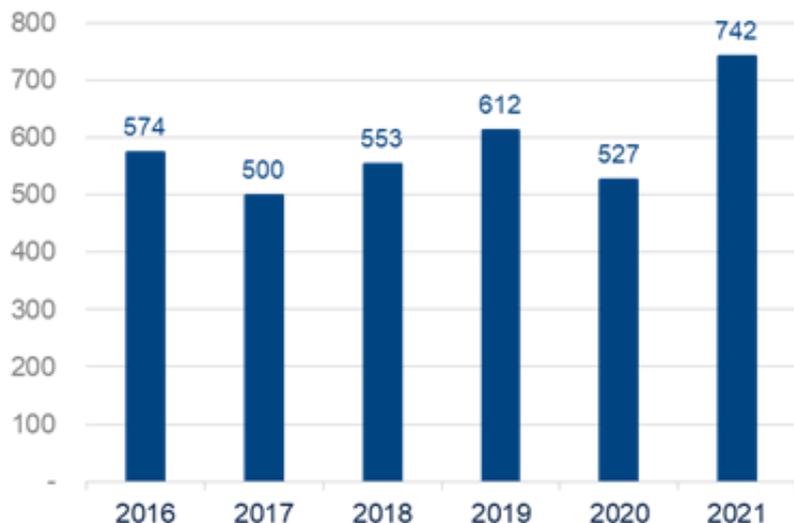


Fuente: BBVA Research con datos del DANE.

Entre 2019 y 2021, Bogotá perdió participación en el empleo y en la masa salarial, al igual que Cali y Barranquilla. Medellín, Bucaramanga, las ciudades intermedias y pequeñas y el campo ganaron participación en la masa salarial.

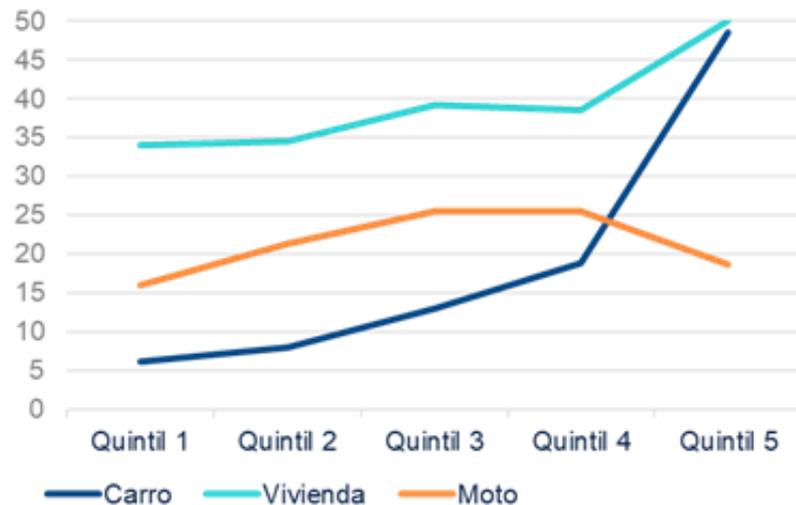
En 2021 se vendieron 742 mil motos, el máximo histórico, ubicando las ventas un 21,2% por encima de su nivel de 2019

VENTAS DE MOTOS (MILES DE UNIDADES)



Fuente: BBVA Research y ANDEMOS y DANE.

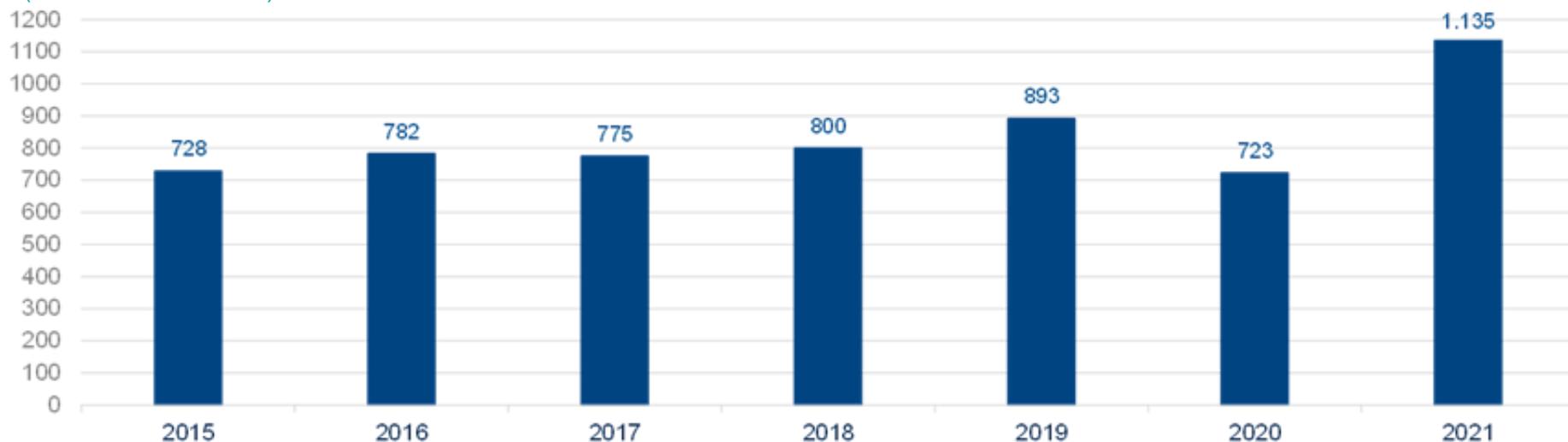
TENENCIA DE LOS HOGARES (PRE PANDEMIA) (% DEL TOTAL DE HOGARES DE CADA QUINTIL)



Los efectos negativos de la pandemia sobre los ingresos así como las necesidades de mantener un mayor distanciamiento social han llevado a muchos hogares a preferir las motos.

En 2021 se vendieron 1,1 millones de vehículos usados, lo que representó un crecimiento de 27,1% con respecto a 2019 y un máximo histórico

VENTAS DE VEHÍCULOS USADOS (MILES DE UNIDADES)

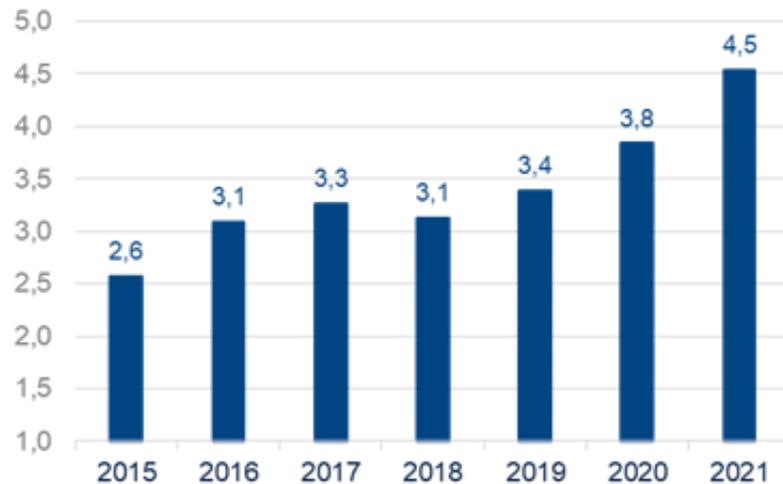


Fuente: BBVA Research con datos de ANDEMOS.

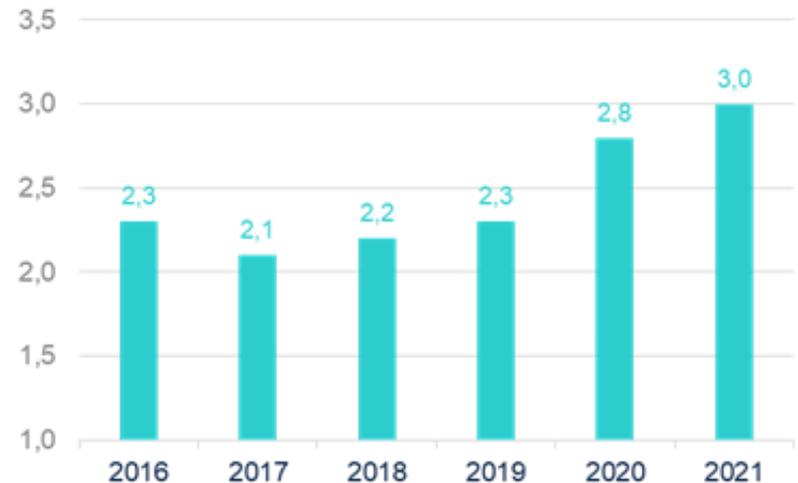
En parte las mayores ventas de usados se explican por su disponibilidad inmediata frente a las restricciones de oferta de vehículos nuevos.

En 2021 la relación entre ventas de vehículos usados y nuevos aumentó, al igual que la de ventas de motos y de vehículos nuevos

RELACIÓN ENTRE LAS VENTAS DE VEHÍCULOS USADOS Y NUEVOS (USADOS/NUEVOS)



RELACIÓN ENTRE LAS VENTAS DE MOTOS Y VEHÍCULOS NUEVOS (MOTOS/NUEVOS)



Fuente: BBVA Research con datos de ANDEMOS.

La relación entre ventas de vehículos usados y nuevos aumentó en 1,1 p.p. entre 2019 y 2021 y las de motos sobre nuevos en 0,6 p.p..

Recapitulación



Crecimiento en ventas

En 2021 las ventas presentaron el ritmo de recuperación más rápido desde el año 2000 sin alcanzar, sin embargo, los niveles prepandemia. No así los utilitarios y de carga que en 2021 habían sobrepasado los niveles de 2019.



Drivers de las ventas

Las ventas de vehículos se vieron afectadas por las restricciones de movilidad, cierres sectoriales y jornadas de protestas.



Ventas por regiones

Por regiones, Antioquia, y Cundinamarca ganaron participación en ventas, mientras que Bogotá y Valle perdieron participación; en parte, debido a la recomposición de la masa salarial.



Registros de ventas

Las ventas de motos y vehículos usados alcanzaron máximos históricos.

03

¿Qué hay detrás de la
demanda de vehículos?

¿Qué hay detrás de la demanda de vehículos?



En 2020, los hogares retuvieron parte de su gasto, entre éste, el de vehículos, lo que les permitió ahorrar más. Ese ahorro retenido en 2020, al igual que, los mayores ingresos por la recuperación del mercado laboral y el crédito potenciaron la demanda de vehículos en 2021.



El ahorro retenido en 2020, que permitió aumentar el gasto en 2021, más que todo el de bienes durables, y que para 2022 y 2023 se habrá reducido

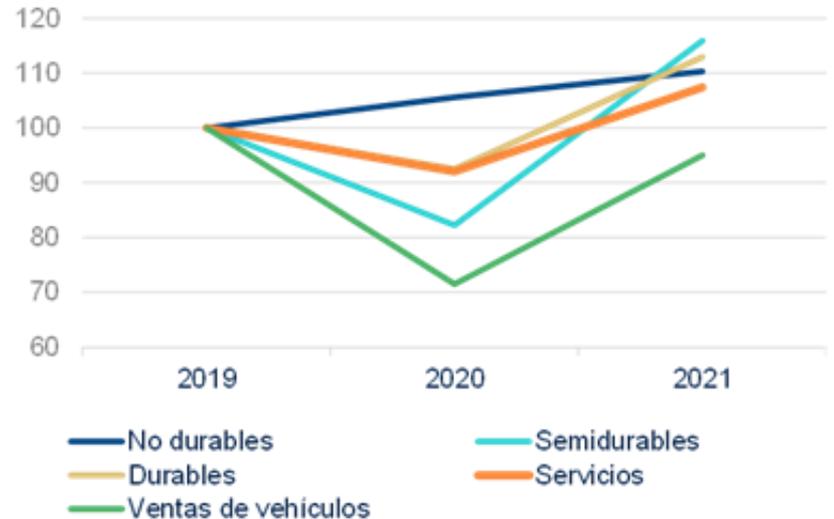
AHORRO INTERNO BRUTO

(% DEL PIB)



(*): Incluye el ahorro de las entidades sin fines de lucro que sirven a los hogares
 Fuente: BBVA Research y DANE.

CONSUMO DE LOS HOGARES POR TIPO Y VENTAS DE VEHÍCULOS (ÍNDICE, 2019 = 100)



En 2021 el consumo de bienes durables (vehículos, muebles, instrumentos musicales, etc.) creció 22,0% y las ventas de vehículos 32,8%.

Recuperación de empleo, aunque gradual, afecta positivamente la demanda de vehículos

VENTAS DE VEHÍCULOS Y OCUPADOS NACIONALES

(MILES DE UNIDADES Y MILLONES DE PERSONAS, SERIES AJUSTADAS POR FACTORES ESTACIONALES)



Fuente: BBVA Research y ANDI, Fenalco y DANE

El buen comportamiento de la ocupación eleva la confianza de los hogares en que van a conservar su trabajo y les permite tomar decisiones de compra

TEMOR A PERDER EL EMPLEO Y EMPLEO (BALANCE DE RESPUESTAS Y % VARIACIÓN)



Fuente: BBVA Research y Fedesarrollo, ANDI y Fenalco

VENTAS DE AUTOMÓVILES Y UTILITARIOS Y DISPOSICIÓN A COMPRAR CARRO (MILES DE UNIDADES Y BALANCE DE RESPUESTAS)

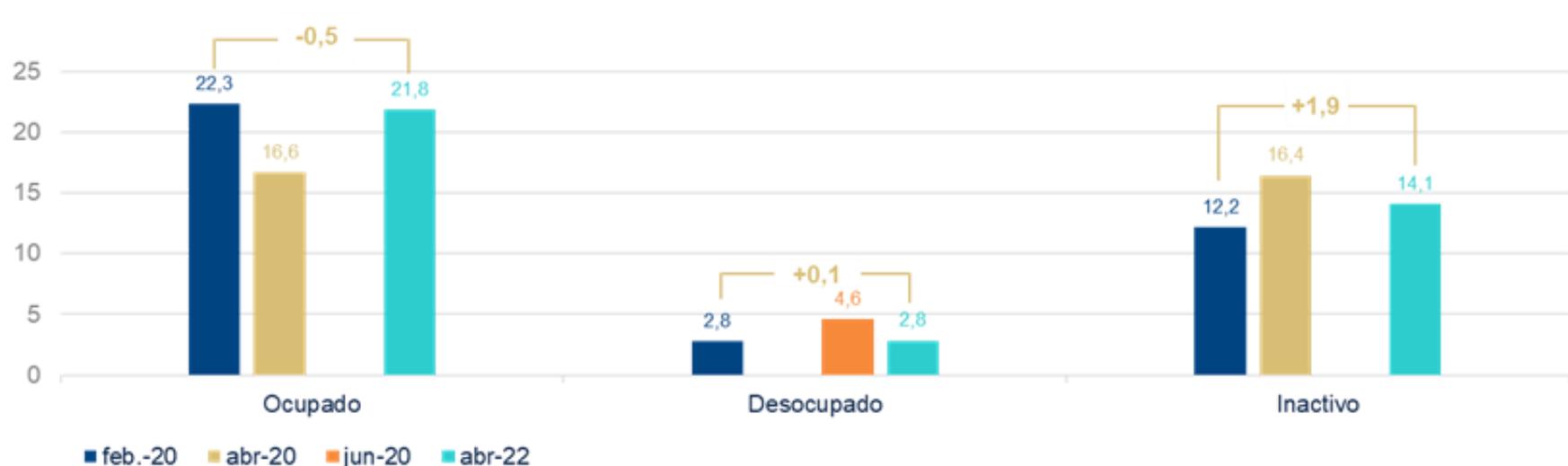


Históricamente, se da una relación bastante cercana entre la confianza en mantener el empleo y la decisión de comprar carro y entre la disposición a comprar carro y las ventas de carros y utilitarios.

Sin embargo, aún faltan por recuperarse más de 500 mil empleos, con respecto al nivel de febrero de 2020, mes pre pandemia

VARIABLES LABORALES NACIONALES

(MILLONES DE PERSONAS, SERIES AJUSTADAS ESTACIONALMENTE)

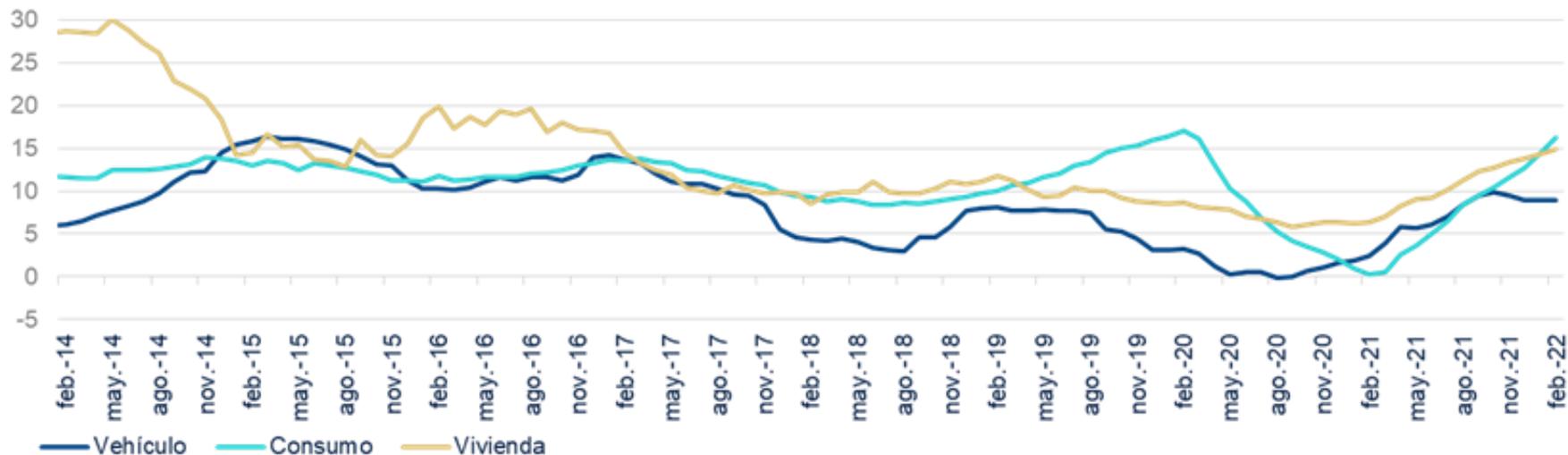


Fuente: BBVA Research y DANE.

El empleo en abril de 2022 se ubicó en el 98% de su nivel pre pandemia, a nivel nacional, niveles aún rezagados con respecto a la actividad económica que ya alcanzó el 106,9% de su nivel de febrero de 2020.

El crédito de vehículos que si bien se desaceleró en 2020 recobró dinamismo desde inicios de 2021 también ha favorecido la demanda de vehículos

CARTERA DE VEHÍCULOS, DE CONSUMO Y DE VIVIENDA (% VARIACIÓN ANUAL NOMINAL)

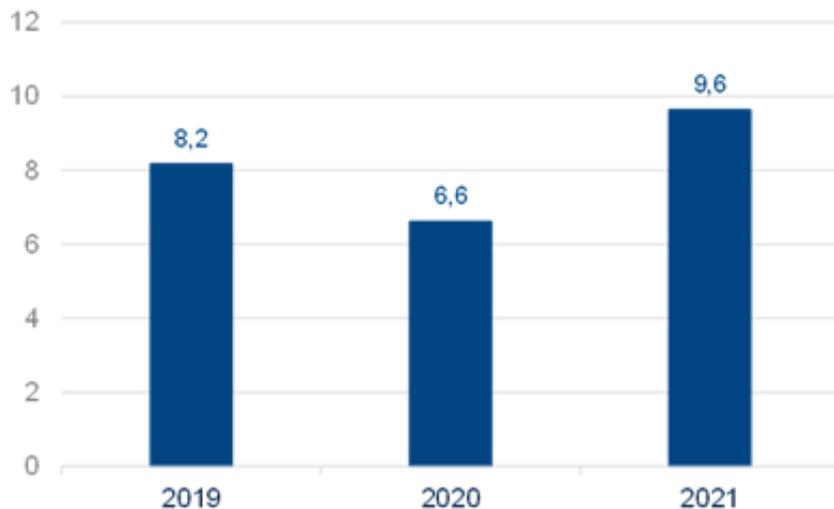


Fuente: BBVA Research y Superintendencia Financiera.

A comienzos del 2022, la cartera de vehículos fue un poco más de 17 billones de pesos, representando alrededor del 3% de la cartera total.

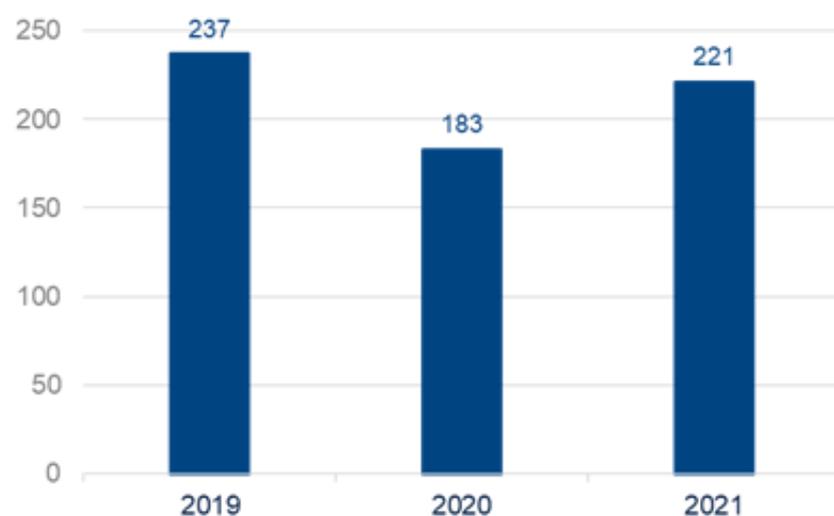
El crédito desembolsado para vehículos se redujo en 2020 pero creció en 2021, con un aumento de 45,7% entre 2020-21 y de 18% entre 2019-2021

DESEMBOLSOS DE PRÉSTAMOS PARA VEHÍCULOS(*)
(BILLONES DE PESOS)



(*): Hace referencia al total del sistema financiero.
Fuente: BBVA Research y Superintendencia Financiera.

PRÉSTAMOS PARA VEHÍCULOS(*)
(MILES DE DESEMBOLSOS)



Entre 2019 y 2021 el número de préstamos de vehículos se redujo y el monto promedio de los préstamos aumentó (de COP 34,3 millones en 2019 a 43,5 en 2021 y a 50 en feb-22) en línea con la mayor participación en las ventas de vehículos más costosos y los mayores precios.

Sin embargo, el aumento en la inflación y de las tasas afecta la capacidad de compra

INFLACIÓN TOTAL Y BÁSICA (VARIACIÓN ANUAL, %)



(*): Excluye también las Comidas Fuera del Hogar

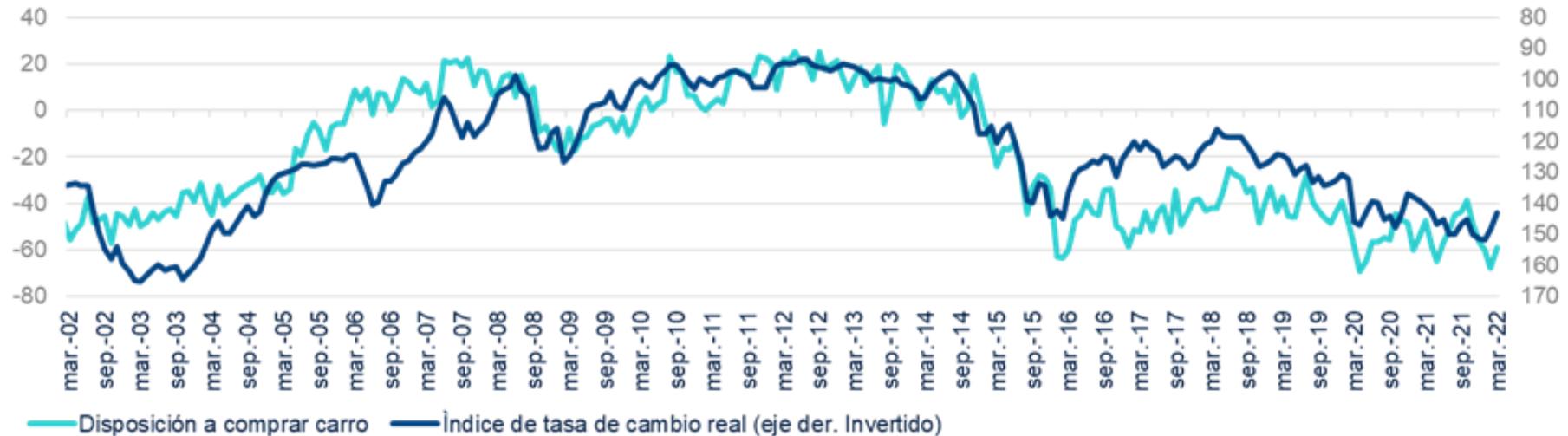
Fuente: BBVA Research con datos del DANE y Banco de la República.

TASA DE POLÍTICA MONETARIA (EFECTIVA ANUAL, REAL DEFLACTADA CON INF. TOTAL 12M VISTA, %)



Así como la devaluación de la tasa de cambio

DISPOSICIÓN A COMPRAR CARROS Y TASA DE CAMBIO REAL (BALANCE DE RESPUESTAS E ÍNDICE)



Fuente: BBVA Research con datos de Fedesarrollo y del Banco de la República.

El incremento de la tasa de cambio real desincentiva la compra de vehículos dada su transmisión a mayores precios al consumidor.

Recapitulación



Incentivos sobre la demanda

La recuperación del mercado laboral y el crédito propician las condiciones para que la demanda de vehículos se dinamice.



Desincentivos sobre la demanda

El aumento de la inflación, la tasa de interés y la tasa de cambio, merman la capacidad de compra y por tanto la demanda de vehículos.

04

¿Cómo se van a comportar
las ventas de vehículos
nuevos en 2022 y 2023?

¿Cómo se van a comportar las ventas de vehículos nuevos en 2022 y 2023?

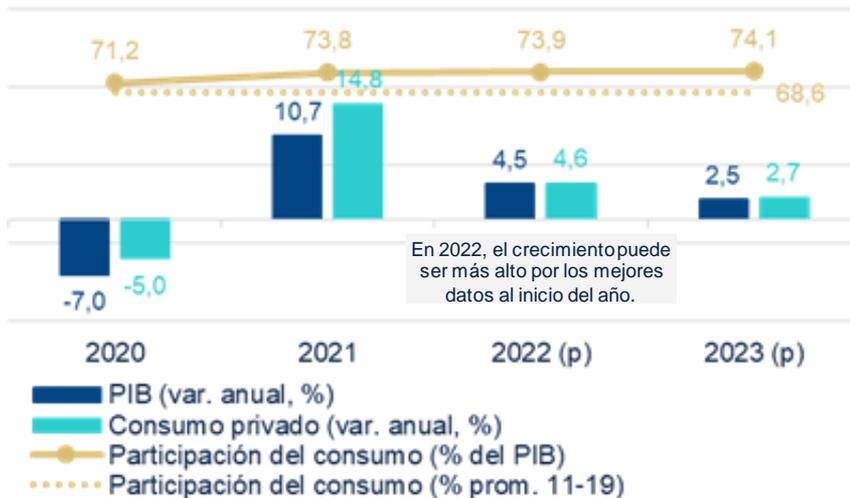


Las ventas de automóviles y utilitarios ralentizarán su crecimiento en 2022 y 2023, en línea con el comportamiento del consumo de durables. El transporte de carga está creciendo, consolidando sus elevados niveles de ventas actuales.



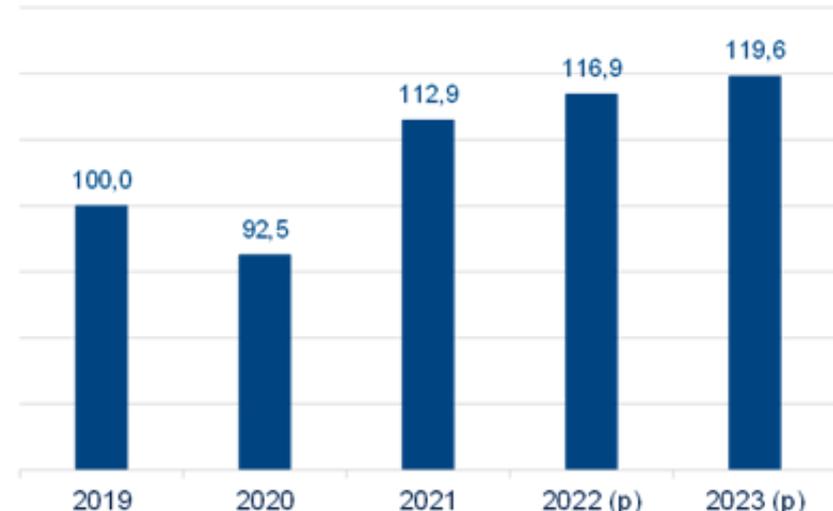
El consumo privado seguirá siendo uno de los principales soportes del ciclo económico, pese a la ralentización saludable esperada del gasto de hogares

PREVISIONES DEL PIB Y EL CONSUMO PRIVADO (VARIACIÓN ANUAL Y PARTICIPACIÓN EN EL PIB, %)



Fuente: BBVA Research con datos del DANE.

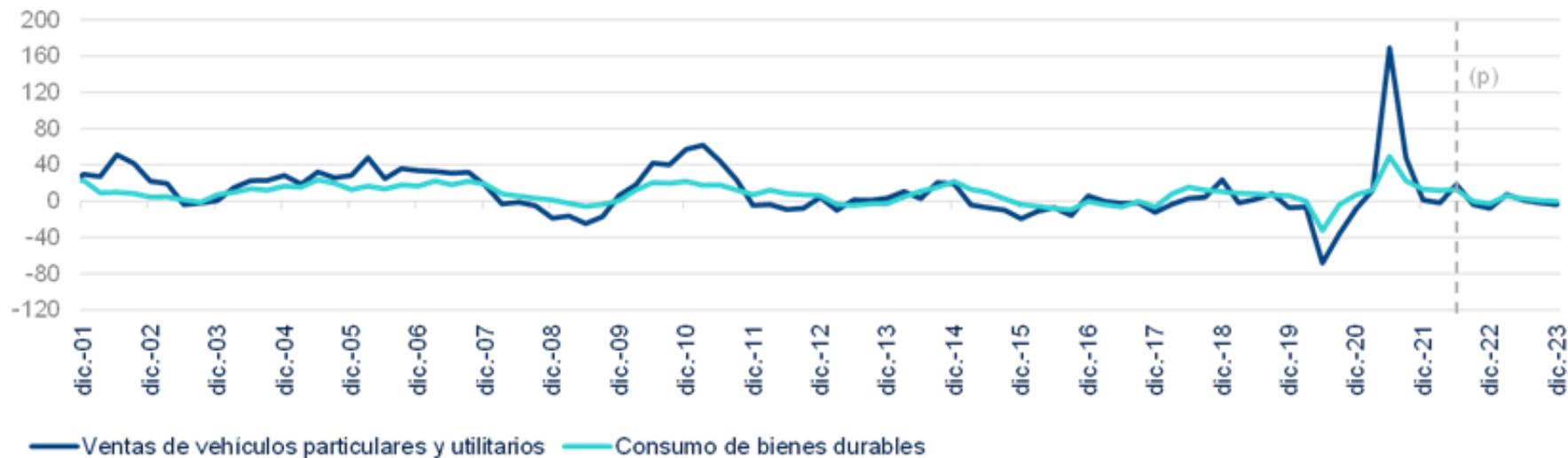
CONSUMO EN BIENES DE CONSUMO DURABLE (ÍNDICE, 2019 = 100)



Dentro del consumo será muy relevante el gasto en bienes durables, los cuales redujeron fuertemente su dinámica en 2020, pero se recuperaron y seguirán teniendo unos buenos niveles de actividad.

Las perspectivas del consumo de durables anticipan un dinamismo de las ventas de automóviles y utilitarios que se modera en 2022 y 2023

VENTAS DE AUTOMÓVILES Y UTILITARIOS NUEVOS Y CONSUMO DURABLE (% VARIACIÓN ANUAL)

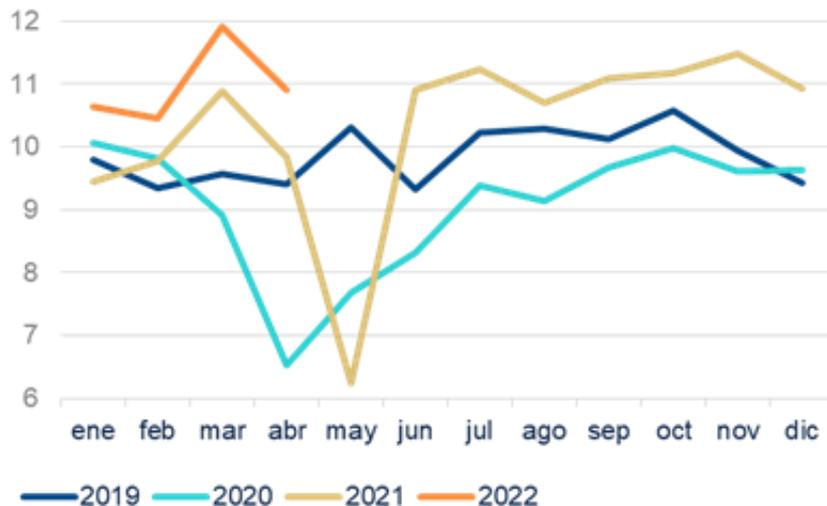


Fuente: BBVA Research y Fedesarrollo, ANDI y Fenalco.

El menor ahorro corriente de los hogares, junto con los mayores costos financieros que va a enfrentar, puede limitar la capacidad de crecimiento del consumo durable a futuro.

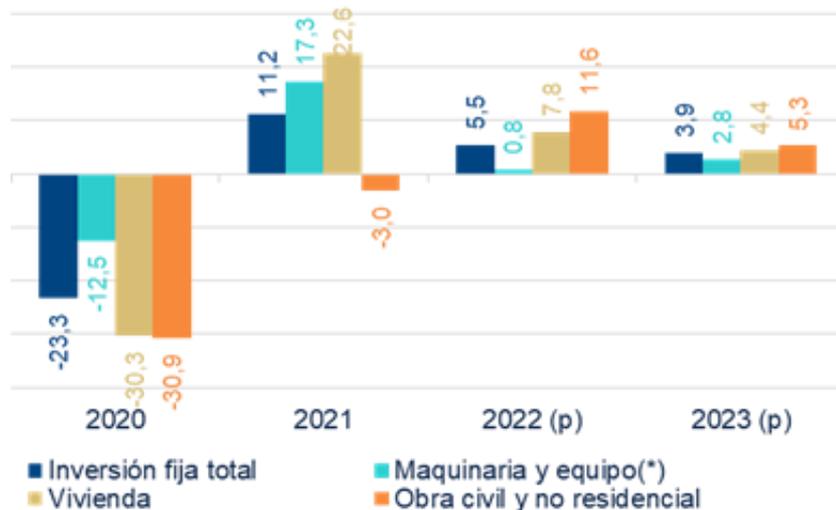
Por su parte, el comportamiento de la inversión fija estará impulsada, principalmente, por los gastos en maquinaria y equipo de transporte

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE (MILLONES DE TONELADAS MENSUALES)



Fuente: BBVA Research con datos del MinTransporte y DANE.

INVERSIÓN FIJA (VARIACIÓN ANUAL, %)



La industria manufacturera presenta elevados usos de la capacidad instalada y el transporte de carga en carreteras está creciendo, ayudando a mantener los elevados niveles de ventas que se presentan actualmente.

El crecimiento de las ventas totales dependerá más del comportamiento de las ventas de automóviles y utilitarios, que pesan más en las ventas totales

VENTAS DE VEHÍCULOS NUEVOS SEGÚN SEGMENTO (*) (MILES DE UNIDADES)



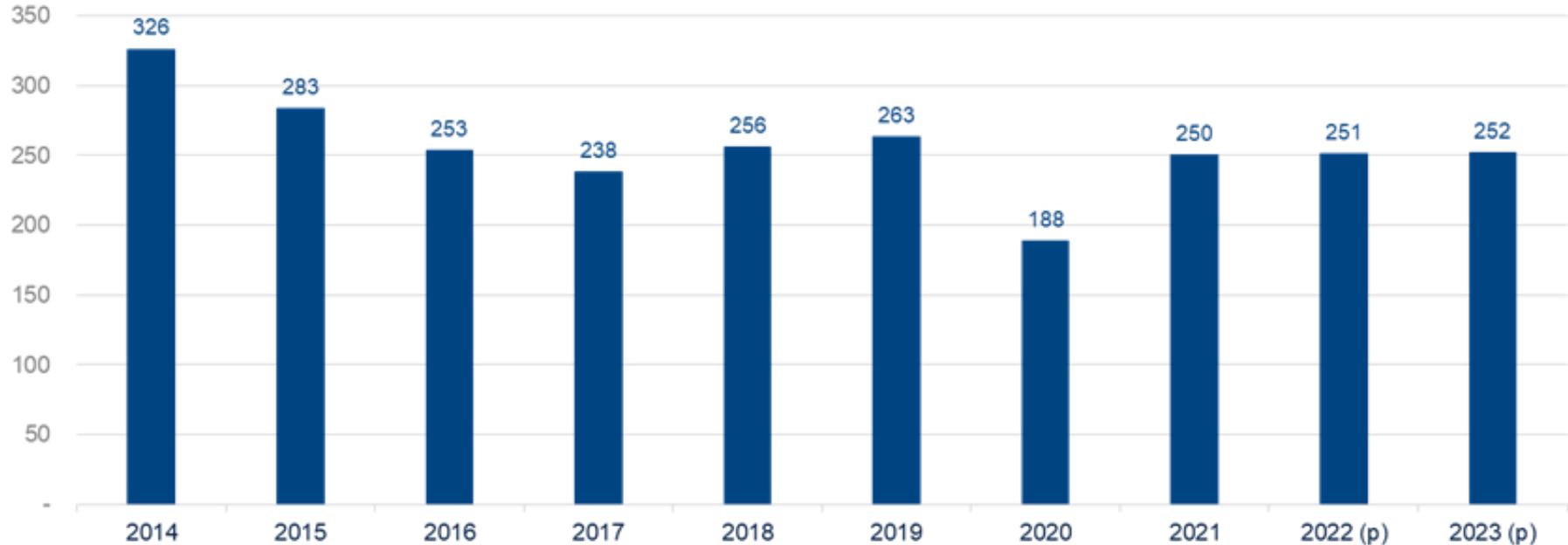
(*): Resto se refiere a Pick ups, taxis, camionetas y vans.

Fuente: BBVA Research con datos de ANDI y Fenalco.

Los segmentos de automóviles y utilitarios pesan conjuntamente alrededor del 80% de las ventas totales.

Para 2022 y 2023 esperamos unas ventas de vehículos similares a las de 2021

VENTAS DE VEHÍCULOS NUEVOS 2014-2023 (MILES DE UNIDADES)



El mercado de vehículos en Colombia se verá afectado por estos factores

Pandemia del coronavirus



Restricciones económicas y de movilidad cada vez menores por ausencia de decisiones gubernamentales y por una mayor confianza en la interacción social.

Actividad y empleo



Crecimiento jalonado principalmente por la inversión, la producción industrial, las exportaciones y el consumo de servicios. El empleo seguirá creciendo, jalonado por los sectores de servicios, intensivos en mano de obra.

Cuellos de botella, Guerra Ucrania y Rusia y escasez de semiconductores



Permanecerán presionando los precios globales y locales en 2022 e irán cediendo gradualmente en 2023.

Política económica



Cambio en postura de política monetaria: tasas de intervención alcanzarán un nivel contraccionista a mediados de 2022

Inflación



Inflación al alza por choques globales y locales, que se moderará a finales del 2023.

Tasa de cambio



Presiones sobre el dólar por el déficit externo, el ciclo político y la normalización monetaria en EEUU, con una apreciación moderada en la 2da mitad del año. y 2023

Resapitulación



Drivers del sector

El mercado se mantendrá permeado, por elementos asociados a la recuperación de la economía y al contexto externo.



Transporte de carga

El transporte de carga se mantendrá estimulado por su relación con un sector industrial que presenta una fuerte recuperación.



Principales segmentos

Los segmentos “automóvil” y “utilitario”, continuarán representando el grueso de las ventas en el país, pero los utilitarios seguirán ganando terreno.



Dinámica de las ventas

Se espera una relativa estabilidad en las ventas en 2022 y 2023, en línea con el comportamiento esperado del consumo de bienes durables y las restricciones de oferta.

05

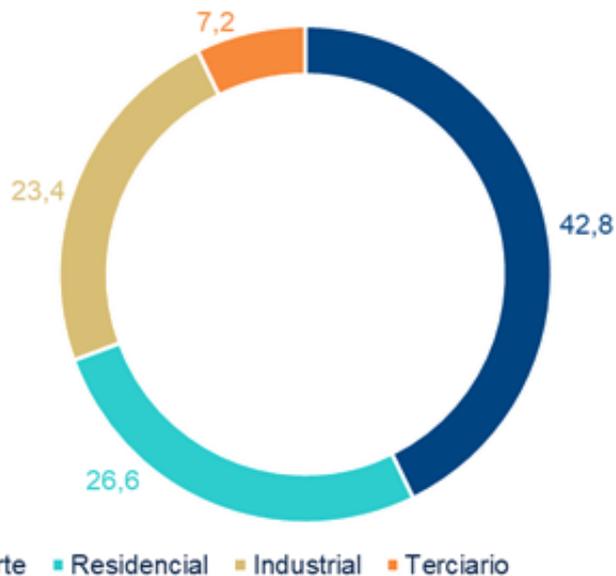
Los vehículos híbridos y eléctricos siguen mostrando un desempeño destacado

Los vehículos híbridos y eléctricos siguen mostrando un desempeño destacado



El sector transporte consume una parte importante de la energía del país (43%) y lo hace más que todo en combustibles fósiles

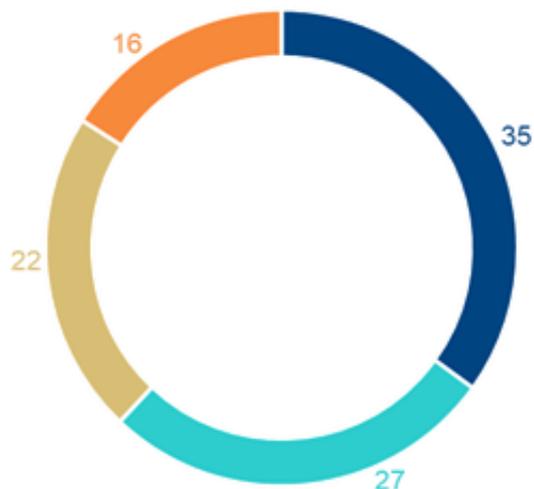
DISTRIBUCIÓN DEL CONSUMO DE ENERGÍA FINAL POR SECTORES (%)



- El 96 % del consumo energético del sector corresponde a combustibles líquidos, derivados del petróleo.
- El 24,3 % de la energía consumida en el sector se convierte en energía útil, lo que implica ineficiencias de cerca del 70%.

La promoción de los vehículos eléctricos -VE- juega un papel preponderante dentro de las medidas encaminadas a reducir las emisiones en el país

USO DE ENERGÍA DEL TRANSPORTE POR CARRETERA (% DE PARTICIPACIÓN)



- Resto
- Privado interurbano de pasajeros
- Privado urbano de pasajeros
- Interurbano de carga

Migrar hacia un transporte sostenible y bajo en carbono **incluye implementar** cambios tecnológicos y la incorporación de nuevas fuentes de energía. Entre los avances están:

- La clasificación de la energía eléctrica y el hidrógeno como de cero emisiones (Resolución 40177 de 2020).
- El reconocimiento de que las cero y bajas emisiones de los energéticos dependen de la tecnología vehicular en la cual se utilicen.
- La promoción del uso de los vehículos eléctricos y de cero emisiones (destaca la Ley 1964 de 2019).

Los esfuerzos de política orientados a la transición energética han sido sostenidos



Política de transición energética y política de crecimiento verde^(*)

Objetivos

- Búsqueda de nuevas fuentes de crecimiento que sean sostenibles a partir de la oferta de capital natural.
- Consolidación de un modelo económico más sostenible, competitivo e inclusivo.
- Transición energética gradual como eje del crecimiento sostenible.
- Innovación energética aplicada a los sectores.
- Reconocimiento del potencial de energías renovables.

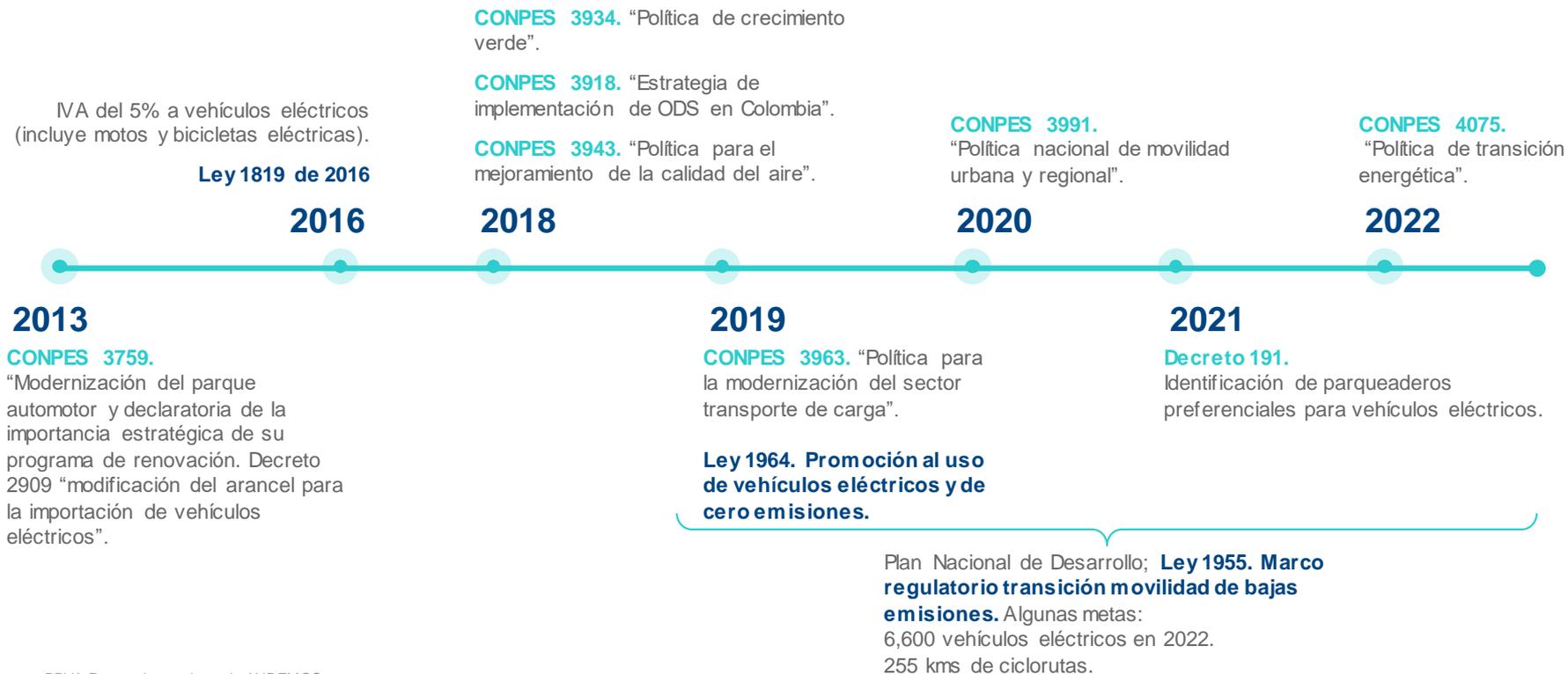


Política económica orientada a la movilidad y al parque automotor^(**)

Objetivos y estrategias

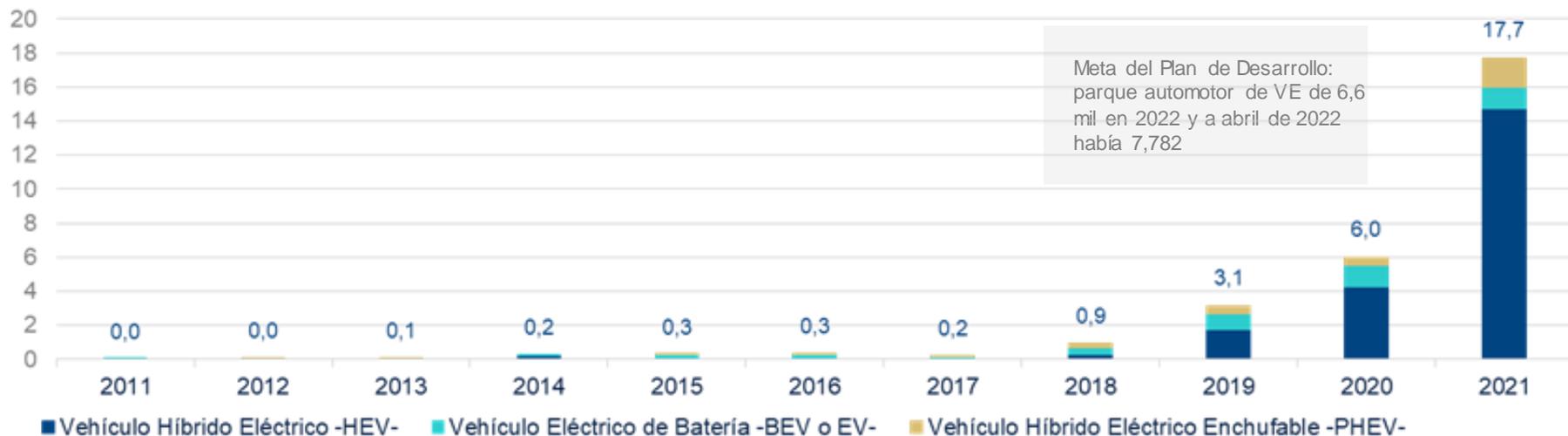
- Regulaciones, seguimiento y esfuerzos interinstitucionales con el fin de:
 - Gestionar de forma integral la movilidad (reducción de externalidades y contaminación).
 - Promover energías limpias y de baja emisión para fuentes móviles.
 - Reglamentar el tiempo de uso del parque automotor.
 - Crear incentivos económicos para la renovación del parque automotor.

La agenda regulatoria ha sido amplia



En 2021 las ventas de VE e Híbridos fueron 7,1% de las ventas de vehículos y se superó la meta de parque automotor de VE del Plan de Desarrollo(*)

VENTAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS POR TECNOLOGÍA (MILES DE UNIDADES)



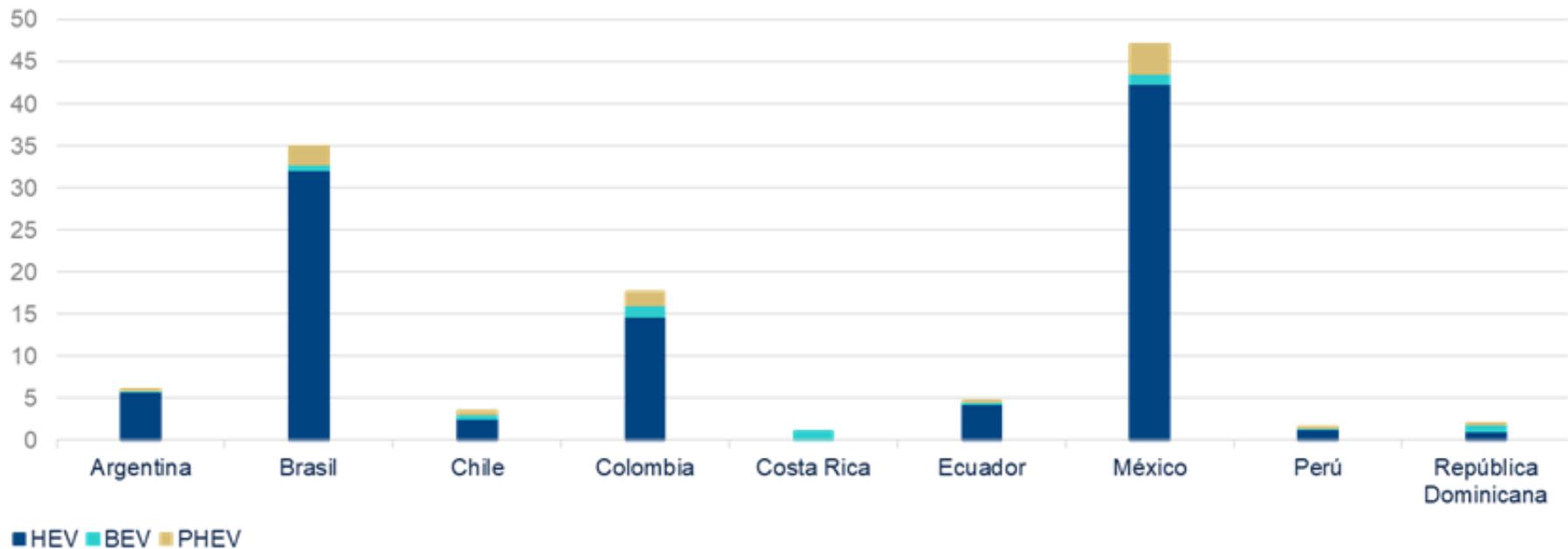
(*): Según el Ministerio de Transporte, con cifras del RUNT a 30 de abril, el parque automotor de Híbridos era de 31463 unidades y el de VE de 7782.

Fuente: BBVA Research con datos de ANDEMOS.

Tan sólo en 2021 se vendieron 17,7 mil vehículos híbridos y eléctricos. Sus ventas de los últimos 10 años suman un total de 28,8 mil vehículos. La tecnología más vendida (83% en 2021) de los eléctricos e híbridos es la HEV (híbridos eléctricos)

En 2021, Colombia se ubicó en tercer lugar en Latinoamérica en ventas de VE e Híbridos (17,7 mil unidades) después de México (47,1 mil) y Brasil (35,0 mil)

VENTAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS EN 2021 (*) (MILES DE UNIDADES)

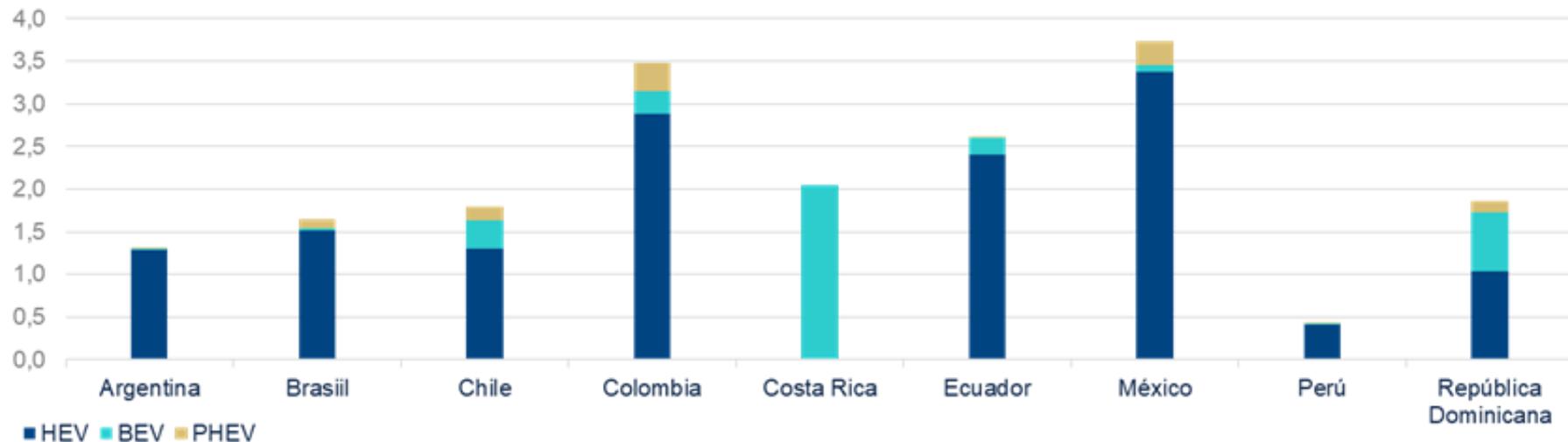


(*): Por sus siglas en inglés: HEV se refiere a vehículo híbrido eléctrico; BEV o EV se refiere a vehículo eléctrico de batería y PHEV se refiere a vehículo híbrido Eléctrico Enchufable.

Fuente: BBVA Research con datos de ANDEMOS.

En 2021, se vendieron en Colombia 3,5 VE e Híbridos por cada 10,000 habitantes, superando a la mayoría de países de la región

VENTAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS POR CADA 10,000 HABITANTES EN 2021^(*) (VENTAS POR CADA 10,000 HABITANTES)

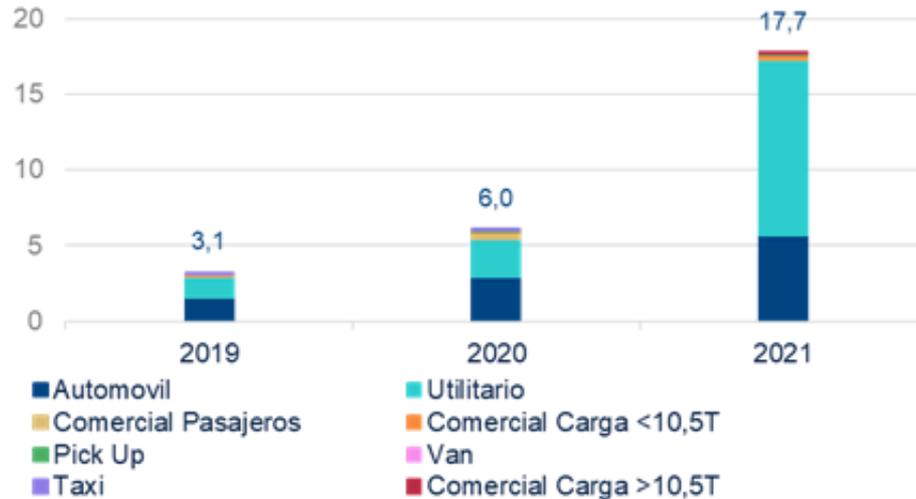


(*): Por sus siglas en inglés: HEV se refiere a vehículo híbrido eléctrico; BEV o EV se refiere a vehículo eléctrico de batería y PHEV se refiere a vehículo híbrido Eléctrico Enchufable.
Fuente: BBVA Research con datos de ANDEMOS.

México vendió 3,7 VE e híbridos por cada 10,000 habitantes, seguido de Colombia (3,5) y Ecuador (2,6).

Las ventas de VE e híbridos, al igual que las del total de vehículos se concentran en automóviles y en utilitarios

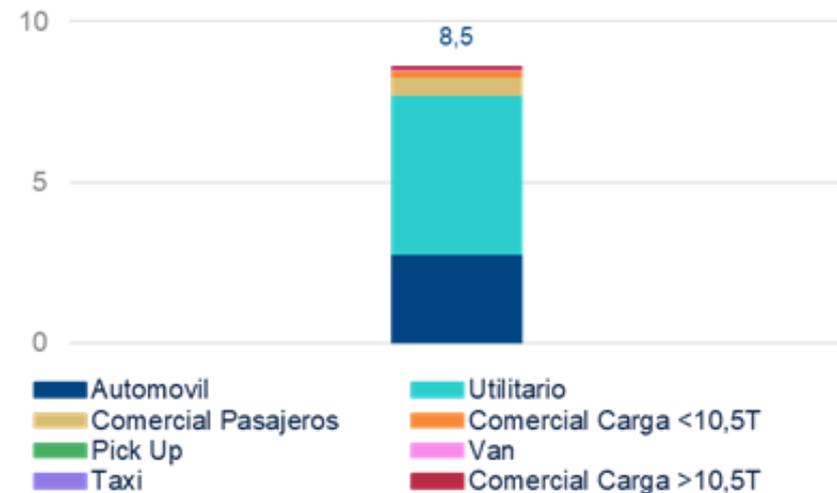
VENTAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS POR SEGMENTOS 2019-2021 (MILES DE UNIDADES)



(*): A abril de 2022,

Fuente: BBVA Research con datos de ANDEMOS.

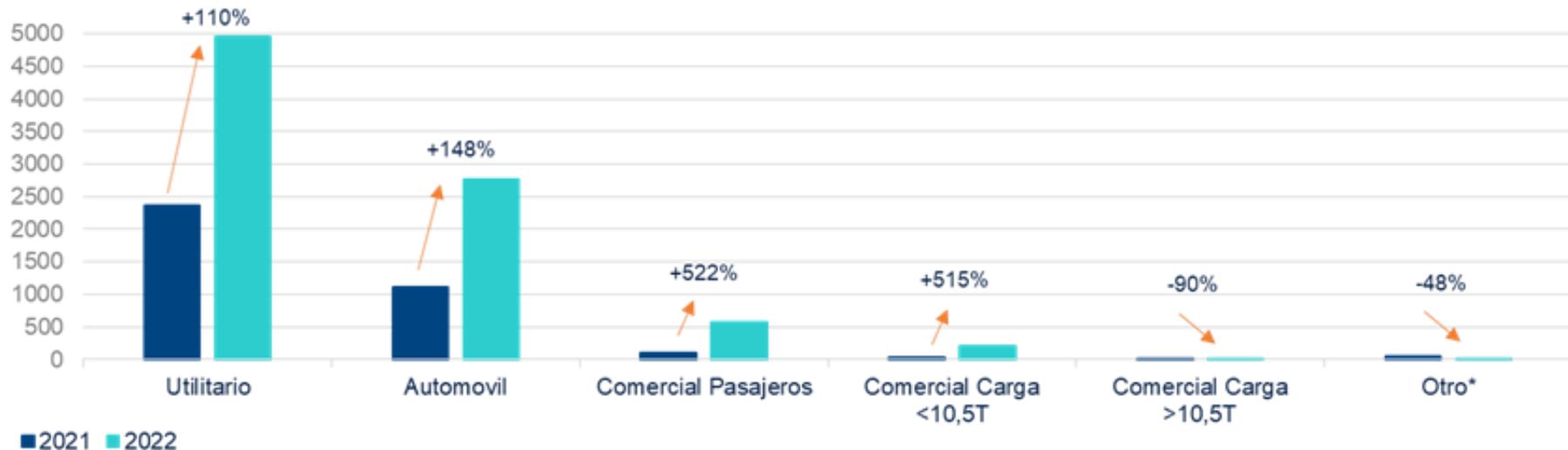
VENTAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS POR SEGMENTO EN 2022(*) (MILES DE UNIDADES)



En 2022, las ventas de vehículos utilitarios representaron el 58% de las ventas totales de VE e híbridos y los automóviles el 32%.

El buen comportamiento de las ventas de VE e híbridos ha continuado en 2022. A abril, fueron 8,5 mil, creciendo 133% frente a igual período de 2021

VENTAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS NUEVOS 2021-2022^(**) (UNIDADES)



(*): La categoría "Otro", recoge los segmentos Pick Up, Taxi y Van. El segmento "Taxi" registró sus primeras dos unidades adquiridas en 2022. *Acumulado a abril de 2021 y de 2022
Fuente: BBVA Research con datos de ANDEMOS.

Eléctricos totales crecieron 133% y las de pasajeros 522%, éstas últimas explicadas por la licitación de buses eléctricos de Bogotá.

A pesar de los avances, aún quedan retos importantes



Retos^(*)

Acelerar la modernización del transporte automotor de carga pesada dada la alta prevalencia de camiones con tecnologías antiguas (parque automotor con edad alrededor de 17 años, el promedio de la OCDE son 8 años).

Mejorar el acceso de los usuarios finales a las estaciones de carga de vehículos eléctricos ya que la información al usuario sobre la disponibilidad de estaciones de carga de VE no es fluida (hay más de 420 conectores para la carga de vehículos eléctricos en el país).

Lograr que la conversión de vehículos con motores de combustión interna a motores eléctricos sea ordenada haciendo que se desarrolle de manera formal y con regulación técnica y legal.

(*): Con base en el CONPES 4075 de 2022.
Fuente: BBVA Research y DNP.

Recapitulando



ventas de vehículos

Crecimiento vigoroso en ventas, soportado por una creciente demanda y un marco de política económica enfocado en la transición energética. Las ventas de híbridos y eléctricos crecieron 194% en 2021



Pares de la región

El ritmo de ventas por cada 10.000 habitantes, ubica a Colombia entre los mejores países de la región.



Retos

Persisten retos y desafíos, relacionados con la reglamentación y políticas en favor de la transición energética.

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.

El contenido de la presente comunicación o mensaje no constituye una recomendación profesional para realizar inversiones en los términos del artículo 2.40.1.1.2 del Decreto 2555 de 2010 o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

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 en su sitio web www.bbvarresearch.com.

Situación Automotriz

2022

Junio 02 de 2022