



Industria de Autopartes y Vehículos

Evaluación del avance y acompañamiento del Plan de Negocios del sector de autopartes y vehículos

Evaluación del desempeño del sector

17 Febrero 2016



BUSINESS CONSULTING[•]

El objetivo del documento es presentar el diagnóstico de la situación actual de la Industria de Autopartes y Vehículos en Colombia

Objetivos del documento

- Definir la composición de la cadena de valor del sector de autopartes y vehículos en Colombia, identificando sus principales agentes y las funciones y partes del vehículo cubiertas
- Analizar la evolución del sector en sus principales indicadores de desempeño, tanto de manera consolidada como por subsector
- Presentar la estructura regional del sector en términos de volumen de actividad, importancia del sector y composición de la cadena de valor
- Identificar las principales fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas del sector con el objetivo de definir las brechas existentes para convertirse en un sector de talla mundial

Principales conclusiones (1/2)

Principales conclusiones

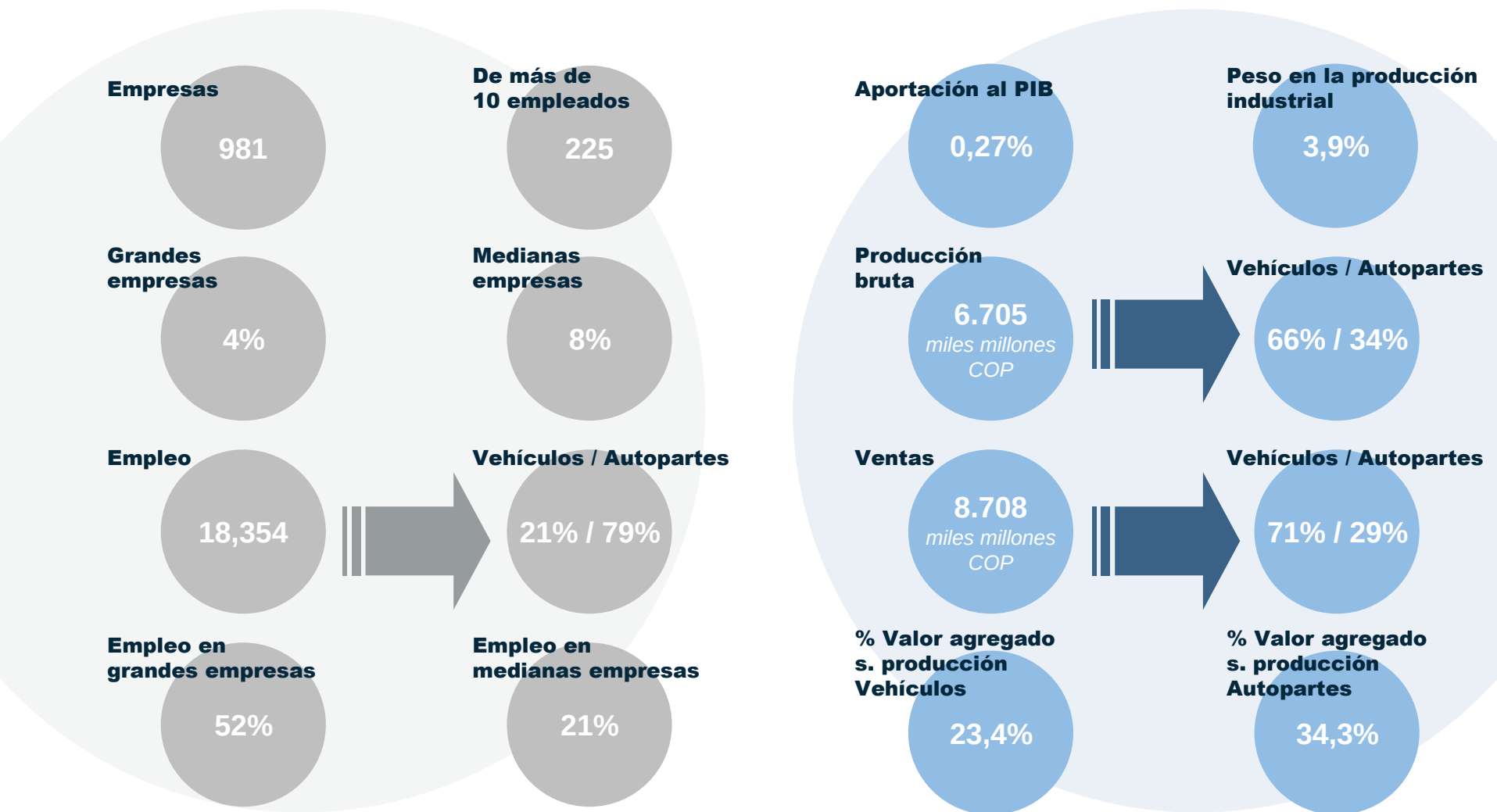
- El sector de autopartes y vehículos ha presentado una tendencia positiva en el período 2009-2014 en sus principales magnitudes, con crecimiento anuales en producción (8,6%), ventas (7,8%), empleo (4,5%) y exportaciones (6,8%), apoyada, sobre todo, en el segmento de vehículos
- Este crecimiento, sin embargo, no ha permitido alcanzar las metas previstas en el Plan de Negocios en términos de ingresos, empleo y exportaciones por numerosas y distintas causas (externas / internas, coyunturales / estructurales)
 - Crisis económica mundial a partir del año 2009, con especial incidencia en sectores como el de autopartes y vehículos
 - Débil crecimiento del mercado nacional de vehículos, por debajo de las expectativas
 - Cierre de mercados tradicionales de exportación (Venezuela y Ecuador), obligando a las empresas a buscar nuevos mercados con muy alto nivel de competencia (México, Perú, EE.UU., etc.)
 - Entrada de masiva de importaciones, tanto vehículos como autopartes, en especial de países que están aprovechando los acuerdos de libre comercio, como México, disminuyendo la cuota de mercado de las empresas nacionales
- Pese a estas dificultades, el sector no sólo ha sido capaz de sostenerse en esta coyuntura sino que se ha sobrepuesto, presentando una evolución positiva que se espera que se mantenga en los próximos años
- A futuro, Colombia cuenta con una posición clave para ser la plataforma suministradora de un mercado con amplio potencial de crecimiento tanto interno como mediante el acceso a países limítrofes, pero es preciso continuar preparando al sector en términos de productividad, competitividad, innovación, capacidad exportadora o minimización de costos externos. para aprovechar esa oportunidad y ser capaces además de lograr un crecimiento y posicionamiento en el corto plazo

Principales conclusiones (2/2)

Principales conclusiones

- El segmento de vehículos ha sido quien ha sostenido este crecimiento, apoyado especialmente en las exportaciones (crecimiento del 32% anual desde 2009) tras la caída experimentada en su cuota de mercado nacional (principalmente frente a competidores mexicanos)
- El segmento autopartista ha sido quien más ha sufrido la situación, con caídas en sus exportaciones (-6% anual desde 2009) y perdiendo cuota de mercado nacional (aún ganando volumen)
- De esta forma, mientras las ensambladoras han logrado incrementar su cuota exportadora desde 2009 (del 8% en 2009 al 24% actual), paliando su caída en el mercado local, las autopartistas no han conseguido afianzarse en mercados globales (del 58% en 2009 al 34% actual), manteniendo su volumen sólo gracias a la tracción de los OEM locales
- La creación de empleo ha llevado una tendencia positiva en ambos segmentos (+4% desde 2009), dando ocupación a un mayor número de personas, incrementándose también el número de establecimientos (+2% anual)
- Sin embargo, la productividad del sector no ha seguido esta tendencia, manteniéndose estable tanto la producción como el valor agregado por trabajador, con crecimientos moderados en las ensambladoras
- Las empresas del sector son, en general, de tamaño pequeño y micro, ubicadas en posiciones Tier 2 y Tier 3 en la cadena de valor y con significativamente más peso de la fabricación bajo plano que del desarrollo de producto propio
- Teniendo el producto de reposición un peso importante en el sector (especialmente en las exportaciones), chasis y motor son los segmentos que aglutinan mayor actividad, siendo, además, los que más crecen
- Por regiones, Bogotá-Cundinamarca, Antioquia y Valle son los Departamentos que aglutinan gran parte de la actividad, tanto en fabricación de vehículos como de autopartes, siendo además las regiones que más crecen y más se están especializando en comparación con el resto del país

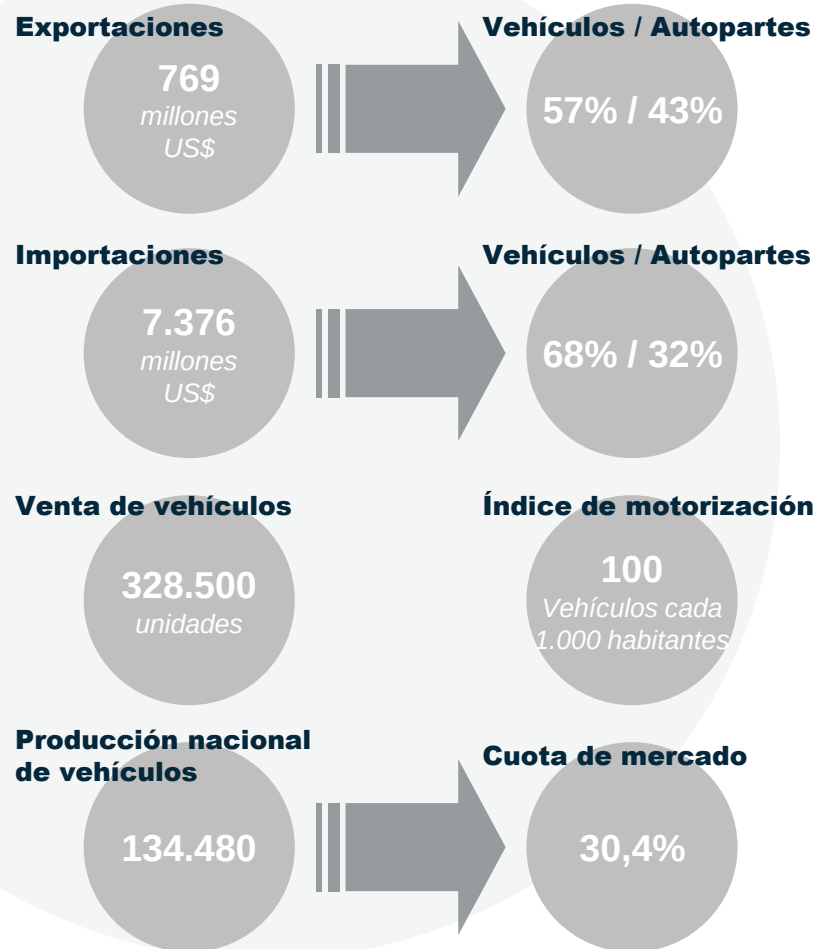
Empresas, empleo, producción, ventas y nivel agregado (2014)



Nota: Datos correspondientes al año 2014

Fuente: Encuesta Anual Manufacturera DANE (producción, valor agregado, ventas, empleo y establecimientos), Cuentas Nacionales DANE (PIB), Confecámaras (número de empresas y empleo por tamaño empresarial). Información suministrada por la Dirección de Inteligencia Competitiva del PTP. Análisis Indra Business Consulting

Comercio exterior (2014)



Apertura exportadora Vehículos

24,1%

Penetración de importaciones Vehículos

273,4%

Apertura exportadora Autopartes

33,6%

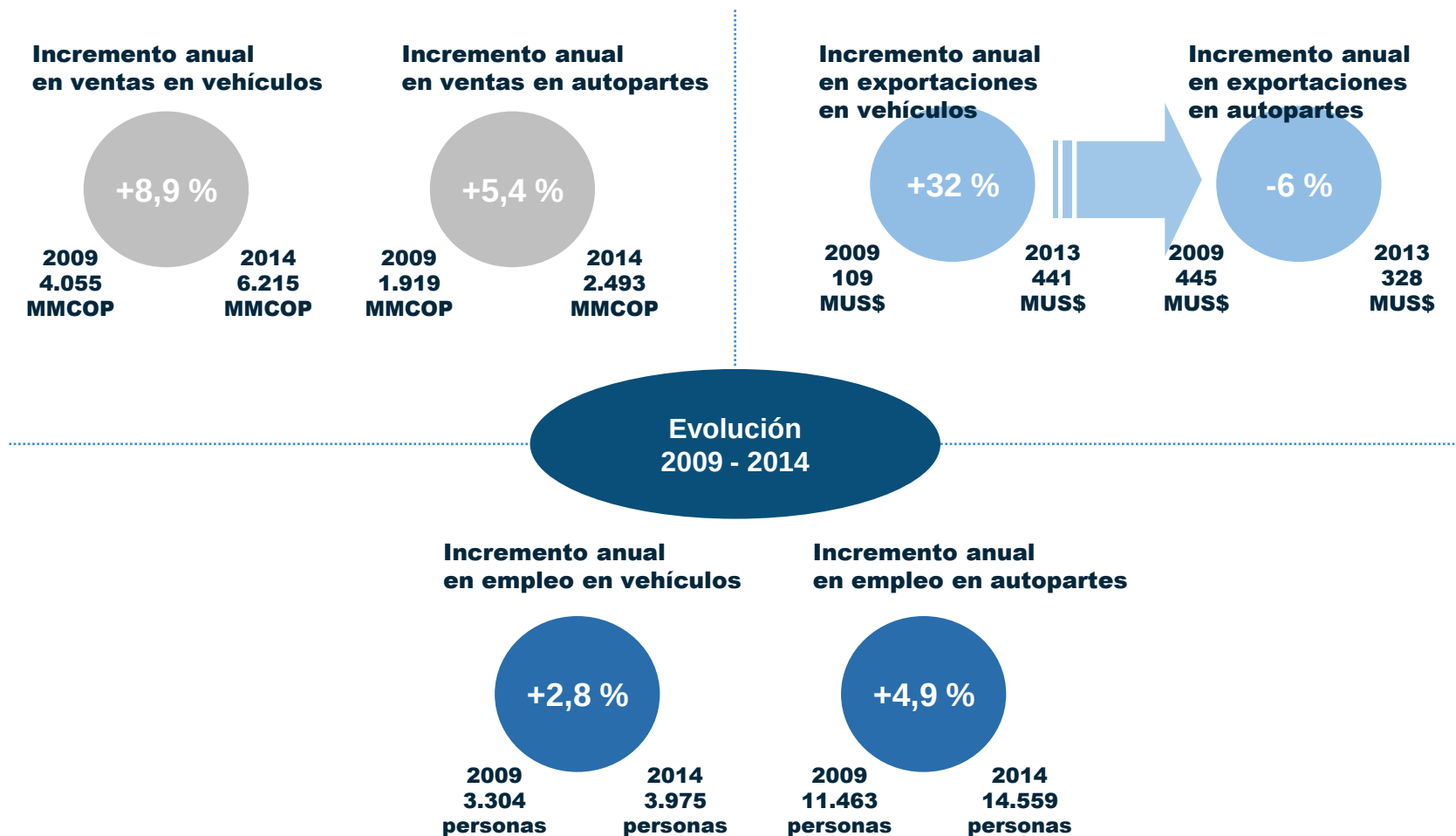
Penetración de importaciones Autopartes

244,2%

Nota: Datos correspondientes al año 2014

Fuente: DANE-DIAN (exportaciones e importaciones), ACOLFA (producción y venta de vehículos), BBVA Research (índice de motorización). Información suministrada por la Dirección de Inteligencia Competitiva del PTP. Análisis Indra Business Consulting

Evolución de las principales magnitudes (2009-2014)



Fuente: Encuesta Anual Manufacturera DANE (producción, valor agregado, ventas, empleo y establecimientos), Cuentas Nacionales DANE (PIB), Confecámaras (número de empresas y empleo por tamaño empresarial). Información suministrada por la Dirección de Inteligencia Competitiva del PTP. Análisis Indra Business Consulting

Cumplimiento de las metas definidas en Plan de Negocios 2008 para el segmento de autopartes

	Escenario Banco Mundial	Crecimientos anuales
	Meta 2013	2008-2013
Ingresos	114 %	5,9 %
	Meta 2013	2008-2013
Empleo	103 %	2,3 %
	Meta 2014	2008-2014
Exportaciones	50 %	-7,5 %

Fuente: Encuesta Anual Manufacturera DANE (producción, valor agregado, ventas, empleo y establecimientos), Cuentas Nacionales DANE (PIB), Confecámaras (número de empresas y empleo por tamaño empresarial). Información suministrada por la Dirección de Inteligencia Competitiva del PTP. Análisis Indra Business Consulting

Contenido

Cadena de valor del sector de autopartes y vehículos

Evolución del sector en Colombia

Análisis territorial del sector

Análisis de variables de contexto

Brechas para el desarrollo



Cadena de valor del sector de autopartes y vehículos

Evolución del sector en Colombia

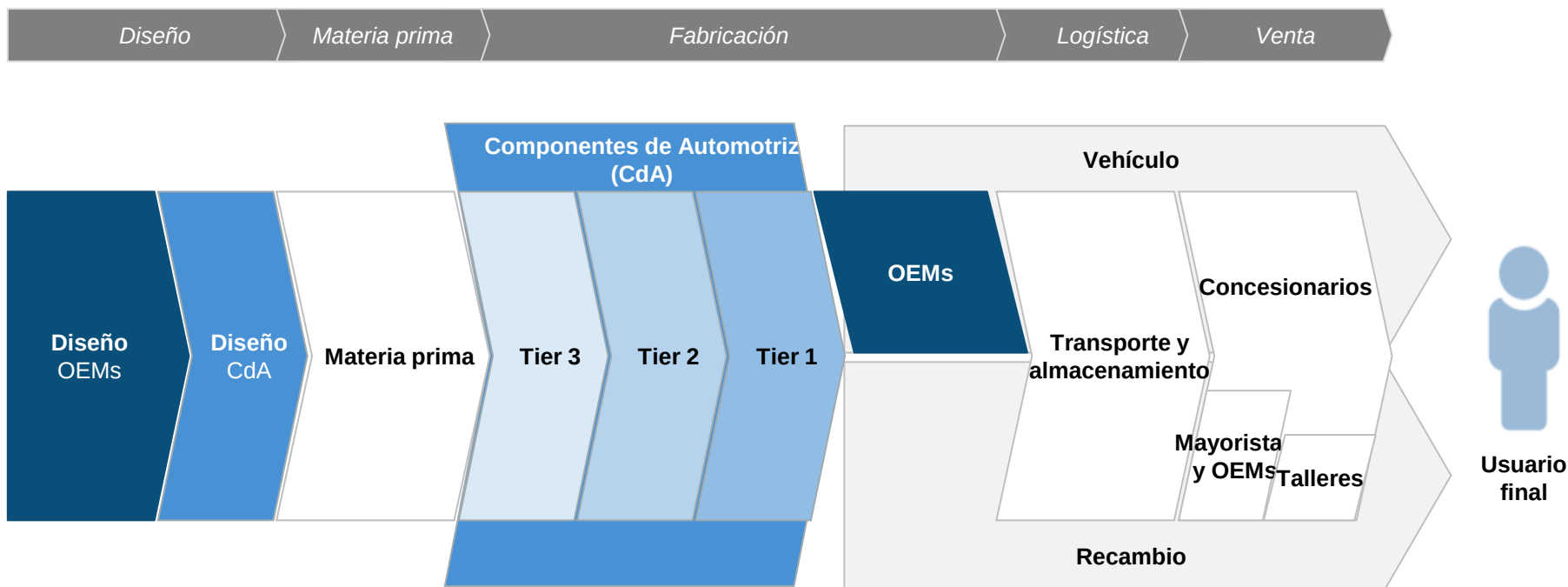
Análisis territorial del sector

Análisis de variables de contexto

Brechas para el desarrollo

El sector de autopartes y vehículos, a nivel global, presenta una cadena de valor muy fragmentada, con ensambladoras, proveedores de sistemas, conjuntos y componentes en un mismo ecosistema

Cadena de valor tradicional del sector de autopartes y vehículos



Fuente: Análisis Indra Business Consulting

A los actores tradicionales pueden sumárseles en los próximos años, además, nuevos players surgidos de la evolución tecnológica derivada de los drivers del sector (electrificación, electrónificación, conectividad, etc.)

Las empresas industriales son los principales actores, tanto las ensambladoras (OEMs) como los autopartistas (Tier 1-2-3), con un papel también destacado, además, otras empresas de servicios

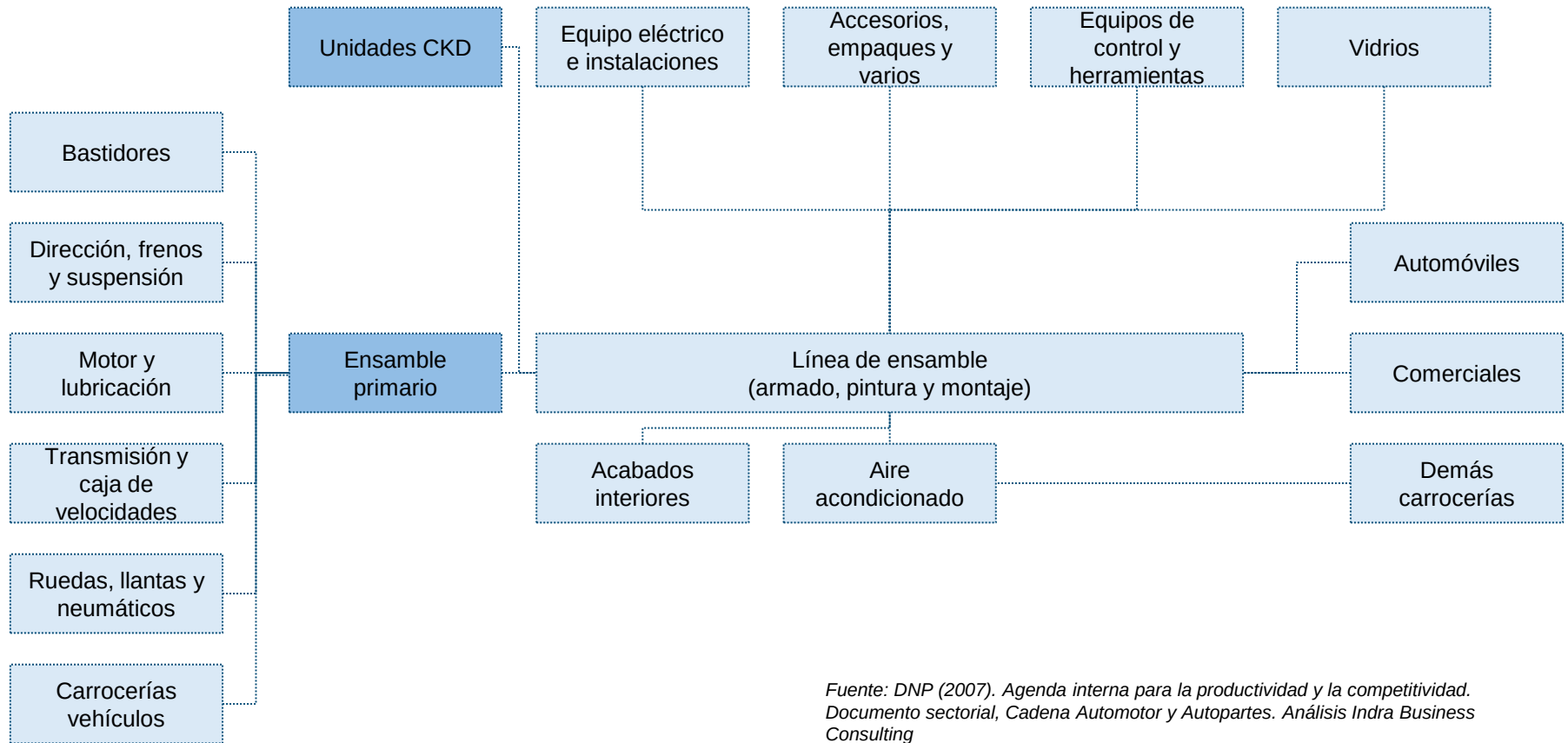
Principales actores dentro de la cadena de valor de autopartes y vehículos

	Diseño OEMs	Diseño CdA	Materia prima	Tier 3	Tier 2	Tier 1	OEMs	Transporte y almacenamiento	Concesionarios
								Mayoristas y OEMs	Talleres
Función				• Suministro de partes • Componentes, espejos, pistones, sellos, etc. (Tier 2-3) • Sistemas y módulos: motor, sistemas de frenos, etc. (Tier 1)			• Diseño • Ingeniería • Mercadeo • Ensamble	• Distribución de nuevos y usados • Servicios financieros • Alquiler	• Arreglos • Revisiones • Customización • Repuestos
Características del negocio				• Industria B2B • Clientes sofisticados • Negociaciones a largo plazo • Grandes volúmenes			• Industria B2C • Clientes anónimos y heterogéneos (individuos o flotas)	• Actividades orientadas a servicios • Compañías con redes de	- distribución locales • Clientes anónimos y heterogéneos (individuos o flotas)
Jugadores (ejemplos)				• Delphi • Bosch • Visteon • Denso • Lear • JCI			• GM • Daimler • Ford • Toyota • VW • Renault • PSA	• Jugadores nacionales y regionales	• Estructura más fragmentada

Fuente: McKinsey & Company (2009). Desarrollando sectores de clase mundial en Colombia. Análisis Indra Business Consulting

En el caso colombiano, la cadena de valor está compuesta por 3 grandes ensambladoras de vehículos y camiones y cerca de 1.000 autopartistas, principalmente, Tier 2 y empresas de recambio

Estructura simplificada de la cadena autopartes-automotor



Fuente: DNP (2007). Agenda interna para la productividad y la competitividad. Documento sectorial, Cadena Automotor y Autopartes. Análisis Indra Business Consulting

Las empresas autopartistas son, en general, de tamaño pequeño y micro, suponiendo las grandes y medianas únicamente cerca de 200 establecimientos

Las tres grandes ensambladoras de Colombia, dos de vehículos ligeros (Colmotores y Sofasa) y una de camiones (Hino), concentran más del 95% de la producción total de vehículos,...

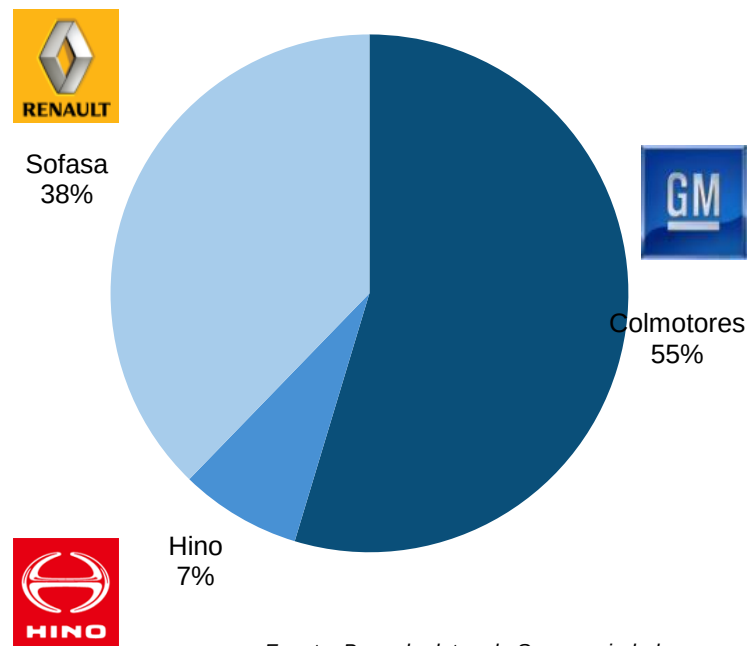
Industria ensambladora en Colombia

Empresa	Ventas 2014 (miles COP)
General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet)	3.071.817.329
Hino Motors Manufacturing (marca Hino – grupo Toyota)	426.571.688
Sociedad de Fabricación de Automotores – SOFASA (marca Renault)	2.121.461.461
TOTAL	5.619.850.478

Adicionalmente, existen otras 5 ensambladoras de vehículos, aunque con un peso relativamente bajo:

- Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)
- Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan)
- Navistrans S.A: Agrale
- Daimler
- Fotón

Porcentaje sobre ventas (% , 2014)



Fuente: Base de datos de Supersociedades (empresas medianas y grandes). Análisis Indra Business Consulting

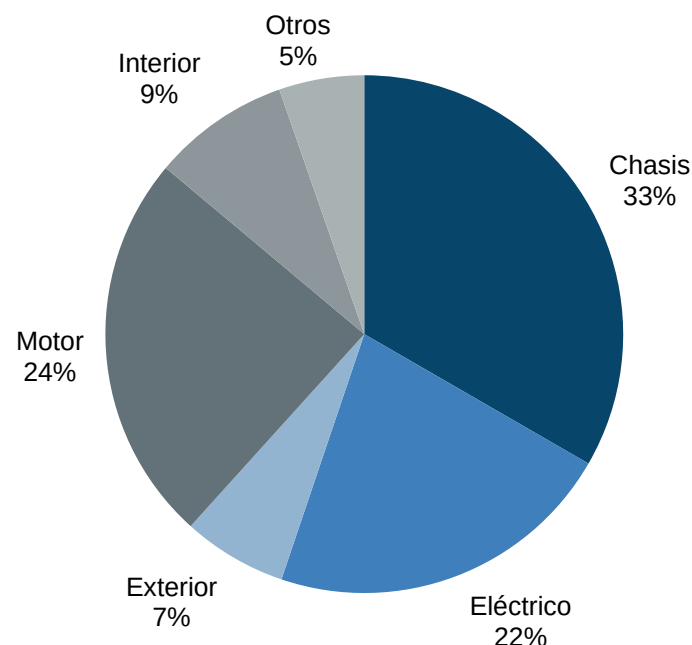
La Compañía Colombiana Automotriz (CCA), una de las principales ensambladoras del país y que constituía más del 10% de las ventas, desapareció en 2014

... mientras que el sector de autopartes está compuesto por cerca de 1.000 empresas, aglutinando los segmentos de chasis, eléctrico y motor el 80% de la actividad

Industria de autopartes: principales empresas y comportamiento por subsector

Subsector	Segmento	Principales empresas
Chasis	- Ruedas y llantas - Chasis - Frenos - Suspensión - Escape	
Eléctrico	- Baterías - Arneses y cabl. eléctricos - Aire acondicionado - Luces y faros	
Exterior	- Ensamble buses y camiones - Carrocerías, cabinas y remolque - Vidrios - Parachoques	
Motor	- Transmisiones y ejes - Discos de embrague - Componentes	
Interior	- Asientos - Cinturones de seguridad - Componentes	

Comportamiento por subsectores (% , 2014)

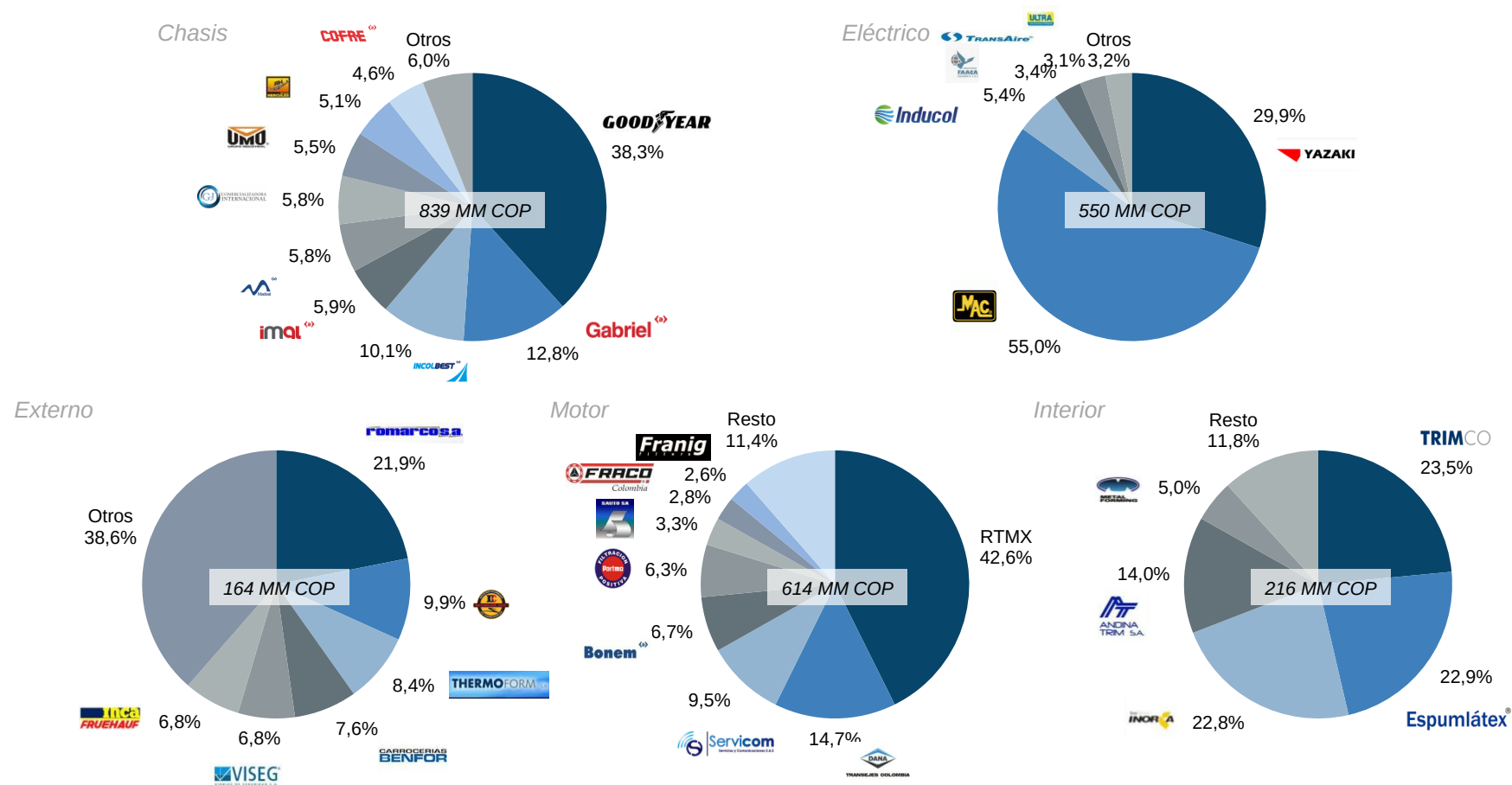


Nota: Se han analizado las 80 empresas con mayor nivel de facturación y con información disponible para el año 2014

*Fuente: Base de datos de Supersociedades (empresas medianas y grandes).
Análisis Indra Business Consulting*

Mientras que los segmentos de Chasis, Eléctrico y Motor cuentan con grandes empresas que dominan el mercado, Exterior e Interior están más atomizados

Principales empresas por subsectores (% , 2014)

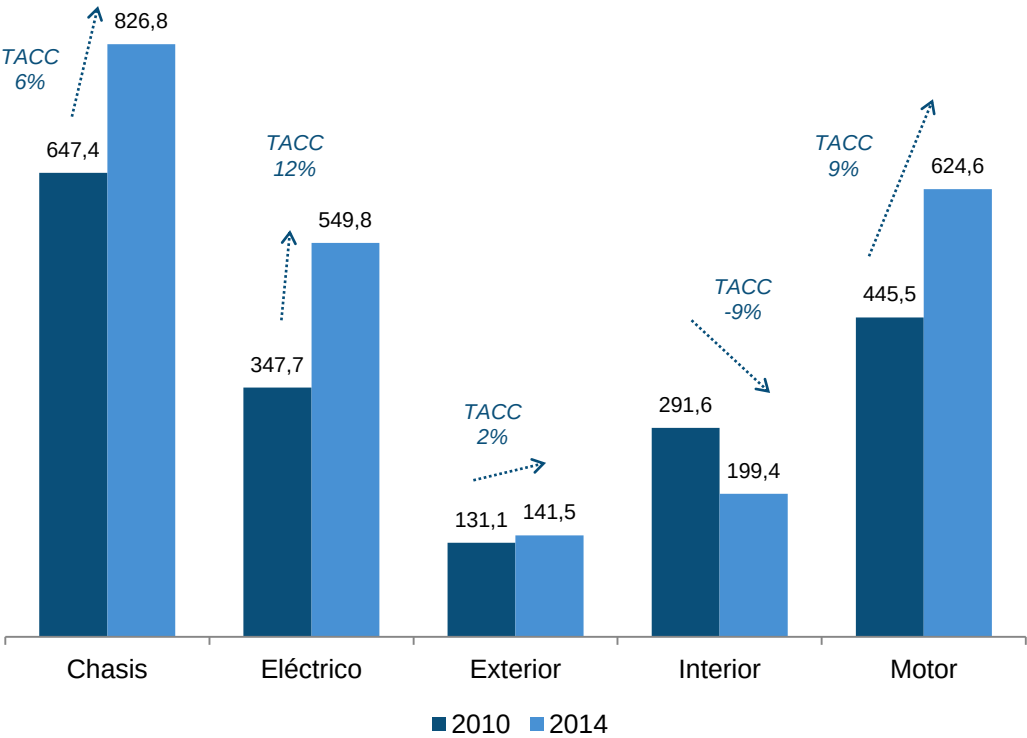


Nota: Sólo se han tenido en cuenta las empresas con mayor nivel de facturación y con información disponible para el año 2014
Fuente: Base de datos de Supersociedades (empresas medianas y grandes). Análisis Indra Business Consulting

Eléctrico, chasis y Motor son los subsectores que más han crecido desde 2010, con caídas considerables en Interior

Número de empresas por tamaño y empleo contenido (2013)

Ingresos operacionales por subsector
(MM COP, 2010-2014)



Comportamiento por subsectores (% , 2010-2014)

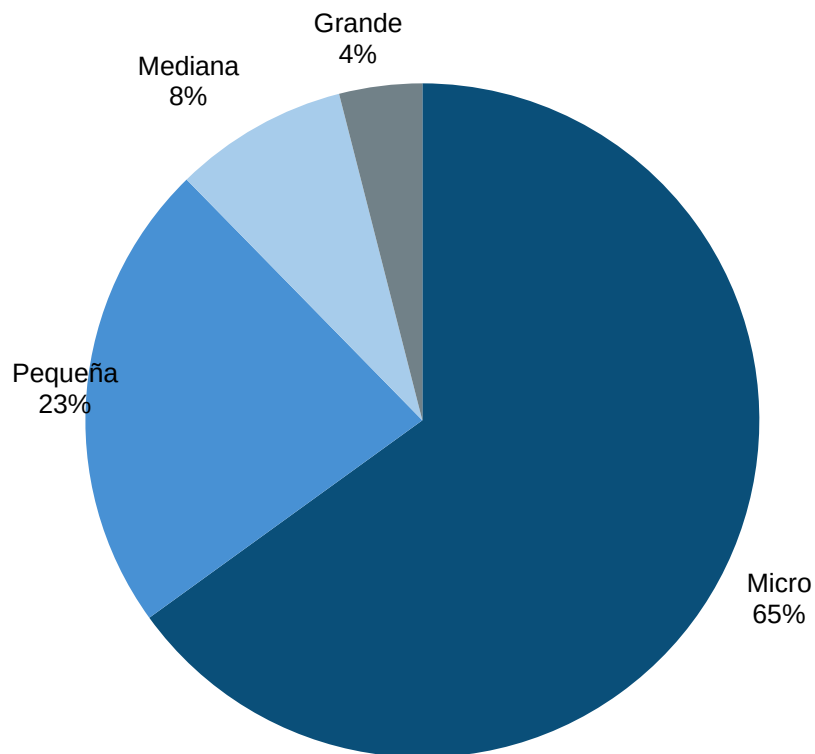
Subsector	2010	2014
Chasis	34,7%	35,3%
Eléctrico	18,7%	23,5%
Externo	7,0%	6,0%
Interior	15,6%	8,5%
Motor	23,9%	26,7%

Nota: Se han analizado las 80 empresas con mayor nivel de facturación y con información disponible para los años 2010, 2012 y 2014
Fuente: Base de datos de Supersociedades (empresas medianas y grandes). Análisis Indra Business Consulting

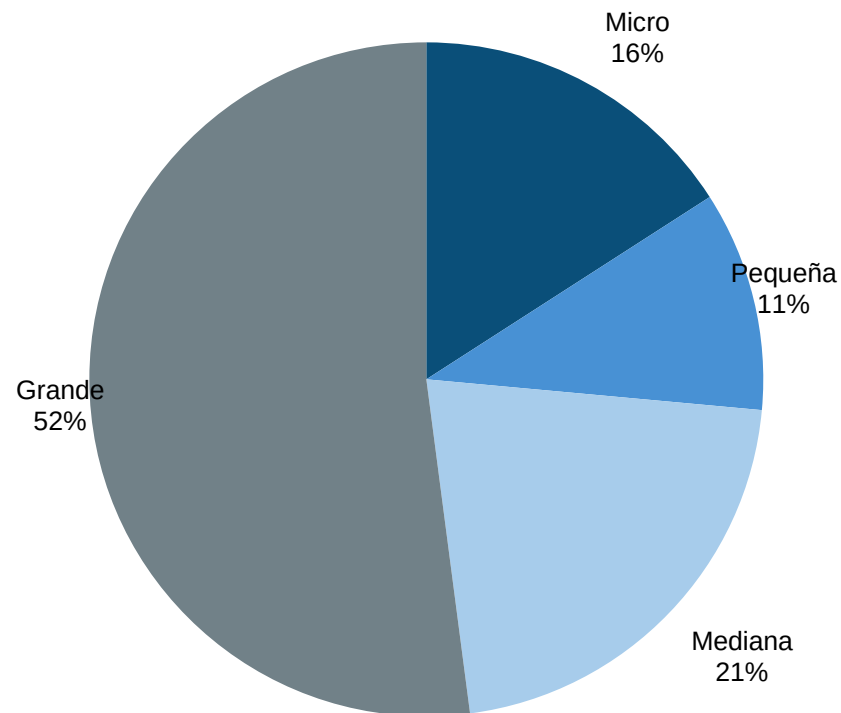
Cerca del 90% del total de empresas son mypymes, si bien las empresas grandes y medianas acumulan más del 70% del empleo

Número de empresas por tamaño y empleo contenido (2014)

Porcentaje de empresas por tamaño de empresa (% , 2014)



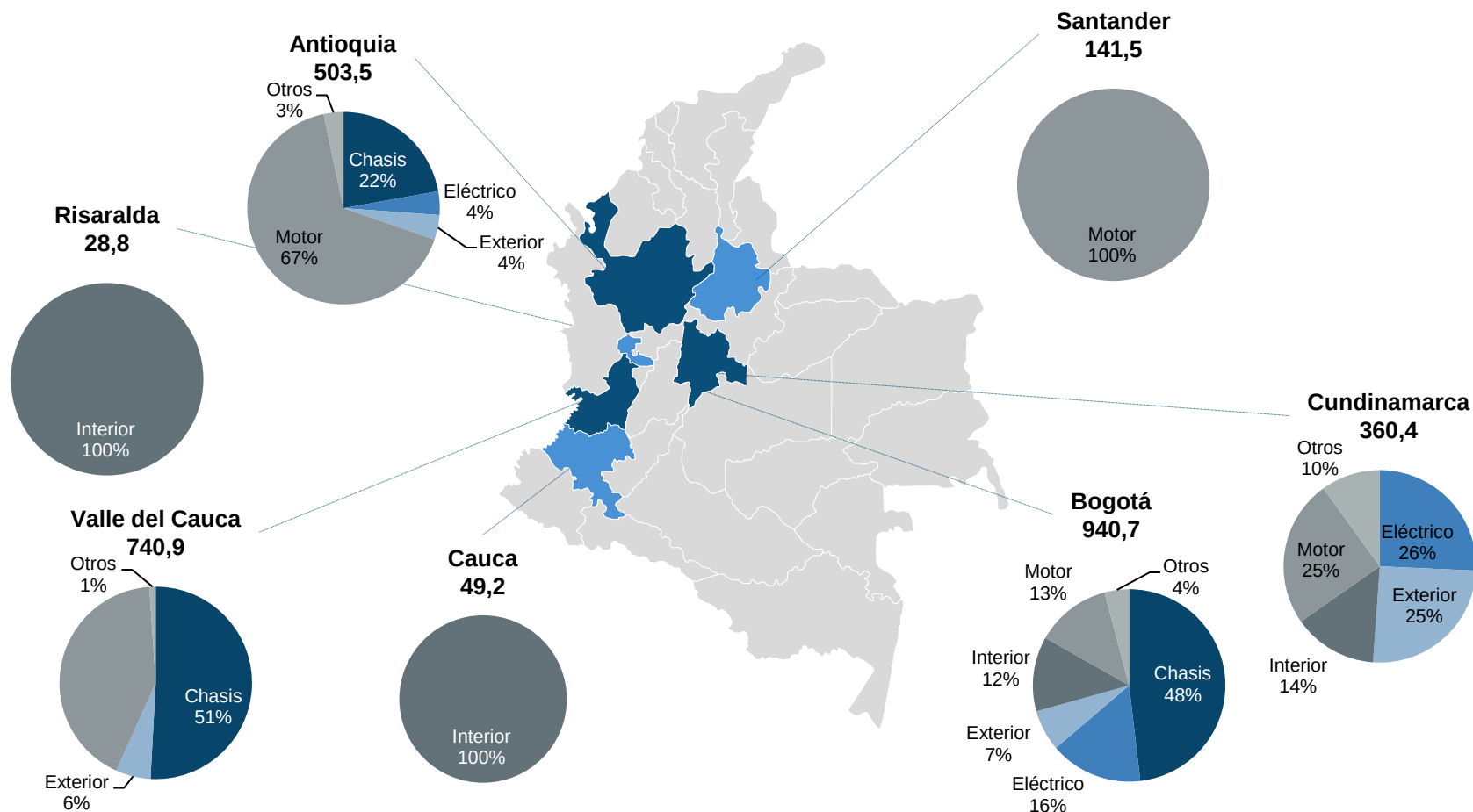
Porcentaje del empleo por tamaño de empresa (% , 2014)



Fuente: Base Confecámaras (incluye pequeñas y micro). Análisis Indra Business Consulting

Por regiones, Bogotá-Cundinamarca, Antioquia y Valle acumulan cerca del 90% de la actividad del sector de autopartes,...

Departamentos con mayor actividad en el sector de autopartes y reparto por función (ingresos operacionales MM COP, 2014)

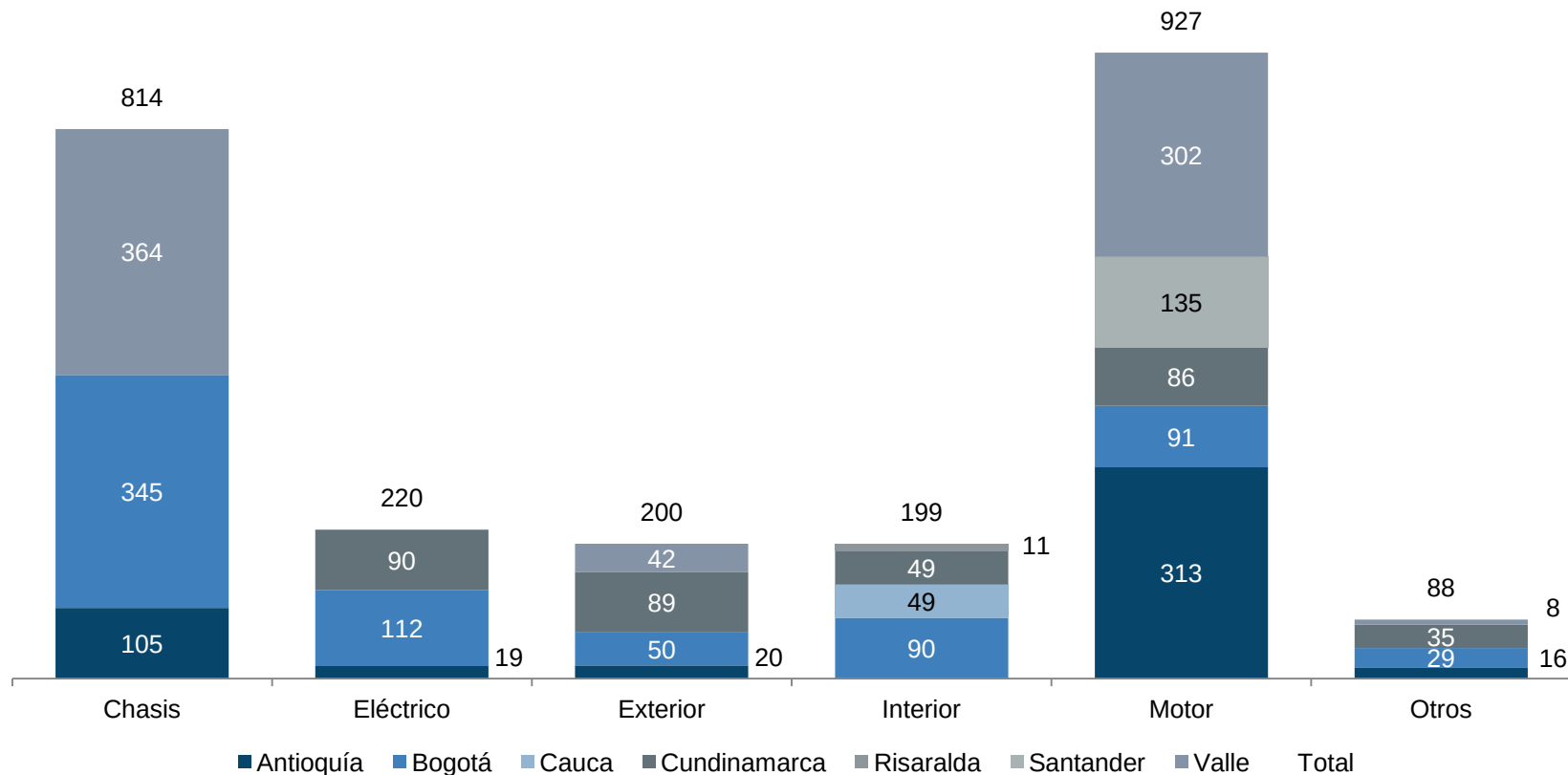


Nota: Se han analizado las 80 empresas con mayor nivel de facturación y con información disponible para el año 2014

Fuente: Base de datos de Supersociedades (empresas medianas y grandes). Análisis Indra Business Consulting

... con una distribución similar regional en los dos principales segmentos: chasis y motor

Ingresos operacionales por función y departamento (MM COP, 2014)



Nota: Se han analizado las 80 empresas con mayor nivel de facturación y con información disponible para el año 2014

No se han tenido en cuenta las empresas con actividad no identificada

Fuente: Supersociedades. Análisis Indra Business Consulting

El sector cuenta, además, con diversas asociaciones sectoriales y empresariales cuyo objetivo primordial es fortalecer el desarrollo de la industria de autopartes y vehículos y mejorar su competitividad

Asociaciones sectoriales y empresariales en el ámbito del sector de autopartes y vehículos



- La Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes, ACOLFA, es un gremio constituido por empresas fabricantes de partes e insumos para vehículos automotores
- Su objetivo es fortalecer el desarrollo de la industria automotriz en Colombia, generando mayor valor agregado, a fin de lograr una mayor competitividad y convertirse en una industria de clase mundial
- Cuenta con 39 asociados, entre los que se encuentran las principales empresas del sector



- La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI, es una agremiación sin ánimo de lucro fundada en 1944
- Su objetivo es difundir y propiciar los principios políticos, económicos y sociales de un sano sistema de libre empresa
- Está integrado por un porcentaje significativo de empresas pertenecientes a sectores como el industrial, financiero, agroindustrial, de alimentos, comercial y de servicios, siendo uno de ellos el sector automotriz



- ASOPARTES es una asociación sin ánimo de lucro que representa y defiende los intereses sociales, comerciales y técnicos del sector automotor y sus partes, integrándolos de tal forma que se fortalezca el gremio día a día
- Organiza su actividad en 7 secciones regionales
- Ofrece un espacio académico y científico estimulando y promoviendo trabajos de investigación y progreso de tecnología



- La Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio, Confecámaras, es una entidad privada, sin ánimo de lucro, que agremia y representa a las 57 entidades del sector que existen en Colombia
- Su objetivo es propiciar la competitividad y el desarrollo regional a través del fortalecimiento de las Cámaras de Comercio y la representación proactiva de la Red ante el Estado para promover la competitividad de las regiones colombianas, en formalización, emprendimiento e innovación empresarial

Cadena de valor del sector de autopartes y vehículos

Evolución del sector en Colombia

- **Evolución de la actividad del sector**
- Evolución de la actividad empresarial
- Evolución del comercio exterior
- Evolución de la productividad

Análisis territorial del sector

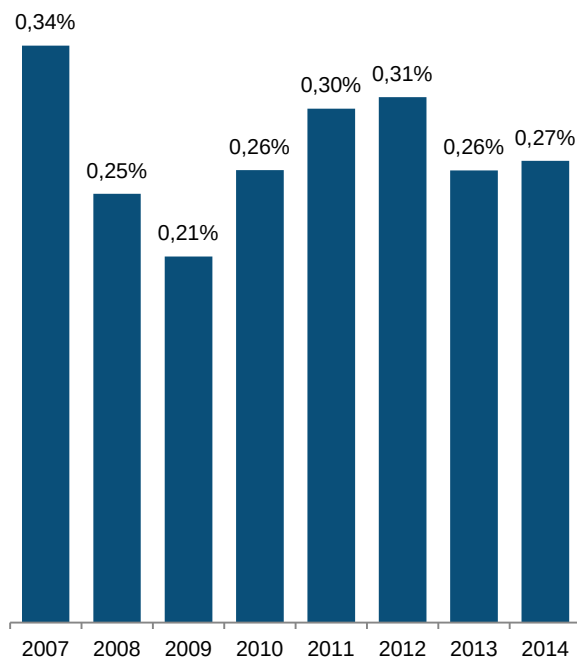
Análisis de variables de contexto

Brechas para el desarrollo

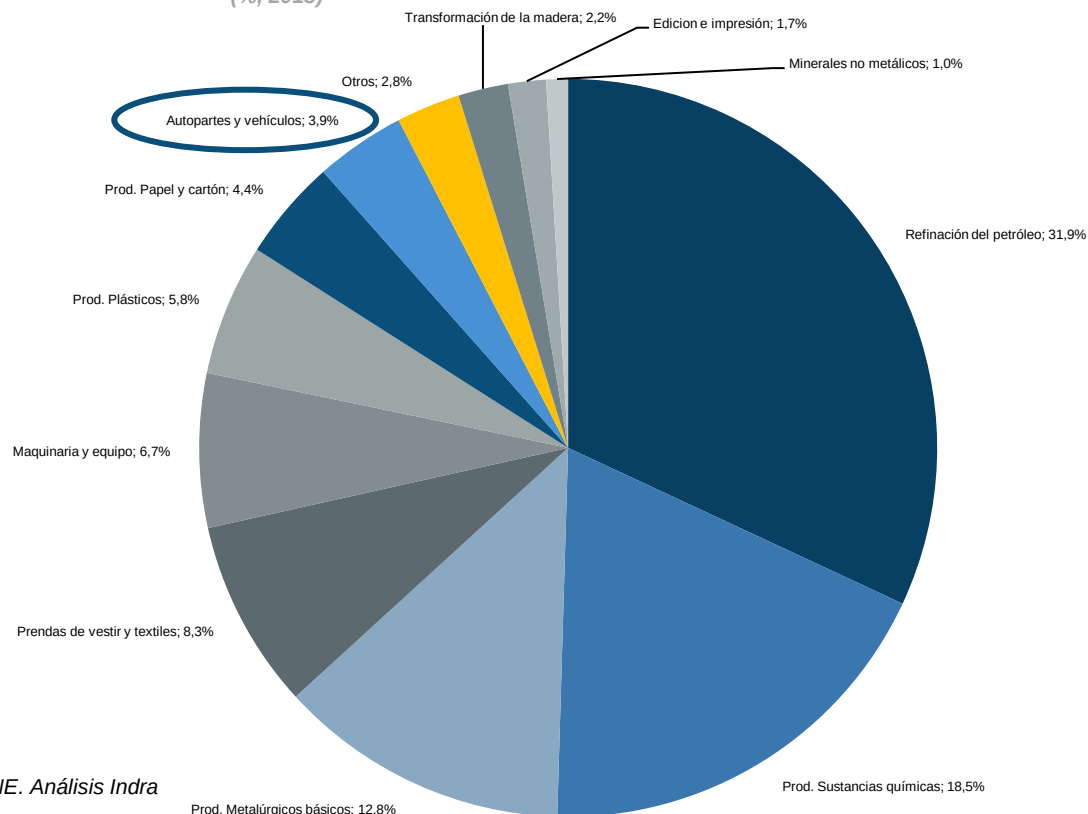
La aportación de la industria de autopartes y vehículos al PIB nacional ha caído progresivamente, del 0,34% en 2007 al 0,27% en 2014

Aportación de la industria de autopartes y vehículos al PIB y composición de la producción industrial

Aportación al PIB
(%, 2007-2014)



Composición de la producción industrial
(%, 2013)



Fuente: Series Desestacionalizadas PIB a precios Constantes – DANE. Análisis Indra Business Consulting

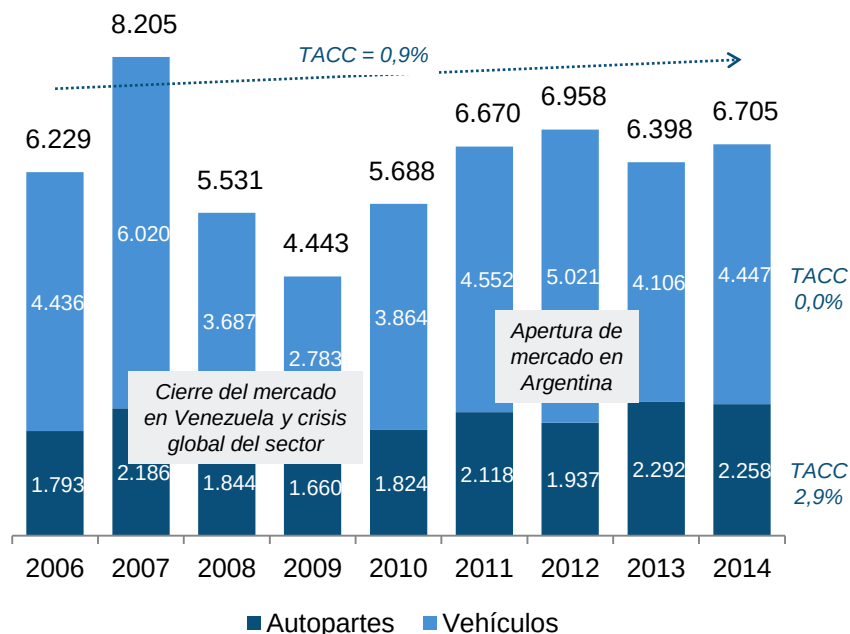
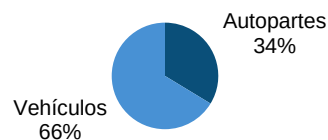
En cuanto a su peso en la producción industrial del país, el sector de autopartes y vehículos constituye el 3,9% del total, cuando en 2006 suponía el 4,5%

Tras la crisis financiera y diplomática, los niveles de producción y ventas cayeron a mínimos en 2009, empezando a partir de entonces una recuperación sostenida, asentada, sobre todo, en los vehículos

Producción bruta y ventas de la industria de autopartes y vehículos

Producción bruta

(miles de millones COP, 2006-2014)

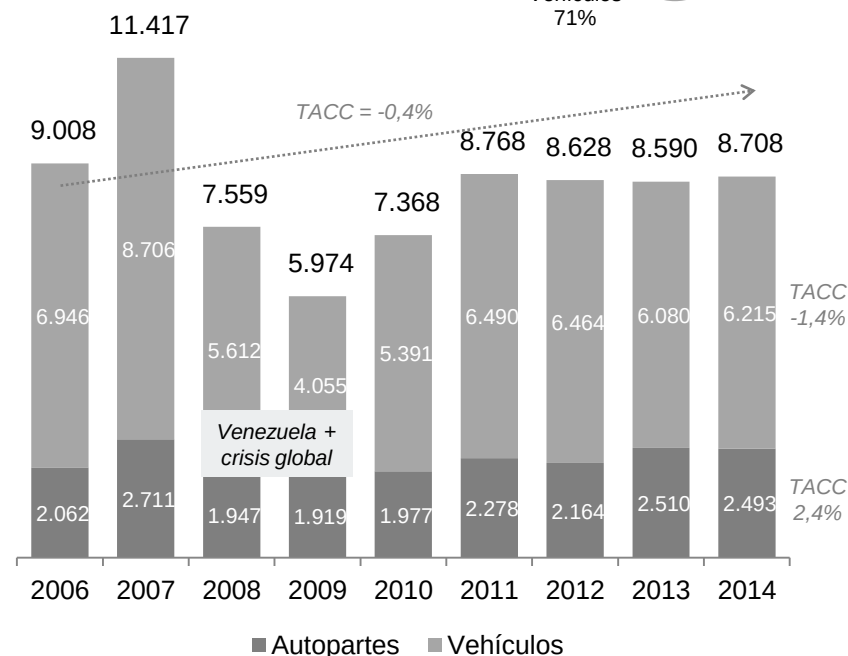
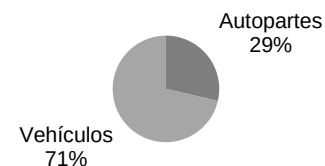


TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

Fuente: EAM DANE (empresas de más de 10 empleados. Ajustado para IPP (base, miles de millones COP constantes del año 2006). Análisis Indra Business Consulting

Ventas

(miles de millones COP, 2006-2014)



TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

Fuente: EAM DANE (empresas de más de 10 empleados. Ajustado para IPP (base, miles de millones COP constantes del año 2006). Análisis Indra Business Consulting

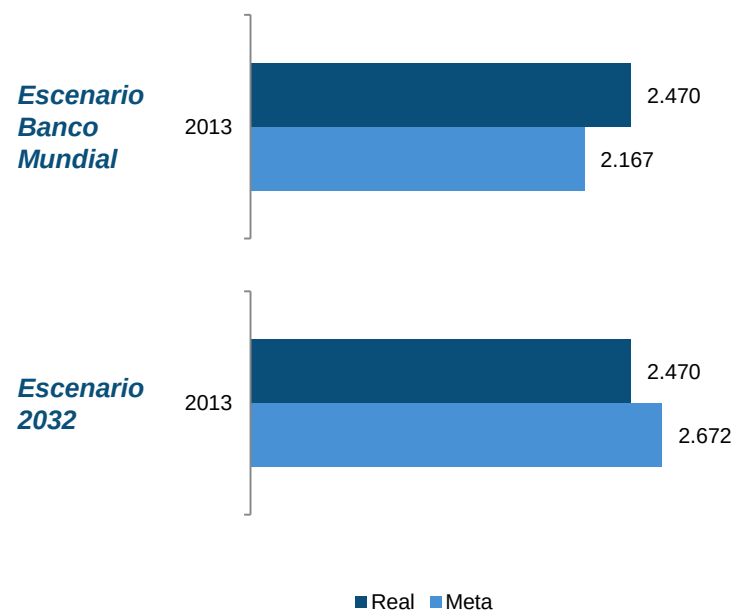
Esta evolución positiva se basa en un aumento de las exportaciones de los vehículos y en una creciente demanda interna, pese a la pérdida de cuota de mercado

Pese a la crisis del sector de 2009, local y global, la recuperación experimentada ha permitido al sector superar la meta de ingresos definida para 2013

Cumplimiento de previsiones Plan de Negocios 2008

	2008	2013		
	Dato de partida	Dato real	Meta	Cumplimiento de meta
Escenario Banco Mundial	1.855 MMCOP	2.470 MMCOP	2.167 MMCOP	114%
Escenario 2032			2.672 MMCOP	92%

Sólo se tiene en cuenta el segmento de autopartes



Nota: Metas ajustado a los datos reales disponibles, aplicando las tasas de crecimiento estimadas en el Plan de Negocios McKinsey 2008
Comparación con el último dato disponible consolidado (2013)
Fuente: EAM DANE. Análisis Indra Business Consulting

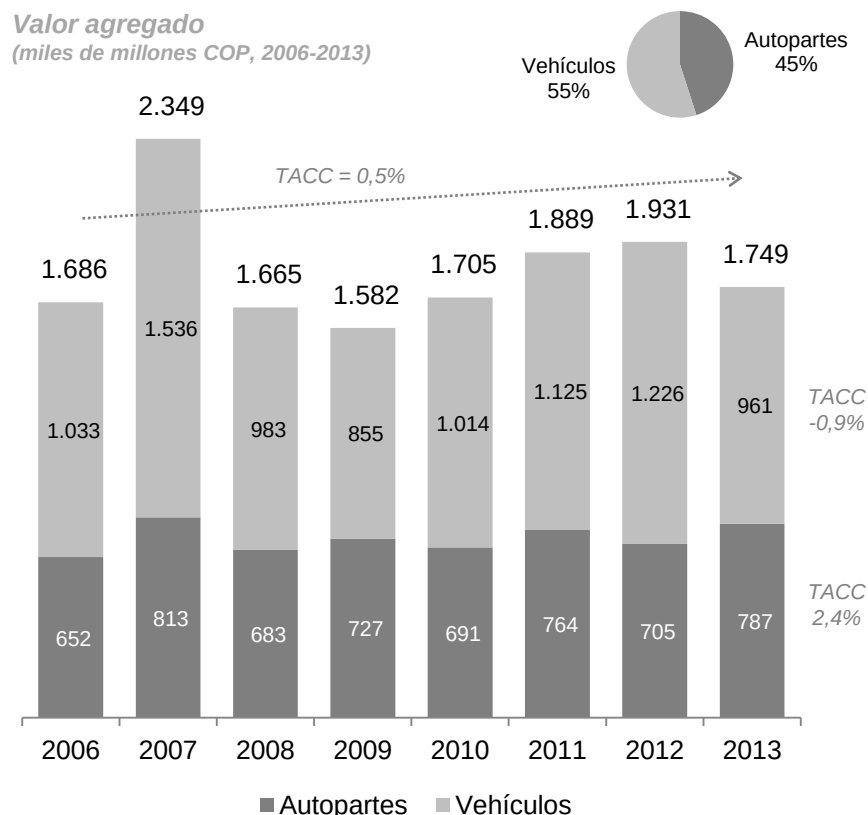
Gracias a la recuperación y crecimiento alcanzado, el sector está cerca de cumplir también las metas definidas en el Escenario 2032, objetivo último del Plan de Negocios

Si bien el valor agregado ha crecido en términos absolutos desde 2009, su importancia sobre la producción ha decrecido, quizás debido al ajuste de precios frente a la competencia del producto importado

Valor agregado de la industria de autopartes y vehículos

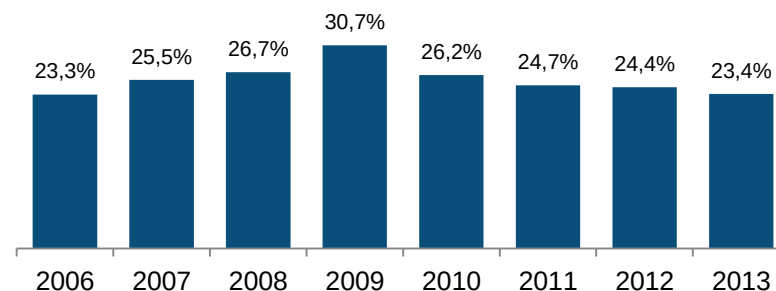
Valor agregado

(miles de millones COP, 2006-2013)



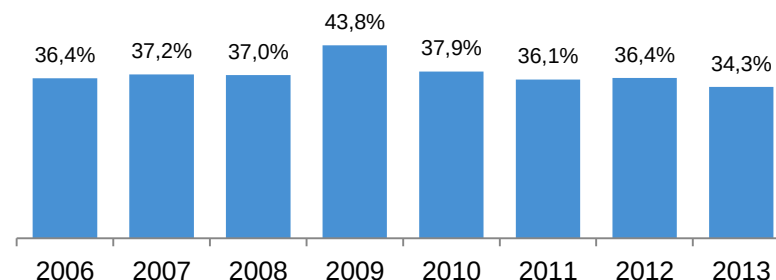
Valor agregado sobre producción bruta en vehículos

(%, 2006-2013)



Valor agregado sobre producción bruta en autopartes

(%, 2006-2013)



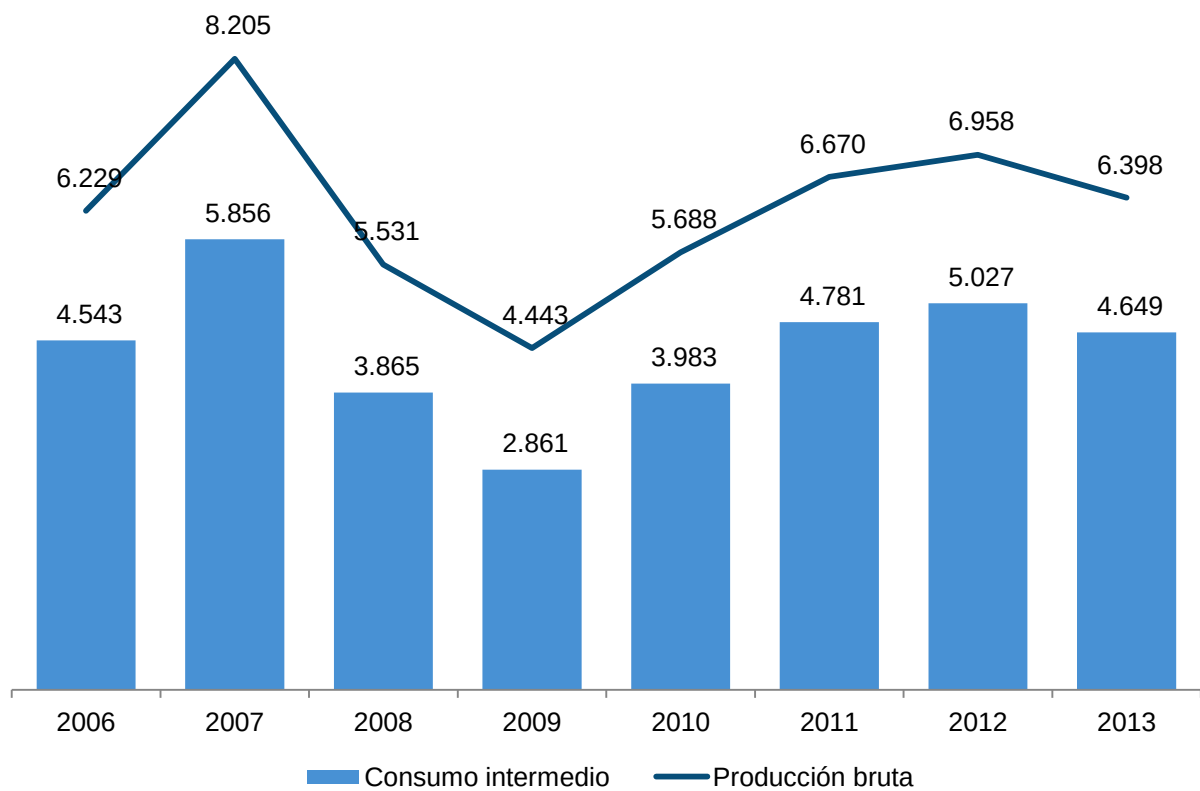
TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

Fuente: EAM DANE (empresas de más de 10 empleados. Ajustado para IPP (base, miles de millones COP del año 2006). Análisis Indra Business Consulting

De esta forma, el consumo intermedio ha ido ganando peso en la industria, situándose actualmente en el 73% de la producción bruta

Producción bruta y consumo intermedio de la industria de autopartes y vehículos

Producción bruta y consumo intermedio de autopartes y vehículos
(miles de millones COP, 2006-2013)

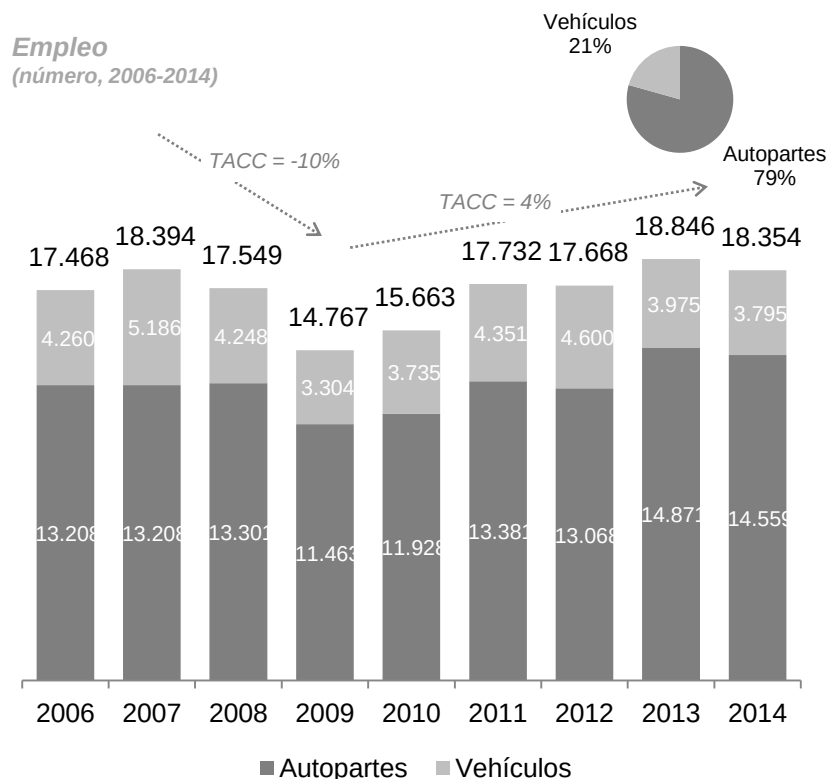


Año	% Consumo intermedio
2006	73%
2007	71%
2008	70%
2009	64%
2010	70%
2011	72%
2012	72%
2013	73%

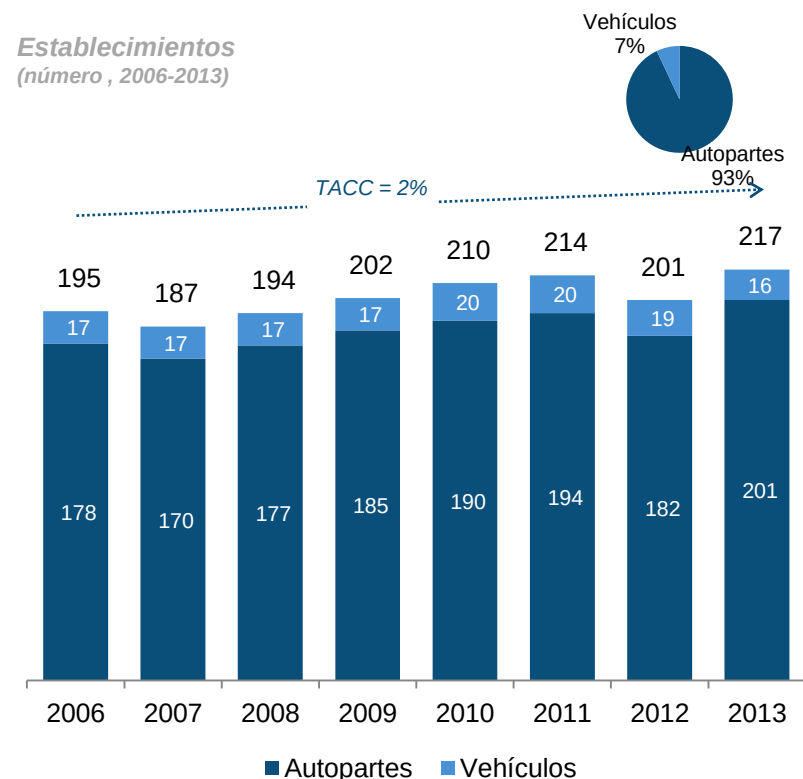
Fuente: EAM DANE (empresas de más de 10 empleados. Ajustado para IPP (base, miles de millones COP del año 2006). Análisis Indra Business Consulting

En este contexto, el empleo ha crecido un 4% anual desde 2009, apoyado, sobre todo, en los autopartistas, ofreciendo los establecimientos un comportamiento similar

Empleo y establecimientos de la industria de autopartes y vehículos (número de establecimientos y empleados, 2006-2014)



TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto
Fuente: EAM DANE (empresas de más de 10 empleados)
Análisis Indra Business Consulting



TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto
Fuente: EAM DANE (empresas de más de 10 empleados)
Análisis Indra Business Consulting

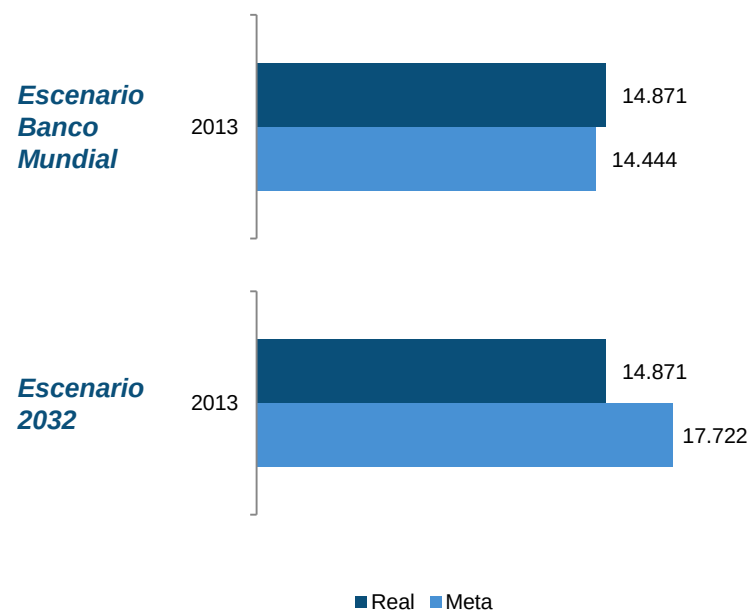
Además, debe tenerse en cuenta el número de empleos indirectos, cuya estimación podría alcanzar en torno a 100.000 personas

El segmento de autopartes está siendo capaz de crear empleo a un ritmo levemente superior al previsto en el Plan de Negocios, superando el objetivo marcado para el año 2013

Cumplimiento de previsiones Plan de Negocios 2008

	2008	2013		
	Dato de partida	Dato real	Meta	Cumplimiento de meta
Escenario Banco Mundial			14.444 personas	103%
	13.301 personas	14.871 personas		
Escenario 2032			17.722 personas	84%

Sólo se tiene en cuenta el segmento de autopartes



Nota: Metas ajustado a los datos reales disponibles, aplicando las tasas de crecimiento estimadas en el Plan de Negocios McKinsey 2008
Comparación con el último dato disponible consolidado (2013)
Fuente: EAM DANE. Análisis Indra Business Consulting

El sector está todavía lejos de cumplir las metas definidas para el empleo en el Escenario 2032, empeorando los resultados obtenidos en los ingresos

Cadena de valor del sector de autopartes y vehículos

Evolución del sector en Colombia

- Evolución de la actividad del sector
- **Evolución de la actividad empresarial**
- Evolución del comercio exterior
- Evolución de la productividad

Análisis territorial del sector

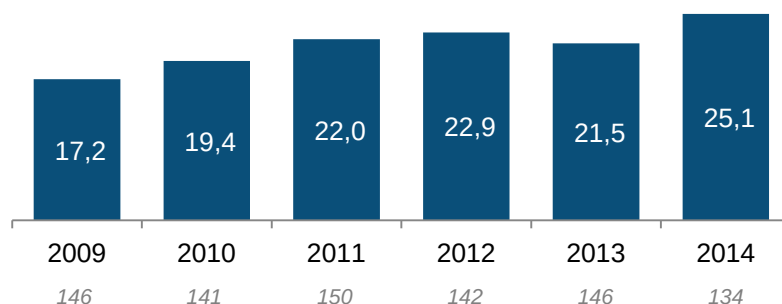
Análisis de variables de contexto

Brechas para el desarrollo

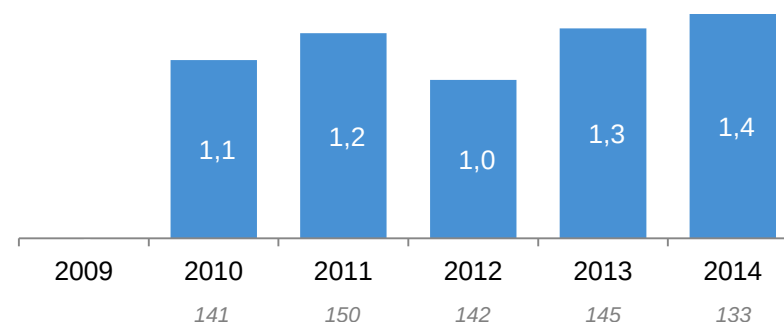
Mientras los ingresos operaciones por empresa se han incrementado, la utilidad operacional ha decrecido en el caso vehículos, con cierto crecimiento en autopartes

Ingresos operacionales y utilidad operacional del sector de autopartes y vehículos

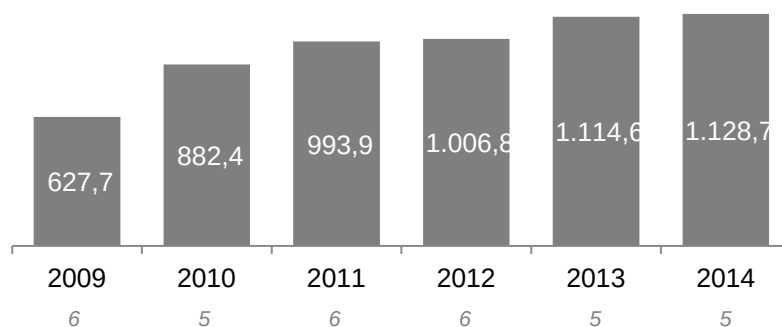
Ingresos operacionales por empresa (autopartes)
(miles de millones COP, 2009-2014)



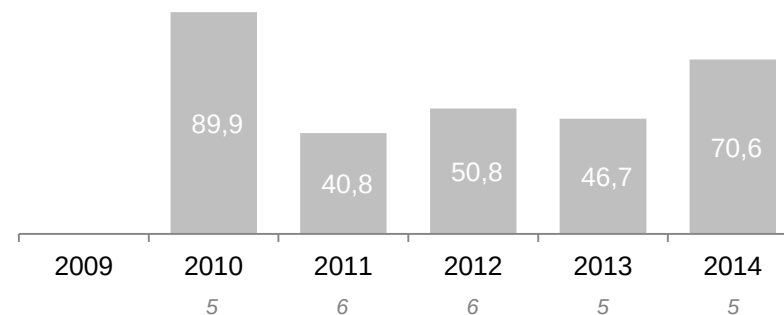
Utilidad operacional por empresa (autopartes)
(miles de millones COP, 2009-2014)



Ingresos operacionales por empresa (vehículos)
(miles de millones COP, 2009-2014)



Utilidad operacional por empresa (vehículos)
(miles de millones COP, 2009-2014)



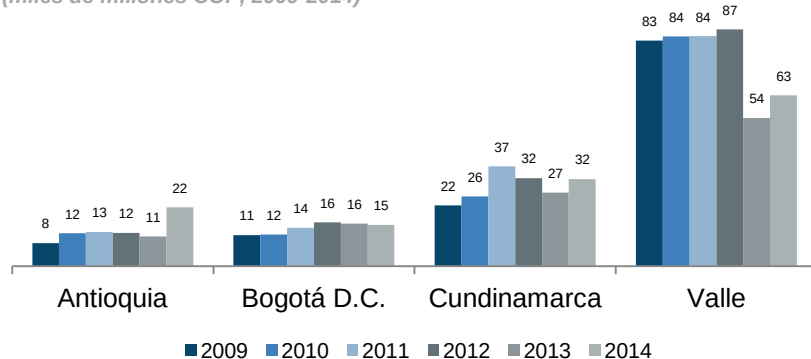
Fuente: Supersociedades
Análisis Indra Business Consulting

Fuente: Supersociedades
Análisis Indra Business Consulting

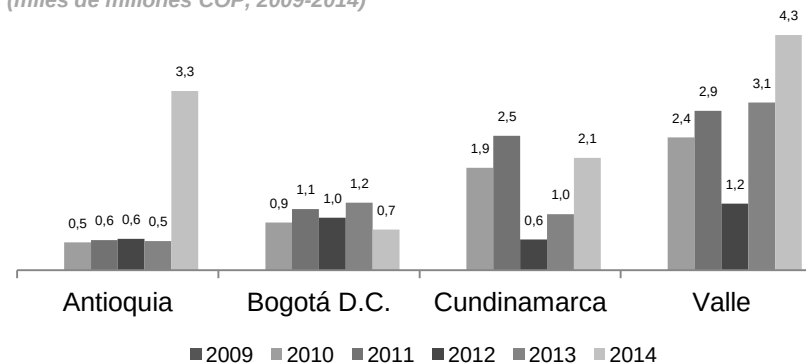
Por Departamentos, Valle es el mayores ingresos operacionales logra en autopartes, seguido de Cundinamarca, siendo Bogotá el que mayor utilidad operacional obtiene en vehículos

Ingresos operacionales y utilidad operacional del sector de autopartes y vehículos por Departamentos

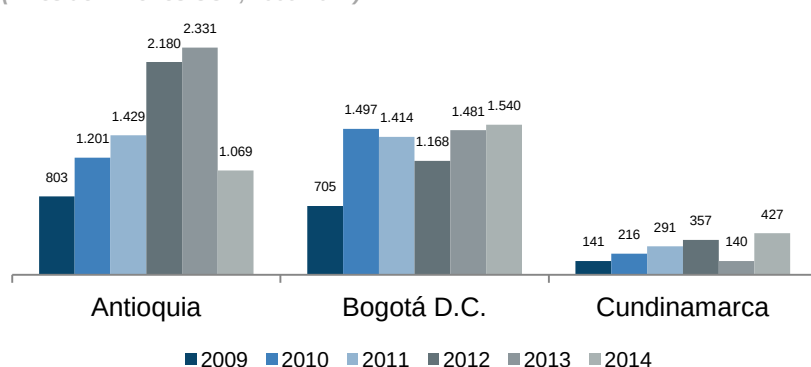
Ingresos operacionales por empresa (autopartes)
(miles de millones COP, 2009-2014)



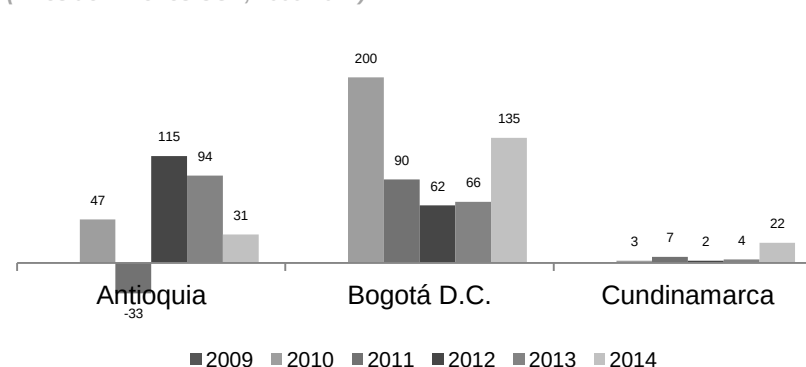
Utilidad operacional por empresa (autopartes)
(miles de millones COP, 2009-2014)



Ingresos operacionales por empresa (vehículos)
(miles de millones COP, 2009-2014)



Utilidad operacional por empresa (vehículos)
(miles de millones COP, 2009-2014)



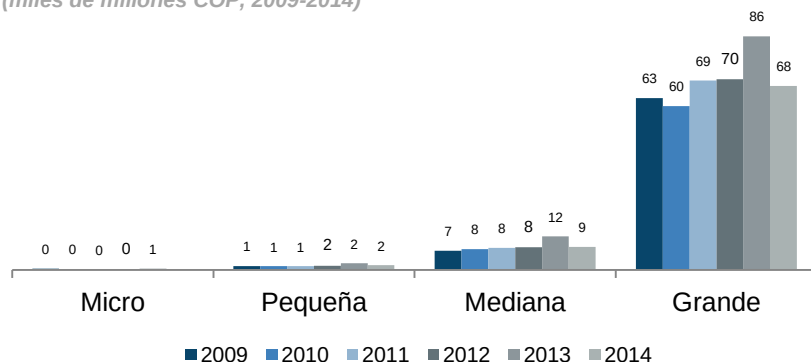
Fuente: Supersociedades
Análisis Indra Business Consulting

Fuente: Supersociedades
Análisis Indra Business Consulting

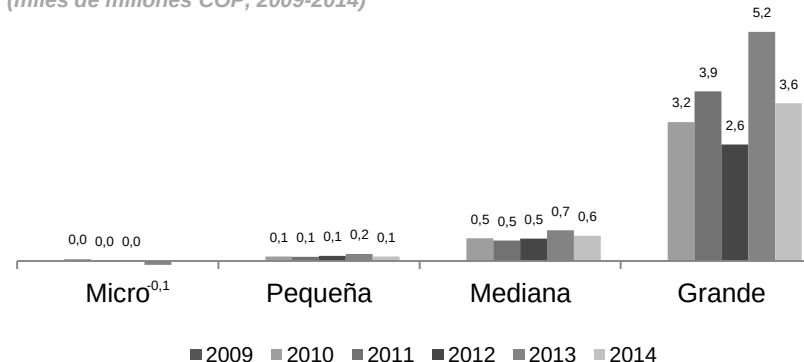
No existen grandes diferencias en cuanto a la evolución en ingresos y utilidad operacional por tamaño de empresa

Ingresos operacionales y utilidad operacional del sector de autopartes y vehículos por tamaño de empresa

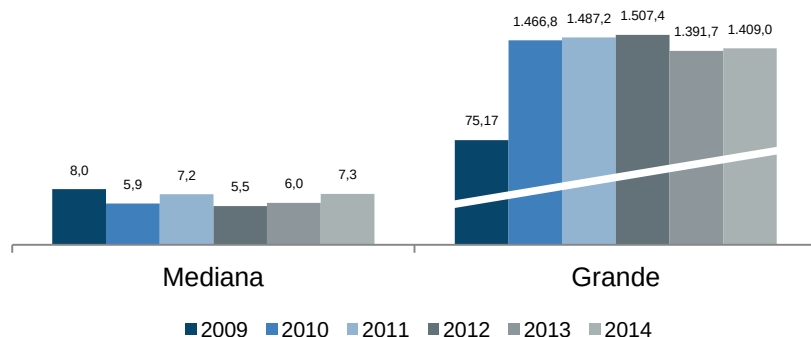
Ingresos operacionales por empresa (autopartes)
(miles de millones COP, 2009-2014)



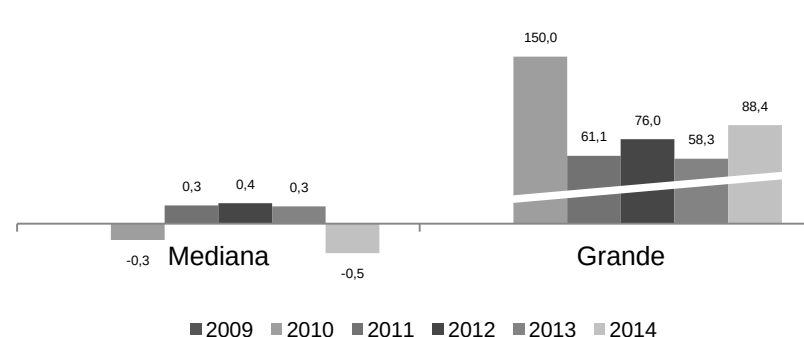
Utilidad operacional por empresa (autopartes)
(miles de millones COP, 2009-2014)



Ingresos operacionales por empresa (vehículos)
(miles de millones COP, 2009-2014)



Utilidad operacional por empresa (vehículos)
(miles de millones COP, 2009-2014)



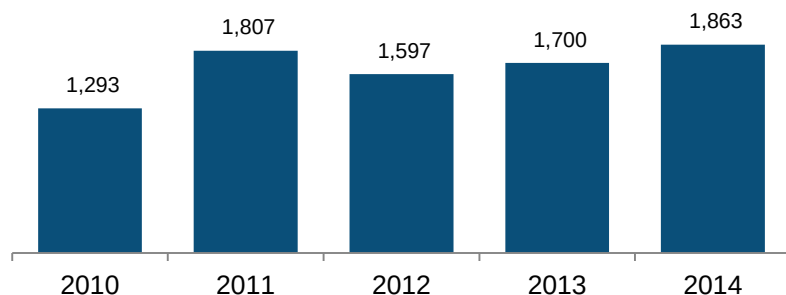
Fuente: Supersociedades
Análisis Indra Business Consulting

Fuente: Supersociedades
Análisis Indra Business Consulting

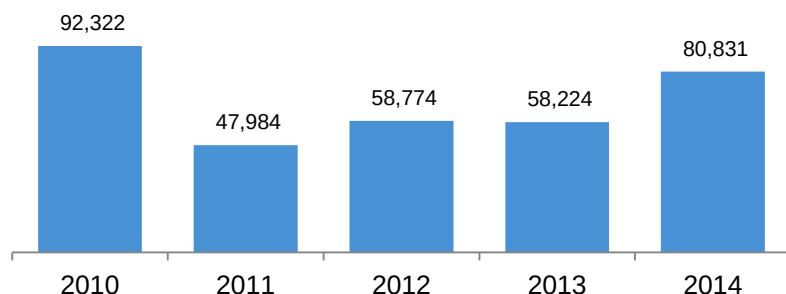
Los indicadores financieros presentan una tendencia relativamente estable aunque decreciente en el último ejercicio

EBITDA, ROE y ROA del sector de autopartes y vehículos

EBITDA por empresa (autopartes)
(millones COP, 2010-2014)

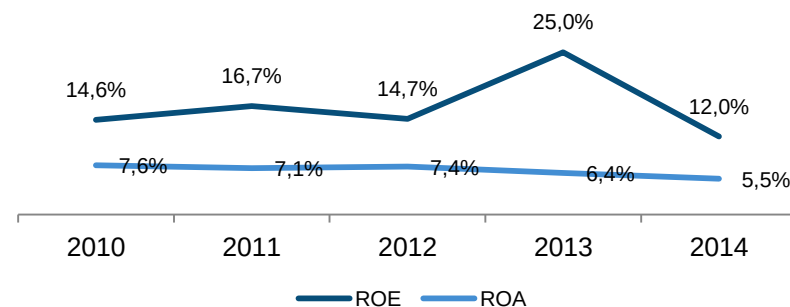


EBITDA por empresa (vehículos)
(millones COP, 2010-2014)

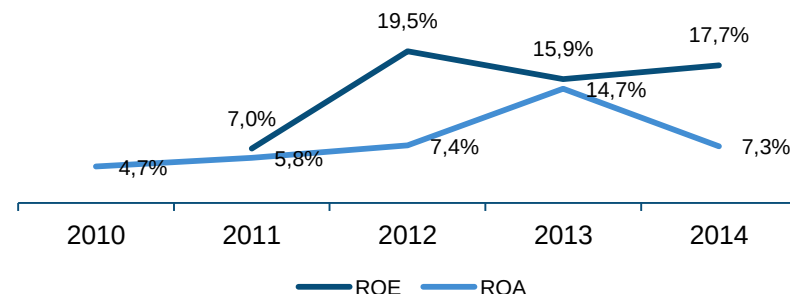


Fuente: Supersociedades. Análisis Indra Business Consulting

ROE y ROA por empresa (autopartes)
(%, 2010-2014)



ROE y ROA por empresa (vehículos)
(%, 2010-2014)

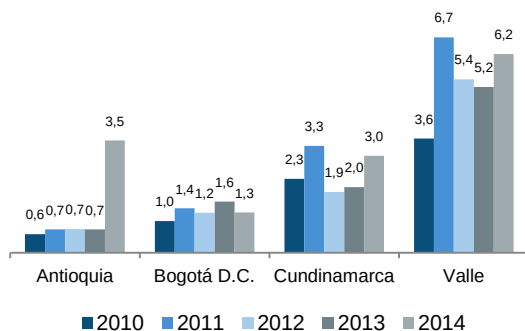


Fuente: Supersociedades. Análisis Indra Business Consulting

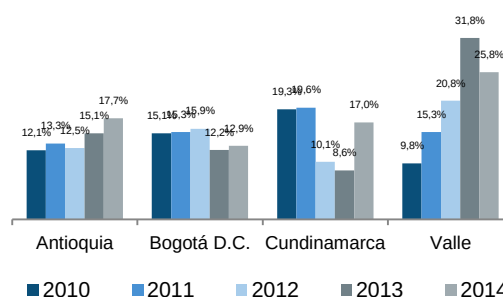
Valle es quien mejores resultados obtiene, sin grandes diferencias por Departamentos en cuanto a su evolución temporal

EBITDA, ROE y ROA del sector de autopartes y vehículos por Departamentos

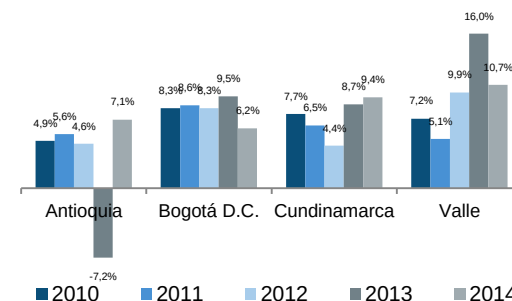
EBITDA por empresa (autopartes)
(millones COP, 2010-2014)



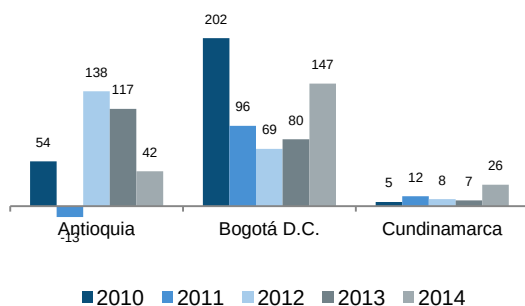
ROE por empresa (autopartes)
(%, 2010-2014)



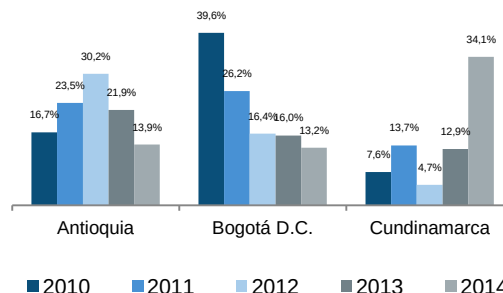
ROA por empresa (autopartes)
(%, 2010-2014)



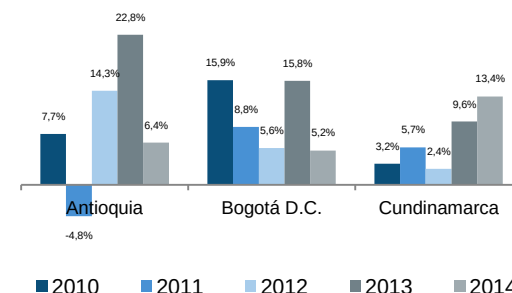
EBITDA por empresa (vehículos)
(millones COP, 2010-2014)



ROE por empresa (vehículos)
(%, 2010-2014)



ROA por empresa (vehículos)
(%, 2010-2014)



Fuente: Supersociedades. Análisis Indra Business Consulting

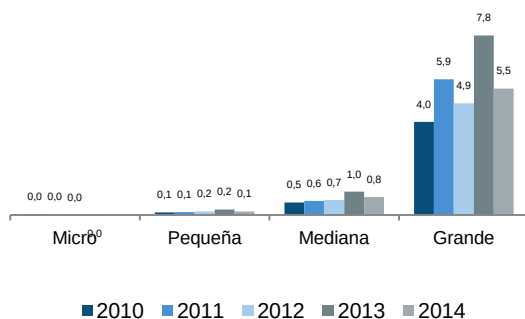
Fuente: Supersociedades. Análisis Indra Business Consulting

Fuente: Supersociedades. Análisis Indra Business Consulting

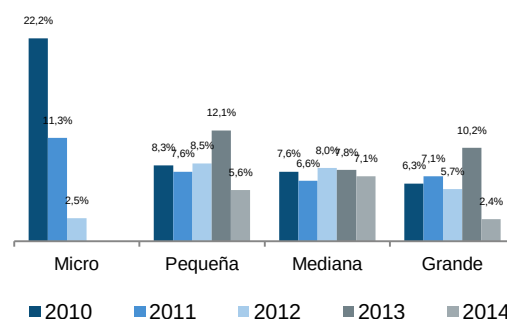
No existen grandes diferencias ni una evolución en el tiempo en cuanto a los resultados obtenido por tamaño de empresa, ni en autopartes ni en vehículos

EBITDA, ROE y ROA del sector de autopartes y vehículos por tamaño de empresa

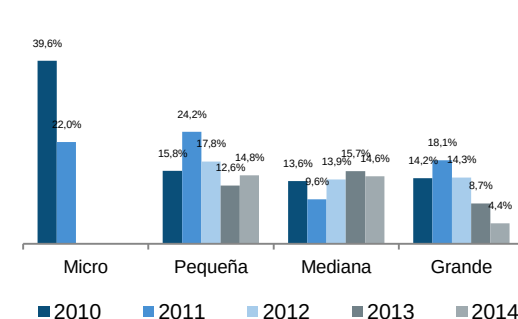
EBITDA por empresa (autopartes)
(millones COP, 2010-2014)



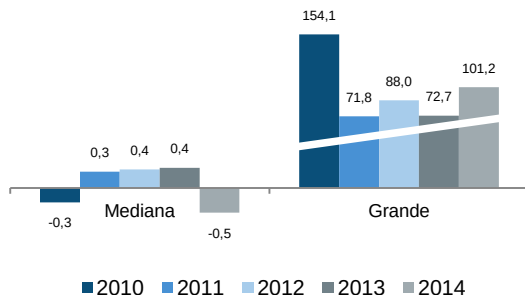
ROE por empresa (autopartes)
(%, 2010-2014)



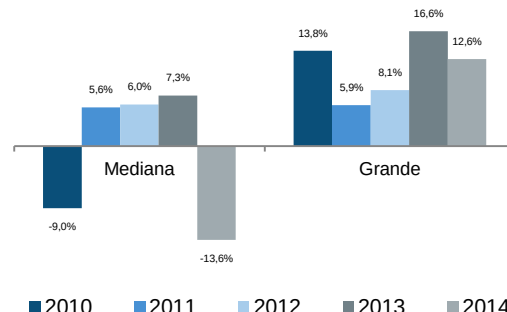
ROA por empresa (autopartes)
(%, 2010-2014)



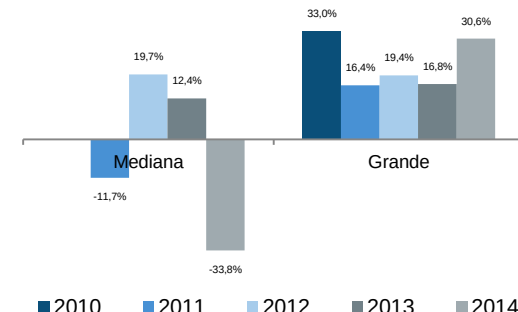
EBITDA por empresa (vehículos)
(millones COP, 2010-2014)



ROE por empresa (vehículos)
(%, 2010-2014)



ROA por empresa (vehículos)
(%, 2010-2014)



Fuente: Supersociedades. Análisis Indra Business Consulting

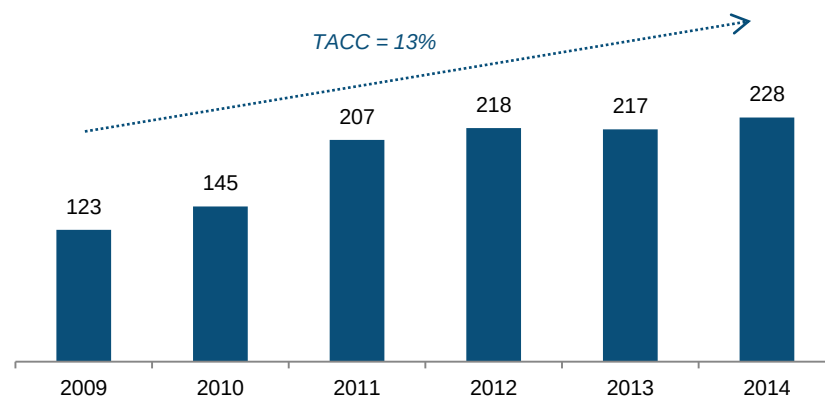
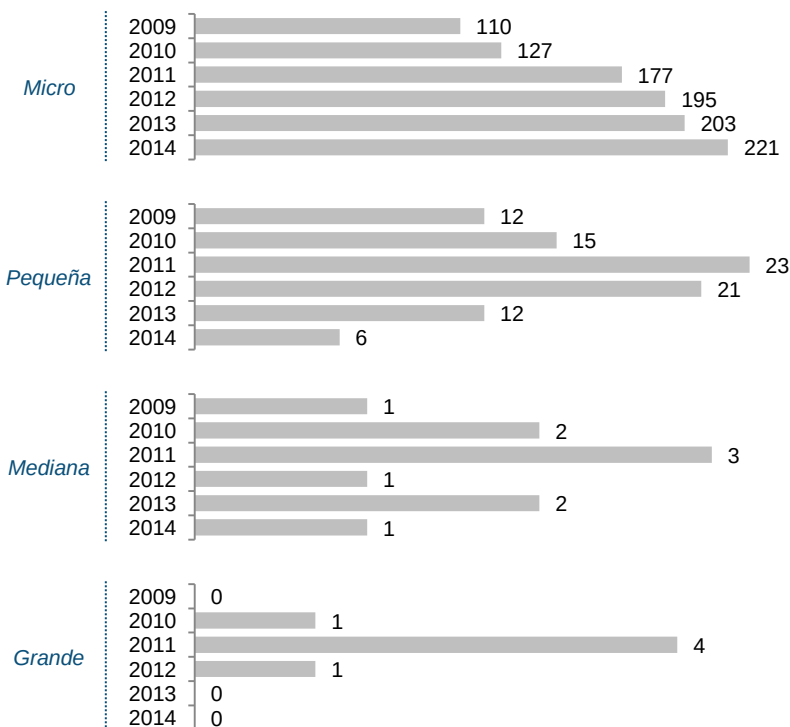
Fuente: Supersociedades. Análisis Indra Business Consulting

Fuente: Supersociedades. Análisis Indra Business Consulting

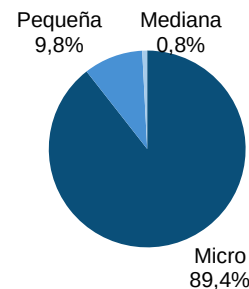
En el período 2009-2014 se ha incrementado el ritmo de creación de empresas de autopartes a un ritmo del 13% anual, si bien el tamaño medio se ha visto reducido

Dinámica de registros empresariales: Creación de empresas de autopartes

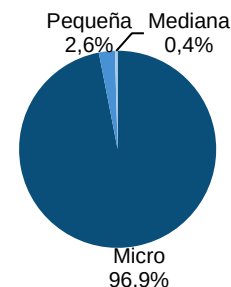
*Empresas de autopartes creadas
(número, 2009-2014)*



Empresas de autopartes por tamaño (2009)



Empresas de autopartes por tamaño (2014)

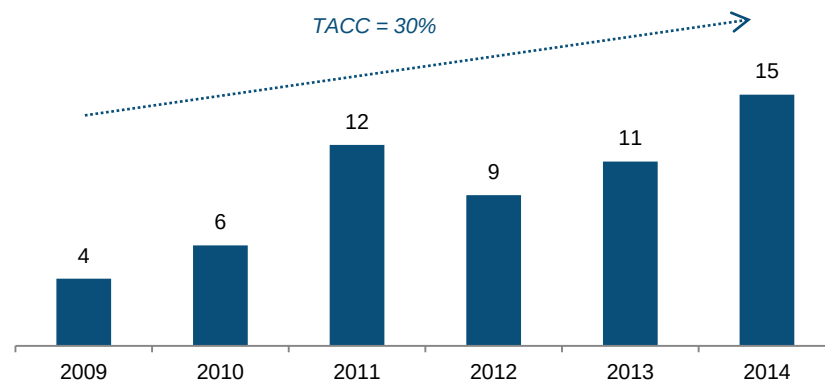
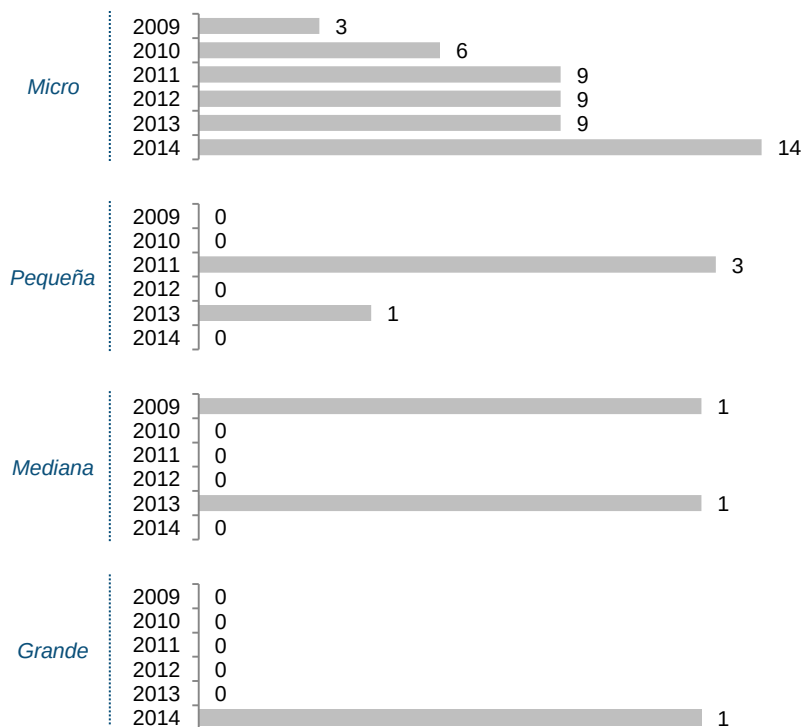


Fuente: Registro Único Empresarial - Confecámaras
Análisis Indra Business Consulting

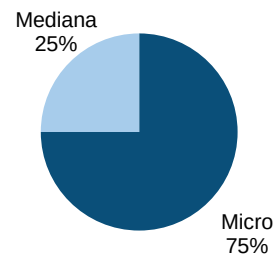
En cuanto a las ensambladoras, el crecimiento anual en la creación de empresas ha alcanzado el 90%, en su mayoría, de tamaño micro

Dinámica de registros empresariales: Creación de empresas de vehículos

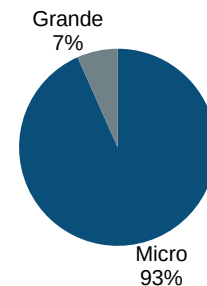
*Empresas de vehículos creadas
(número, 2009-2014)*



Empresas de vehículos por tamaño (2009)



Empresas de vehículos por tamaño (2014)

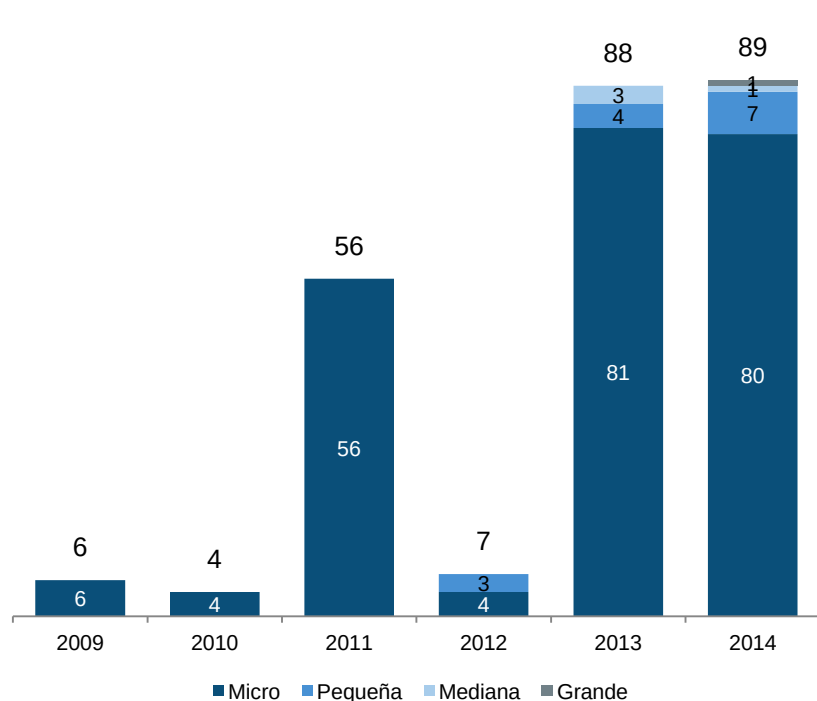


Fuente: Registro Único Empresarial - Confecámaras
Análisis Indra Business Consulting

En 2011 se produjo un cierre considerable de empresas, arrastradas por la caída del negocio derivada de la crisis del sector de 2009

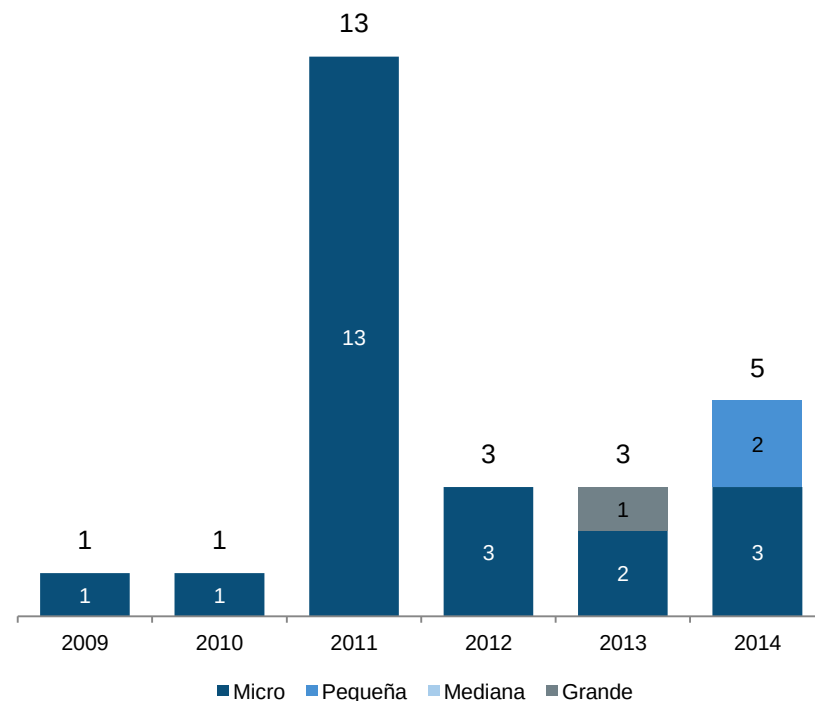
Dinámica de registros empresariales: Cancelación de empresas

*Empresas de autopartes canceladas
(número, 2009-2014)*



Fuente: Registro Único Empresarial - Confecámaras
Análisis Indra Business Consulting

*Empresas de vehículos canceladas
(número, 2009-2014)*



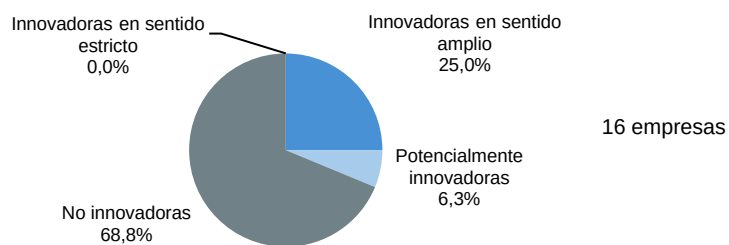
Fuente: Registro Único Empresarial - Confecámaras
Análisis Indra Business Consulting

Esta dinámica se ha repetido en 2013 y 2014 debido, en parte, a la pérdida de cuota en el mercado interno de autopartes por la entrada masiva de importaciones y a las dificultades para exportar

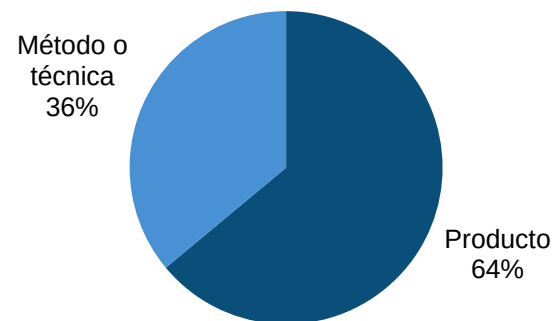
En cuanto a la actividad en I+D+i, se trata de un sector poco innovador, donde cerca del 80% de las empresas no innovan, sin existir, incluso, compañías innovadoras en sentido estricto

Actividad en I+D+i

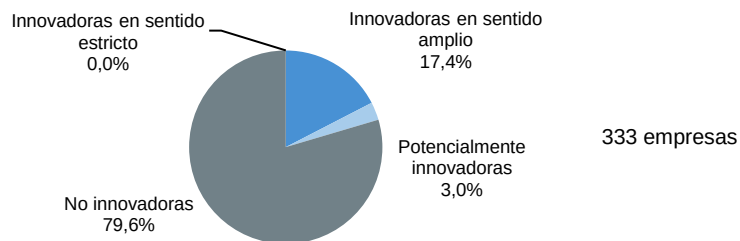
Grado de innovación de las empresas del sector de vehículos (% , 2013)



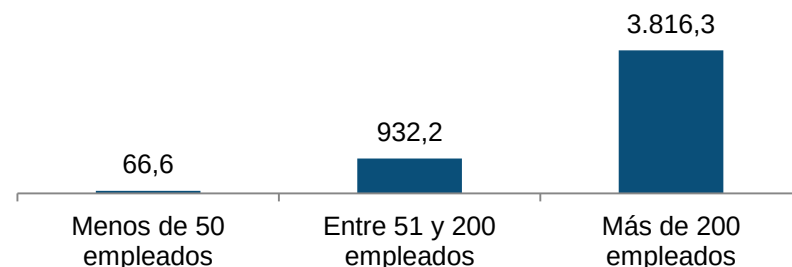
Tipo de innovaciones (% , 2013)



Grado de innovación de las empresas del sector de autopartes (% , 2013)



Inversión media por empresa (millones COP, 2014)



Empresa innovadora en sentido estricto: Empresa que logrado realizar innovaciones a nivel internacional mediante un uso intensivo de I+D

Empresa innovadora en sentido amplio: Empresa que ha realizado innovaciones solamente para el mercado nacional o establecimiento

Fuente: Encuesta de Desarrollo Tecnológico e Innovación (DANE) Muestra de 349 empresas.

Análisis Indra Business Consulting

Las innovaciones realizadas se centran, principalmente, en el desarrollo o mejora de los productos, con una inversión media de 1.337 millones COP, un 11% por debajo de la media de la industria manufacturera

Cadena de valor del sector de autopartes y vehículos

Evolución del sector en Colombia

- Evolución de la actividad del sector
- Evolución de la actividad empresarial
- **Evolución del comercio exterior**
- Evolución de la productividad

Análisis territorial del sector

Análisis de variables de contexto

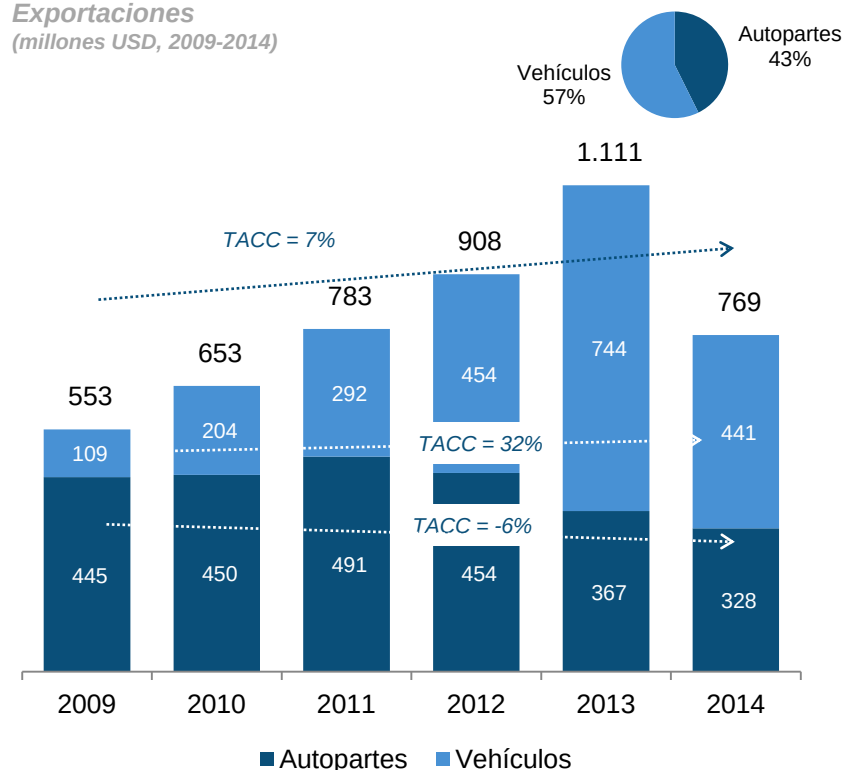
Brechas para el desarrollo

Las exportaciones han crecido, a nivel global, a un considerable ritmo del 7% anual desde 2009, impulsadas por las ensambladoras, presentado los autopartistas una caída del 6% anual

Exportaciones e importaciones de la industria de autopartes y vehículos

Exportaciones

(millones USD, 2009-2014)

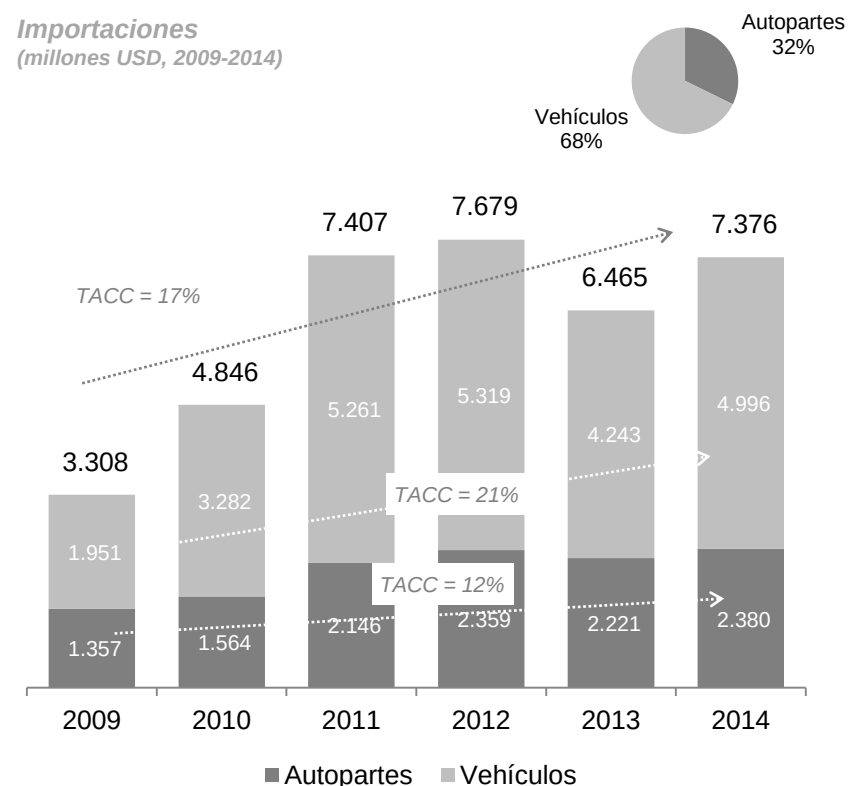


TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

Importaciones

(millones USD, 2009-2014)



TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

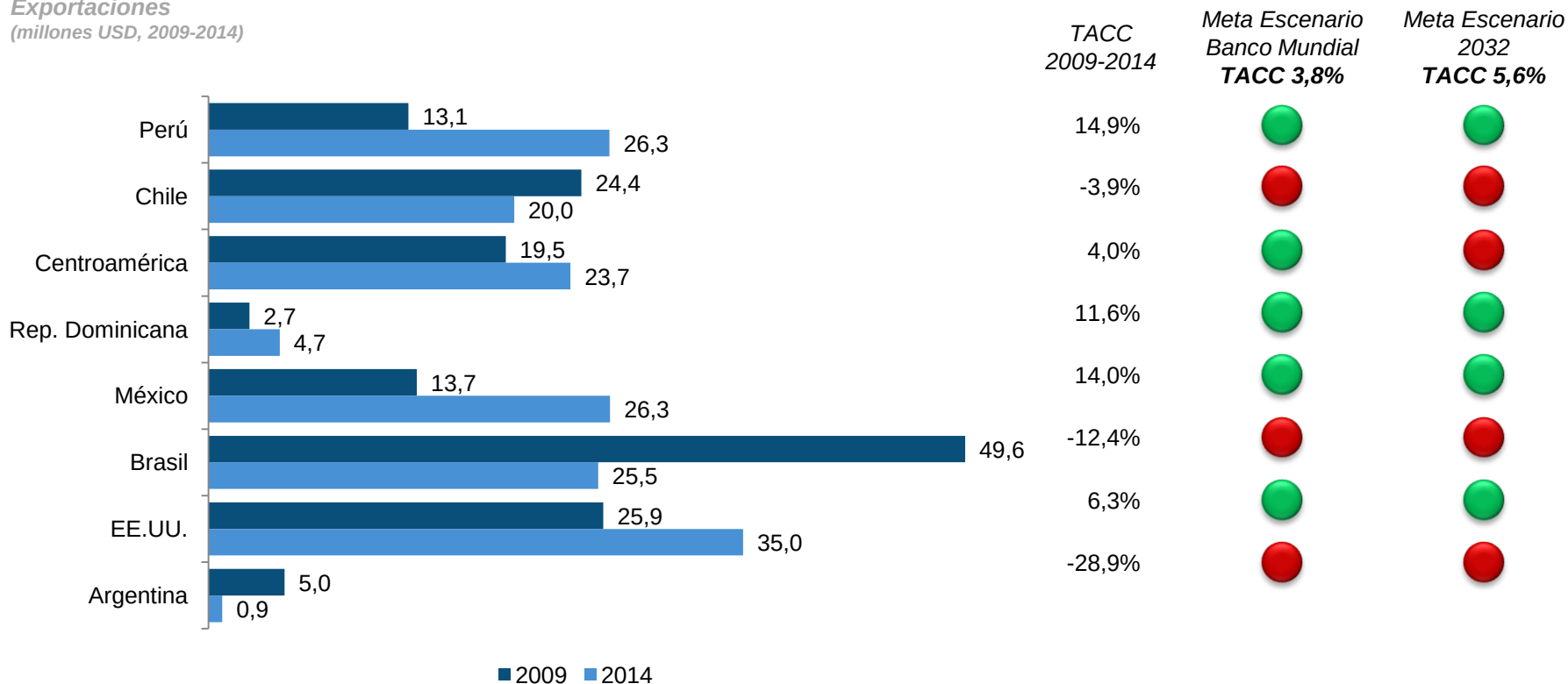
Las importaciones han aumentado anualmente un 17%, con mayor peso de los vehículos en este crecimiento

El descenso en autopartes es motivado por la caída de Venezuela, presentando crecimiento considerables en los principales mercados objetivo del Plan de Negocios 2008

Exportaciones de la industria de autopartes por países destino

Exportaciones

(millones USD, 2009-2014)



TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

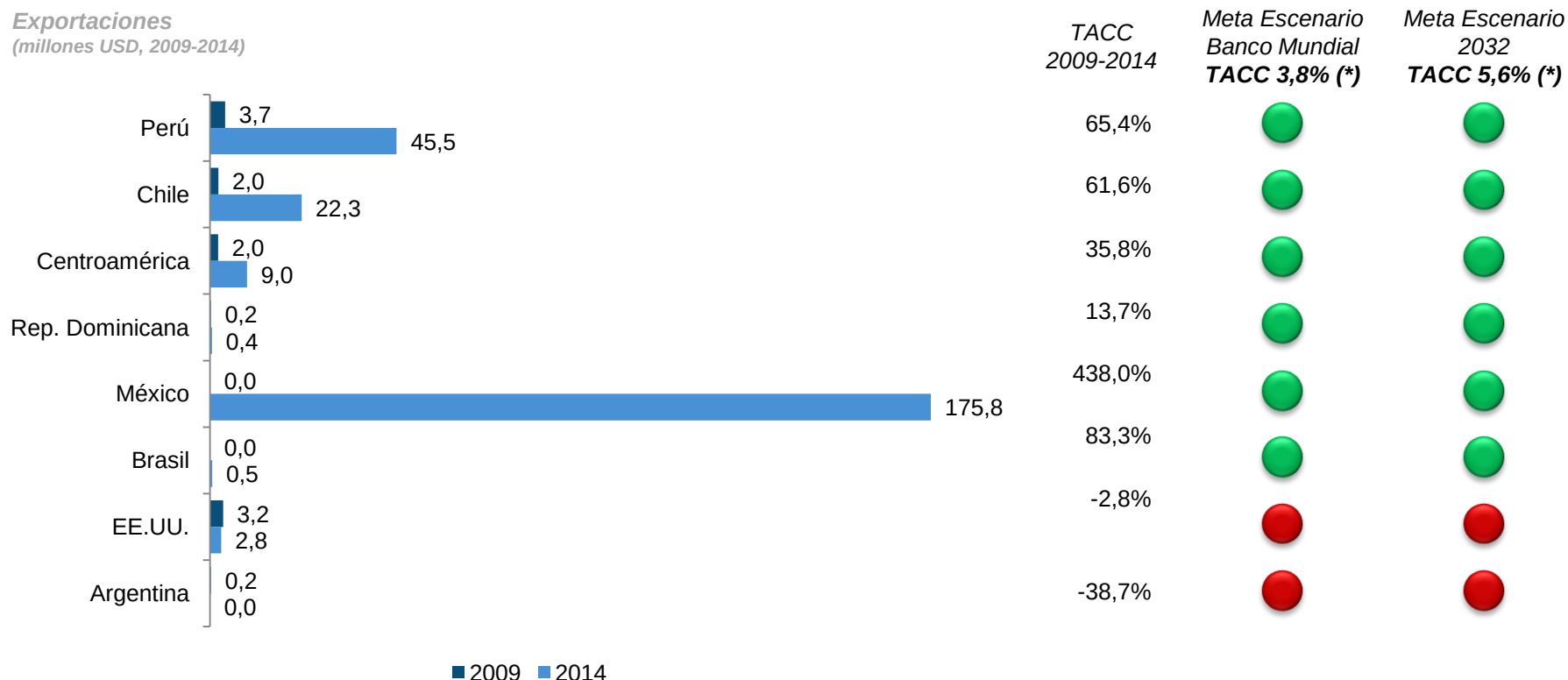
Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

Los crecimientos más destacados se han producido, especialmente, en México y Perú

En cuanto a las exportaciones de vehículos, los principales países objetivo han presentado crecimiento por encima del 30%

Exportaciones de la industria de vehículos por países destino

Exportaciones
(millones USD, 2009-2014)



(*) Los crecimientos definidos se refieren al segmento de autopartes

TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

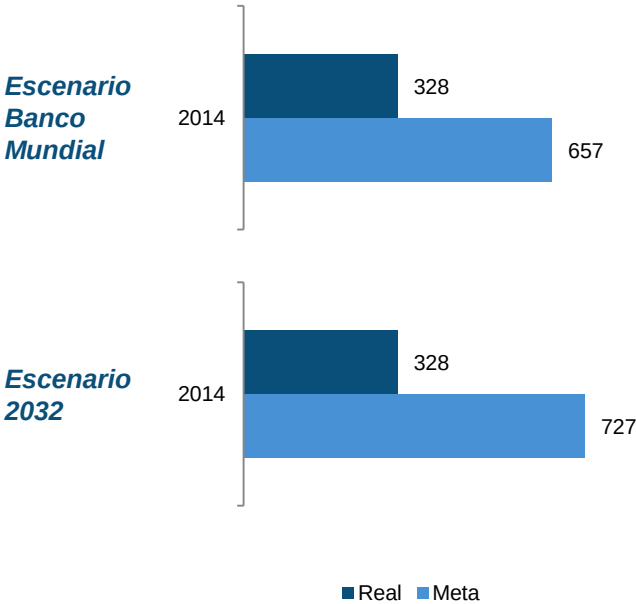
Sólo Argentina (con apertura y cierres puntuales de las importaciones) y EE.UU. han decrecido en este período

La caída en el nivel de exportaciones de los autopartistas ha provocado que el sector esté lejos de cumplir las expectativas del Plan de Negocios, quedándose un 50% por debajo de la meta

Cumplimiento de previsiones Plan de Negocios 2008

	2008	2014		
	Dato de partida	Dato real	Meta	Cumplimiento de meta
Escenario Banco Mundial	524 millones USD	328 millones USD	657 millones USD	50%
Escenario 2032			727 millones USD	45%

Sólo se tiene en cuenta el segmento de autopartes



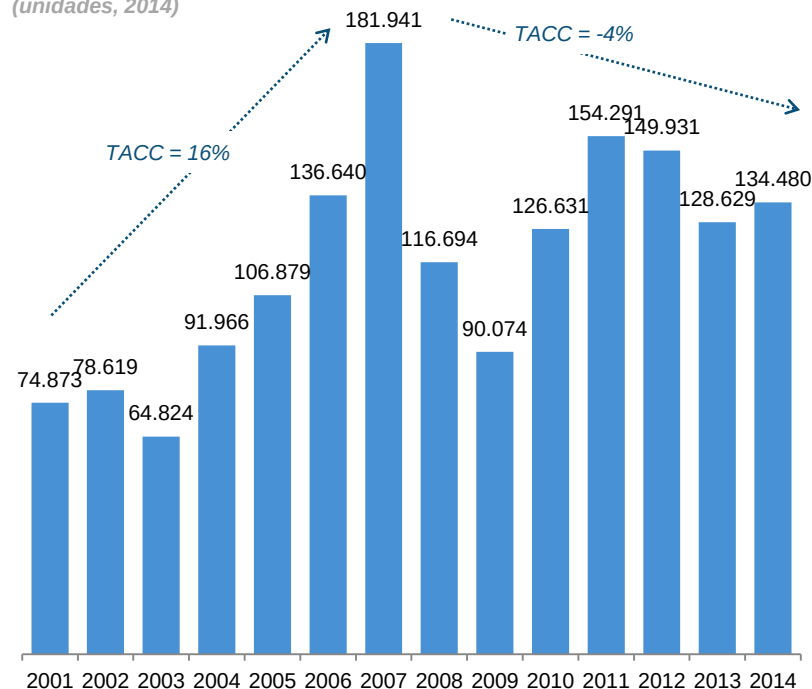
Nota: Metas ajustado a los datos reales disponibles, aplicando las tasas de crecimiento estimadas en el Plan de Negocios McKinsey 2008
 Comparación con el último dato disponible consolidado (2014)
 Fuente: EAM DANE. Análisis Indra Business Consulting

Esta caída se ha producido, principalmente, por el cierre de mercados tradicionales de exportación como Venezuela y Ecuador

Tras alcanzar su pico en 2007, la producción de vehículos registró una enorme caída hasta 2009, producto de la crisis del sector en Colombia, comenzando una lenta recuperación posteriormente

Producción nacional de vehículos, evolución de las importaciones en las ventas y producción interna por tipo de vehículo

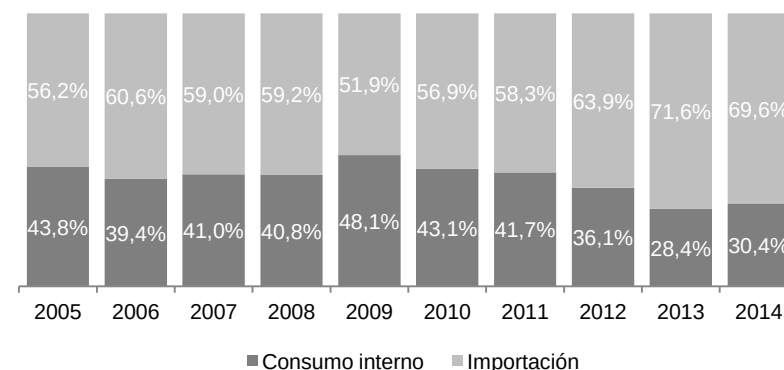
Producción nacional de vehículos
(unidades, 2014)



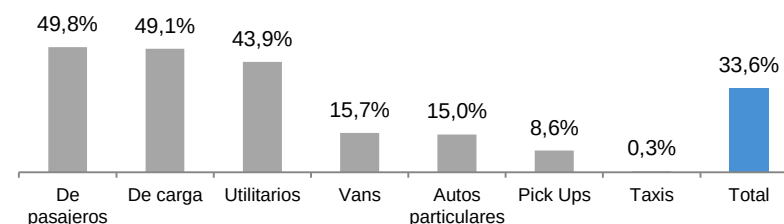
TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

Fuente: Acolfa, Fenalco. Análisis Indra Business Consulting

Evolución de la participación de las importaciones en las ventas de vehículos livianos en Colombia
(% de las ventas, 2005-2014)



Producción interna por tipo de vehículo
(% de las ventas por segmento, 2014)

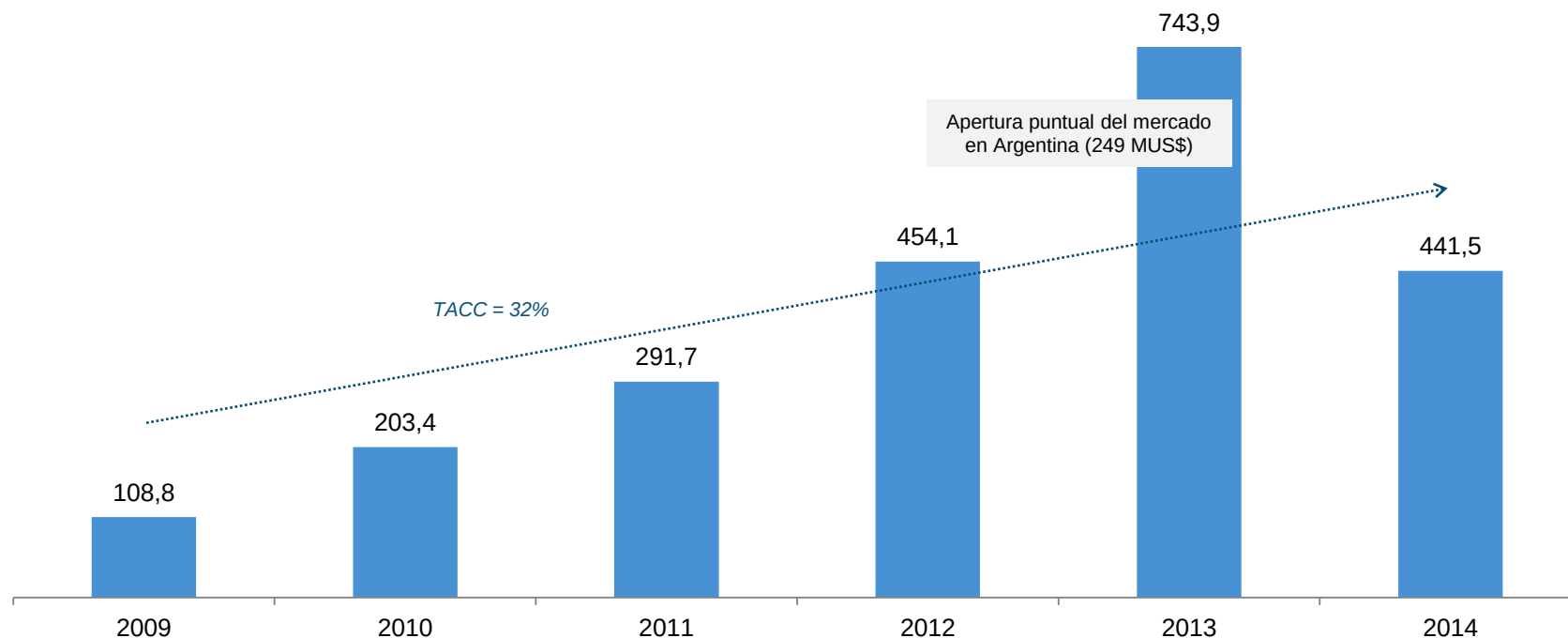


La cuota de participación en el mercado de las ensambladoras colombianas ha decaído hasta el 30% ante la entrada masiva de vehículos importados, especialmente desde México

Ante la entrada de vehículos importados, las ensambladoras han buscado paliar su caída en el mercado local gracias a la exportación, con un crecimiento del 32% anual desde 2009, ...

Exportación de vehículos

Total de exportaciones de vehículos
(millones US\$FOB, 2008-2014)



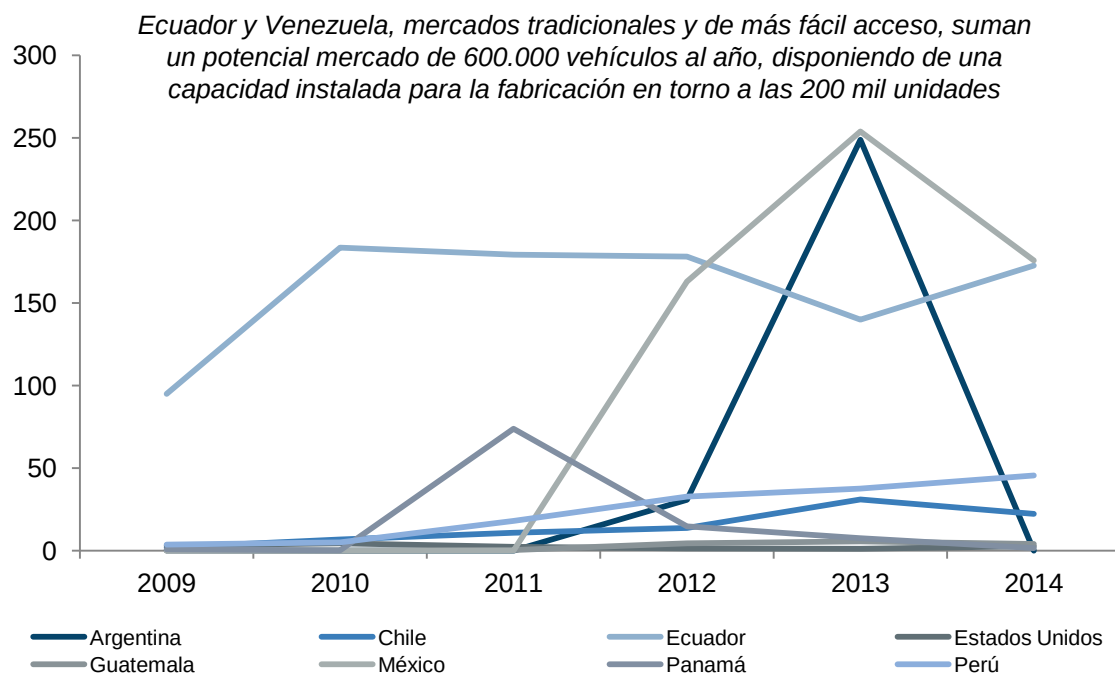
TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

... siendo México el país que más unidades recibe, ante las dificultades planteadas en mercados tradicionales como Venezuela y Ecuador

Principales mercados de exportación de vehículos

*Exportaciones de vehículos por país destino
(millones US\$FOB, 2009-2014)*



	Media 2009-2014 (millones US\$FOB)	TACC 2009-2014
Argentina	46,7	-38,7%
Chile	14,5	61,6%
Ecuador	158,1	12,7%
EE.UU.	2,5	-2,8%
Guatemala	2,4	
México	98,8	437,1%
Panamá	16,5	16,7%
Perú	23,8	65,4%

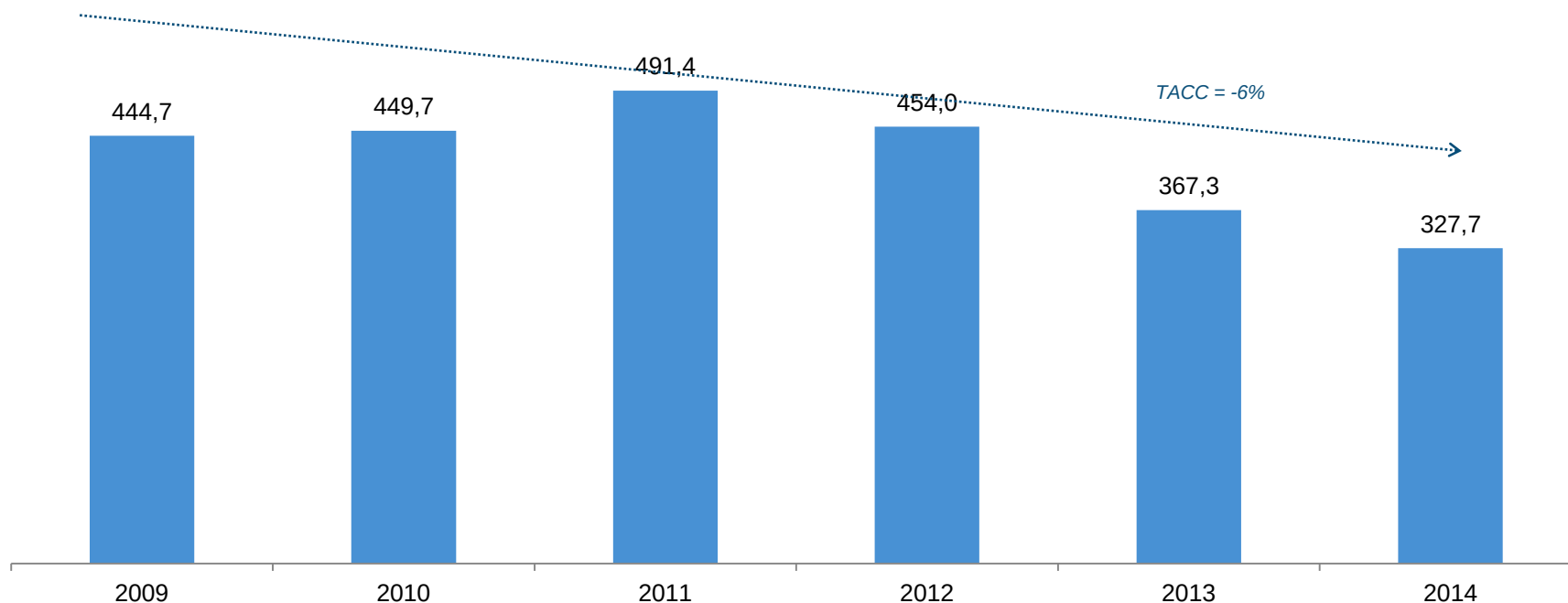
Fuente: DANE, ACOIFA. Análisis Indra Business Consulting

Por tipo de vehículo, los automóviles suponen el 87% de las unidades exportados, presentando un crecimiento del 55% desde 2009

Las exportaciones de partes han decaído un 6% anual desde 2009, motivado, principalmente por la caída o nulo crecimiento en mercados tradicionales como Venezuela y Ecuador, respectivamente

Exportación de partes

Total de exportaciones de autopartes
(millones US\$FOB, 2008-2014)



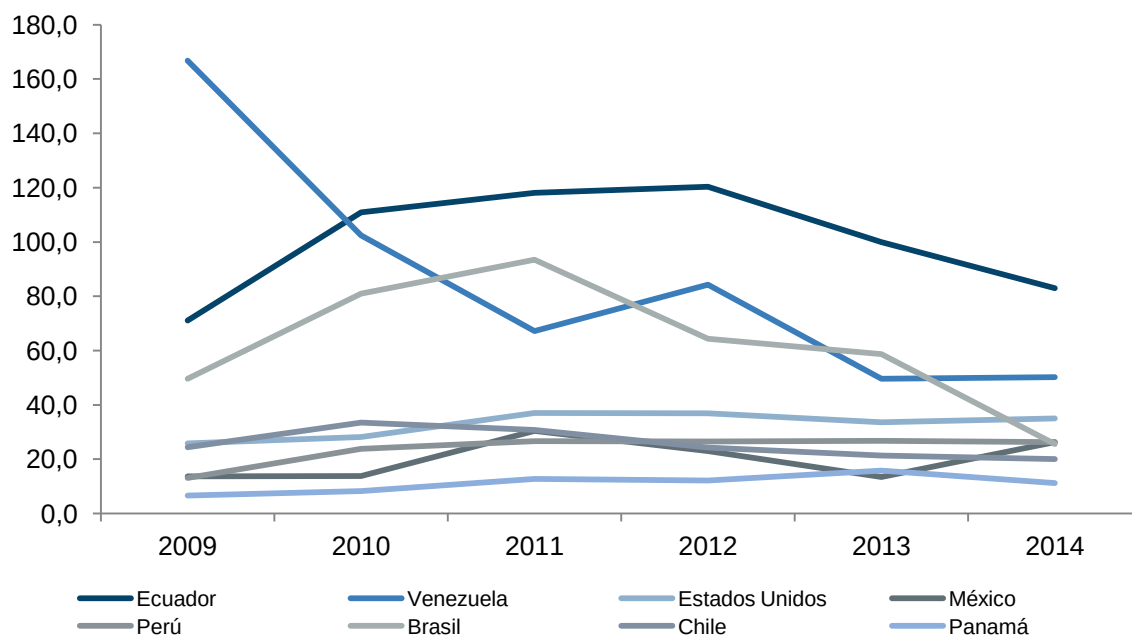
TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

Los mercados de exportación de más volumen (Venezuela, Ecuador y Brasil) han sufrido una regresión desde 2006, si bien las empresas de autopartes han sido capaces de crecer en México, Perú y EE.UU.

Principales mercados de exportación de partes

Exportaciones de autopartes por país destino
(millones US\$FOB, 2009-2014)



Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

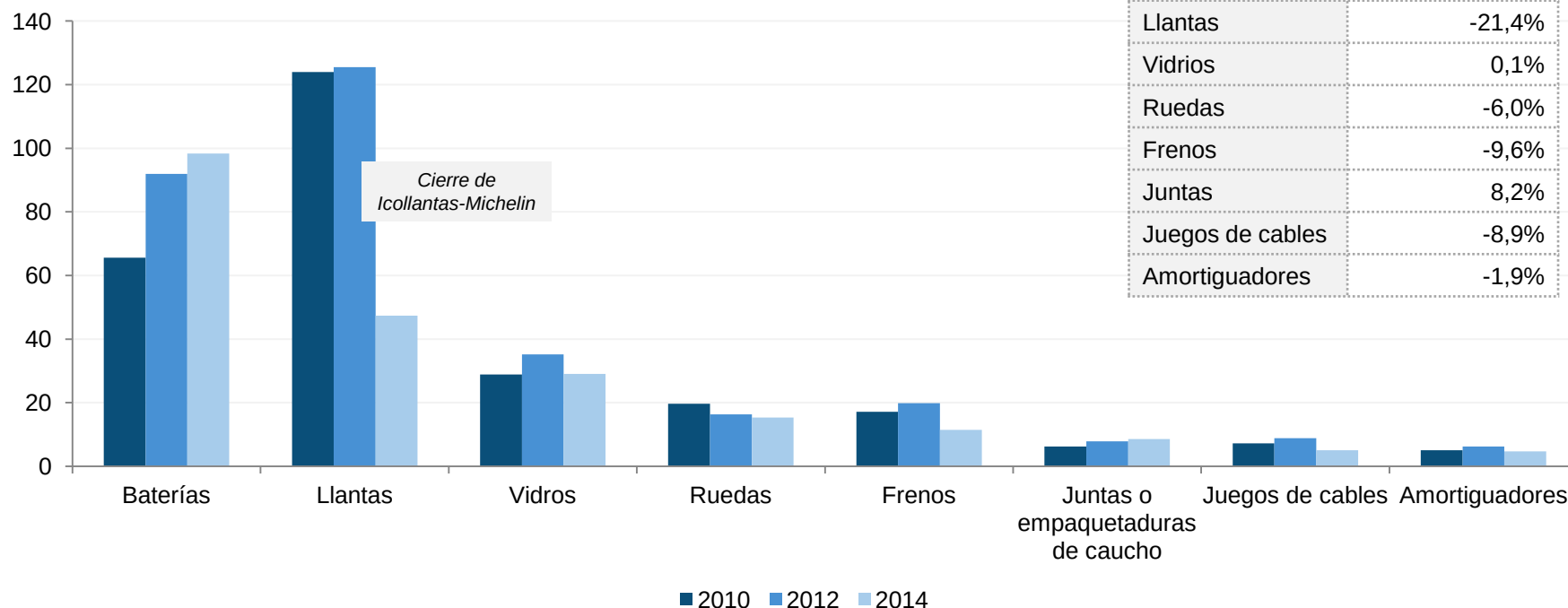
	Media 2009-2014 (millones US\$FOB)	TACC 2009-2014
Ecuador	100,5	3,2%
Venezuela	86,8	-21,3%
EE.UU.	32,8	6,3%
México	20,1	14,0%
Perú	23,9	14,9%
Brasil	62,1	-12,4%
Chile	25,7	-3,9%
Panamá	11,2	11,0%

Ante el cierre de los mercados tradicionales, las empresas han buscado nuevos mercados, siendo los más atractivos y de mayor potencial México y Centroamérica

Actualmente, las exportaciones de autopartes parecen concentrarse en partes de reposición, siendo las baterías el producto de mayor volumen y crecimiento

Principales autopartes exportadas

Exportaciones de autopartes por producto
(millones US\$FOB, 2010-2012-2014)



	TACC (2010-2014)
Baterías	10,6%
Llantas	-21,4%
Vidrios	0,1%
Ruedas	-6,0%
Frenos	-9,6%
Juntas	8,2%
Juegos de cables	-8,9%
Amortiguadores	-1,9%

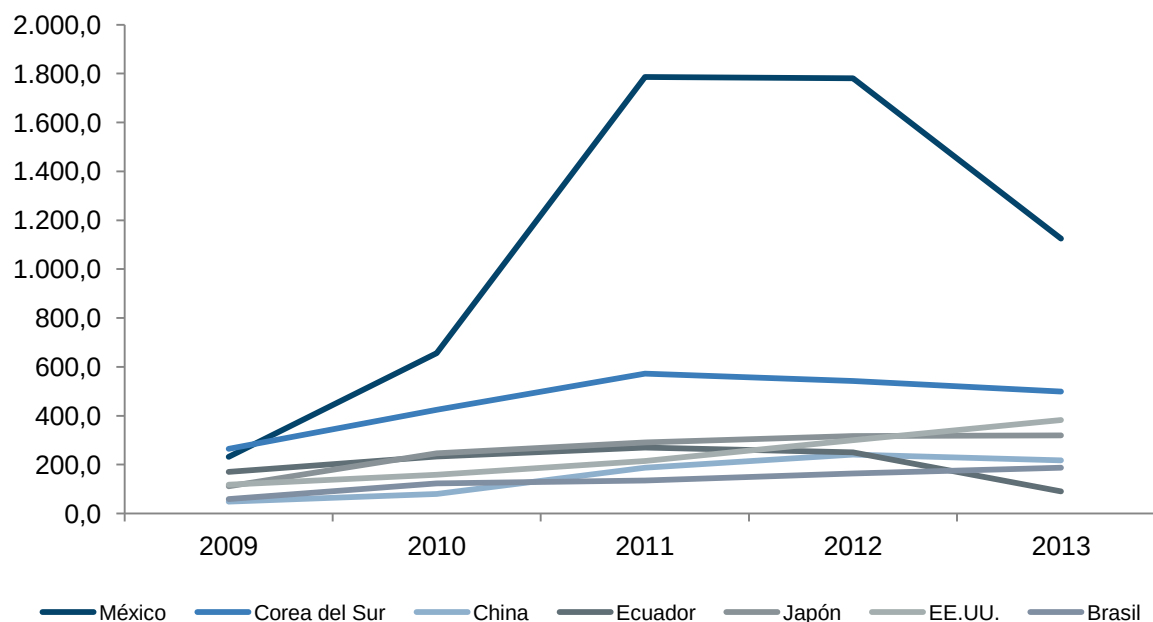
Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

A excepción de baterías y juntas, todos los productos con mayor nivel de exportación presentan una tendencia decreciente

Las importaciones de vehículos han crecido exponencialmente, a un ritmo cercano al 15% anual, llegando a las 250.000 unidades al año, con México y Corea del Sur como principales países exportadores

Principales mercados importadores de vehículos

Importaciones de vehículos por país origen
(unidades, 2009-2013)



	Media 2009-2013 (miles de unidades)	TACC 2009-2013
México	1.116,2	48%
Corea del Sur	460,5	17%
China	155,1	45%
Ecuador	203,2	-15%
Japón	257,2	30%
EE.UU.	235,3	34%
Brasil	133,9	34%

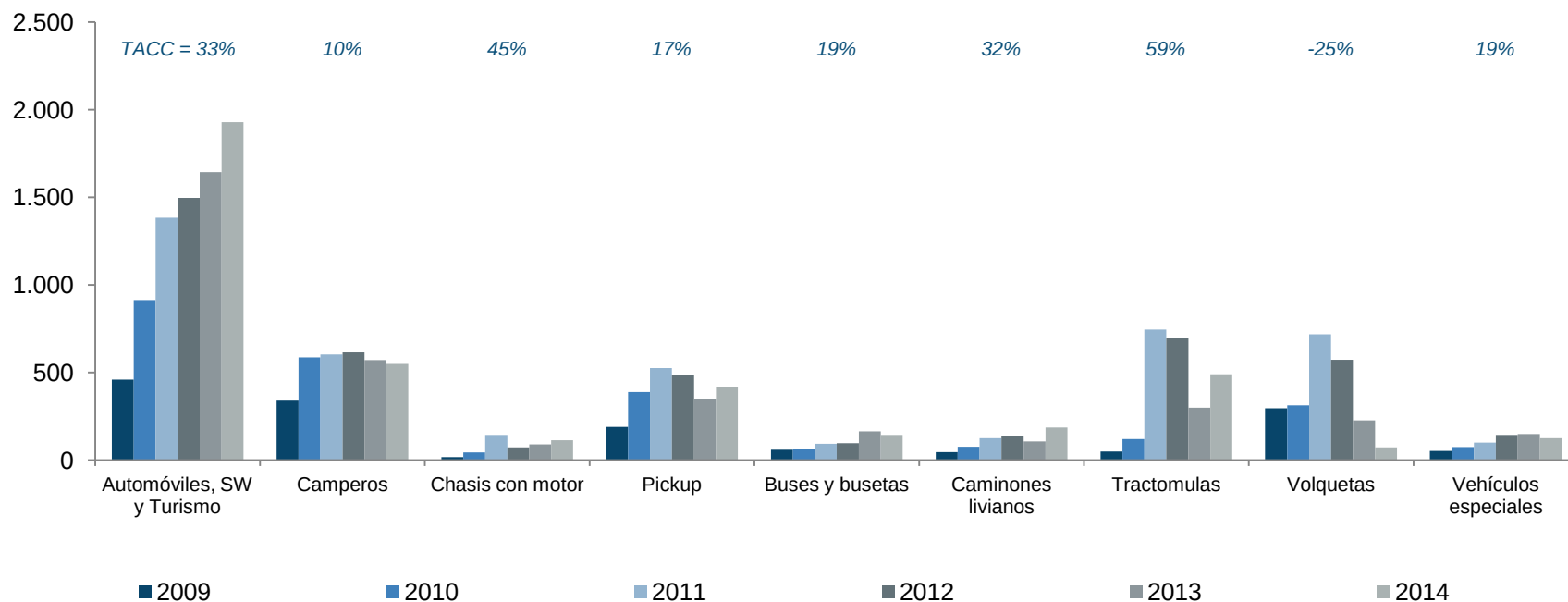
Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

México y Estados Unidos (países con TLC) han experimentado crecimientos anuales del 30-50%, destacando también el caso de China (sin TLC), con un crecimiento del 45%

Por tipos de vehículos, los automóviles son las importaciones de mayor volumen y las que presentan uno de los mayores crecimientos

Principales vehículos importados

Importaciones de vehículos por tipo de vehículo
(millones US\$FOB, 2009-2014)



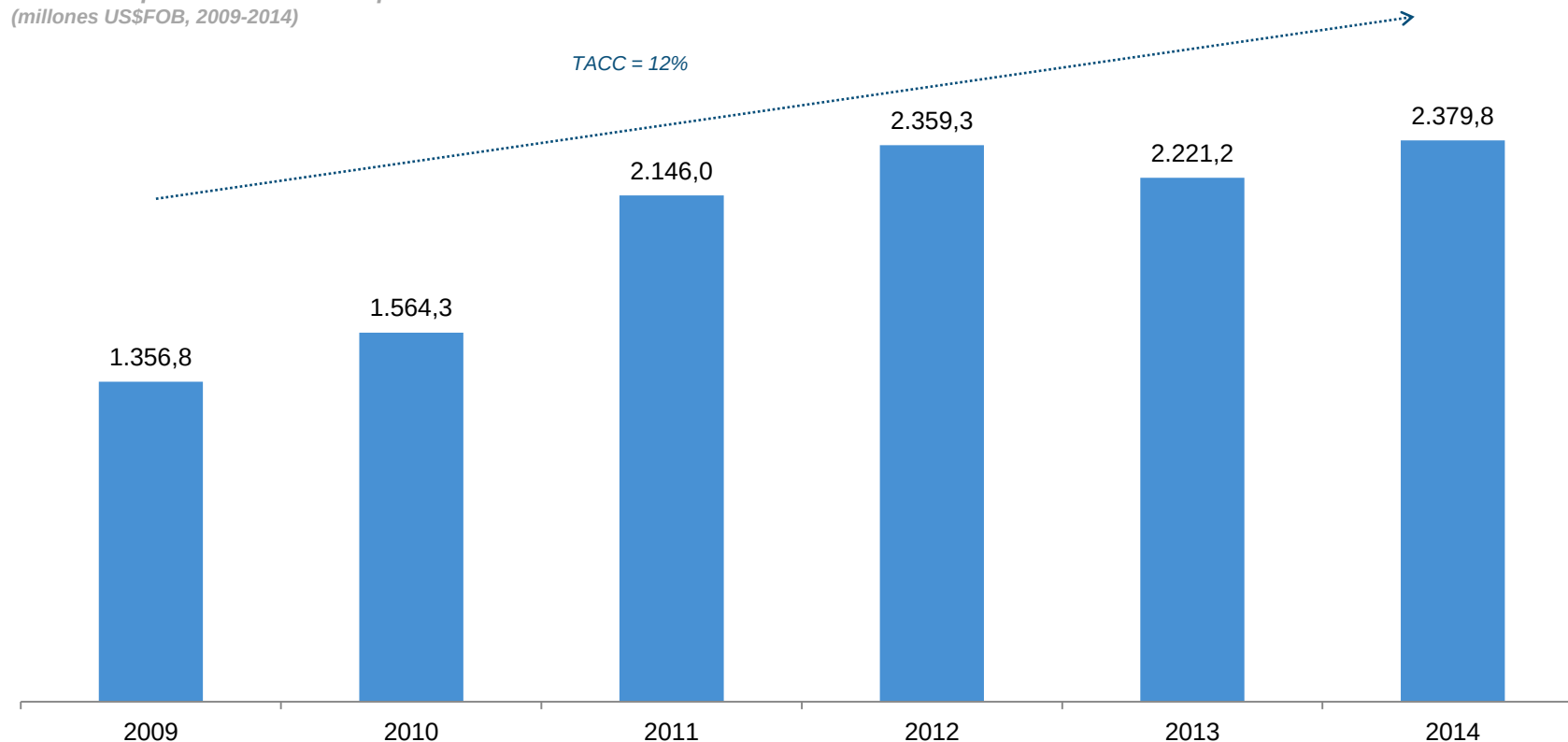
Fuente: DANE, ACOLFA. Análisis Indra Business Consulting

Mientras que el volumen en camperos o pick-up es relativamente estable, cabe destacar la creciente evolución en importaciones de vehículos especiales, buses y camiones livianos

Las importaciones de autopartes han crecido al 12% anual, por encima del crecimiento de la producción interna (del 3%), lo que ha supuesto una progresiva pérdida de cuota en el mercado local

Importación de autopartes

Total de importaciones de autopartes
(millones US\$FOB, 2009-2014)



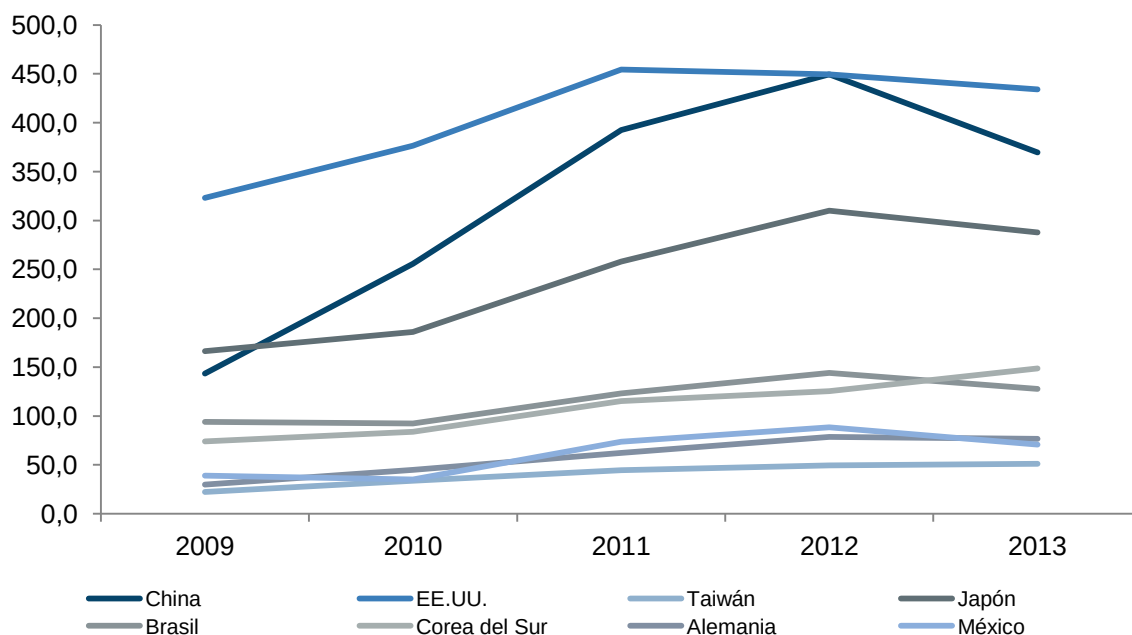
TACC: Tasa Anual de Crecimiento Compuesto

Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

Estas importaciones han aumentado desde todos los países de origen, con crecimientos por encima del 20% en muchos de los casos

Importación de autopartes

Importación de autopartes por país de origen
(millones US\$FOB, 2009-2013)



Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

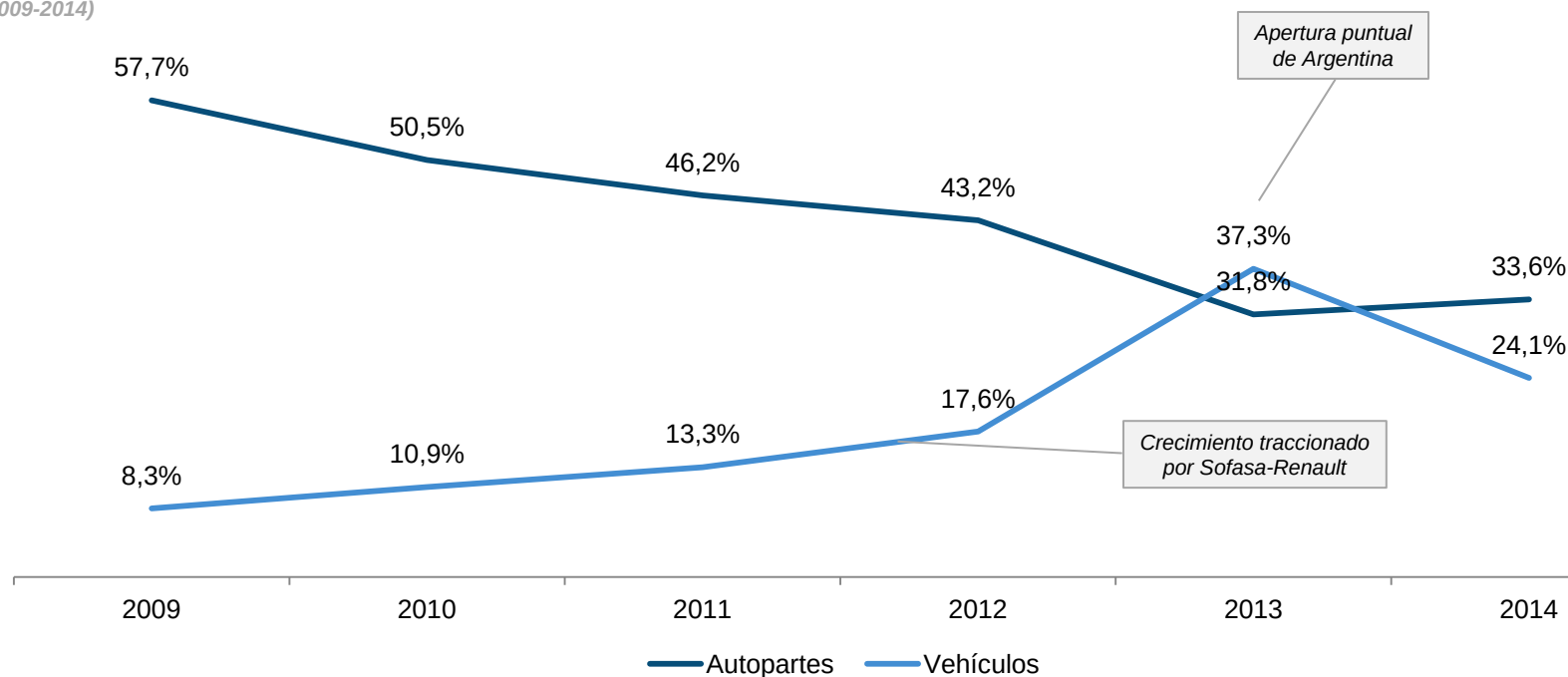
	Media 2009-2013 (millones US\$FOB)	TACC 2009-2013
China	322,1	26,7%
EE.UU.	407,5	7,6%
Taiwán	40,2	22,8%
Japón	241,6	14,7%
Brasil	116,3	8,0%
Corea del Sur	109,4	19,0%
Alemania	58,4	26,5%
México	61,4	16,2%

Estas importaciones han crecido de forma espectacular en países con productos de bajo coste, como China o Taiwán

El incremento de tasa de apertura exportadora es reseñable en el segmento de vehículos, buscando compensar la entrada masiva de automóviles importados desde 2010

Tasa de apertura exportadora de la industria de autopartes y vehículos

Tasa de apertura exportadora
(%, 2009-2014)



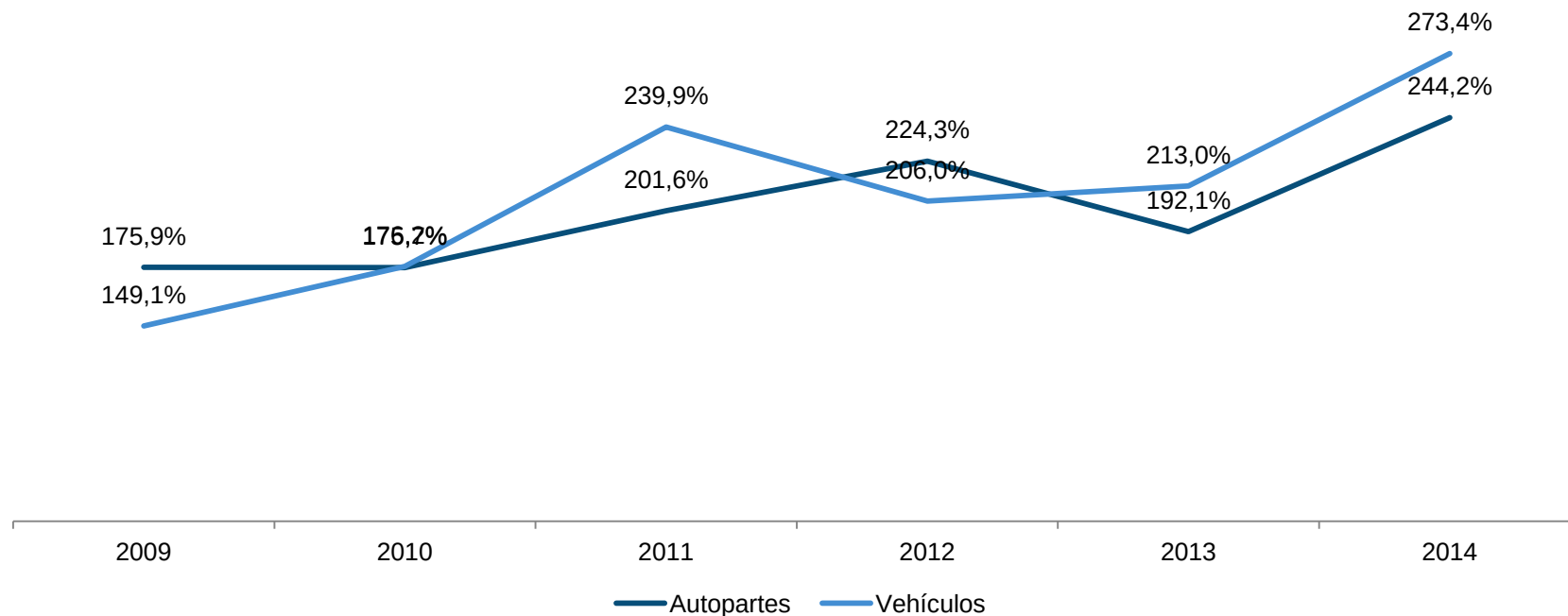
Tasa de apertura exportadora (TAE) = exportaciones / producción nacional *100
Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

El crecimiento de las exportaciones hacia nuevos mercados como EE.UU. no han podido compensar el efecto de la caída de los mercados de Ecuador y Venezuela

El aumento de la penetración de las importaciones ha seguido un crecimiento espectacular, disminuyendo considerablemente el peso de la industria colombiana en el mercado local

Tasa de penetración de importaciones

Tasa de penetración de importaciones
(%, 2009-2014)



Tasa de penetración de importaciones (TPI) = importaciones / consumo aparente *100

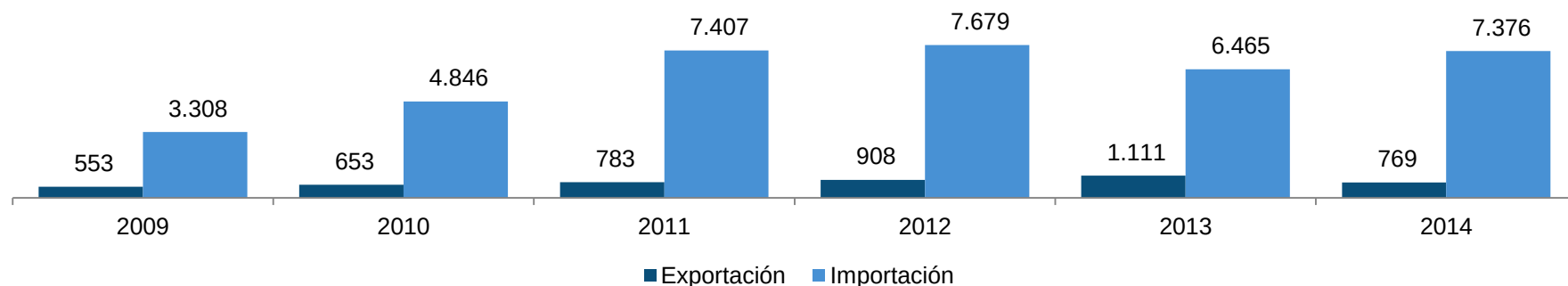
Consumo aparente (CA) = producción nacional + importaciones - exportaciones

Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

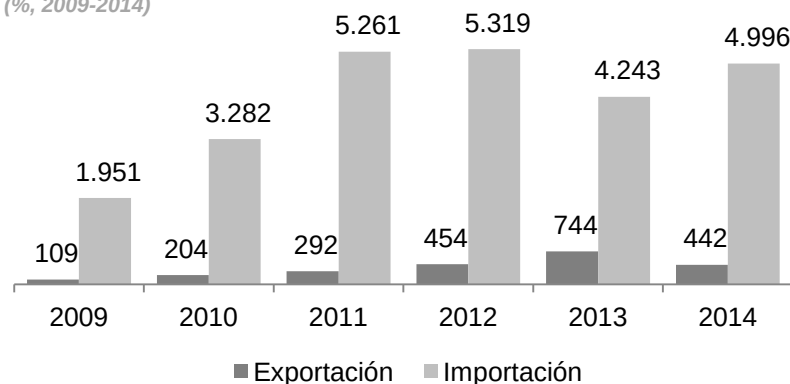
Tras la consolidación de su propia industria local, México ha sido quien más está aprovechando los acuerdos de libre comercio, tanto en vehículos como en autopartes

De esta forma, la diferencia entre exportaciones e importaciones en la balanza comercial, tanto en autopartes como en vehículos, está siendo cada vez más acusada

Balanza comercial del sector de autopartes y vehículos



Balanza comercial del sector de vehículos (%, 2009-2014)



Balanza comercial del sector de autopartes (millones USD, 2009-2014)



Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

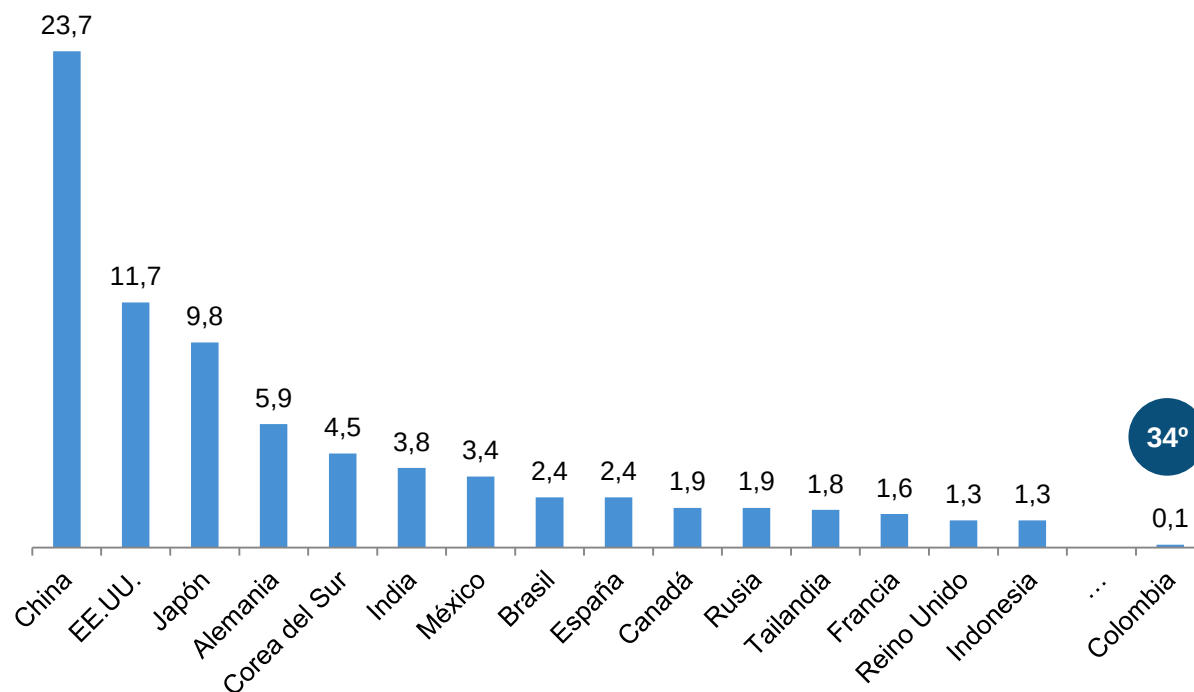
Fuente: DANE-DIAN. Análisis Indra Business Consulting

Si bien la producción de vehículos se ha incrementado en un 4% anual, la participación de Colombia viene reduciéndose en los últimos años...

Avance del sector en la participación del mercado mundial

Ranking de producción de vehículos

(millones de unidades, 2014)



Aportación de Colombia en la producción de vehículos

2010

0,16%

2014

0,15%

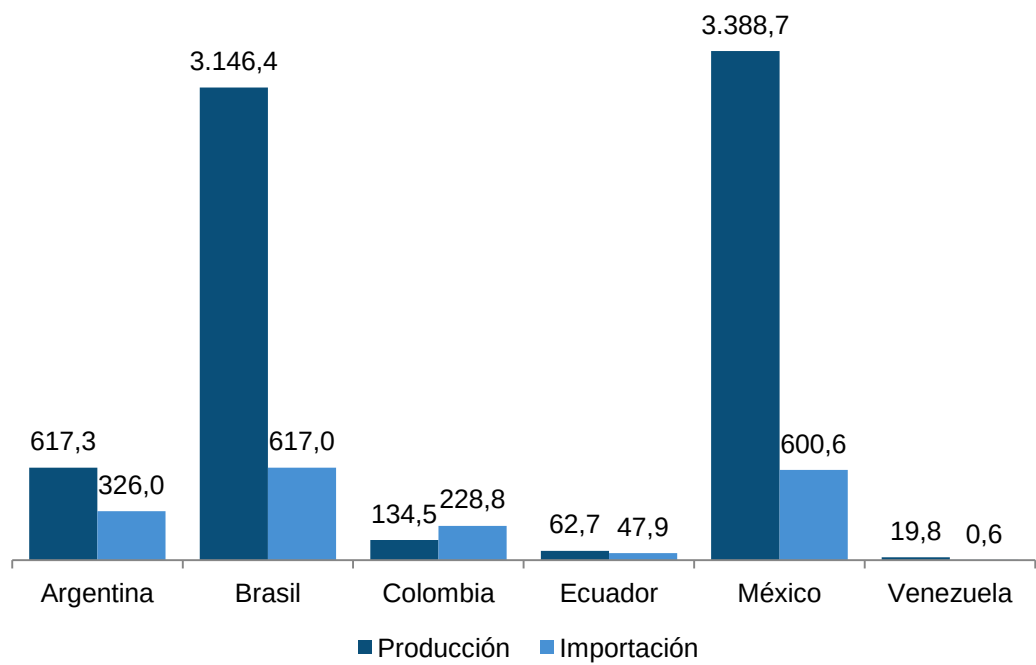
Fuente: OICA. Análisis Indra Business Consulting

La producción de vehículos se mantiene estable en torno a las 130 mil unidades anuales, alcanzando su pico en 2011 con más de 150 mil

... siendo Colombia el único país latinoamericano con mayor volumen de importación de vehículos que su producción nacional

Avance del sector en la participación del mercado mundial

Producción e importación de vehículos en Latinoamérica
(miles de unidades, 2014)



Fuente: Acolfa, Análisis Indra Business Consulting

	TACC Producción 2008-2014	TACC Importación 2008-2014
Argentina	0,6%	-10,0%
Brasil	-0,4%	8,8%
Colombia	2,4%	9,9%
Ecuador	-2,1%	-6,2%
México	7,6%	-0,3%
Venezuela	-27,4%	-59,6%

El crecimiento de importaciones de vehículos en Colombia, cercano al 10% anual, es el mayor de la región, siendo decreciente en el resto de países, a excepción de Brasil

Cadena de valor del sector de autopartes y vehículos

Evolución del sector en Colombia

- Evolución de la actividad del sector
- Evolución de la actividad empresarial
- Evolución del comercio exterior
- **Evolución de la productividad**

Análisis territorial del sector

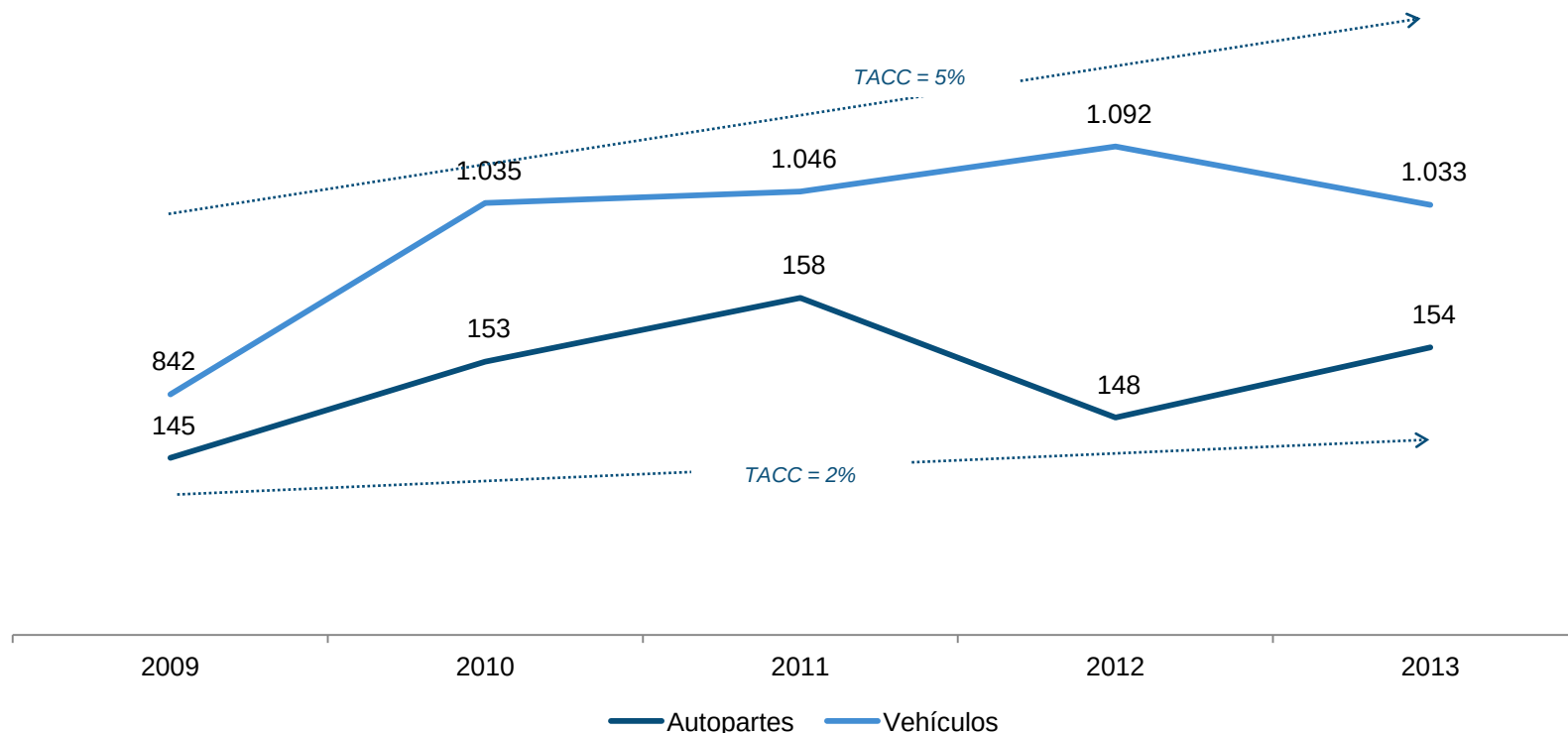
Análisis de variables de contexto

Brechas para el desarrollo

La productividad del sector se ha mantenido estable en el segmento de autopartes en los últimos años, con un crecimiento del 5% anual en el segmento de vehículos

Producción bruta por trabajador

Producción bruta por trabajador
(miles (COP, 2009-2013))

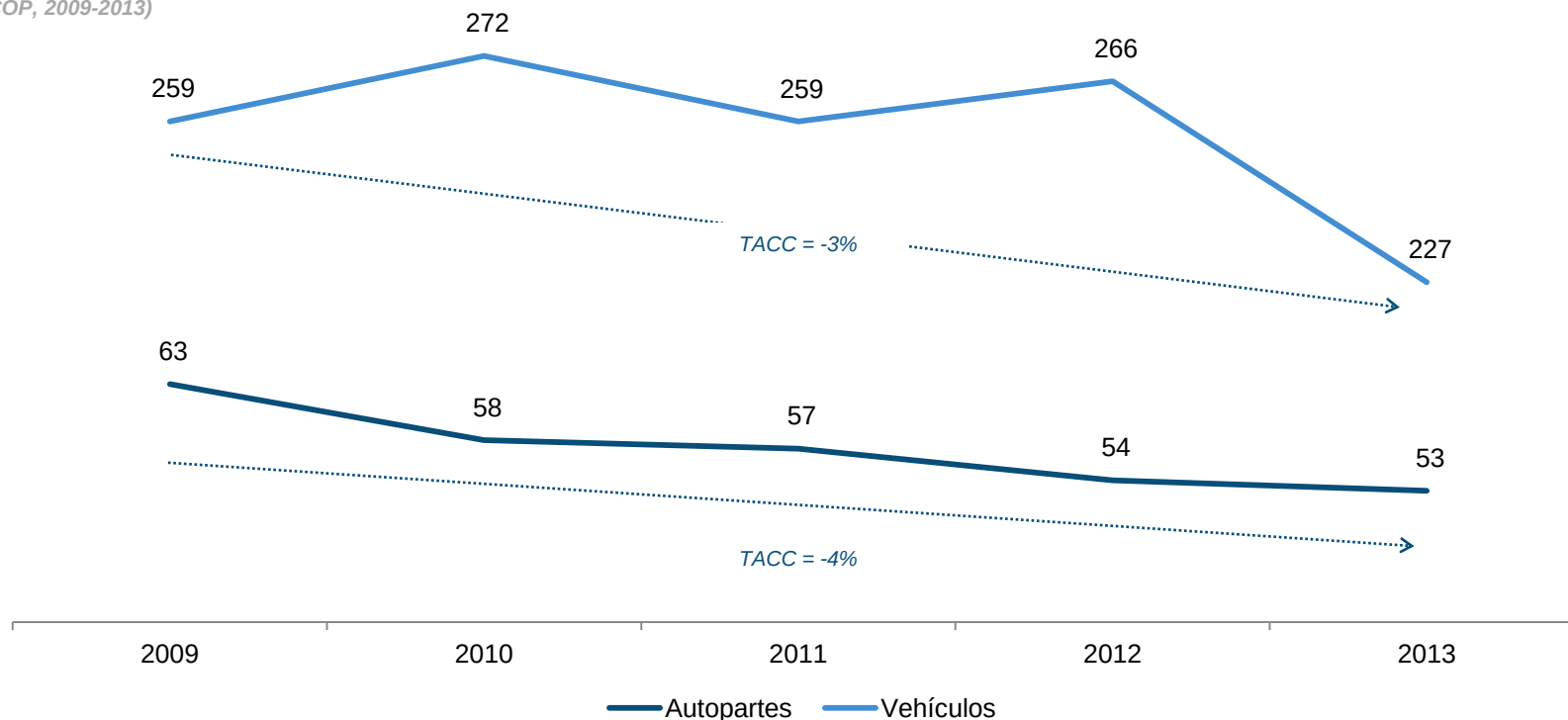


Fuente: EAM DANE. Producción real deflactada por el IPP. Análisis Indra Business Consulting

El valor agregado por trabajador, sin embargo, no ha seguido esta tendencia, producto, probablemente, de la presión en costes frente a las importaciones, tanto de vehículos como de autopartes

Valor agregado por trabajador

Valor agregado por trabajador
(miles COP, 2009-2013)

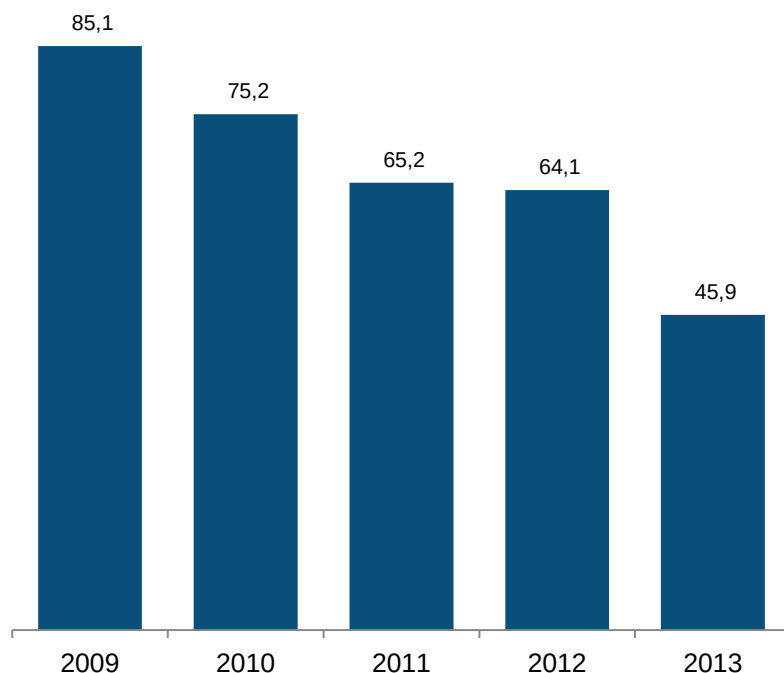


Fuente: EAM DANE. Análisis Indra Business Consulting

Las empresas, tanto de autopartes como de vehículos, están mejorando su eficiencia energética, obteniendo una mayor producción con un menor consumo

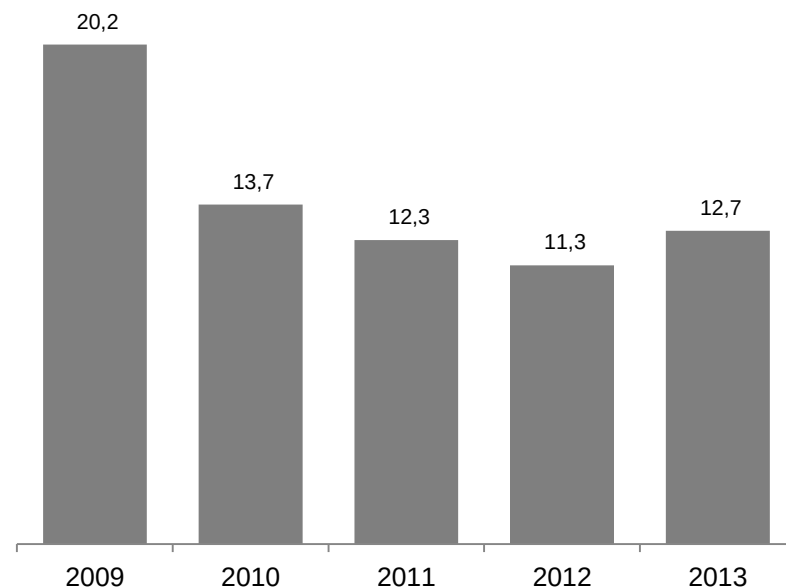
Eficiencia energética

Consumo de energía sobre producción bruta en el sector de autopartes
(KWh por millones de COP, 2009-2013)



Fuente: EAM DANE. Análisis Indra Business Consulting

Consumo de energía sobre producción bruta en el sector de vehículos
(KWh por millones de COP, 2009-2013)



Fuente: EAM DANE. Análisis Indra Business Consulting

Cadena de valor del sector de autopartes y vehículos

Evolución del sector en Colombia

Análisis territorial del sector

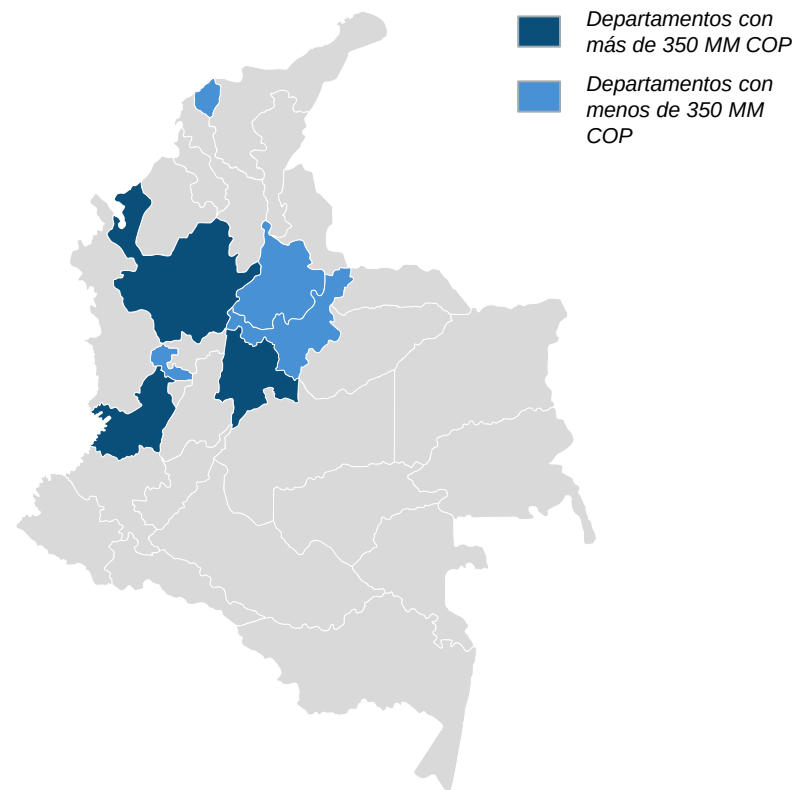
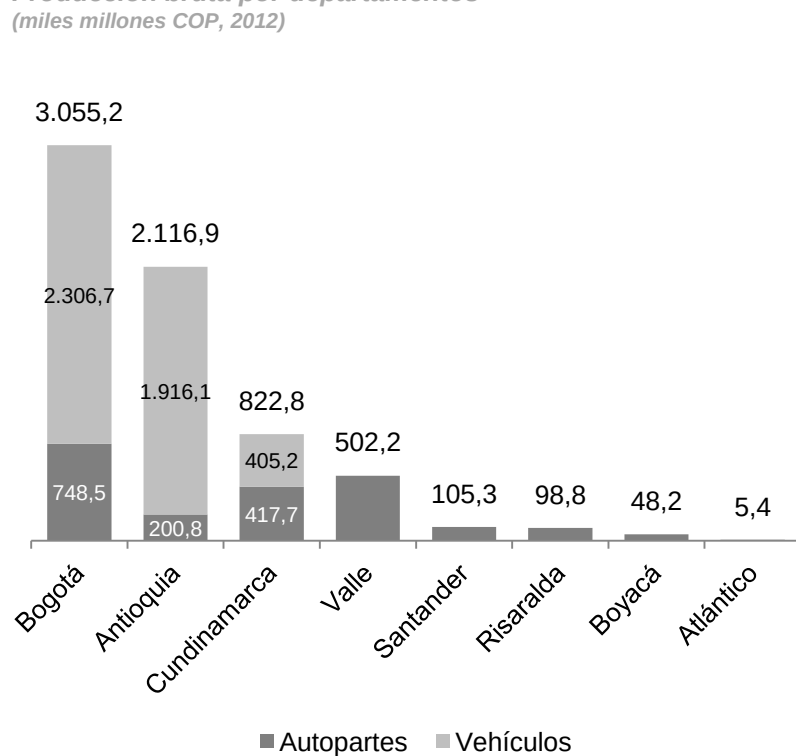
Análisis de variables de contexto

Brechas para el desarrollo

Bogotá-Cundinamarca, Antioquia y Valle son las regiones con mayor actividad en el sector de autopartes y vehículos

Producción bruta de la industria de autopartes y vehículos por departamentos

Producción bruta por departamentos
(miles millones COP, 2012)



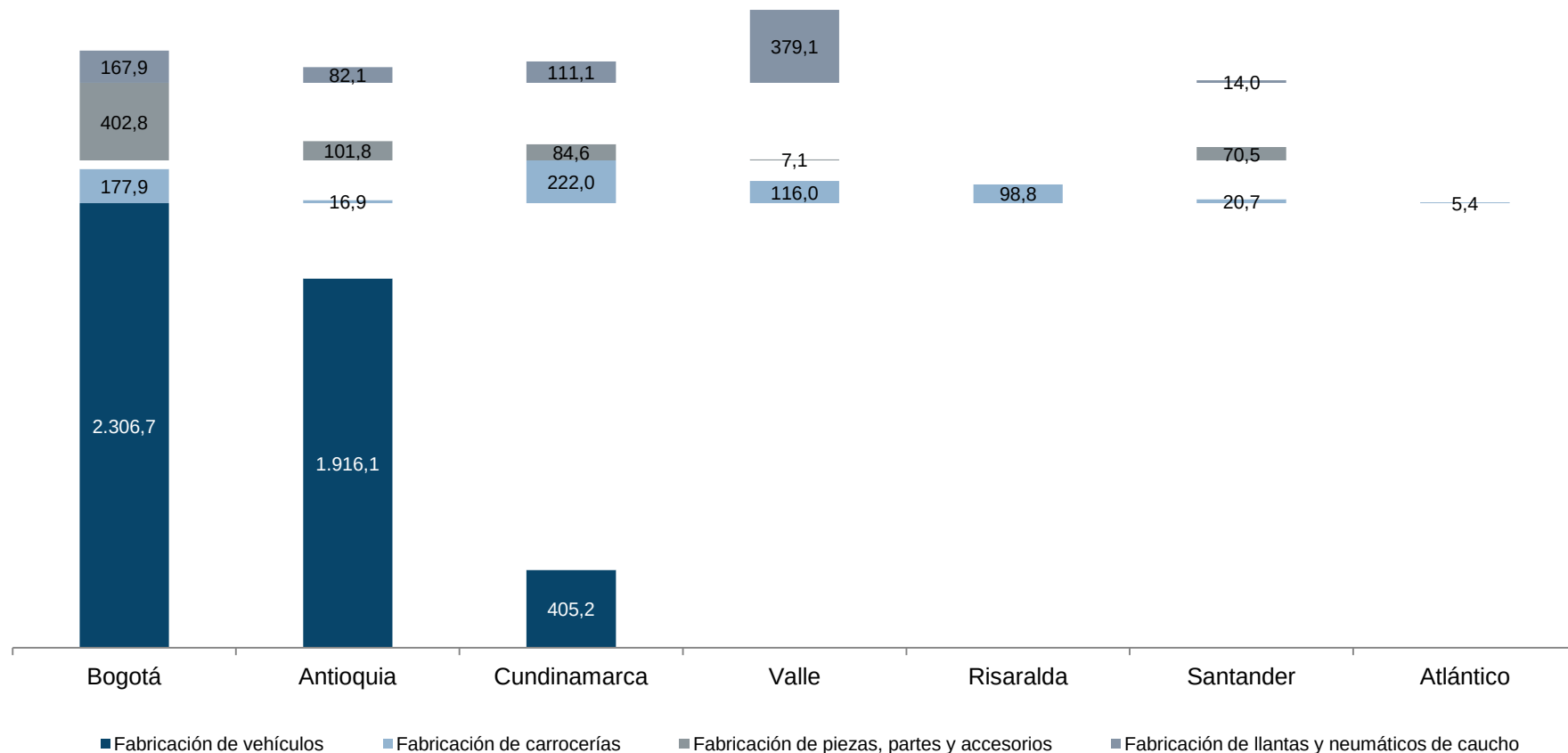
Nota: No se dispone de información para Sofasa (Antioquia) para el año 2013
Fuente: EAM Base Regional DANE. Análisis Indra Business Consulting

Bogotá-Cundinamarca (Colmotores e Hino) y Antioquia (Sofasa) aglutinan toda la fabricación de vehículos del país

Por grupos industriales, Bogotá-Cundinamarca concentran la actividad en carrocerías, Bogotá en autopartes y Valle en caucho

Desglose de la producción por grupos industriales y departamentos

Desglose de la producción por grupos industriales y departamentos
(millones COP, 2012)

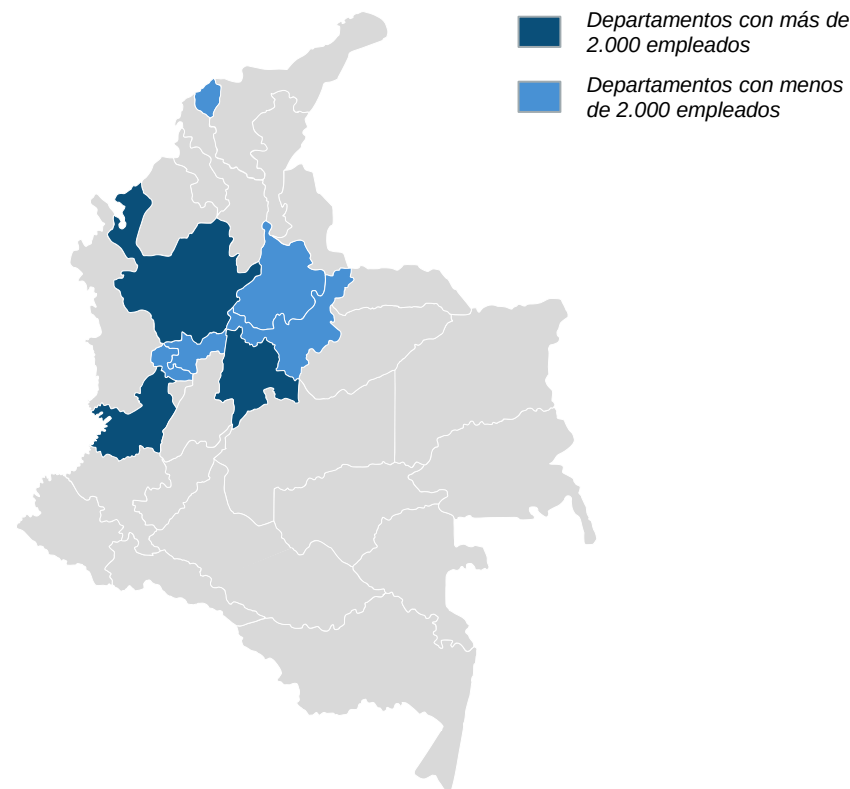
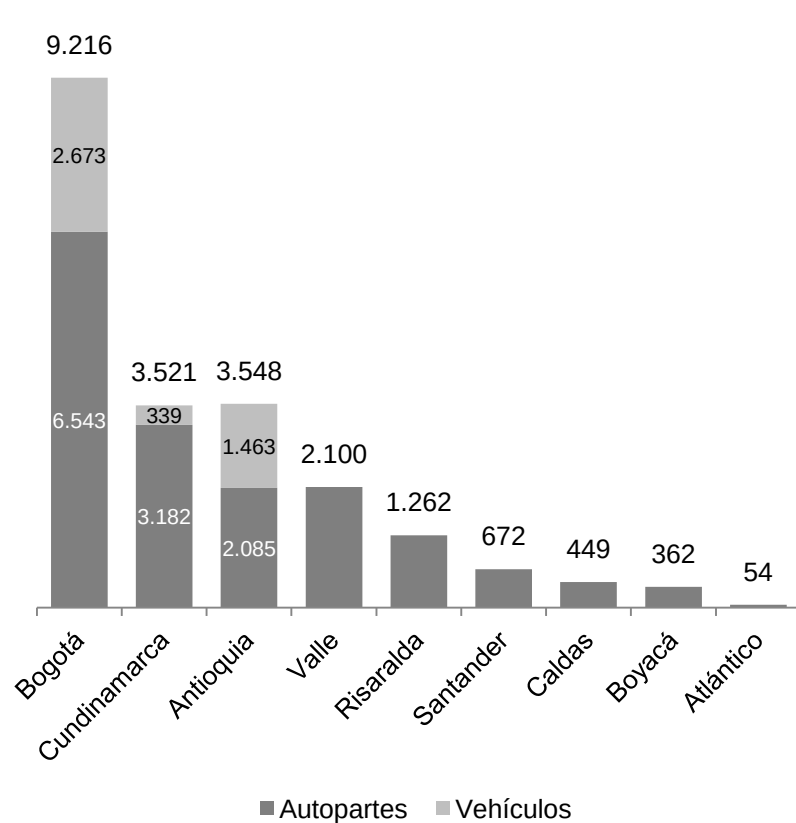


Fuente: EAM Base Regional DANE. Análisis Indra Business Consulting

En cuanto al empleo, Bogotá-Cundinamarca, Antioquia y Valle son también las que suman un mayor número de personas ocupadas

Personal ocupado de la industria de autopartes y vehículos por departamentos

*Personal ocupado por departamentos
(personas, 2012)*

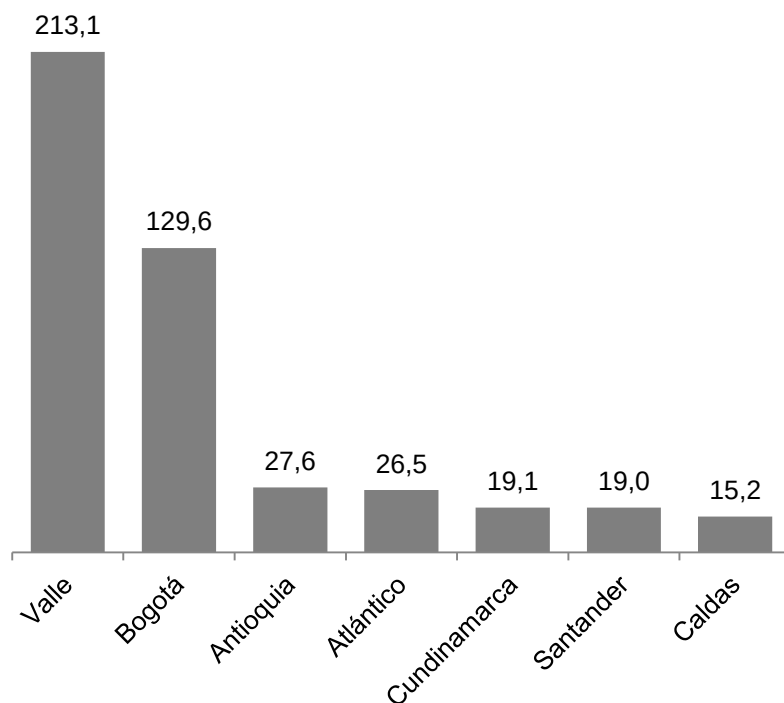


Fuente: EAM Base Regional DANE. Análisis Indra Business Consulting

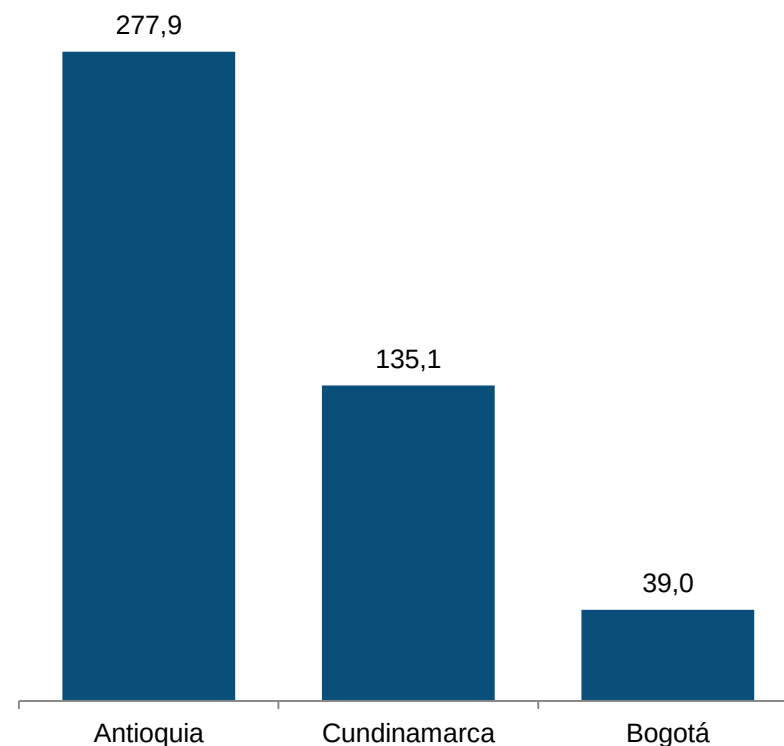
Valle y Bogotá son los Departamentos con mayor volumen de exportaciones en autopartes mientras que Antioquia y Cundinamarca lo son en vehículos

Exportaciones de la industria de autopartes y vehículos por departamentos

Exportaciones de autopartes por departamentos
(millones US\$FOB, 2012)



Exportaciones de vehículos por departamentos
(millones US\$FOB, 2012)

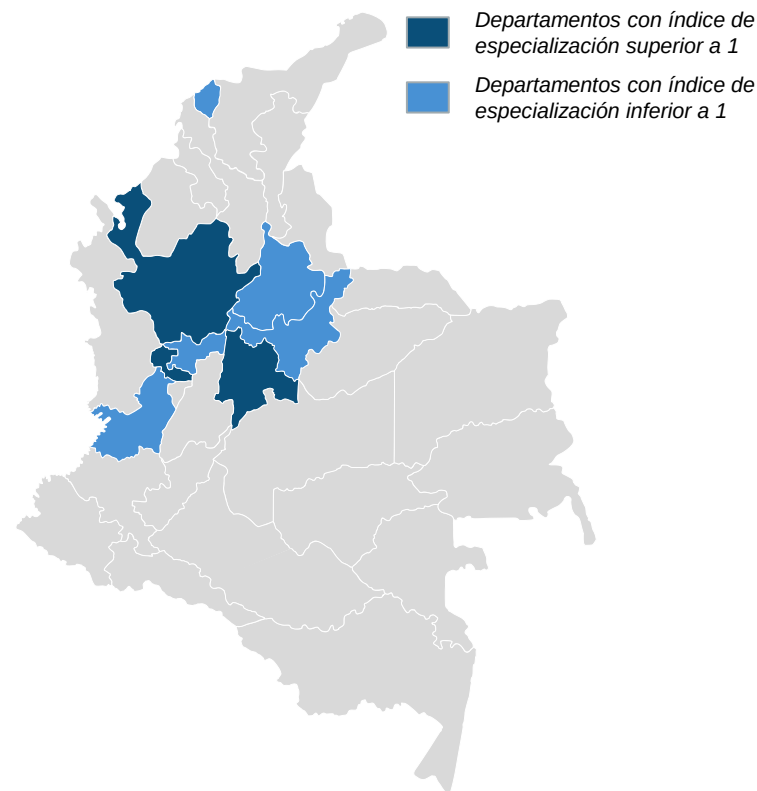
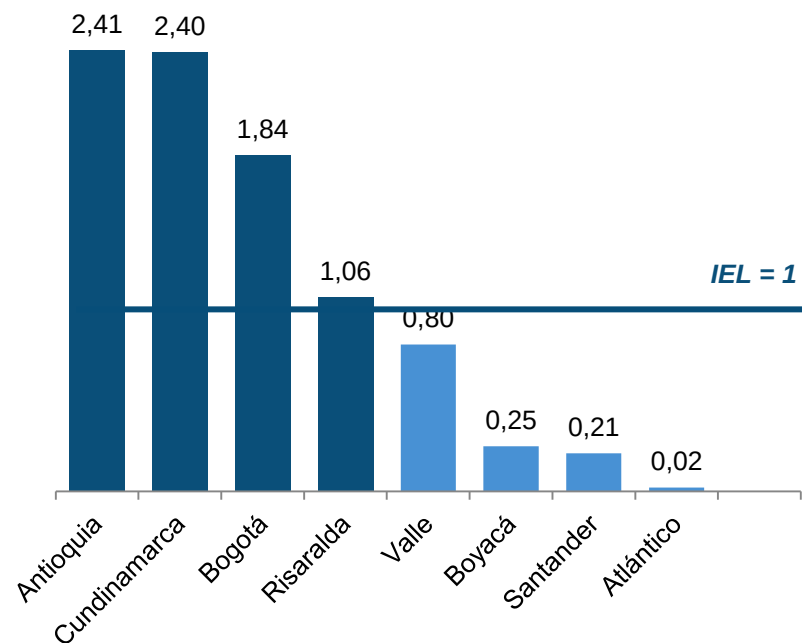


Fuente: EAM Base Regional DANE. Análisis Indra Business Consulting

De igual forma, Bogotá-Cundinamarca y Antioquia, junto con Risaralda, son las regiones más especializadas, en las que el sector tiene un mayor peso que la media nacional

Índice de Especialización Local del sector de autopartes y vehículos

Índice de Especialización Local por departamentos
(2012)



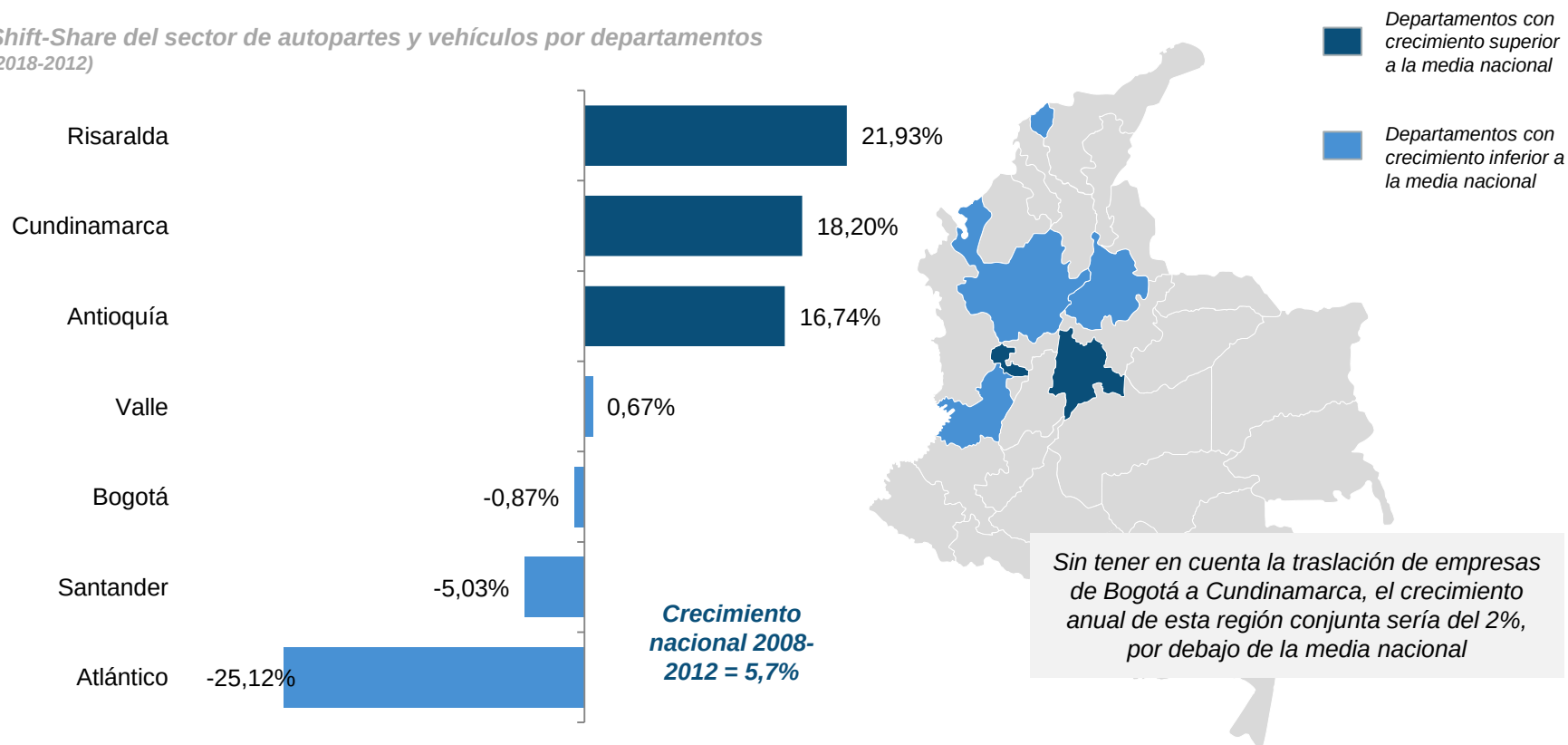
Índice de Especialización Local (IEL) = Contribución del sector al PIB del departamento / Contribución del sector al PIB a nivel nacional

Fuente: EAM Base Regional DANE. Cuentas Nacionales Departamentales. Análisis Indra Business Consulting

En cuanto al crecimiento de la producción bruta de autopartes y vehículos, el sector en Risaralda, Cundinamarca y Antioquia está evolucionando a un mayor ritmo que la media nacional

Shift-Share del sector de autopartes y vehículos

Shift-Share del sector de autopartes y vehículos por departamentos (2018-2012)



Shift-Share = Crecimiento de la producción bruta del sector en el departamento - Crecimiento de la producción bruta del sector a nivel nacional

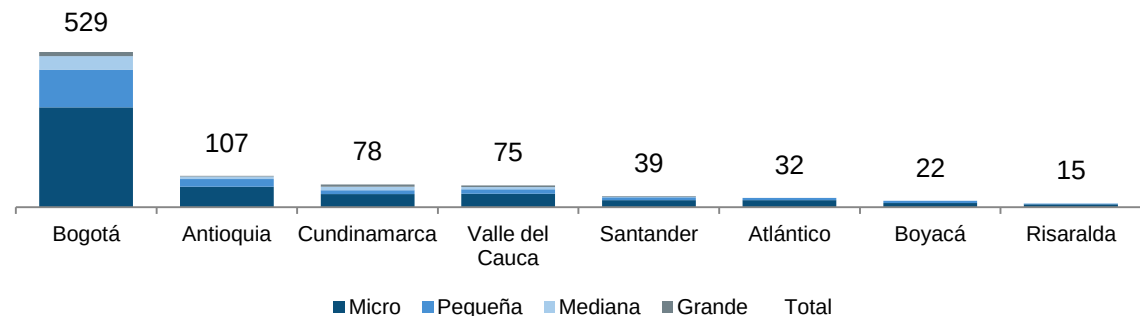
Fuente: EAM Base Regional DANE. Análisis Indra Business Consulting

Mientras Bogotá y Valle se mantienen, el sector está decreciendo en departamentos como Santander o Atlántico

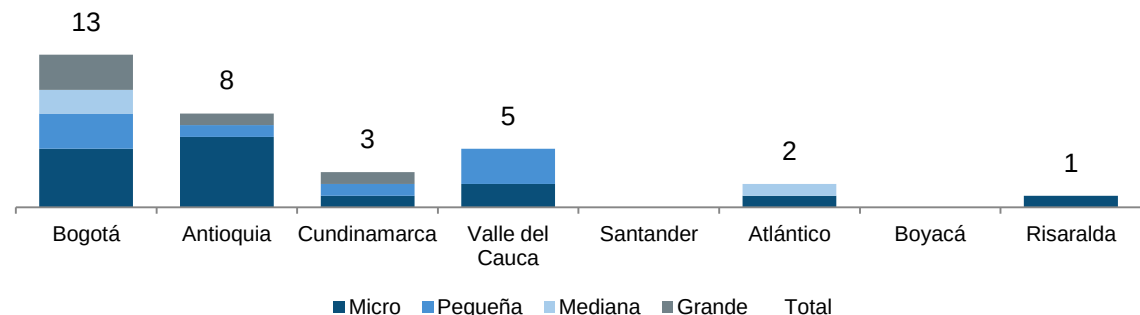
El mayor número de empresas y las de mayor tamaño se concentran, de igual forma, en Bogotá-Cundinamarca, Antioquia y Valle

Empresas por tamaño y por departamento

Empresas por tamaño del sector de autopartes por departamento (número, 2013)

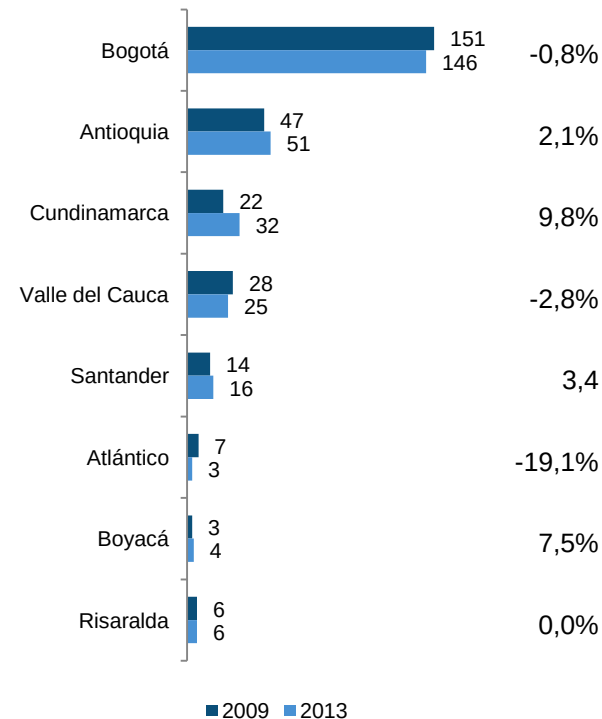


Empresas por tamaño del sector de vehículos por departamento (número, 2013)



Nota: No se han tenido en cuenta departamentos con menos de 10 empresas (Bolívar, Norte de Santander, Tolima, Meta, Huila, Caldas, Nariño, Quindío, Casanare, Magdalena, Amazonas, Cauca, César y Guajira)
 Fuente: Confecámaras. Análisis Indra Business Consulting

TACC
2009-2013



Fuente: Supersociedades. Análisis Indra Business Consulting

Existe actividad en autopartes y vehículos en prácticamente todos los Departamentos, si bien muchos de ellos presentan un carácter relativamente marginal



Cadena de valor del sector de autopartes y vehículos

Evolución del sector en Colombia

Análisis territorial del sector

Análisis de variables de contexto

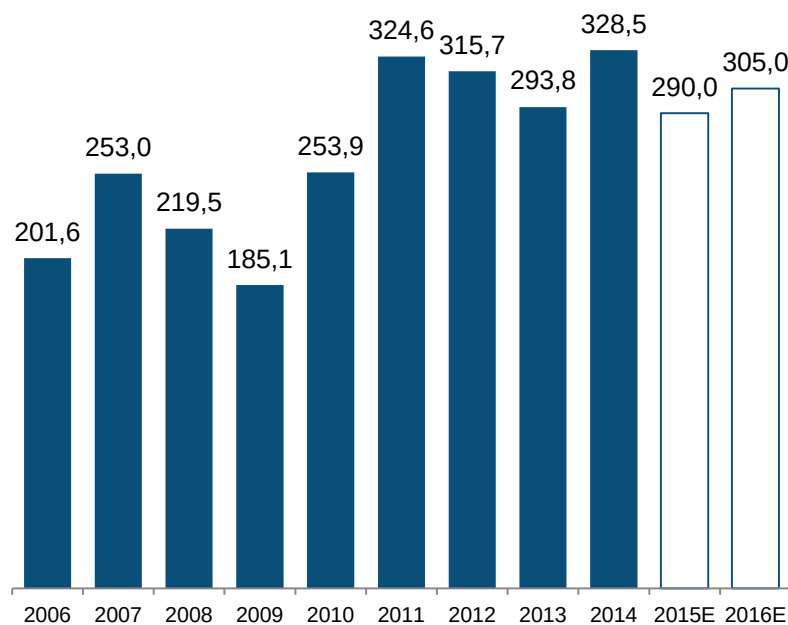
Brechas para el desarrollo

Las ventas de vehículos han experimentado un crecimiento sostenido desde 2009, fruto de un mayor poder adquisitivo de los ciudadanos, estabilizándose en torno a las 300 mil unidades

Venta de vehículos en Colombia

Ventas de vehículos

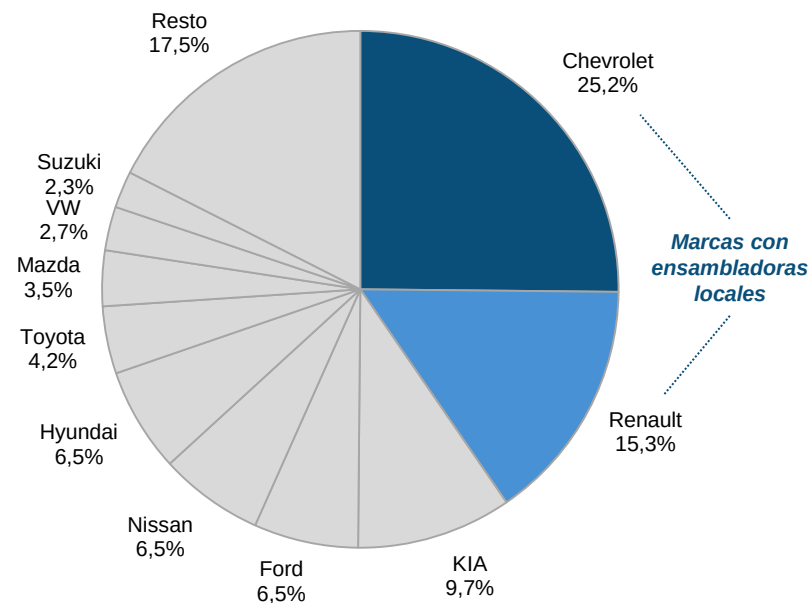
(miles de unidades, 2006-2016)



Fuente: BBVA Research. Análisis Indra Business Consulting

Ventas de vehículos por marcas

(%, 2014)



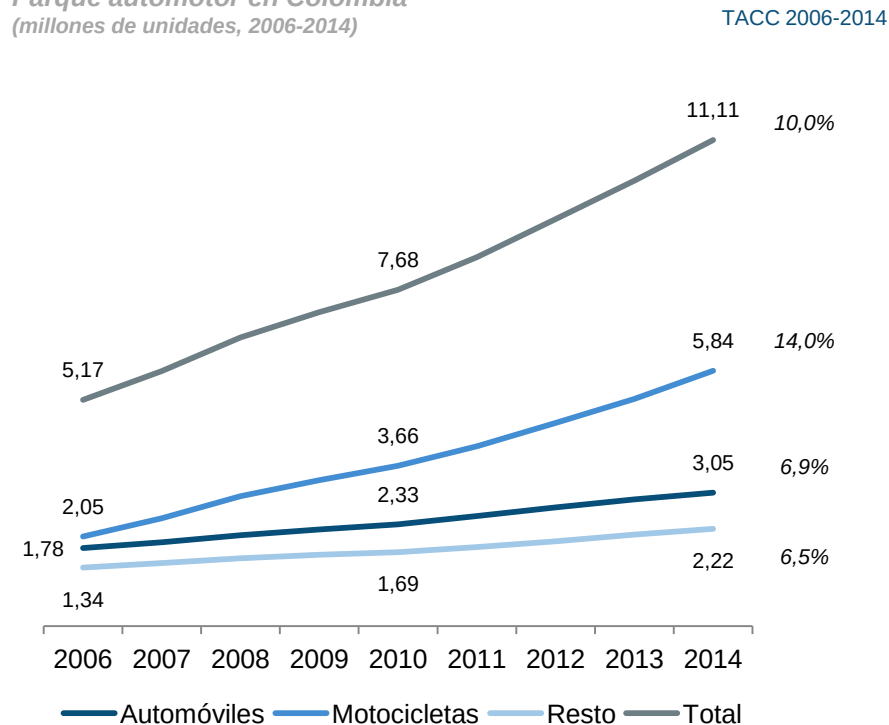
Fuente: BBVA Research. Análisis Indra Business Consulting

Las dos principales marcas con ensambladoras locales (Chevrolet y Renault) han pasado de tener una cuota conjunta de mercado del 51,2% en 2002 al 40,5% en 2014

El parque automotor en el país está creciendo a un ritmo anual del 10% desde 2006, traccionado, principalmente, por las motocicletas, manteniendo el segmento de automóviles un crecimiento del 7%

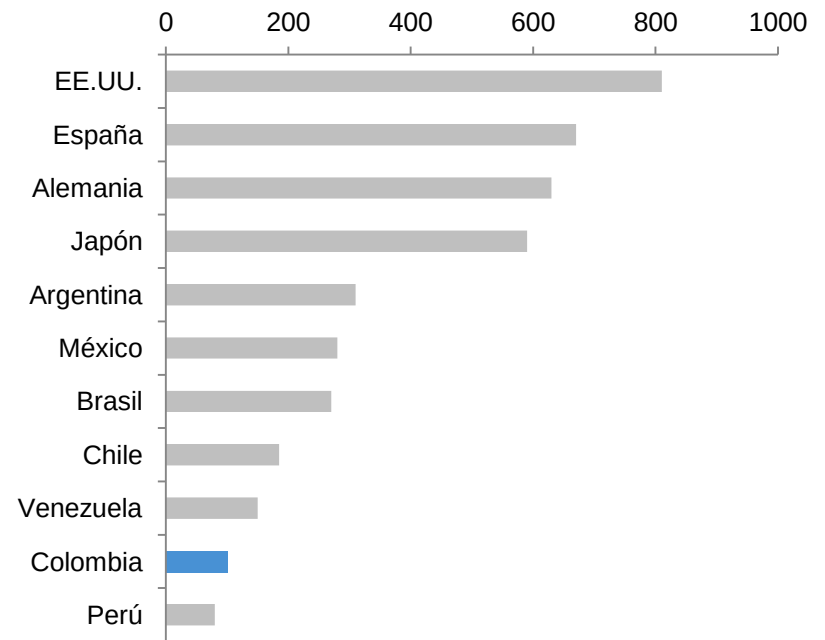
Parque automotor e índice de motorización

Parque automotor en Colombia
(millones de unidades, 2006-2014)



Fuente: Ministerio de Transporte. Análisis Indra Business Consulting

Índice de motorización
(número de vehículos por cada 1.000 habitantes, 2013)



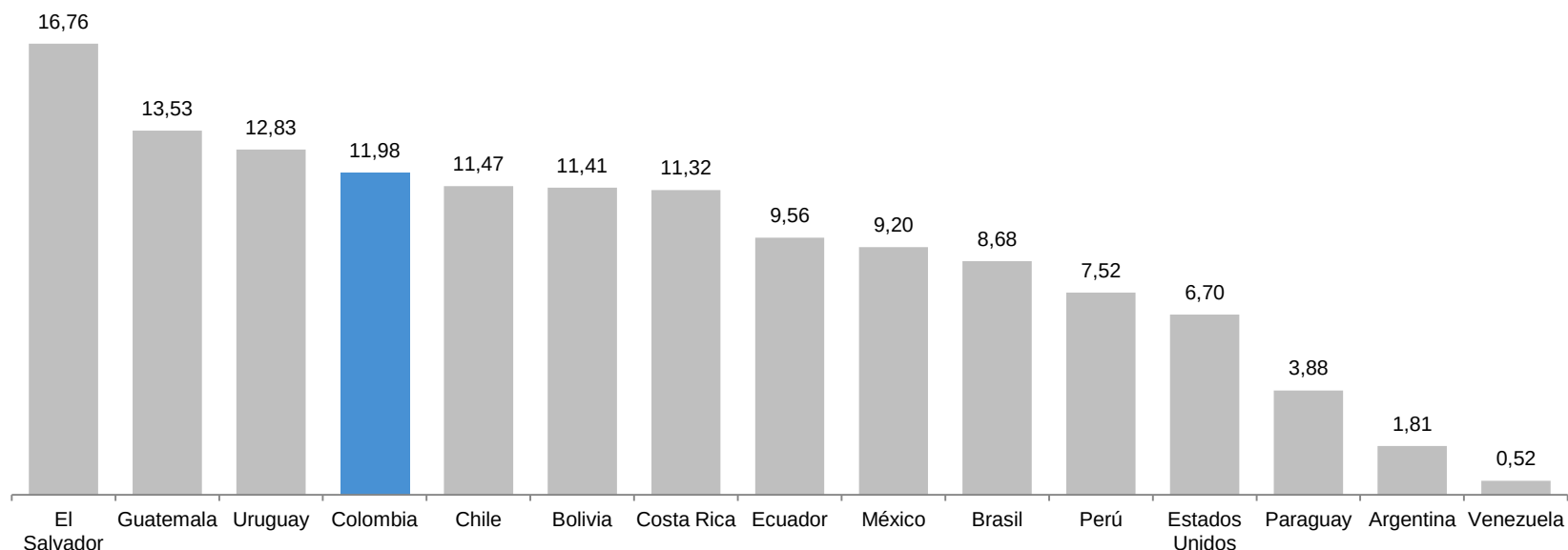
Fuente: BBVA Research. Análisis Indra Business Consulting

Pese a este crecimiento, Colombia sigue teniendo uno de los índices de motorización más bajos de la región, con sólo 1 vehículo cada 10 habitantes

En sectores como autopartes y vehículos, en el que la energía puede suponer hasta un 25% de los costos de producción, las elevadas tarifas de la electricidad están penalizando la competitividad

Costo de la energía

Tarifas de electricidad del sector industrial
(céntimos de US\$ / kWh, primer trimestre 2015)



Nota: Consumo mensual de 500.000 kWh

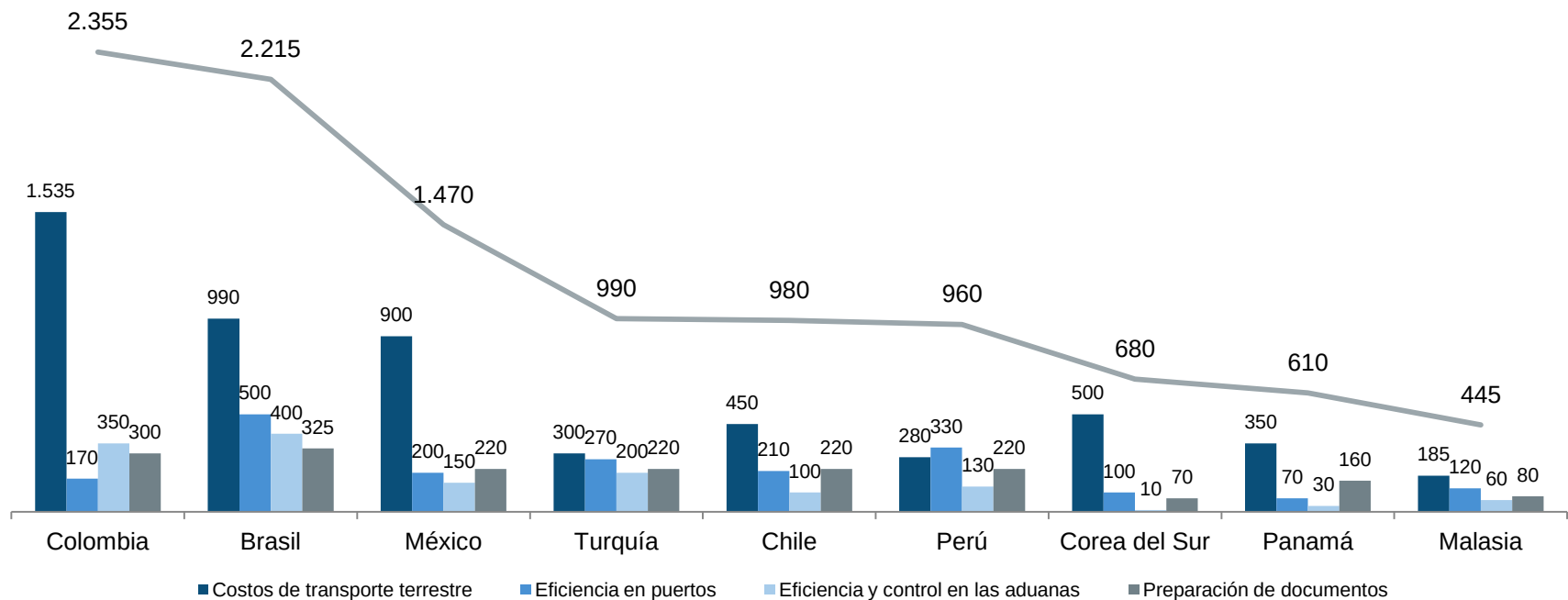
Fuente: Osinerning 2015. Análisis Indra Business Consulting

Las tarifas en Colombia son más de un 30% más elevadas que las de algunos de sus principales competidores del entorno, como México o Brasil

La ubicación de las plantas productivas, lejanas a la costa, y el déficit en el desarrollo de infraestructuras hacen que los costos logísticos sean los más elevados de la región

Costos logísticos

*Costos de exportación de mercancías
(dólares por contenedor, 2015)*



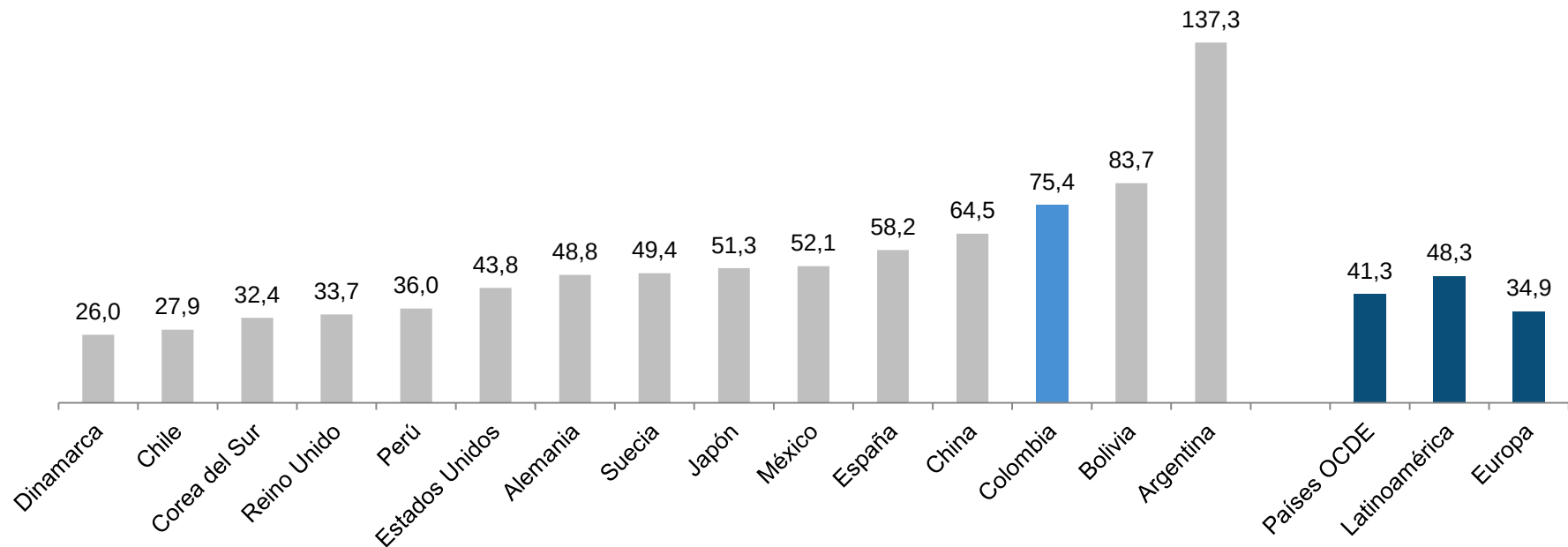
Fuente: Consejo Privado de Competitividad. Análisis Indra Business Consulting

De esta forma, los costos logísticos superan en un 60% los de México, origen de muchos de los principales competidores de las empresas colombianas, tanto localmente como en el mercado global

Además, las tasas impositivas para la industria colombiana están muy por encima de la media latinoamericana y de competidores / importadores como México, China o Corea del Sur

Tasa de tributación

*Tasa de tributación frente a utilidad operacional
(%, 2014)*



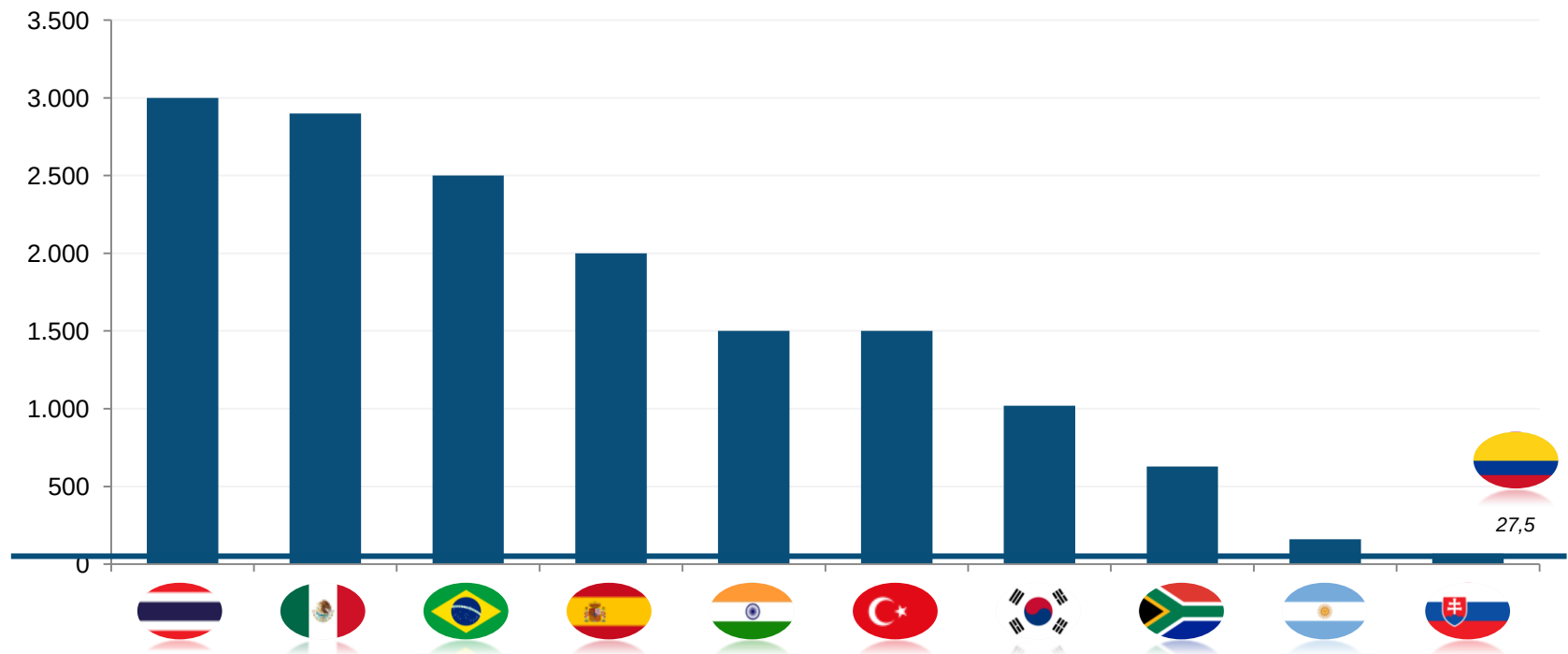
Fuente: Banco Mundial. Análisis Indra Business Consulting

Según ANDI, la tasa efectiva de tributación, de acuerdo con una encuesta entre 253 empresas que representan el 18 % del PIB, la industria manufacturera es la que tiene la mayor carga (77 %)

La capacidad de atracción de inversiones de Colombia en el sector de autopartes y vehículos está muy por debajo de la alcanzada por países del entorno o en los que el sector está en claro desarrollo

Atracción de IED

Atracción de inversión extranjera directa
(millones de dólares, 2013)



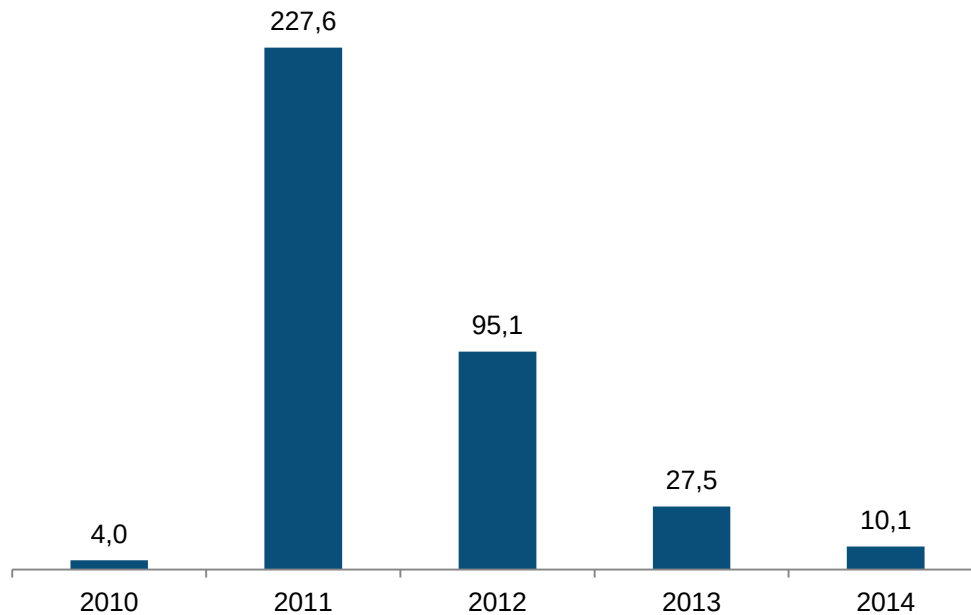
Fuente: Agencias de Comercio Exterior. Análisis Indra Business Consulting

Los incentivos, tanto nacionales como regionales, para la atracción de ensambladoras o grandes autopartistas transnacionales son escasos en comparación con países como México

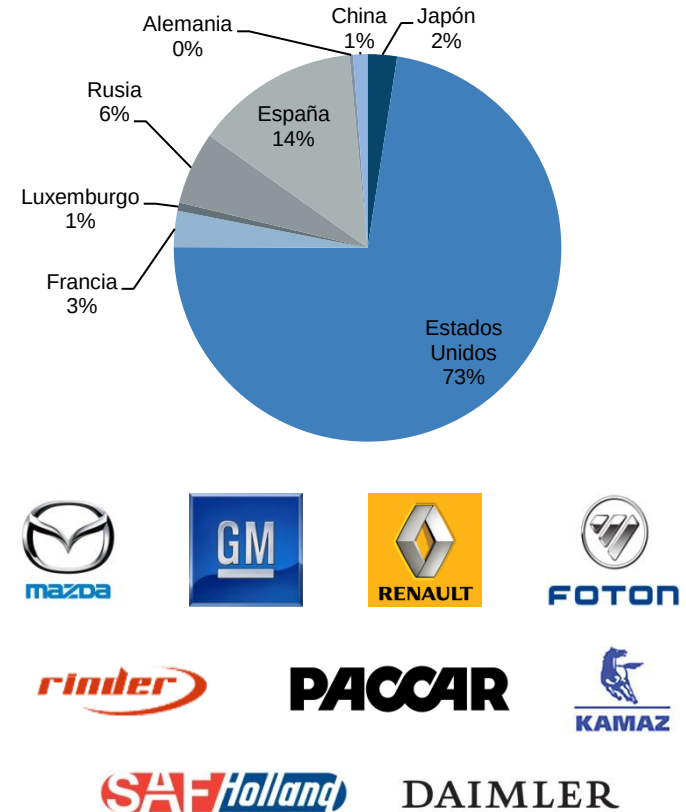
Estas inversiones son, principalmente, expansiones del stock ya implantado en Colombia y proviene, sobre todo, de Estados Unidos

Atracción de IED

Atracción de inversión extranjera directa
(millones de dólares, 2010-2014)



Fuente: ProColombia. Análisis Indra Business Consulting

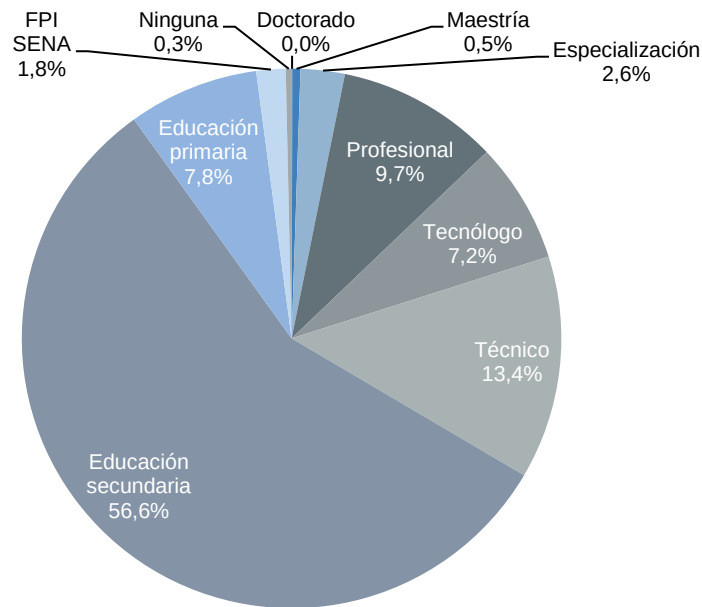


Cabe destacar la inversión de Fotón y Daimler, aún relativamente modesta, para la creación de plantas ensambladoras de vehículos de cargas y autobuses

En cuanto al nivel educativo del personal ocupado en el sector, su capacitación es muy similar a la media de la industria manufacturera

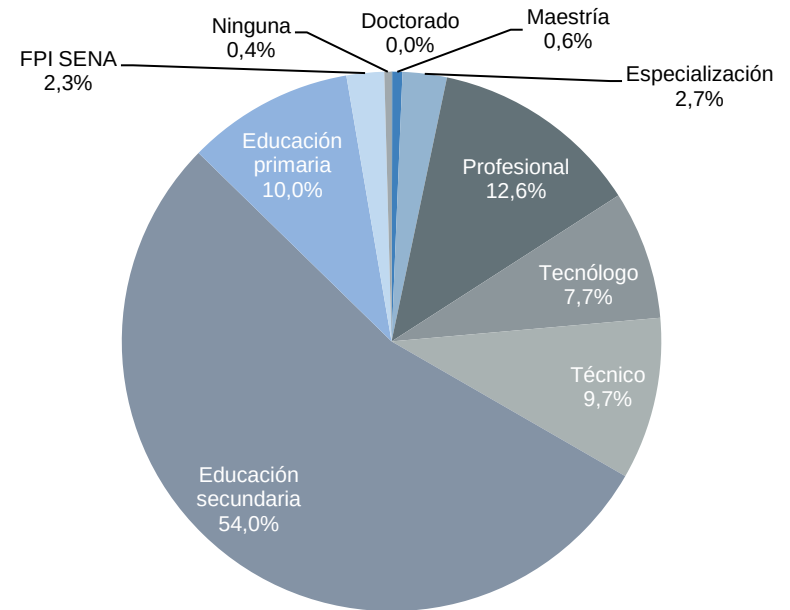
Formación

Nivel educativo del personal ocupado del sector de autopartes y vehículos
(%, 2014)



Fuente: Encuesta de Desarrollo Tecnológico e Innovación (DANE) Muestra de 211 empresas.
Análisis Indra Business Consulting

Nivel educativo del personal ocupado de la industria manufacturera
(%, 2014)



Fuente: Encuesta de Desarrollo Tecnológico e Innovación (DANE) Muestra de 8.835 empresas.
Análisis Indra Business Consulting

El porcentaje de empleados con un nivel de formación por encima de la educación secundaria es, en ambos casos, del 33%

Colombia cuenta con numerosas entidades con actividad formativa y de I+D en el ámbito de autopartes y vehículos, si bien, actualmente, no existe ninguna orientada específicamente para el sector

Principales universidades y centros de investigación y desarrollo en Colombia relacionados con la industria de autopartes y vehículos

Entidad	Ciudad	Programas académicos avanzados
Universidad Nacional de Colombia	Bogotá	• 37 programas de formación avanzada (incluyendo 10 doctorados) • 6 grupos de investigación en combustibles, física aplicada, procesos químicos y bioquímicos
Universidad del Valle	Cali	• 21 programas de formación avanzada (incluyendo 1 doctorado) • 1 grupo de investigación en conversión de energía
Universidad de Antioquia	Medellín	• 11 programas de formación avanzada (incluyendo 3 doctorados) • 2 grupos de investigación en energía alternativas
Universidad de los Andes	Bogotá	• 4 programas de formación avanzada • 2 grupos de investigación en potencia y energía y conversión de energía
Universidad Industrial de Santander	Bucaramanga	• 24 programas de formación avanzada (incluyendo 10 maestrías) • 3 grupos de investigación en exploración y explotación de hidrocarburos, energía, industria y medioambiente
Universidad Tecnológica de Pereira	Pereira	• 12 programas de formación avanzada (incluyendo 2 doctorados) • 3 grupos de investigación en tecnología mecánica, sistemas térmicos y potencia mecánica y gestión energética
Universidad del Cauca	Popayán	• 19 programas de formación avanzada (incluyendo 2 doctorados) • 1 grupo de investigación en ingeniería de tránsito
Universidad del Norte	Barranquilla	• 27 programas de formación avanzada (incluyendo 2 doctorados) • 2 grupos de investigación en gas natural y termodinámica y uso racional de la energía
Universidad Nacional de Colombia – Sede Medellín	Medellín	• 3 grupos de investigación en ingeniería electroquímica, yacimientos de hidrocarburos y tribología y superficies
Universidad EAFIT	Medellín	• 13 programas de formación avanzada
Instituto Colombiano del Petróleo	Girón	• 1 grupo de investigación en biocombustibles
Instituto de Capacitación e Investigación del Plástico y el Caucho	Medellín	
Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA	Bogotá	• 30 programas de formación en la industria automotriz a nivel tecnológico y técnico

Fuente: Instituto de Prospectiva de Innovación y Gestión del Conocimiento

TECNNA, Centro de Desarrollo Tecnológico de la Industria Automotriz, creado recientemente, pretende paliar este déficit, disponiendo de unidades específicas para la formación y la I+D+i



Cadena de valor del sector de autopartes y vehículos

Evolución del sector en Colombia

Análisis territorial del sector

Análisis de variables de contexto

Brechas para el desarrollo

Análisis DAFO del sector de autopartes y vehículos en Colombia

Principales fortalezas del sector de autopartes y vehículos



FORTALEZAS

Sector en su conjunto

- Mercado interno de vehículos en crecimiento y consolidación
- Buena capacidad para la exportación
- Diversificación de los mercados de exportación de la industria, consolidándose nuevos mercados como México, Perú, EE.UU., etc.
- Buena formalidad empresarial y laboral
- Óptima relación calidad – precio de la mano de obra colombiana en comparación con países con una industria desarrollada
- Calidad de productos y procesos, donde más del 90% del sector cuenta con certificados de calidad internacional
- Versatilidad de la industria ensambladora y de autopartes ante la diversidad de modelos que se trabajan, con una gran experiencia en la fabricación de series cortas
- Concentración regional de la industria de ensamble y autopartes
- Fuerte entronque internacional, con participación de capital extranjero en empresas líderes de los sectores ensamblador y autopartista
- Fortaleza institucional de la industria, representado por la Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes, ACOLFA, y la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI

Segmento Vehículos

- Buen nivel de productividad de las ensambladoras, siendo plantas top de sus casas matrices en la región

Segmento Autopartes

- Buen nivel competitivo de los productos “a puerta de fábrica” en empresas grandes y medianas, tanto en productividad como en valor agregado, especialmente en series cortas

Análisis DAFO del sector de autopartes y vehículos en Colombia

Principales debilidades del sector de autopartes y vehículos



DEBILIDADES

Sector en su conjunto

- Bajas economías de escala dado el tamaño reducido del mercado interno, escasa dimensión y especialización de las ensambladoras locales (en comparación con OEM de otras regiones) y bajo índice de motorización
- Altos costos de logística, energía y materias primas
- Altos niveles impositivos para la industria local en comparación con otros países de la región
- Atracción de IED muy puntual, sin una estrategia clara a nivel de país ni de sector y escasos incentivos en comparación con países de la región
- Problemas en el acceso al crédito, dificultando las inversiones en capital
- Relativo bajo nivel tecnológico de la industria, con alta dependencia de importaciones
- Escasa relación entre OEM y autopartista en diseño conjunto (incipiente en el desarrollo de piezas de mayor contenido tecnológico)
- Escasa actividad en I+D+i, no existiendo una política y estrategia de innovación a nivel sectorial
- Falta de cualificación especializada de la mano de obra en procesos de fabricación complejos y actividades de I+D+i
- Escasez de técnicos intermedios cualificados
- Bajo nivel de bilingüismo

Segmento Vehículos

- Disminución de aranceles a las importaciones de vehículos (TLC), reduciendo el volumen de mercado y producción de los OEM locales
- Estándares normativos a nivel nacional por debajo de los requeridos en los mercados globales (seguridad y medio ambiente), siendo, además, muy dispersos y atomizados

Segmento Autopartes

- Disminución de aranceles a importaciones de autopartes (PROFIA), reduciendo la cuota de mercado de autopartistas nacionales
- Incremento de la integración vertical por parte de las ensambladoras
- Excesiva focalización en reducción de costes, sin visión estratégica para generar nuevo negocio
- Bajo nivel de productividad en empresas pequeñas, con escaso nivel de profesionalización en muchas de ellas
- Poco “producto propio”, fabricando bajo plano y con escasa capacidad de diseño
- Escasa capacidad para la homologación y certificación de autopartes

Análisis DAFO del sector de autopartes y vehículos en Colombia

Principales oportunidades y amenazas del sector de autopartes y vehículos



OPORTUNIDADES

- Estabilidad política e institucional
- Mejora de la imagen internacional de Colombia
- Accesibilidad a los dos océanos, facilitando las exportaciones
- Crecientes inversiones en infraestructuras y de considerable dimensión a nivel nacional, provocando un arrastre en todos los sectores, incluido el de autopartes y vehículos
- Bajo nivel de penetración vehicular actual en una sociedad en la que está incrementándose la clase media y el poder adquisitivo, con grandes perspectivas para el crecimiento en el mercado local
- Tratados de Libre Comercio con Estados Unidos, México y Unión Europea, con algunos subsectores incursionando con éxito (llantas, baterías, frenos, etc.)
- Consolidación de PROFIA, con alto potencial para la captación de inversiones
- Lanzamiento de TECNNA, único centro especializado en automotriz en el entorno
- Sector seleccionado como de clase mundial por el PTP, siendo así un sector prioritario en las políticas y recursos financieros del gobierno nacional
- Tendencia a la especialización en las ensambladoras locales, potenciando series más largas, que abren posibilidades a la exportación gracias a una mayor economía de escala
- Amplia oferta universitaria de carreras a nivel técnico y profesional, aunque no especializado en la industria de autopartes y vehículos

AMENAZAS

- Dificultadas planteadas por el escenario geopolítico de la región, ante el cierre e incertidumbre en la reapertura de mercados tradicionales (Venezuela y Ecuador)
- Volatilidad en el precio del petróleo, con implicaciones tanto para la industria (caídas de los mercados) como para el apoyo público (fondos destinados a programas de ayuda para el sector)
- Inestabilidad del cambio peso-dólar, con implicaciones coyunturales que afectan al mercado interno y las exportaciones e importaciones
- Tratados de Libre Comercio con países con mayor nivel tecnológico, menores costos de logística e industrias muy desarrolladas (México, Japón, Estados Unidos)
- Mayor impulso hacia la innovación en otros países con industrias en claro desarrollo, como China, India o países de Europa del Este
- Deslocalización de plantas productivas transnacionales (CCA e Icollantas-Michelin), con gran impacto en el sector
- Dificultades para la movilidad en las grandes urbes, con restricciones para el uso de vehículos particulares, debilitando el mercado interno
- Impacto en la competitividad de las empresas por altos costos logísticos y de energía eléctrica

New paradigms, **New solutions.**

Fernando Tornel Bilbao

Calle 96 No.13-11
Bogotá D.C.
Colombia

T (+571) 646 36 00
www.bc.indracompany.com

F. Javier Ruiz

Henao 4, 4A
48009 Bilbao
España

T (+34) 94 423 87 49
www.bc.indracompany.com