

# EXPECTATIVAS INMEDIATAS SE MODERAN

ENERO  
2022

- ◆ BUEN CIERRE DE AÑO PARA EL COMERCIO
- ◆ CLIENTES “REPITEN”, AL FINANCIAR SUS COMPRAS EN EL COMERCIO
- ◆ RECUPERACIÓN LABORAL, ASIGNATURA PENDIENTE
- ◆ RETOS Y RECUPERACIÓN DEL SECTOR AUTOMOTOR
- ◆ LA AMENAZA PARA LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL
- ◆ EL AUTOMOTOR, UN SECTOR DE ALTA PRODUCTIVIDAD
- ◆ PERSISTE EL DRAMA DE LA ESCASEZ DE INSUMOS



ENERO 2022

## CONTENIDO

1. BUEN CIERRE DE AÑO PARA EL COMERCIO
2. EXPECTATIVAS INMEDIATAS SE MODERAN
3. CLIENTES “REPITEN”, AL FINANCIAR SUS COMPRAS EN EL COMERCIO
4. RECUPERACIÓN LABORAL, ASIGNATURA PENDIENTE
5. RETOS Y RECUPERACIÓN DEL SECTOR AUTOMOTOR
6. LA AMENAZA PARA LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL
7. EL AUTOMOTOR, UN SECTOR DE ALTA PRODUCTIVIDAD
8. PERSISTE EL DRAMA DE LA ESCASEZ DE INSUMOS

**Jaime Alberto Cabal Sanclemente**

Presidente

**Rafael España González**

Director Económico

**Dorys Trujillo Beltrán**

Asesora Económica

Diseño: Alicia Villarraga



## BUEN CIERRE DE AÑO PARA EL COMERCIO

El 2021 cerró con broche de oro para los comerciantes al obtener en diciembre un buen resultado en materia de ventas. Nuestra encuesta mensual indica que para el 58% de los empresarios consultados sus ingresos en términos reales fueron más altos que los obtenidos en diciembre de 2020, un 37% reportó ventas o ingresos similares y sólo un 5% dijo que fueron inferiores. Entre los sectores con mejor desempeño se destacan los vehículos, repuestos, motocicletas, equipo de informática, muebles y electrodomésticos. Empresarios de estos sectores, en particular el automotor, dijeron que las ventas pudieron ser aún mejores pero que hubo casos de manifiesta escasez de inventarios debido a los problemas de desabastecimiento que padece el mundo entero. También tuvieron un buen cierre de año los sectores vinculados con la construcción y la remodelación de la casa. Mención especial para el cluster de la moda que incluye vestuario y sus accesorios, calzado, joyería y morrales. Las ventas de confecciones y zapatos en diciembre habrían crecido alrededor del 30%, alentadas por los buenos precios, el Día sin IVA y un consumo represado. Recordemos que en diciembre del 2020 las ventas del comercio detallista cayeron un 3.4% frente a las del mismo mes de 2019 y que en el caso de la ropa y el calzado se registró un desplome del 16% y 24% respectivamente. En contraste, las ventas de alimentos y bebidas en supermercados y minimercados tuvieron en diciembre un comportamiento apenas aceptable, ello en razón a que muchos hogares pudieron esta vez comer y beber fuera de su casa debido a la apertura prácticamente generalizada de restaurantes, cafeterías y bares, acompañada de un retorno a cuenta gotas a la presencialidad laboral. Voceros de centros comerciales afirmaron que las plazas de comidas y restaurantes ubicados dentro de estos “templos de consumo” tuvieron gran afluencia de clientela, ocupación full, que se reflejó en un crecimiento importante en las ventas. En cuanto a las expectativas del comercio nuevamente se registró moderación.

### Comportamiento de las ventas del comercio

MES	VENTAS		
	+	=	-
Ene-21	17	19	64
Feb	28	28	44
Mar	49	23	28
Abr	51	31	18
May	47	34	19
Jun	59	24	17
Jul	65	23	12
ago	64	24	12
Sep	57	29	14
Oct	54	40	6
Nov	55	40	5
Dic	58	37	5

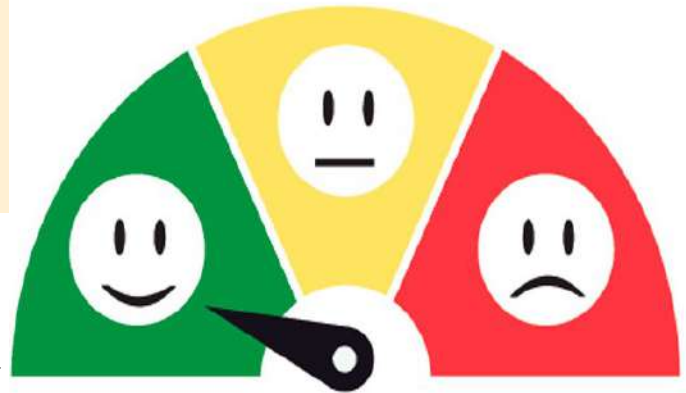
### Expectativas de las ventas del comercio

MES	EXPECTATIVAS		
	+	=	-
Ene-21	38	40	22
Feb	39	53	8
Mar	29	53	18
Abr	27	51	22
May	38	48	14
Jun	38	55	7
Jul	57	39	4
ago	66	30	4
Sep	57	36	7
Oct	52	40	8
Nov	49	43	8
Dic	44	47	9

Fuente: Fenalco

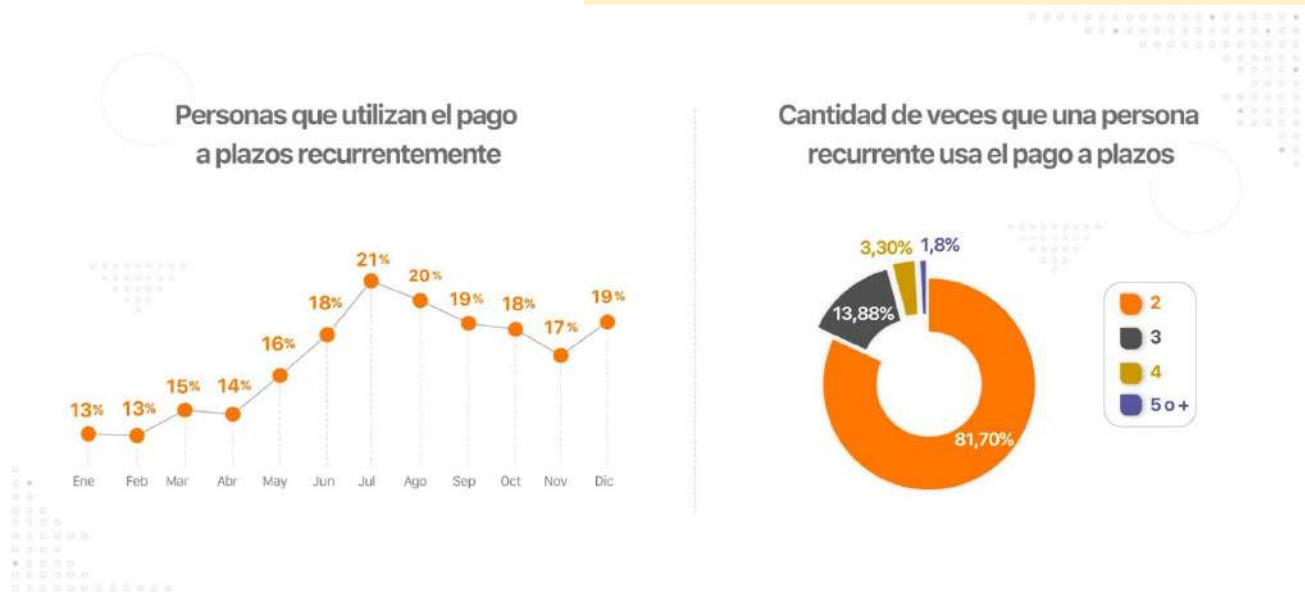
## EXPECTATIVAS INMEDIATAS SE MODERAN

A la pregunta de cuál será el comportamiento de sus negocios en el transcurso de los próximos seis meses, el 44% de los comerciantes dijo que las cosas seguirán mejorando, el 47% piensa que la situación se mantendrá aproximadamente igual que ahora y un 9% se declara pesimista. Este último porcentaje es el más alto desde mayo del año anterior. Entre los factores que están provocando una disminución en las expectativas de mejora para el primer semestre sobresalen la posibilidad de un nuevo pico de la pandemia y con ella el freno a la apertura total de las actividades económicas, lenta recuperación del empleo y de los ingresos laborales, incertidumbre política, presiones inflacionarias y la subida del dólar. Varios comerciantes también expresaron temores ante un eventual aumento de atentados terroristas y un deterioro del orden público focalizado en algunas zonas urbanas. El alto nivel de optimismo que se respiró en el país, tanto por parte de empresarios como de consumidores, hasta octubre, no parece sostenible en el día de hoy. En cuanto a aumento esperado en las ventas nominales en este nuevo año, es decir, sin considerar la inflación, que según algunos analistas podría estar en un 4% el 22% de los consultados proyectó un aumento de menos del 5%, el 34% espera aumentar sus ventas entre un 5 y un 7%, el 24 entre 7 y 10%, un 12% presupuesta un incremento de entre 10 y 15% y el 8% desborda de optimismo y dice que crecerán por encima del 15%.



El aumento nominal del presupuesto de ingresos de su empresa para 2022 será de:		
Menos del 5%		21,63%
Entre 5% y 7%		33,43%
Entre 7% y 10%		24,16%
Entre 10% y 15%		12,36%
Más de un 15%		8,43%
Fuente: Encuesta FENALCO, enero 2022		

## CLIENTES “REPITEN”, AL FINANCIAR SUS COMPRAS EN EL COMERCIO



En Colombia, como en el mundo, la tendencia de “comprar ahora y pagar después”, o en otras palabras financiar en el punto de venta al momento de pagar, sigue aumentando. En Australia IBIS World predice que los ingresos del sector de BNPL (Buy now pay later) crecerán un 9,8% anual en los próximos cinco años, hasta superar los mil millones de dólares. Por su parte, BusinessWire prevé que el gasto digital a través de soluciones BNPL a nivel mundial alcance los 680.000 millones de dólares en 2025, lo que equivale a un aumento del 92% respecto a las cifras de 2019.

Pero el aumento no solo se da gracias al incremento de número de personas que empiezan a adoptar esta forma de comprar, sino también al hecho de que una vez lo hacen, vuelven y repiten. Datos de la Fintech Referencia y FENALCO para 2021 muestran que la recurrencia de los clientes que financian sus compras con Listo Pago a Plazos® aumentó de un 14% a un 19%. Esto significa que una quinta parte de quienes pagan a plazos con esta solución digital, vuelven a hacerlo en una o más oportunidades. Reporta la Fintech que hay personas que han repetido hasta 14 veces lo cual es muy dicente de lo relevante que viene siendo esta opción tanto para el comercio que la ofrece como para el cliente que la utiliza.

El sector que destaca en la recurrencia del pago a plazos, es la compra de llantas donde el 37% de las personas que compraron en el 2021 lo estaban haciendo por segunda, tercera, cuarta y más veces. Esto se debe a que es un producto de capital de trabajo para transportadores y dueños de vehículos de carga que se reemplaza de forma periódica y el pago en cuotas facilita su adquisición. La recurrencia por ahora está concentrada en una doble compra con un 81% de personas, pero en la medida en que el pago a plazos se sigue popularizando, y los comercios y compradores siguen descubriendo sus ventajas, las personas que vuelven, repiten más veces. En el 2021 quienes repitieron 3 veces fueron el 13,9% de los clientes recurrentes. Como dicen por ahí, “lo bueno se repite”, y es de esperar que estas cifras sigan creciendo.

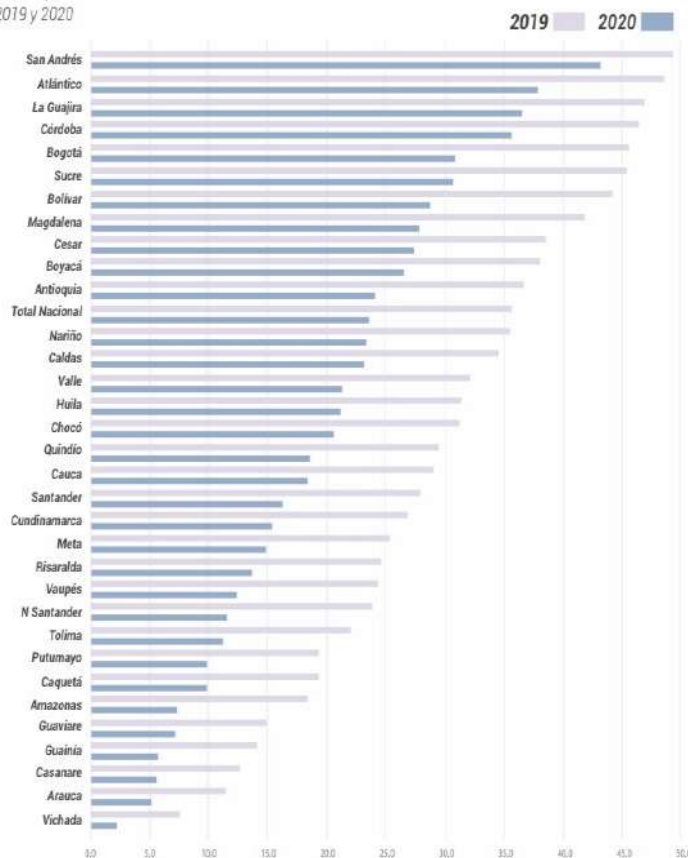
Más información sobre los servicios de la Fintech Referencia en [www.referencia.co](http://www.referencia.co)

# RECUPERACIÓN LABORAL, ASIGNATURA PENDIENTE

La recuperación del empleo en el país no ha tenido la misma velocidad que la de la economía. A pesar de que la tasa de desempleo en noviembre se redujo del 13.3% en 2020 a 10.8% en 2021, se mantiene por encima del nivel observado en 2019, cuando fue de un dígito. En noviembre, según DANE, hubo un faltante de 1.025.000 empleos respecto al mismo mes de 2019. Hay sectores que lograron recuperar el nivel de ocupación de pre pandemia. Ellos son Información y Comunicaciones, Transporte, Comercio y Financiero. La sumatoria del incremento en el empleo de es-

tas ramas entre noviembre del 2019 e igual mes del año pasado fue de 214 mil nuevas plazas. Pero en el sólo sector de alojamiento y servicios de comida el empleo está por debajo en 383 mil personas, razón poderosa para persistir en el retorno a la normalidad económica. Los restaurantes y hoteles son sectores que proporcionan empleo preferencialmente a mujeres. No debe perderse de vista que el desempleo afecta más a las mujeres. Hoy el número de mujeres ocupadas en comparación con el registro de noviembre de 2019 es inferior en 780 mil mientras que para los hombres la pérdida es de 246 mil. Mientras que la tasa de desempleo juvenil para hombres es del 14.1%, en mujeres alcanza el 25.3%. Registros del DANE sugieren que el tener a su cargo hijos menores aumentan las probabilidades de desempleo para las mujeres, no así en el caso de los hombres. El cuidado de menores ante el prolongado cierre de jardines y colegios ha afectado sobremanera la situación laboral femenina. Por ello, urge acelerar el retorno pleno a la presencialidad en escuelas, jardines y colegios. El gráfico adjunto es desalentador: a raíz de la pandemia, hubo una fuerte reducción en el porcentaje de niños menores de 5 años que asistieron normalmente a centros educativos. Por ejemplo, en Antioquia se pasó de un 37% en 2019, porcentaje de por sí muy bajo, a 24% en 2020. En todos los niveles educativos hubo en 2020 reducción en el número de matriculados. Para el total general la caída fue de 1.5% y en preescolar el desplome alcanzó el 6.7%. Los rezagos en la recuperación del mercado laboral motivaron a que en la última Reforma Tributaria se incluyeran medidas para impulsar la generación de empleo, como la reducción del costo de contratación de 10% para trabajadores que devenguen hasta 3 SMMLV, que es del 15% si los empleados son mujeres mayores de 28 años.

Gráfico 1. Porcentaje de niños y niñas menores de 5 años que asistieron la mayor parte del tiempo entre semana a hogares comunitarios, jardines, centros de desarrollo infantil o colegios (%)  
Total departamentos  
2019 y 2020



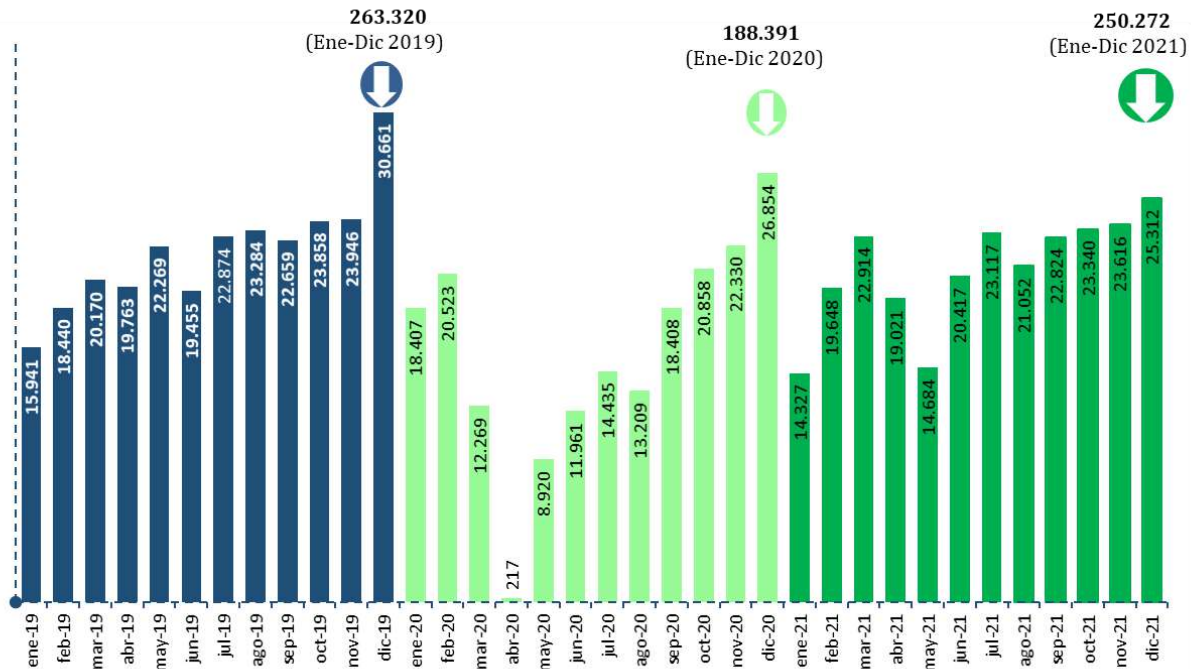
Fuente: DANE, ECV

1. En ese departamento la ECV solo se aplica en la cabecera municipal.



# RETOS Y RECUPERACIÓN DEL SECTOR AUTOMOTOR

Matrículas totales en unidades 2019-2021



Fuente: Datos RUNT, elaboración FENALCO

En esta Bitácora hemos preparado tres notas alusivas al estratégico sector automotor. Con la reapertura gradual de las grandes fábricas en el mundo, las nuevas dinámicas en los puertos, la logística internacional y el cambio en el comportamiento y hábitos de consumo del mundo debido a los efectos de la pandemia generada por el COVID-19, 2022 trae más retos. En el caso colombiano, la virtualización de los procesos de registro vehicular, generación de protocolos especiales de atención a consumidores, el reconocimiento del vehículo como un agente importante para movilidad biosegura, las medidas para incentivar el ingreso de tecnología de bajas emisiones mediante la liberación de cupos para el ingreso de vehículos híbridos y el trabajo coordinado entre el sector público y privado, permitieron cerrar 2021 con signo positivo, a pesar de las dificultades que enfrentó el país.

Según DANE hasta octubre las importaciones de vehículos para transporte de pasajeros aumentaron en un 61,3% respecto al mismo periodo del 2020 y en un 2,2% respecto al mismo periodo del 2019. En cuanto a las ventas, al cierre del último mes del año el mercado superó ampliamente la meta fijada por ANDI-FENALCO de las 220 mil unidades vendidas y completa el séptimo mes consecutivo con ventas superiores a las 20 mil unidades, siendo diciembre el mes que registra el mayor número, con 25.312 unidades. En 2022 el sector continuará optimizando procesos para reducir tiempos en la logística internacional, generar nuevas estrategias de mercado para atender las nuevas necesidades de los consumidores y proveer vehículos y repuestos ante la escasez de materias primas hoy presentes en todas las industrias. Igualmente, continuará desarrollando tecnología para que los vehículos provean más seguridad a los usuarios, menos contaminación y contribuir así a la consecución de la meta país de reducción de huella de carbono para 2030.



## LA AMENAZA PARA LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL

El gobierno norteamericano establecerá un estímulo fiscal de hasta US\$12500 por unidad para los autos eléctricos que se fabriquen en su totalidad en Estados Unidos. La consigna del Presidente Biden, que tiene amplio respaldo en el Congreso, es honrar el compromiso de hacer frente a la amenaza del cambio climático apoyando la transición a la fabricación de vehículos eléctricos. La noticia ha causado escozor en México. Antes de que entrara en vigencia el Tratado de Libre Comercio de Norteamérica (TLCAN), las exportaciones automotrices de México fueron de US\$10.364 millones en 1993 y para 2019 alcanzaron los US\$136.548 millones, para un ritmo de crecimiento anual del 9.9 por ciento a lo largo de 26 años, vs. un crecimiento promedio de 1.4% anual en toda la producción industrial de aquel país. Aun sin el estímulo del gobierno norteamericano para su industria, las

empresas automotrices establecidas en México están en un riesgo ante el profundo cambio que se está dando en el sector. En el curso de las próximas dos décadas, lo más probable es que una parte muy significativa de la producción automotriz migre de la estructura que hoy existe, basada en motores de combustión interna, que utilizan gasolina y diésel, a otra basada esencialmente en la energía eléctrica. La estructura de los vehículos cambiará y será necesario también redefinir una parte muy importante de la industria de autopartes, la cual es tan relevante en México como el ensamble de vehículos. A lo anterior agréguese el hecho de que los estadounidenses configuran un esquema para abaratar la manufactura de vehículos eléctricos en su territorio. Los centros de pensamiento mexicanos señalan la urgencia de diseñar una nueva estrategia de mediano plazo para planear una reconversión completa de la industria automotriz, más allá de amenazar a los Estados Unidos con retaliaciones comerciales. El tema es muy relevante para México pero también debería serlo para toda Latinoamérica, en especial para país que como Colombia, ensamblan vehículos. Los procesos de reingeniería de las plantas no son asunto de un año o de dos, sino de mucho tiempo.



# EL AUTOMOTOR, UN SECTOR DE ALTA PRODUCTIVIDAD

Nos encontramos de casualidad con una nota de prensa de finales de 1982, es decir, hace 29 años, en la que se informaba sobre el precio de los vehículos nuevos en Colombia. En aquel tiempo, como dice el Evangelio, la industria automotriz colombiana gozaba de una protección casi infinita. Las importaciones de vehículos particulares eran, en la práctica, prohibidas, como quiera que el arancel superaba fácilmente el 150%, aparte de que estaban sometidos al régimen de lista previa de importación. La política industrial la dictaba el Instituto de Fomento Industrial, IFI, hoy extinto, que a su vez tenía una mayoritaria participación accionaria en la firma Sofasa-Renault. Tener carro era, definitivamente, un privilegio para la pequeña capa más alta de la pirámide poblacional y su desvalorización ocurría en forma muy gradual, de manera que el carro se consideraba más una inversión que un bien de consumo. Los relativamente pocos compradores de vehículos nuevos tenían que esperar meses para que les fuera entregado su carrito y por lo general no era del color que lo querían. Esa situación comenzó a cambiar con la famosa apertura económica impulsada por la Administración Gaviria. Las restricciones disminuyeron al igual que los impuestos, se acabaron los regímenes de importación y llegaron a nuestro país representaciones comerciales de marcas importantes y también de otras poco conocidas en estos lares. El mercado se encargó de premiar y castigar a los actores según la calidad y el precio que ofrecían. Hicimos el ejercicio de llevar a valores de hoy los precios de los vehículos nuevos de aquel ya lejano 1982. Ofrecemos los resultados. El carro nuevo más barato hoy costaría 46 millones de pesos y un Mazda 323, que hoy equivale al Mazda 2, sólo que con una tecnología y un consumo de combustibles inaceptables para nuestra época estaría costando la locura de 108 millones de pesos: el Mazda 2 último modelo está por el orden de los 64 millones de pesos. Sin duda, la apertura al comercio exterior, la mayor competencia y los impresionantes avances tecnológicos en el sector han abaratado estos bienes y hoy ya no son un bien de lujo para las capas medias de la población.



Renault 4

**¿CUÁNTO VALÍAN LOS CARROS?  
PRECIOS EN VITRINA EN NOVIEMBRE DE 1982**

Renault 4 Plus 25:	\$497.500
Renault 18 Break:	\$1.023.000
Chevrolet LUV:	\$652.000
Mitsubishi Colt:	\$1.180.000 (importado)
Mazda 323:	\$1.173.000 (importado)
Citroën CX2400 Palace:	\$2.550.000 (importado)
VW Escarabajo 1300:	\$827.500 (Brasil)
VW Golf GLS:	\$1.612.000
Dodge Coronet:	\$1.596.000
Chevette (1983):	\$837.900
Fiat 147 (1983):	\$772.400
Renault 6:	\$745.000

Valor de algunos vehículos vendidos en 1.982 traídos a valor presente		
Líneas	1982	2021
Renault 4 Plus25	\$497.500	\$45.972.438
Renault 18 Break	\$1.023.000	\$94.532.269
Chvrolet LUV	\$652.000	\$60.249.305
Mitsubishi Colt	\$1.180.000	\$109.040.153
Mazda 323	\$1.173.000	\$108.393.305
Citroën CX2400 Palace	\$2.550.000	\$235.637.620
VW Escarabajo 1300	\$827.500	\$76.466.718
VW Golf GLS	\$1.612.000	\$148.959.938
Dodge Coronet	\$1.596.000	\$147.481.428
Chevette (1983)	\$837.900	\$77.427.750
Fiat 147 (1983)	\$772.400	\$71.375.097
Renault 6	\$745.000	\$68.843.148

Fuente: Cromos, cálculos Fenalco

## PERSISTE EL DRAMA DE LA ESCASEZ DE INSUMOS



Los contagios por la variante Ómicron obligaron a las autoridades chinas a decretar el cierre de la ciudad industrial y complejo portuario de Ningbo, el tercero más grande del mundo, lo que puede colapsar aún más el sistema de suministro de bienes global. Al mismo tiempo, las cancelaciones de vuelos están a la orden del día y no sólo se limitan al transporte de pasajeros. Fabricantes de semiconductores como Samsung Electronics reconocen que sus fábricas están muy afectadas. Las congestiones portuarias y la escasez de buques portacontenedores es un escenario que se mantendrá todo el año según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y por ello el incremento en las tasas del transporte marítimo se mantendrá durante 2022. La descongestión está tardando más de lo que el mercado esperaba.

En el caso Colombiano queremos subrayar la problemática del sector de útiles escolares. Empresas nacionales que proveen papel tienen su producción comprometida en los próximos meses para atender mercados de exportación que dejan un mejor margen para su negocio y no garantizan en el corto plazo suministrar material al mercado nacional. La crisis de contenedores y la poca disponibilidad de papel genera que cada importación de material proyecte incrementos de precios en el corto plazo donde las listas de precios no superan los dos meses de vigencia.

Se han apagado varias máquinas en China y en otros países proveedores, especialmente cuando se trata de papeles estucados que contienen madera. Esto ha dado lugar a un rápido cambio de la demanda hacia papeles sin madera. Además, existe la tendencia a desviar las capacidades de producción de los papeles gráficos hacia los materiales de empaque, cuya demanda se ha disparado gracias al e-commerce. Crece la necesidad de empaques para vacunas y kits de prueba COVID, al igual que los empaques para llevar comida de los restaurantes. Tristemente, los cuadernos, libros y demás material impreso tienen en la actualidad aumentos de precios. En noviembre pasado FENALCO le propuso al gobierno arancel cero para insumos y bienes de capital y una reducción arancelaria al 5% para bienes de consumo. Sigue vigente nuestra solicitud. Mientras tanto, la inflación continúa su tendencia al alza. Una inflación importada.

