

Leasing de vehículos: uno de los motores del desarrollo empresarial y económico

- La masificación del uso de los medios de transporte es uno de los factores que históricamente ha sido clave en el desarrollo económico y social de los países. Su uso se hace imprescindible como un medio para facilitar la conexión entre lugares geográficamente aislados, debido a la distribución natural de la estructura productiva, permitiendo el intercambio de mercancías y la creación de mercados más robustos y eficientes.
- Para capitalizar las oportunidades de crecimiento y desarrollo económico y social, uno de los elementos que facilita la masificación de los medios de transporte es la financiación formal de los vehículos, tanto livianos como de transporte terrestre automotor especial, pesados y de carga. Por tanto, el *leasing* financiero se configura como una alternativa ideal para la financiación a mediano o largo plazo de la adquisición de vehículos, o simplemente para su uso y goce, mediante *leasing* operativo, pues: (i) su rol es transversal al sector privado y público de la economía y (ii) permite la estructuración del plan de inversión, único en su clase, que se ajusta a las necesidades y características específicas de los clientes.
- A través del *leasing financiero* se financia la adquisición de activos de capital, entre estos los vehículos, permitiendo que la estructuración del plan de amortización se realice según el modelo financiero y características de negocio de cada cliente. Por su parte, el *leasing operativo* permite el acceso al uso y goce de los vehículos, con costos iniciales mínimos, y facilita la sustitución de los mismos periódicamente por otros más eficientes y modernos, sin incurrir en mayores desembolsos de capital. De esta manera, el *leasing* resuelve el problema de la obsolescencia tecnológica.
- Teniendo en cuenta la experiencia en los Estados Unidos, Europa y Perú respecto al comportamiento y perspectivas positivas de crecimiento, se espera que en los próximos años el *leasing* de vehículos siga su tendencia al alza a nivel internacional. Además, en el caso colombiano, el buen desempeño del sector transporte y su contribución al crecimiento de la economía, factores que coinciden con la recuperación del *leasing* de vehículos en Colombia, indican que habrá un futuro prometedor para el desarrollo integral del país.

11 de marzo de 2019

Director:

Santiago Castro Gómez

ASOBANCARIA:

Santiago Castro Gómez
Presidente

Alejandro Vera Sandoval
Vicepresidente Técnico

Germán Montoya Moreno
Director Económico

Para suscribirse a Semana Económica, por favor envíe un correo electrónico a semanaeconomica@asobancaria.com

Visite nuestros portales:
www.asobancaria.com
www.yodecidomibanco.com
www.sabermassermas.com

Leasing de vehículos: uno de los motores del desarrollo empresarial y económico

La masificación del uso de los medios de transporte ha sido uno de los factores de mayor importancia a lo largo de los años en el desarrollo económico y social de los países. Esto es así, pues la distribución natural de la estructura productiva, el intercambio de mercancías y la creación de mercados más robustos y eficientes son resultado de la conexión que permiten los medios de transporte.

En particular, el desarrollo de los sistemas de transporte generalmente responde a la demanda interna de una región para integrar la oferta de los desarrollos técnicos y tecnológicos del sector privado y público con la demanda local e internacional de bienes y servicios. Por lo tanto, el sistema de transporte se configura como un indicador de referencia del desarrollo de un país gracias a que (i) facilita la formación de economías de escala que generan externalidades positivas para las familias y empresas, (ii) fortalece y hace más eficiente la estructura productiva y (iii) permite la movilidad de los factores de producción.

Para capitalizar las oportunidades de crecimiento y desarrollo mencionadas, un elemento fundamental que definirá parte del éxito de las estrategias que tomen las empresas privadas (incluso las familias) o las instituciones públicas para el desarrollo o uso de los medios de transporte terrestre es el tipo de financiación que se utilizará para tal fin. Específicamente, esta financiación debe ser lo suficientemente flexible para no afectar negativamente su rendimiento financiero y productivo. Frente a ello, las entidades financieras ofrecen servicios y productos que se adaptan a las necesidades de cada cliente, garantizando así la idoneidad de su plan de inversión.

En efecto, uno de los elementos que facilita tal masificación de los medios de transporte es la financiación formal de los vehículos tanto livianos como de transporte terrestre automotor especial, pesados y de carga. En este escenario, el *leasing financiero* aparece como una alternativa ideal para la financiación a mediano o largo plazo de la adquisición de vehículos, o simplemente para su uso y goce, mediante *leasing operativo*, pues su rol estratégico es transversal a los sectores privado y público de la economía. Adicionalmente, la estructuración del plan de inversión mediante *leasing*, única en su clase, le permite ajustarse a las necesidades y características específicas de los clientes, dado que tiene en cuenta el nivel de riesgo inherente de cada activo, lo que implica un menor riesgo de la operación tanto para el cliente como para la entidad financiera.

Editor

Germán Montoya Moreno
Director Económico

Participaron en esta edición:

Felipe Noval Acevedo
Daniela Silva Monsalve



Centre de Evénements
Vallée du Pacifique - CAI

10
C.A.M.P.
CONGRESO DE ACCESO A SERVICIOS FINANCIEROS Y MEDIOS DE PAGO
LA RUTA DE LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

INSCRÍBETE AQUÍ.

¿Quieres participar con tu
trabajo de
investigación
y que llegues a ser uno de los
mejores
en el sector
financiero?

Inscríbete aquí

C.F.P.
3ª CALLE
PAPERS

Contribuyendo al desarrollo
del sistema financiero

31º Simposio de
Mercado
de Capitales

Agosto 22 y 23 del 2019 Hotel InterContinental Medellín, Colombia

ASOBANCARIA

Edición 1176

Esta Semana Económica analiza el *leasing* como mecanismo de financiación de vehículos de transporte terrestre para las empresas y hogares. En particular, se explica en qué consiste, así como sus beneficios y ventajas frente al crédito tradicional. Posteriormente, se repasa el estado actual y las tendencias de mercado en los Estados Unidos, Europa, Perú y Colombia. Por último, se analizan los retos y oportunidades del *leasing* de vehículos de transporte terrestre tanto a nivel local como en la industria mundial.

¿Qué es el *leasing* de vehículos?

Es un mecanismo de financiación mediante el cual una entidad financiera (establecimiento bancario o una compañía de financiamiento – arrendador) adquiere un vehículo por instrucción de un cliente (arrendatario o locatario), el cual es entregado al locatario en arrendamiento financiero u operativo para su uso y goce por un periodo a cambio de un pago periódico de una suma de dinero, denominado canon. Al finalizar la operación de *leasing*, el locatario puede ejercer la opción de compra sobre el vehículo a un precio pactado desde el inicio –generalmente a su favor–, restituir el vehículo o renovar la operación de arrendamiento.

A la hora de escoger entre *leasing* financiero y operativo, se deben tener en cuenta, entre otros aspectos, algunas diferencias que al final del contrato existen entre ambos productos.

- **Leasing financiero:** es financiamiento. En el contrato se pacta el derecho del locatario a ejercer la opción de compra al final de la operación, la cual generalmente es pactada entre el 10% y el 30% del valor comercial del bien. En caso de no ejercerla, el locatario puede restituir el activo a la entidad financiera o renovar la operación de arrendamiento financiero.
- **Leasing operativo:** no es financiamiento. En el contrato no se pacta la opción de compra por lo que al final de la operación, el arrendatario puede restituir el bien a la entidad financiera, renovar la operación de arrendamiento o adquirirlo por su valor comercial.

En los dos casos la entidad financiera es propietaria legal del activo durante la duración del contrato, mientras el locatario se beneficia del uso y goce del activo y asume

todas aquellas responsabilidades pactadas inicialmente en el contrato (p. ej. mantenimientos correctivos y preventivos, seguros, entre otros) y las derivadas de la tenencia del activo.

Entonces, la decisión entre el arrendamiento financiero con opción de compra o el arrendamiento operativo depende de las necesidades y objetivos estratégicos de cada cliente. Por ejemplo, a través del *leasing* financiero se financia la adquisición de vehículos y se estructura el plan de amortización según el modelo financiero y características de negocio de cada cliente. Por su parte, el operativo es especialmente ventajoso para las empresas que anticipan cambiar sus vehículos con frecuencia, dado que les permite acceder a éstos con costos iniciales mínimos y sustituirlos periódicamente por vehículos más eficientes y modernos sin incurrir en mayores desembolsos de capital. De esta manera, el *leasing* resuelve el problema de la obsolescencia tecnológica.

Beneficios del *leasing* de vehículos

Adquirir vehículos por medio de *leasing* trae consigo varios beneficios y ventajas frente a otros productos financieros, convirtiendo a esta alternativa financiera en una opción singular y muy atractiva para todo tipo de clientes, desde grandes empresas transportadoras y emprendimientos cuya actividad involucre vehículos, hasta personas naturales que quieran obtener un automóvil nuevo o usado.

Entre algunos beneficios específicos para los clientes se encuentran:

- Financiar un porcentaje más elevado del valor del vehículo en comparación con el porcentaje de financiación en un crédito convencional; incluso, para algunos tipos de vehículos hasta el 100% del valor de los mismos.
- Brindar flexibilidad en la estructuración de las operaciones, pues permite adaptar los pagos del cliente de acuerdo con sus preferencias y flujo de caja. Esto es así ya que (i) las operaciones de *leasing* están basadas en la valoración del activo y en la capacidad del cliente de generar flujos de caja para cumplir con los pagos¹ y (ii) el valor de la cuota mensual en un

¹ Caso contrario del crédito tradicional, donde la solvencia de los clientes se determina a partir de sus estados financieros e historial crediticio.

contrato de *leasing* puede disminuir si la opción de compra pactada al inicio del contrato es mayor.

- Antes de incurrir en gastos de adquisición sobre los vehículos, cada empresa tiene la posibilidad de evaluar su idoneidad de acuerdo con las necesidades de su negocio.
- Evitar la obsolescencia de los vehículos, pues permite a los clientes acceder a vehículos del mercado nacional o internacional con bajos costos iniciales y renovarlos rápidamente por otros con mayor tecnología, sin necesidad de incurrir en desembolsos de capital muy altos.
- Permite acceder a la financiación y/o uso de vehículos que se encuentran tanto en el mercado nacional como en el internacional, sin necesidad de adquirirlos e incurrir en el gasto de su compra o importación.

En el caso de los productores y comercializadores de vehículos, la financiación de vehículos mediante *leasing* impulsa la venta de vehículos nuevos, agiliza el ciclo de renovación de los mismos e incrementa la lealtad de los clientes² (Gráfico 1).

Gráfico 1. Valor agregado del *leasing* vehicular para distintos actores



Fuente: KPMG (2016).

² KPMG (2016). *Excelling in China's auto leasing industry.*

³ ELFF (2018). *2018 Equipment Leasing and Finance Industry Horizon Report.*

⁴ HHM CPA Group (2018). *Auto Dealers' 2018 Economic Outlook.*

Por último, en el caso de las entidades financieras, el hecho de que el vehículo sea de su propiedad implica un menor riesgo en la operación y mayor probabilidad de que la recuperación del activo (mediante un proceso de restitución) sea más expedita que en cualquier otro caso cuando el cliente incumple con los pagos acordados en el contrato.

Así las cosas, la entidad financiera tiene la posibilidad de ofrecer tasas de interés más bajas respecto a otros productos, pues el costo de la financiación será menor. Cabe resaltar que la determinación de la tasa de interés en cualquier opción de financiación depende de cada banco o compañía de financiamiento. Sin embargo, esta tasa suele ser menor en un contrato de *leasing* frente a una operación de crédito.

Panorama del mercado internacional del *leasing* de vehículos

Existen muchas ventajas al adquirir un vehículo por medio de *leasing*, de allí que las personas y empresas están financiando cada vez más la adquisición de vehículos mediante las dos modalidades de *leasing*. Así lo demuestran las tendencias en el mercado de *leasing* de vehículos en Estados Unidos, Europa y Perú.

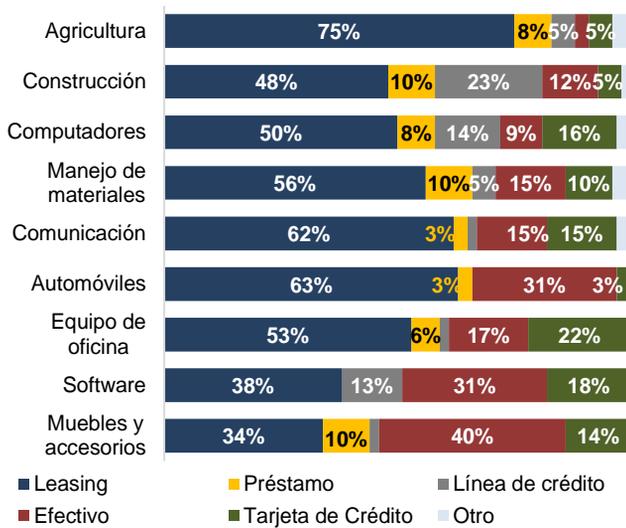
Estados Unidos. Según ELFF³, a lo largo de 2017 se financiaron USD \$40 *billions* en el sector de los automóviles mediante *leasing*, crédito o líneas de crédito, de los cuales el *leasing* concentró el 63%, por lo que se evidenció el liderazgo y fortalecimiento de este como mecanismo de financiamiento transversal a los principales sectores productivos en Estados Unidos (Gráfico 2).

En Estados Unidos el mercado de vehículos tiene dos segmentos: (i) vehículos ligeros y (ii) vehículos de carga pesada. Respecto a los vehículos ligeros, según HHM CPA Group⁴, en 2017 no hubo un cambio drástico en el uso de mecanismos de financiación para su adquisición, ya que el 85% de los vehículos nuevos y el 53,5% de los usados fue financiado. Del total de vehículos nuevos financiados, el 28,9% lo fue mediante la modalidad de *leasing*, comportamiento similar al observado en 2016.

Específicamente, en el caso de los vehículos usados vendidos en concesionarios, se estimó que las ventas

Edición 1176

Gráfico 2. Mecanismos de financiamiento de equipos por sector productivo (2017)



Fuente: ELFF (2018)⁵.

ascendieron a 15,3 millones de vehículos en 2018, 0,2 millones más respecto a 2017; además, que las ventas minoristas de vehículos usados sobrepasaron los 40 millones de unidades en 2018 y que las ventas de vehículos nuevos disminuyeron levemente. En el

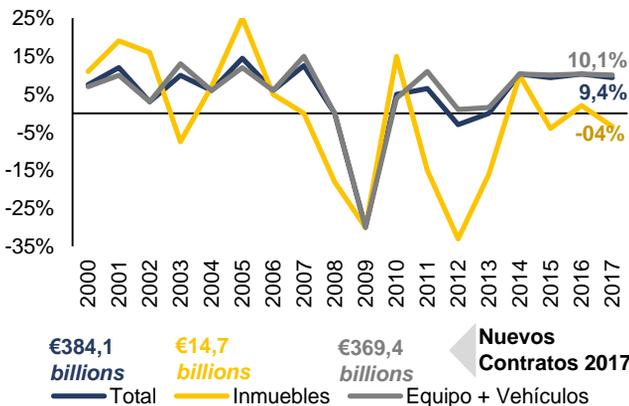
segmento de vehículos ligeros, según White Clarke Group⁶, se espera que 2019 cierre con incrementos en las ventas de vehículos ligeros.

Frente al mercado de vehículos de carga pesada, según ELFF⁷, en 2017 la inversión en transporte pesado se expandió a un ritmo real anual del 15,2%, con una dinámica igualmente positiva en 2018. En particular, en septiembre de 2018 la inversión en transporte de carga fue una de las más dinámicas, pues su crecimiento real anual fue de 9,4% y su promedio histórico de los últimos 10 años llegó a 11,4%. Se espera que a cierre de 2019 continúe su dinámica de crecimiento, aunque menor, de acuerdo con lo reportado en la matriz de seguimiento por sector⁸ de febrero de 2019.

Unión Europea. En 2017, el saldo de las nuevas operaciones de *leasing* presentó un menor crecimiento que en 2016 para todos los activos (Gráfico 3.a), aunque en el caso de los vehículos comerciales e industriales el crecimiento fue de 7,9% (13,1% en 2016) y el de los vehículos personales de 9,9% (12,6% en 2016). Además, la tendencia de aumento en la participación de los vehículos en las nuevas operaciones de *leasing* se ha mantenido durante los últimos diez años, pues en 2017 el 70% de las operaciones de *leasing*, equivalente a €268,1 billones estuvieron concentrados en casi 9 millones de vehículos (Gráfico 3.b).

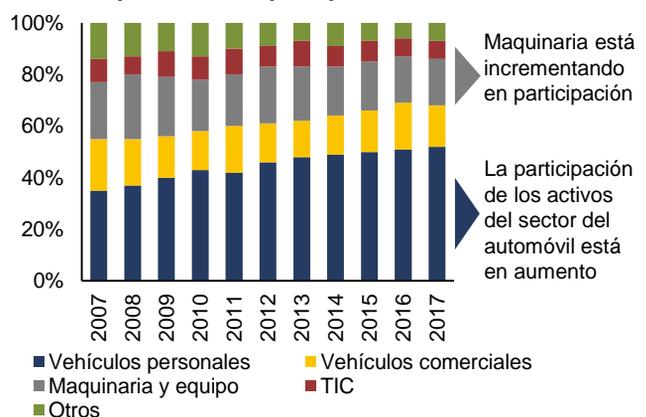
Gráfico 3. Nuevos contratos de leasing por tipo de activo

a. Crecimiento anual de los nuevos contratos



Fuente: Leaseurope. Cálculos Asobancaria.

b. Participación anual por tipo de activo



⁵ Op. cit. [3]

⁶ White Clarke Group (2018). *Global Auto & Equipment Finance Report 2018*.

⁷ Op. cit. [3]

⁸ ELFF (2019). *Foundation-Keybridge Equipment & Software Investment Momentum Monitor*.

Así las cosas, se espera que al cierre del 2018 la industria de *leasing* de vehículos haya continuado con la tendencia al alza presentada durante los últimos tres años. A este respecto, cabe señalar que la dinámica observada se ha favorecido por un cambio en las preferencias de los consumidores⁹, que a su vez llevó a que el número de vehículos por cada mil personas pasara de 23,8 en 2013 a 29,8 en 2017.

Perú. Aunque desde 2016 ha disminuido el monto de los activos productivos financiados mediante *leasing*, en parte por el deterioro de la inversión privada nacional y extranjera, los vehículos se han mantenido como uno de los activos que más se financian mediante *leasing*¹⁰. De acuerdo con cifras de *Alta Group*, se estima que en junio de 2018 el 61,3% del número total de contratos de *leasing* y el 20,7% del monto total de los contratos de *leasing* estuvo concentrado en la financiación de más de 31 mil vehículos.

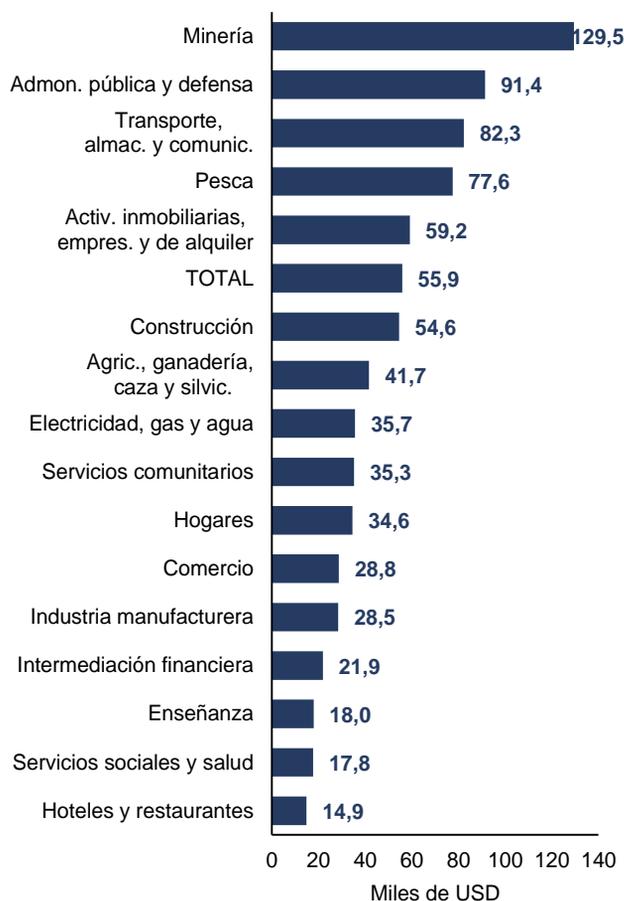
Respecto a la demanda de vehículos mediante *leasing* por sector económico, al corte de junio de 2018 se destacó la participación de la industria manufacturera (8,4%), el comercio (21,9%), el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones (35,1%) y las actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler (17,6%). Además, el promedio del monto por contrato fue de 189 mil soles (USD \$56 mil aproximadamente). De los sectores analizados, se destaca el minero (438 mil soles por contrato – USD \$129 mil aprox.), seguido del sector de administración pública (309 mil soles por contrato – USD \$91 mil aprox.) y el sector de transporte, almacenamiento y comunicaciones (278 mil soles por contrato – USD\$82 mil aproximadamente) (Gráfico 4).

Siguiendo las tendencias de consolidación de la actividad económica y productiva y las proyecciones de ASBANC¹¹, se espera que en 2019 aumente la financiación de activos productivos mediante *leasing* en el sector de la construcción, manufacturero, de minería y comercio.

El mercado de *leasing* de vehículos en Colombia

El sector del transporte en Colombia ha cobrado relevancia como uno de los más importantes en el ámbito

Gráfico 4. Monto por contrato de *leasing* de las unidades de transporte terrestre por sector económico (junio de 2018)



Fuente: *The Alta Group*. Elaboración y cálculos Asobancaria.

económico y comercial. Muestra de ello es que, según el DANE, en el año 2018, el sector de transporte y almacenamiento tuvo un crecimiento anual promedio de 2,7% real, superior al 0,2% y 2,1% de 2016 y 2017 respectivamente. Su participación en el PIB en 2018 bordeó el 5,0%.

Ahora bien, la tendencia al alza del crecimiento del sector a partir de 2016 coincide con la recuperación del crecimiento de la cartera de *leasing* financiero y operativo

⁹ Asset Finance International (2018). *Asset Finance Pricing Review. China: Set to Revutionalize the Auto Market?*

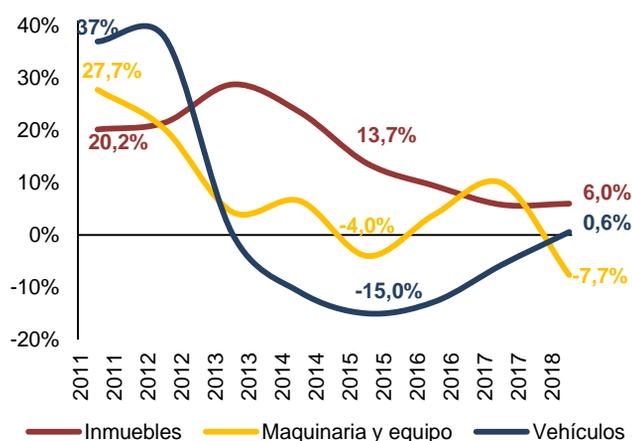
¹⁰ ASBANC (2018). *Boletín Mensual No. 101, Año 9.* Agosto de 2018.

¹¹ *Ibíd.*

Edición 1176

de vehículos¹², pues en septiembre de 2018 se encontró en terreno positivo (0,58%), mostrando así una recuperación importante respecto al crecimiento observado en los años anteriores (Gráfico 5). En efecto, la cartera de *leasing* de vehículos en septiembre de 2018 representó el 14,46% y ascendió a \$4,36 billones de pesos, \$35 mil millones de pesos más que en el mismo mes del año anterior.

Gráfico 5. Crecimiento real anual de la cartera de *leasing* financiero y operativo por tipo de activo



Fuente: Entidades agremiadas. Elaboración y cálculos Asobancaria.

Así las cosas, en Colombia la financiación de vehículos mediante *leasing* en 2018 presentó una recuperación que va de la mano con el mejor desempeño que exhibió el sector transporte en el año anterior, así como el de sectores como la industria o el comercio, pues estos requieren un uso intensivo de los sistemas de transporte.

Tendencias y oportunidades a nivel mundial

Los cambios en el mercado internacional de *leasing* de vehículos configuran tendencias y oportunidades comunes y transversales a todos los sectores económicos de cada país. Es así como las perspectivas de crecimiento a nivel

global para el próximo año propician un ambiente oportuno para concentrar los esfuerzos en objetivos de largo plazo. En consecuencia, una estrategia ideal para los consumidores y el sector industrial consiste en reemplazar los procesos de renovación de los vehículos por unos más eficientes y modernos, para así optimizar el uso de los recursos financieros y, en el caso de las empresas, suplir la creciente demanda de los mercados, que se espera tengan una dinámica positiva en el corto y mediano plazo.

Prueba de lo anterior es que, en algunos países, las empresas han optado por acceder a la posibilidad de renovar su flota de vehículos con modelos modernos y más eficientes mediante *leasing*, lo cual les permite disminuir sus costos operacionales, tales como el derivado del consumo de combustible, que alcanza casi el 70% de dichos costos¹³. Adicionalmente, tanto para las empresas como para las familias, cobra gran importancia la renovación constante de los vehículos en el escenario cercano donde las autoridades ambientales establecerán requerimientos y determinarán estándares más altos y estrictos con el fin de lograr una disminución en la emisión de gases de efecto invernadero, exigiendo así una rápida renovación del parque automotor¹⁴, como en el caso de la Unión Europea, donde rigen los estándares de emisión Euro 6 desde 2015¹⁵.

Por otro lado, según Tim Porter, Director de *Lex Autolease* del Reino Unido, este mercado enfrenta cambios fundamentales que obedecen al cambio en el comportamiento y preferencias de los consumidores, los cuales requieren de una estrategia comercial y de producto diferente a la implementada hasta el momento en el caso de los clientes tradicionales (empresas que necesitan flotas de vehículos para la carga de su mercancía producida), segmento usualmente conocido como fuente clave de la demanda de las operaciones de *leasing*.

Consideraciones finales

La masificación del uso de los medios de transporte es uno de los factores que históricamente ha impulsado el desarrollo económico y social de los países. Su uso se

¹² En Colombia, en la categoría de vehículos se incluye todo tipo de carros, desde automóviles familiares hasta vehículos de carga.

¹³ ELFF (2018). *2018-2019 vertical market series. Road transportation.*

¹⁴ KPMG (2016). *Excelling in China's auto leasing industry.*

¹⁵ Los estándares de emisión Euro 6 buscan reducir los niveles nocivos de emisiones de gases de efecto invernadero de automóviles a gasolina y diésel.

Edición 1176

hace imprescindible como un medio para facilitar la conexión entre lugares geográficamente aislados, debido a la distribución natural de la estructura productiva, permite el intercambio de mercancías y la creación de mercados más robustos y eficientes.

Teniendo en cuenta la experiencia de los Estados Unidos, Europa y Perú respecto al comportamiento y perspectivas positivas de crecimiento, se espera que en los próximos años el *leasing* de vehículos siga su tendencia al alza. Además, en el caso colombiano, el buen desempeño del sector transporte y su contribución al crecimiento de la economía indican un futuro prometedor para el desarrollo integral del país.

En este escenario, con el fin de potencializar el efecto positivo en el ámbito social y económico en el país proyectado por el Gobierno Nacional derivado de sus políticas económicas de desarrollo de la infraestructura vial, el *leasing* se constituye como una alternativa estratégica para facilitar la financiación de los medios de transporte y actuar como un catalizador de la actividad productiva. Además, permite a las familias y empresas adquirir, o simplemente usar, vehículos costo-eficientes y modernos sin necesidad de invertir grandes sumas de dinero en ello. Para esto, es crucial que haya mayor conocimiento del *leasing* respecto a sus bondades, ventajas, alcances y rol en la financiación de activos productivos.

Edición 1176

Colombia Principales indicadores macroeconómicos

	2015					2016					2017					2018	2019*
	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	Total
Producto Interno Bruto**																	
PIB Nominal (COP Billones)	804,7	209,0	213,5	218,6	222,8	863,8	224,3	228,4	231,6	235,9	920,2	240,5	242,9	245,3	247,4	976,1	1043,6
PIB Nominal (USD Billones)	255,5	66,8	71,3	74,7	74,0	287,0	76,3	75,2	78,9	79,0	308,4	86,5	82,9	82,5	76,1	300,3	325,0
PIB Real (COP Billones)	804,7	192,0	199,5	206,1	223,8	821,5	194,4	202,2	209,4	226,6	832,6	198,4	208,2	215,0	233,0	854,7	882,1
PIB Real (% Var. interanual)	3,0	3,1	1,9	1,4	2,0	2,1	1,1	1,9	1,4	1,0	1,8	2,2	2,6	2,9	2,9	2,7	3,2
Precios																	
Inflación (IPC, % Var. interanual)	6,8	8,0	8,6	7,3	5,7	5,7	4,7	4,0	4,0	4,1	4,1	3,1	3,2	3,2	3,2	3,2	3,6
Inflación sin alimentos (% Var. interanual)	5,2	6,2	6,3	5,9	5,1	5,1	5,1	4,7	5,0	5,0	5,0	4,1	3,8	3,7	3,5	3,5	3,6
Tipo de cambio (COP/USD fin de periodo)	3149	3129	2995	2924	3010	3010	2941	3038	2937	2984	2984	2780	2931	2972	3250	3250	3211
Tipo de cambio (Var. % interanual)	31,6	21,5	15,8	-6,3	-4,4	-4,4	-6,0	1,5	0,4	-0,9	-0,9	-5,5	-3,5	1,2	8,9	8,9	-1,2
Sector Externo (% del PIB)																	
Cuenta corriente	-6,4	-5,6	-3,7	-4,7	-3,2	-4,3	-4,7	-3,3	-3,7	-1,9	-3,3	-3,5	-3,7	-3,7	-4,8	-3,8	-3,6
Cuenta corriente (USD Billones)	-18,6	-3,4	-2,6	-3,5	-2,6	-12,1	-3,5	-2,5	-2,8	-1,7	-10,4	-2,8	-3,1	-3,1	-3,7	-12,7	-12,8
Balanza comercial	-6,3	-6,2	-3,9	-4,6	-3,5	-4,6	-3,5	-3,3	-3,1	-1,4	-2,9	-1,9	-2,6	-2,8	-4,1	-2,8	-1,2
Exportaciones F.O.B.	15,8	14,8	14,9	14,8	14,6	14,9	15,1	14,9	15,7	15,4	15,5	15,8	15,9	16,3	18,1	16,3	13,2
Importaciones F.O.B.	22,1	21,0	18,9	19,4	18,1	19,5	18,6	18,2	18,8	16,8	18,3	17,8	18,6	19,1	22,2	19,1	14,5
Renta de los factores	-2,0	-1,7	-1,8	-2,1	-1,8	-1,9	-3,2	-2,1	-2,7	-2,7	-2,6	-3,5	-3,2	-3,3	-3,7	-3,4	-3,2
Transferencias corrientes	1,9	2,2	2,0	1,9	2,1	2,1	1,9	2,1	2,2	2,2	2,2	2,0	2,1	2,3	2,9	2,3	2,3
Inversión extranjera directa (pasivo)	4,0	7,7	5,2	3,1	4,1	4,9	3,4	3,3	6,4	4,6	4,7	2,6	4,3	3,0	3,5	3,3	3,8
Sector Público (acumulado, % del PIB)																	
Bal. primario del Gobierno Central	-0,5	-0,2	0,3	0,1	-1,1	-1,1	-0,7	0,2	0,6	-0,8	-0,8	-0,1	-0,3	...	...	-0,2	...
Bal. del Gobierno Central	-3,0	-0,8	-1,0	-2,5	-4,0	-4,0	-1,2	-1,2	-2,0	-3,6	-3,6	-0,6	-1,5	...	...	-3,1	-2,4
Bal. estructural del Gobierno Central	-2,2	...	...	...	...	-2,2	...	...	...	...	-1,9	...	...	...	...	-1,9	...
Bal. primario del SPNF	-0,6	1,0	2,1	1,8	0,9	0,9	-0,1	1,2	2,0	0,5	0,5	0,5	0,8	...	...	0,6	0,5
Bal. del SPNF	-3,4	0,3	0,6	-0,7	-2,4	-2,4	-0,5	-0,3	-0,8	-2,7	-2,7	0,0	-0,5	...	...	-2,4	...
Indicadores de Deuda (% del PIB)																	
Deuda externa bruta*	38,2	40,8	41,3	41,2	42,5	42,5	38,5	38,5	39,6	39,6	39,6	36,5	36,5	...	...	...	...
Pública	22,6	24,1	24,7	24,6	25,1	25,1	22,9	22,4	23,0	22,8	22,8	21,2	20,9	...	...	...	...
Privada	15,6	16,7	16,6	16,6	17,4	17,4	15,6	16,0	16,6	16,7	16,7	15,3	15,5	...	...	...	...
Deuda bruta del Gobierno Central	40,8	43,1	43,9	44,5	46,0	42,5	43,6	44,1	45,6	46,6	43,1	43,7	46,1	...	...	...	...

* Proyecciones. ** PIB Real: Datos corregidos por efectos estacionales y de calendario - DANE, base 2015.

Fuente: PIB y Crecimiento Real - DANE, proyecciones Asobancaria. Sector Externo - Banco de la República, proyecciones

MHCP y Asobancaria. Sector Público - MHCP. Indicadores de deuda - Banco de la República, Departamento Nacional de Planeación y MHCP.

Edición 1176

Colombia

Estados financieros del sistema bancario*

	dic-18 (a)	nov-18	dic-17 (b)	Variación real anual entre (a) y (b)
Activo	627.253	619.419	581.459	4,6%
Disponible	42.030	42.030	37.929	7,4%
Inversiones y operaciones con derivados	115.966	115.966	103.738	8,3%
Cartera de crédito	443.737	441.508	418.604	2,7%
Consumo	126.225	125.556	116.007	5,5%
Comercial	243.508	242.672	235.696	0,1%
Vivienda	61.801	61.059	55.094	8,7%
Microcrédito	12.203	12.221	11.806	0,2%
Provisiones	27.461	27.117	23.871	11,5%
Consumo	9.724	9.741	8.800	7,1%
Comercial	14.655	14.377	12.362	14,9%
Vivienda	2.166	2.135	1.860	12,9%
Microcrédito	915	864	837	5,9%
Pasivo	544.296	538.174	505.388	4,4%
Instrumentos financieros a costo amortizado	469.764	464.695	441.714	3,1%
Cuentas de ahorro	176.914	177.412	166.445	3,0%
CDT	149.284	150.396	144.308	0,3%
Cuentas Corrientes	56.352	54.704	53.145	2,8%
Otros pasivos	3.967	3.967	3.290	16,8%
Patrimonio	82.957	81.246	75.576	6,4%
Ganancia / Pérdida del ejercicio (Acumulada)	9.668	8.442	7.580	23,6%
Ingresos financieros de cartera	40.062	40.062	44.665	-13,1%
Gastos por intereses	14.290	14.290	18.142	-23,7%
Margen neto de Intereses	26.684	26.684	27.305	-5,3%
Indicadores				Variación (a) - (b)
Indicador de calidad de cartera	4,51	4,79	4,26	0,25
Consumo	5,17	5,51	5,74	-0,58
Comercial	4,36	4,68	3,64	0,72
Vivienda	3,17	3,21	3,01	0,16
Microcrédito	7,37	7,49	7,78	-0,41
Cubrimiento	137,3	128,2	134,0	-3,27
Consumo	149,1	140,8	132,1	17,02
Comercial	138,0	126,6	144,1	-6,19
Vivienda	110,5	108,9	112,1	-1,66
Microcrédito	101,7	94,4	91,1	10,53
ROA	1,54%	1,49%	1,33%	0,2
ROE	11,65%	11,39%	10,14%	1,5
Solvencia	15,58%	15,70%	15,89%	-0,3

* Cifras en miles de millones de pesos.

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia.

Edición 1176

Colombia

Principales indicadores de inclusión financiera

	2015		2016				2017				2018				
	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4
Profundización financiera - Cartera/PIB (%) EC	49,9	49,9	50,2	50,3	50,2	50,2	49,8	50,2	49,9	49,6	49,6	49,4	49,3	48,8	50,3
Efectivo/M2 (%)	12,53	12,72	12,76	12,69	12,59	12,59	12,39	12,24	12,19	12,18	12,18	12,40	12,07	12,27	14,0
Cobertura															
Municipios con al menos una oficina o un corresponsal bancario (%)	99,9	100	100	99,9	99,7	99,7	100	100	99,9	100	100	99,9	100	...	...
Municipios con al menos una oficina (%)	75,3	73,8	73,7	74,0	73,9	73,9	73,7	74,0	73,9	73,9	73,9	74,0	74,1	74,2	...
Municipios con al menos un corresponsal bancario (%)	99,6	99,7	99,6	99,6	99,5	99,5	99,8	100	99,9	100	100	99,9	100	...	...
Acceso															
Productos personas															
Indicador de bancarización (%) SF*	76,30	77,10	77,30	77,40	77,30	77,30	77,10	78,50	79,10	80,10	80,10	80,10	80,8	81,3	...
Indicador de bancarización (%) EC**	75,40	76,20	76,40	76,50	76,40	76,40	77,20	77,60	78,25	79,20	79,20	79,00	79,70	80,4	...
Adultos con: (en millones)															
Cuentas de ahorro EC	23,01	23,38	23,53	23,63	23,53	23,53	24,05	24,35	24,68	25,16	25,16	25,00	25,3	25,6	...
Cuenta corriente EC	1,75	1,75	1,74	1,71	1,72	1,72	1,72	1,72	1,71	1,73	1,73	1,74	1,81	1,8	...
Cuentas CAES EC	2,81	2,82	2,83	2,83	2,83	2,83	2,82	2,83	2,83	2,97	2,97	3,00	3,02	3,02	...
Cuentas CATS EC	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	...
Otros productos de ahorro EC	0,58	0,61	0,63	0,65	0,77	0,77	0,77	0,78	0,78	0,78	0,78	0,78	0,81	0,82	...
Crédito de consumo EC	8,28	8,53	8,51	8,63	8,74	8,74	8,86	8,99	9,04	9,17	9,17	7,23	7,37	7,47	...
Tarjeta de crédito EC	8,94	9,12	9,20	9,37	9,58	9,58	9,81	9,96	10,00	10,27	10,27	9,55	9,83	9,98	...
Microcrédito EC	3,50	3,59	3,57	3,52	3,56	3,56	3,69	3,63	3,63	3,68	3,68	3,41	3,50	3,49	...
Crédito de vivienda EC	1,31	1,34	1,35	1,36	1,39	1,39	1,40	1,41	1,41	1,43	1,43	1,34	1,37	1,38	...
Crédito comercial EC	-	-	-	-	-	1,23	1,00	0,99	0,98	1,02	1,02	0,65	0,67	0,66	...
Al menos un producto EC	24,66	25,02	25,20	25,35	25,40	25,40	25,77	26,02	26,33	27,1	27,1	26,8	27,2	27,5	...
Uso															
Productos personas															
Adultos con: (en porcentaje)															
Algún producto activo SF	64,5	64,6	65,4	66,0	66,3	66,3	67,1	67,4	67,6	68,6	68,6	67,1	68,0	68,4	...
Algún producto activo EC	63,5	63,5	64,3	65,0	65,1	65,1	66,1	66,3	66,5	66,9	66,9	65,7	66,6	67,1	...
Cuentas de ahorro activas EC	71,7	67,8	69,8	71,6	72,0	72,0	73,4	73,7	72,9	71,8	71,8	67,7	68,4	68,4	...
Cuentas corrientes activas EC	86,3	85,2	85,4	84,8	84,5	84,5	84,5	83,8	83,9	83,7	83,7	84,4	85,0	85,1	...
Cuentas CAES activas EC	87,3	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,7	87,5	87,5	89,5	89,5	89,7	89,8	89,8	...
Cuentas CATS activas EC	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	95,2	96,5	...
Otros pdtos. de ahorro activos EC	53,1	55,1	65,8	65,9	66,6	66,6	65,1	65,6	64,3	62,7	62,7	62,0	62,5	62,1	...
Créditos de consumo activos EC	82,4	82,5	82,4	82,7	82,8	82,0	83,0	83,2	83,4	83,5	83,5	82,0	81,5	81,8	...
Tarjetas de crédito activas EC	92,0	92,2	92,2	92,3	92,3	92,3	91,7	91,1	90,8	90,1	90,1	88,9	88,9	88,7	...
Microcrédito activos EC	70,8	70,5	99,0	66,3	66,2	66,2	71,8	71,0	71,4	71,1	71,1	71,2	70,4	69,4	...

Edición 1176

Colombia

Principales indicadores de inclusión financiera

	2015					2016					2017				2018					
	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4
Créditos de vivienda activos EC	79,1	78,4	79,1	79,4	79,3	79,3	79,2	79,3	79,2	78,9	78,9	78,2	77,7	77,8	...					
Créditos comerciales activos EC	-	84,2	83,3	84,2	84,9	85,3	85,6	85,5	85,1	84,7	84,7	59,2	58,7	57,6	...					
Acceso																				
Productos empresas																				
Empresas con: (en miles)																				
Al menos un producto EC	726,8	730,3	729,3	725,9	751,0	751,0	751,0	756,8	759,2	775,2	775,2	944,3	947,8	946,6	...					
Cuenta de ahorro EC	475,5	480,7	480,4	481,0	500,8	500,8	500,8	507,0	508,7	522,7	522,7	649,7	647,7	648,9	...					
Cuenta corriente EC	420,4	419,6	419,2	412,0	420,9	420,9	420,9	424,5	425,5	430,7	430,7	488,9	505,2	502,4	...					
Otros productos de ahorro EC	11,26	11,39	11,70	13,39	15,24	15,24	15,24	14,37	14,13	14,12	14,12	14,4	14,1	14,0	...					
Crédito comercial EC	223,2	236,9	228,8	229,7	242,5	242,5	242,5	247,0	240,1	243,6	243,6	265,3	272,2	276,5	...					
Crédito de consumo EC	96,65	97,66	97,77	98,09	98,72	98,72	98,72	100,4	101,1	102,5	102,5	104,4	106,7	105,3	...					
Tarjeta de crédito EC	77,02	76,32	77,10	78,51	79,96	79,96	79,96	84,24	84,74	94,35	94,35	102,1	104,4	105,1	...					
Al menos un producto EC	726,7	730,3	729,3	725,9	751,0	751,0	751,0	756,8	759,1	775,1	775,1	944,3	947,8	946,6	...					
Uso																				
Productos empresas																				
Empresas con: (en porcentaje)																				
Algún producto activo EC	75,2	70,6	74,9	74,5	74,7	74,7	74,7	74,5	73,2	73,3	73,3	71,6	71,9	71,6	...					
Algún producto activo SF	75,2	70,6	74,9	74,5	74,7	74,7	74,7	74,0	73,2	73,3	73,3	71,7	71,9	71,6	...					
Cuentas de ahorro activas EC	49,1	39,3	48,7	48,1	49,1	49,1	49,1	49,7	46,9	47,2	47,2	48,1	47,7	48,2	...					
Otros pdtos. de ahorro activos EC	45,3	45,4	55,6	56,1	57,5	57,5	57,5	53,6	52,5	51,2	51,2	50,8	49,5	49,5	...					
Cuentas corrientes activas EC	90,5	89,0	89,3	89,0	89,1	89,1	89,1	88,4	88,5	88,5	88,5	88,5	88,2	88,6	...					
Microcréditos activos EC	60,8	60,6	61,7	63,0	63,2	63,2	63,2	63,1	63,0	62,0	62,0	58,5	58,5	57,2	...					
Créditos de consumo activos EC	84,8	84,3	84,8	85,1	84,9	84,9	84,9	85,1	85,4	85,1	85,1	83,7	83,4	83,7	...					
Tarjetas de crédito activas EC	85,6	88,4	88,8	88,7	88,6	88,6	88,6	88,8	88,3	89,4	89,4	90,6	89,8	90,0	...					
Créditos comerciales activos EC	89,2	90,4	89,9	90,3	91,3	91,3	91,3	91,3	90,4	90,8	90,8	91,0	91,1	91,4	...					
Operaciones (semestral)																				
Total operaciones (millones)	4.333	-	2.390	-	2.537	4.926	-	2.602	-	2.860	5.462	-	2.926	-	...					
No monetarias (Participación)	44,7	-	48,0	-	48,1	48,0	-	49,8	-	50,7	50,3	-	52,5	-	...					
Monetarias (Participación)	55,3	-	52,0	-	51,9	52,0	-	50,2	-	49,3	49,7	-	47,4	-	...					
No monetarias (Crecimiento anual)	33,3	-	30,4	-	15,4	22,22	-	12,9	-	18,9	16,01	-	18,66	-	...					
Monetarias (Crecimiento anual)	6,09	-	8,3	-	5,4	6,79	-	5,2	-	7,1	6,14	-	6,30	-	...					
Tarjetas																				
Crédito vigentes (millones)	13,75	13,84	14,30	14,43	14,93	14,93	14,79	14,75	14,71	14,89	14,89	14,91	15,03	15,17	...					
Débito vigentes (millones)	22,51	23,22	23,83	24,61	25,17	25,17	25,84	26,39	27,10	27,52	27,52	28,17	28,68	29,26	...					
Ticket promedio compra crédito (\$miles)	215,9	202,5	204,5	188,9	205,8	205,8	200,9	199,5	187,9	201,8	201,8	194,1	196,1	183,1	...					
Ticket promedio compra débito (\$miles)	137,4	123,8	129,4	125,6	138,3	138,3	126,1	127,5	121,6	133,4	133,4	121,2	123,2	120,3	...					

*EC: Establecimientos de crédito; incluye Bancos, Compañías de financiamiento comercial, Corporaciones financieras, Cooperativas financieras e Instituciones Oficiales Especiales.
 **SF: Sector Financiero; incluye a los Establecimientos de crédito, ONG y Cooperativas no vigiladas por la Superintendencia Financiera.

Fuente: Profundización – Superintendencia Financiera y DANE. Cobertura, acceso y uso - Banca de las Oportunidades. Operaciones y tarjetas – Superintendencia Financiera.