

Situación y perspectivas del sector automotor

Presentación Situación Automotriz

Mauricio Hernández Monsalve | Economista Senior BBVA Research Colombia

Bogotá, Abril 10 de 2014

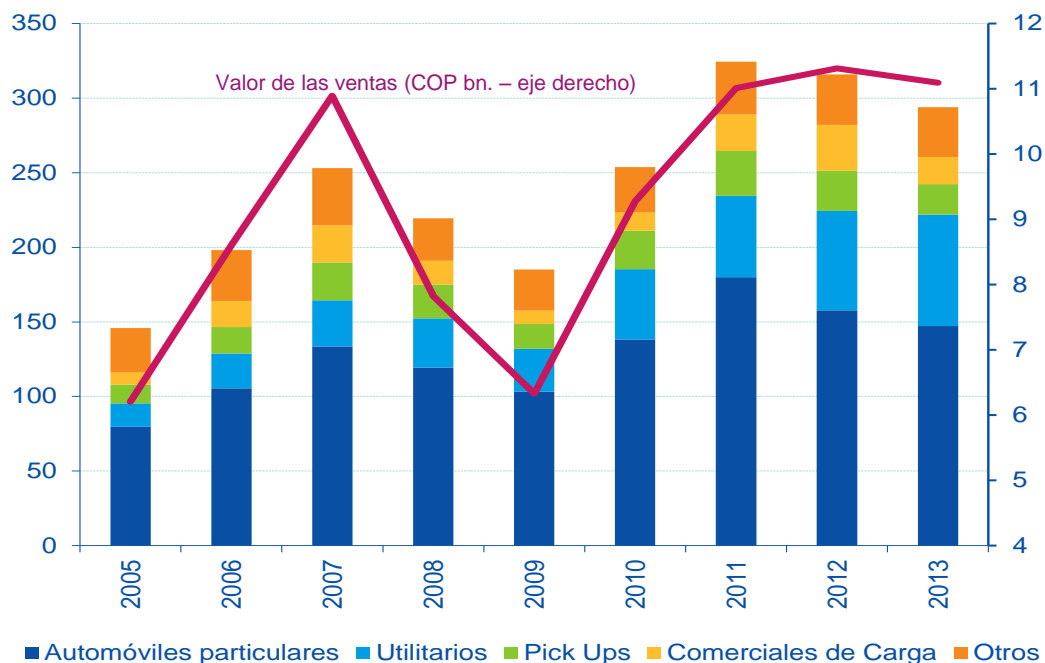
Evolución reciente del sector automotor

En 2013 continuó la corrección a la baja en el mercado del sector automotor

- En 2013, el mercado de venta de automóviles en Colombia significó COP 11,3 billones corrientes (1,6% del PIB)
- Las ventas de vehículos se ubicaron en 2013 en 293.846 unidades

Ventas de vehículos por tipo (miles de unidades) Fuente: ANDI, Econometria, Fenalco y

BBVA Research



Los vehículos utilitarios (+12,1% anual) y los taxis (+8,8%) fueron los únicos tipos de vehículos con resultados positivos en 2013

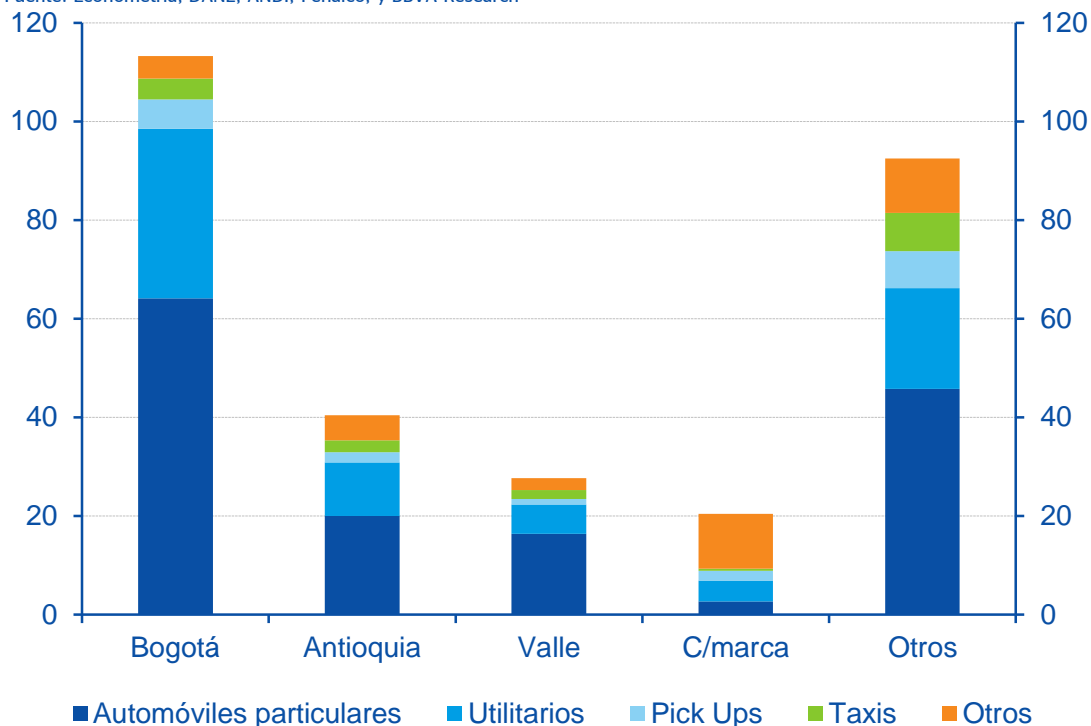
El 80% de las matrículas de automóviles se realizaron para un uso privado y el 18,7% tenían un destino de servicio público

Bogotá concentró el 38% de las matriculaciones de vehículos durante 2013

- En segundo y tercer lugar se ubicaron Antioquia y Valle con el 13,7% y 9,4%, respectivamente.
- En Bogotá y en Cali los automóviles particulares significaron el 57% y 59% de las ventas, en su orden, y en Antioquia fue un poco menor su participación con 49%.

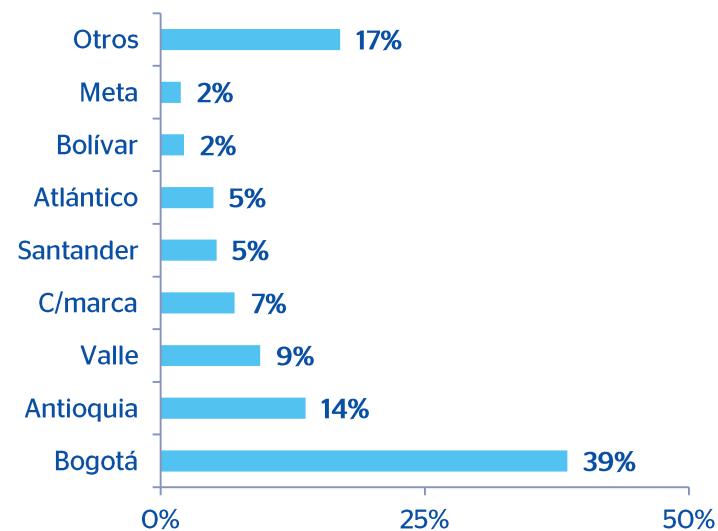
Ventas de vehículos por ciudades y por tipo en 2013 (miles de unidades)

Fuente: Econometría, DANE; ANDI, Fenalco, y BBVA Research



Participación de las ventas por ciudades en 2013 (% de total)

Fuente: ANDI, Econometría, Fenalco y BBVA research



Se detuvo la pérdida de participación en la oferta total de los vehículos ensamblados internamente

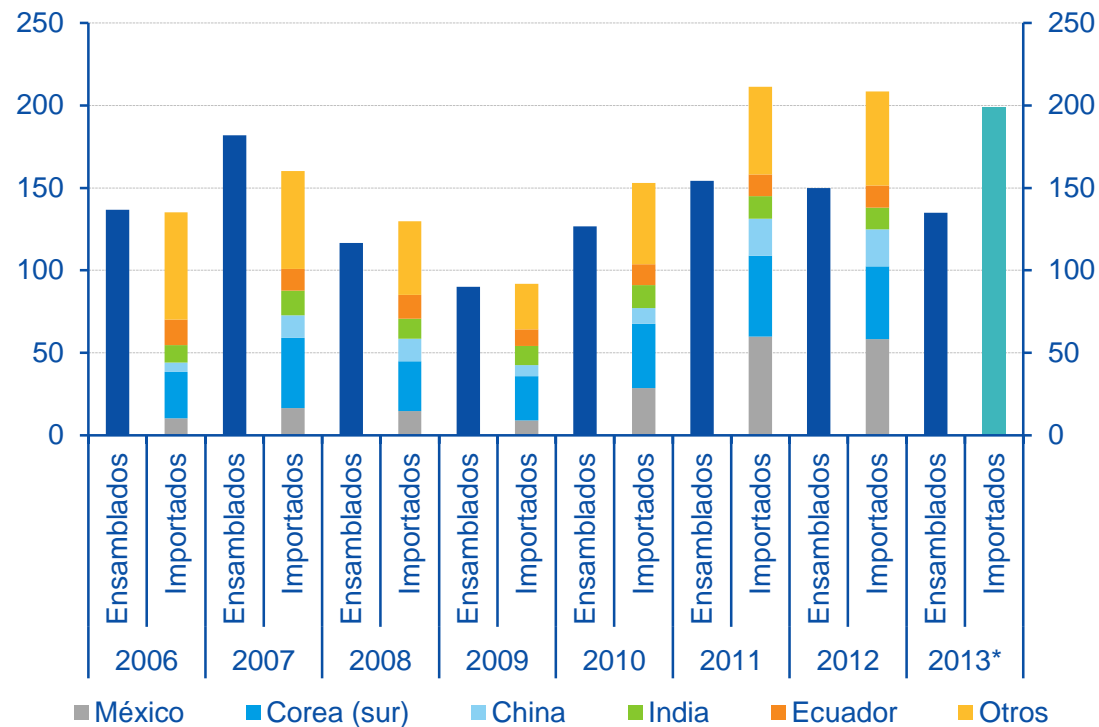
- México se consolidó en 2012 como el principal abastecedor de automóviles a Colombia, comprendiendo el origen del 28% de las importaciones totales

Durante 2013, el porcentaje de autos producidos en Colombia dentro de las ventas totales fue de 32%, contribución equivalente a lo observado en 2012, pero inferior a la de 2011 de 40,5%.

Con respecto a 2012, sólo el ensamblaje de vehículos comerciales de carga y pasajeros ganó participación en el total de las ventas nacionales

Oferta de vehículos en el país (miles de unidades, incluye exportaciones)

Fuente: Econometría, DANE; ANDI, Fenalco, y BBVA Research

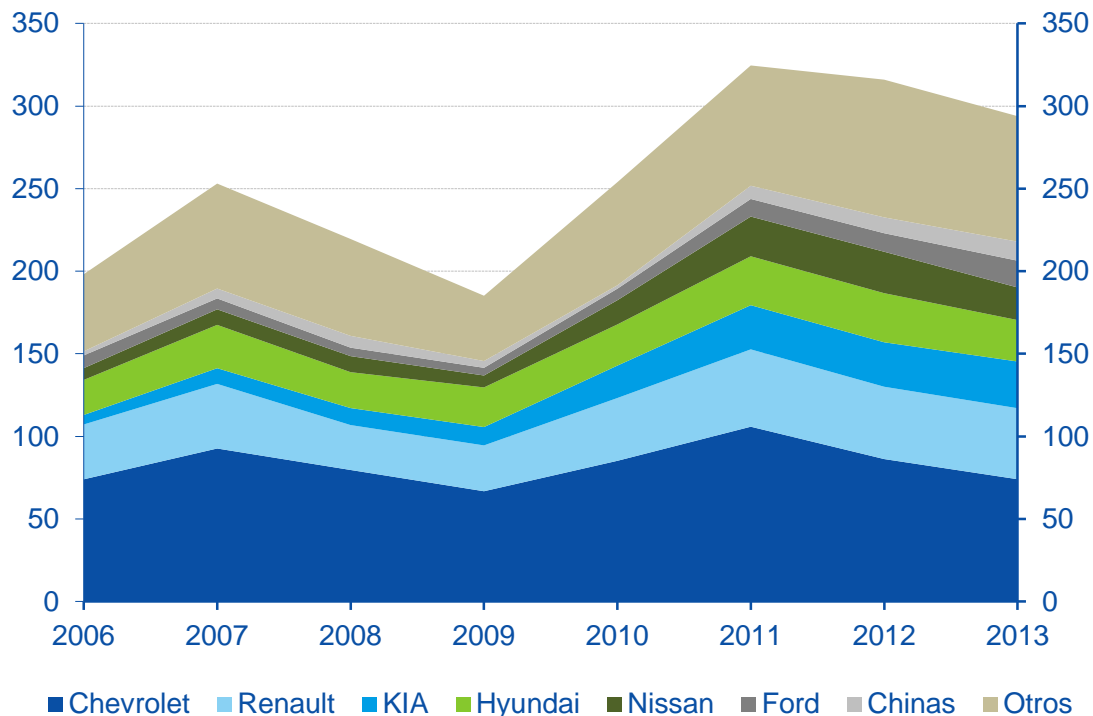


La oferta del país volvió a cambiar su distribución entre las principales marcas

- **KIA** sigue teniendo la mayor dinámica en el país y continúa ganando participación en las ventas hasta un 9,6% desde el 8,5% observado en 2012 y 2,9% en 2006.
- **Renault** rompió la tendencia de reducción en la participación de las ventas y pasó de 13,9% en 2012 a 14,6% en 2013. **Chevrolet** parece estabilizarse en 25,2%,

Distribución de los vehículos por marca (miles de unidades) Fuente: ANDI,

Econometría, Fenalco y BBVA Research



Las marcas exclusivamente **chinas** prolongaron su crecimiento en el país y ya significan el 4% de las ventas totales

Las marcas con mayor penetración son las del Grupo Cinascar, empresa que alcanzó un 1,8% del total de ventas en 2013

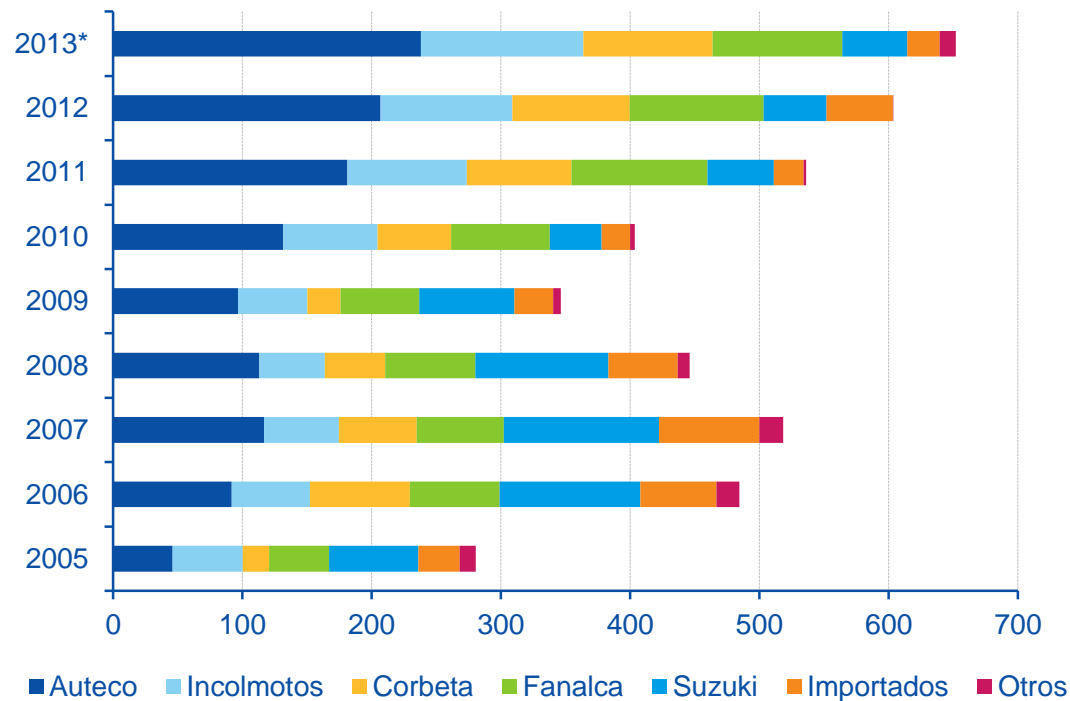
La industria de ensamblaje de motocicletas logró consolidar un crecimiento en 2013...

- ...tanto en ventas como en producción. Después de Brasil y Argentina, Colombia se ubica como el tercer productor de motocicletas en América Latina, gracias a un incremento de 10% en 2013.

El 4% de las motos vendidas en Colombia fue de origen externo.

Con La marca líder en ventas fue Auteco con el 38% del mercado, seguida de Incolmotos Yamaha (20%), Fanalca Honda (16%), AKT (16%) y Suzuki (8%).

Ventas de motocicletas por marca (miles de unidades, incluye exportaciones) Fuente: Econometría, DANE; ANDI, Fenalco, y BBVA Research



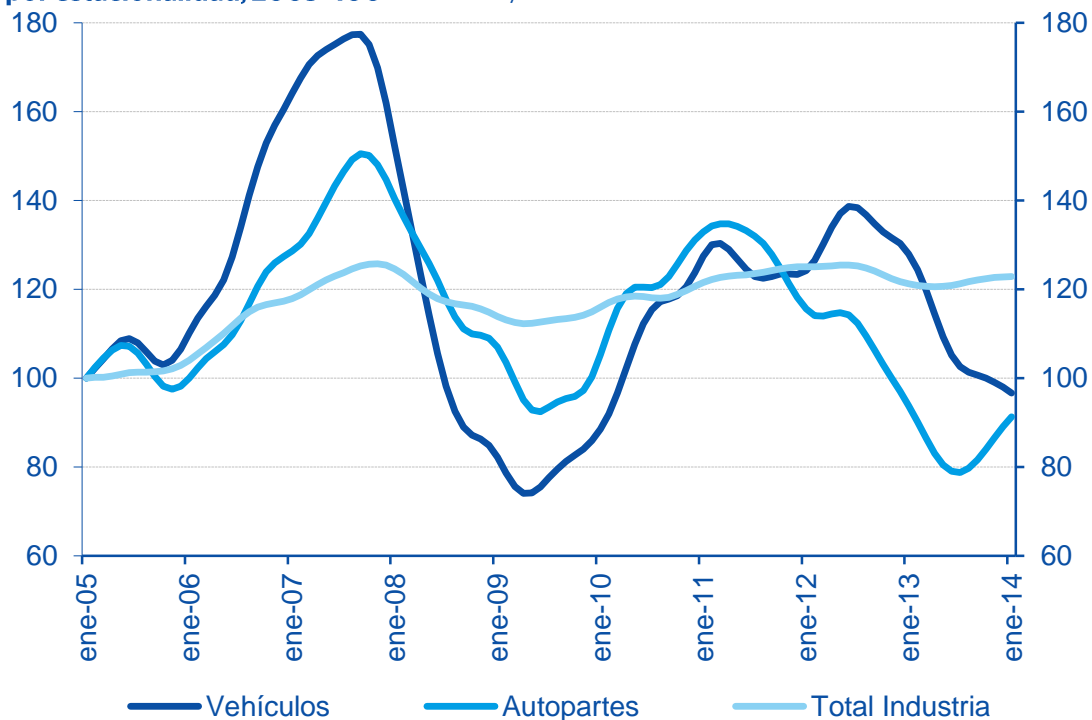
2013: fue un año bueno en exportaciones del sector. El reto es mantenerlas elevadas

1. Las exportaciones del país se concentraron en los logros de la firma Sofasa. En 2013, Sofasa ensambló 74.664 unidades (+6% anual) y exportó 34.622 vehículos (+ 17,6% anual).
2. Parte del éxito de la empresa fue la elevada concentración de la **producción** en pocas líneas: Duster (37.544 unidades, 50% del total), Sandero y Stepway (19.658), Logan (13.471) y Clio Campus (3.991).
3. La marca Duster comprendió el 81% de las ventas externas. Los principales destinos externos fueron México (43,4% del total), Argentina (32,8%), Ecuador (7,2%), Perú (7,2%) y Chile (6,7%).
4. Parte de los avances en las exportaciones se deben a la firma de tratados comerciales. De las nuevas empresas exportadoras a Estados Unidos y Canadá, el sector automotor ocupó el primer y el segundo lugar, respectivamente.

La industria interna de vehículos no logró crecer durante 2013

- El índice de producción de la industria automotriz, extraído de la muestra mensual manufacturera, cayó 19,8% en 2013 y significó la contribución sub-sectorial más negativa en el balance total de la industria

Producción real: total industria, vehículos y autopartes. (índice ajustado por estacionalidad, 2005=100) Fuente: DANE y BBVA Research



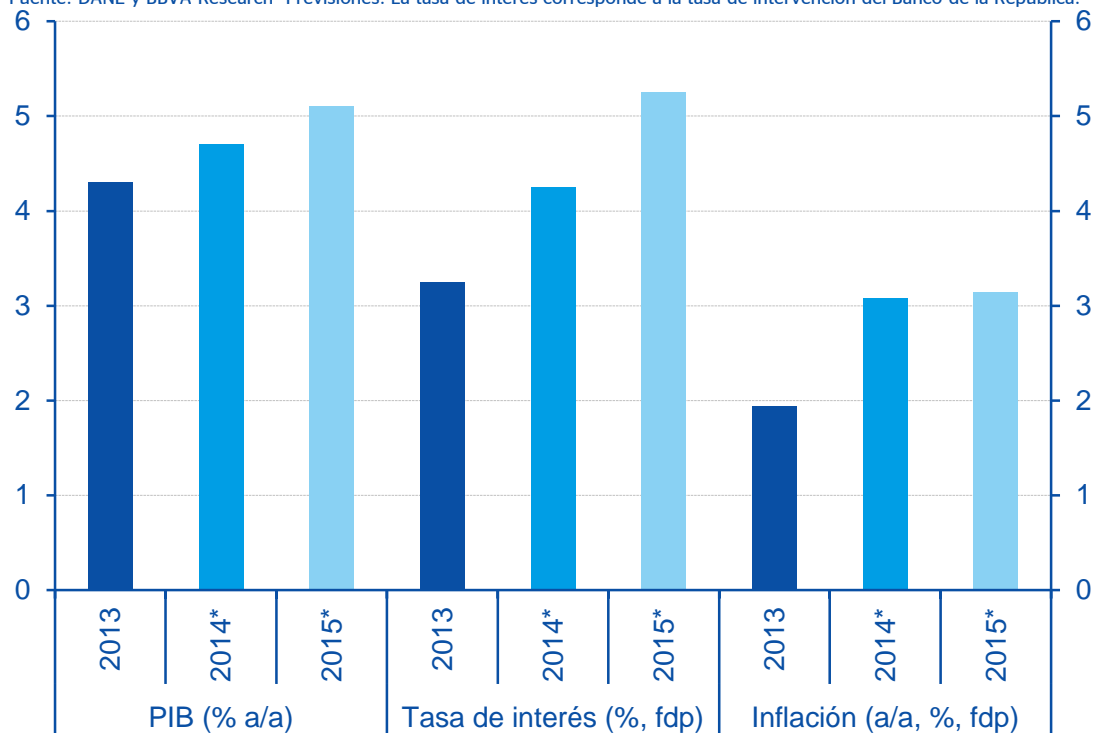
Perspectivas del sector automotor

Un mejor entorno macroeconómico

- La economía colombiana aumentará su tasa de crecimiento en 2014 y 2015. Parte de este mejor comportamiento se explica por el balance positivo del consumo de los hogares, tanto de bienes durables como de no durables.

Indicadores macroeconómicos relevantes, 2013-2015 (%)

Fuente: DANE y BBVA Research *Previsiones. La tasa de interés corresponde a la tasa de intervención del Banco de la República.

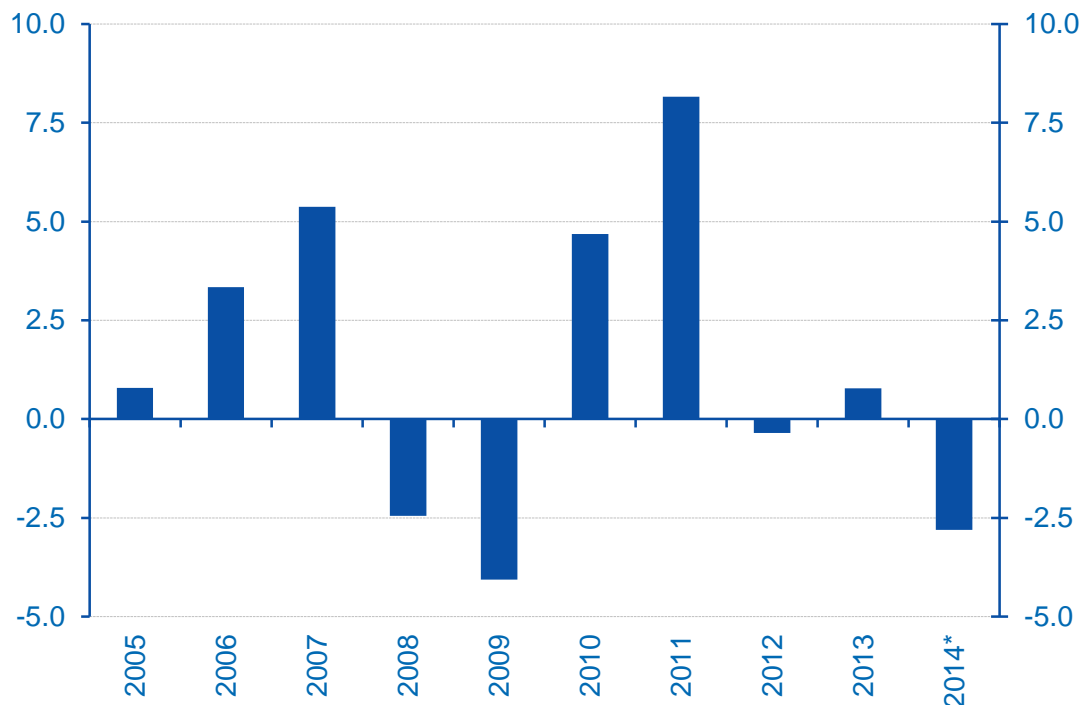


Los indicadores específicos al sector automotor vienen mostrando un balance positivo

- La venta de vehículos (Runt) aumentó 11,5% anual en marzo y 7,8% en el acumulado del primer trimestre
- Las importaciones de Japón tuvieron la mayor dinámica, con un alza de 71,8% anual, y la marca Volkswagen fue la que más creció entre las diez más vendidas.

Acumulación de inventarios del sector automotor (Miles de unidades)

Fuente: DANE y BBVA Research *Previsiones. La tasa de interés corresponde a la tasa de intervención del Banco de la República.



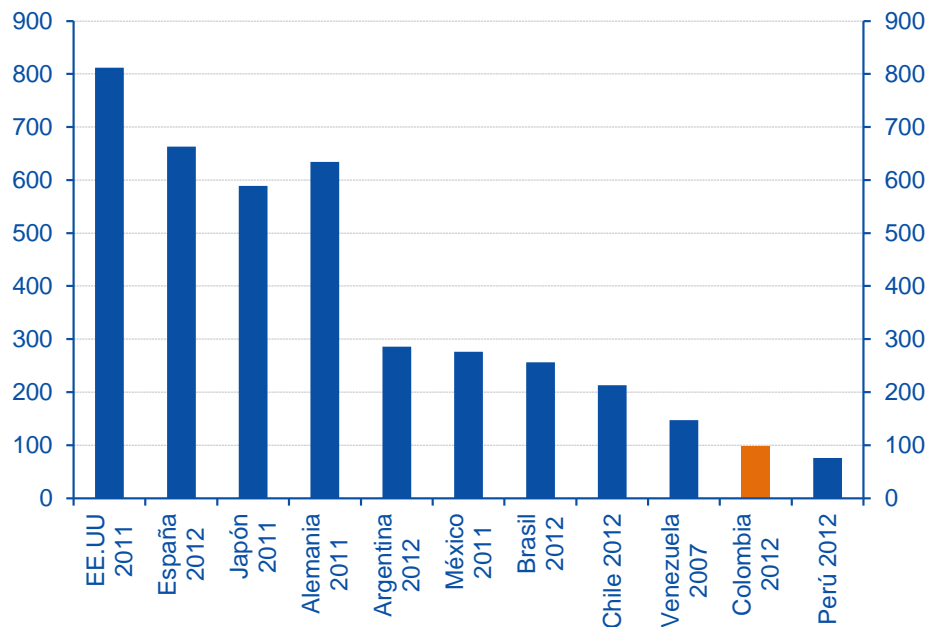
El segmento que presentó el mayor crecimiento fue el de los vehículos comerciales de pasajeros, como resultado de la mayor demanda de Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá

En general, el comportamiento al inicio del año 2014 significó que los concesionarios **desacumulaban inventarios** por 2.807 unidades

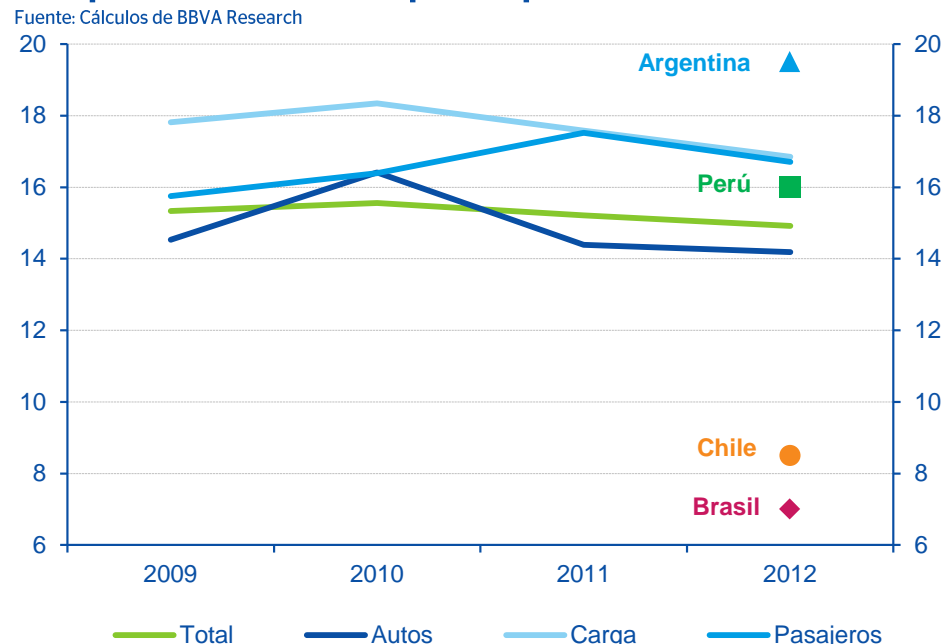
Un mercado muy lejano al nivel de saturación

- Las ventas de automóviles en Colombia, conjuntamente con algunos países asiáticos, tienen una elevada elasticidad ingreso, lo cual es común en los países que se encuentran en una etapa de expansión
- Por otra parte, la edad del parque automotor en Colombia sigue siendo elevada

Penetración vehicular en países seleccionados vehículos por cada 1.000 habitantes Fuente: Ministerio de transporte, Banco Mundial, Lubrita y BBVA Research



Edad de parque automotor en Colombia por tipo y comparación con otros países para el total (Número de años) Fuente: Cálculos de BBVA Research



Otros determinantes de las ventas de vehículos

1. Tasas de interés permanecerán bajas y habrá financiamiento amplio para el mercado automotor. Los nuevos niveles de tasas de interés, cuando el BanRep incremente su tasa intervención, estarán lejos de los prohibitivos para el crédito.
2. El monto promedio financiado en cada crédito de vehículo presentó un ascenso significativo desde COP 23,1 millones en 2012 hasta COP 26,1 millones en 2013. Según esto, la demanda de crédito está especializándose en rangos altos de precios de los vehículos.
3. Caída adicional en el precio de los vehículos dependerá exclusivamente de los tratados de libre comercio. Los tratados contemplan desgravaciones progresivas para todos los vehículos.

Retos de la industria

Política industrial del Gobierno busca apoyar al sector automotor

- 1. El Gobierno tomó un camino diferente al del proteccionismo, el cual había estado muy vigente en decisiones del pasado.** Esta vez, optó por la reducción de algunos costos al sector, si bien aún se mantuvieron aranceles más elevados para las autopartes e insumos con presencia en el país. Pero insuficiente, si valoramos las necesidades de mayor competitividad que exige el entorno actual.
- 2. Es imprescindible mejorar la infraestructura y reducir los costos energéticos para el país, además de la inversión empresarial en investigación y desarrollo.** Actualmente, la velocidad promedio en carretera es inferior a 30 km/h.
- 3. El camino es la especialización flexible y la eficiencia.** Al final, luego de los movimientos hacia la especialización y la eficiencia, es posible que queden pocas líneas de producción en las empresas, aprovechando economías de escala en cada una de ellas

El problema de la congestión vehicular
en las grandes ciudades

La congestión y su impacto

Impactos negativos

- Mayor contaminación
- Mayor gasto mantenimiento de vehículos
- Aumento de los costos y la duración del transporte
- Mayor nivel de ruido en vías principales

Soluciones

- Construcción de más vías
- Mejoramiento de la capacidad del transporte público
- Evitar la vivienda en suburbios
- Uso de vías exclusivas por vehículos de alta ocupación
- Cobrar por el uso de vías congestionadas
- Pico y placa

Demanda de vehículos

- Doble causalidad
- La demanda de vehículos en un 80% es explicada por ingreso y precio
- Relación negativa entre congestión y demanda no es clara en países de etapa temprana de desarrollo
- Aún faltan años y progreso económico para que la congestión restrinja la demanda

Conclusiones

Conclusiones

- 1. Esperamos que las ventas de automóviles se ubiquen en 302 mil y 314 mil unidades en 2014 y 2015, respectivamente.** Nuestra previsión se basa en una recuperación de las ventas de vehículos personales y la continuación de los buenos resultados en vehículos de precios altos y utilitarios.
- 2. El mercado automotor colombiano se encuentra lejos de sus niveles de saturación.** La tenencia de autos (sin motos) por cada 1.000 habitantes es de 100, un nivel bajo comparado con el promedio de Latinoamérica.
- 3. Puede haber alguna disminución adicional en los precios de los vehículos,** principalmente los de gama alta, en la medida en que los gravámenes arancelarios se van reduciendo según los acuerdos comerciales.
- 4. Esperamos una estabilidad en la participación de la producción nacional en las ventas totales.** Las importaciones seguirán siendo fuertes en los vehículos de gama alta, pero tendrán menor espacio de crecimiento en autos de gama media y baja.

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**Santiago Muñoz**

Economista Principal

santiago.munoz.trujillo@bbva.com**Sara Gamboa**

Estudiante en práctica

saramilena.gamboa@bbva.com**Vanessa Ocampo**

Estudiante en práctica

vanessa.ocampo@bbva.com