

## Leasing: impulsando la adopción de vehículos sostenibles en Colombia y en el escenario internacional

25 de noviembre de 2024

Director:

**Jonathan Malagón González**

ASOBANCARIA:

**Jonathan Malagón González**  
Presidente

**Alejandro Vera Sandoval**  
Vicepresidente Técnico

**Germán Montoya Moreno**  
Director Económico

- Colombia busca diversificar sus exportaciones, con el aumento a 56.3% de la participación de exportaciones no minero-energéticas (que actualmente no superan el 44%), lo que refleja un enfoque hacia la sostenibilidad y la innovación en el sector económico, de acuerdo con el PND.
- La flexibilidad de financiar cualquier tipo de vehículo independiente de la industria es uno de los aspectos más destacados del leasing, ya que permite adaptar los contratos a las necesidades cambiantes de los usuarios, tanto particulares como empresas.
- El leasing social ha emergido como una herramienta clave en Europa, facilitando el acceso a vehículos eléctricos para segmentos vulnerables, con más de 90,000 solicitudes en Francia en 2024, lo que demuestra su creciente demanda.
- En España, por su parte, se estima que, para 2030, las ventas de vehículos eléctricos aumentarán de 19% a 60%, indicando una tendencia creciente hacia la adopción de tecnologías limpias en el transporte.
- El mercado de vehículos de nuevas tecnologías ha registrado comportamientos históricos: durante el último año ha tenido crecimientos por encima del 50%. En cuanto a participación, pasaron de 0,1% del mercado a principios de la década a niveles de 23% en la actualidad.

Para suscribirse a nuestra publicación semanal Banca & Economía, por favor envíe un correo electrónico a [bancayeconomia@asobancaria.com](mailto:bancayeconomia@asobancaria.com)

## Leasing: impulsando la adopción de vehículos sostenibles en Colombia y en el escenario internacional

En el panorama económico actual, la adquisición de vehículos ha evolucionado más allá de la compra tradicional. En este contexto, algunos mecanismos de financiación se perfilan como una alternativa atractiva para particulares y empresas del mundo. Una de estas es el leasing, el cual ofrece una flexibilidad y adaptabilidad que se ajusta a las necesidades cambiantes de un mercado cada vez más exigente.

En Colombia, el leasing ha desempeñado un papel crucial en la financiación de la inversión. Según Fedesarrollo<sup>1</sup>, el uso de esta herramienta ha crecido de manera dinámica en sectores como la agricultura, la industria y el comercio. Entre 1998 y 2008, esta modalidad financiera representó en promedio el 5,3% de la financiación total de las empresas. Su participación en las medianas empresas aumentó de 3,1% a 7,9%, y en las pequeñas empresas pasó de 3,9% a 8,9%. Los análisis econométricos del estudio muestran que, si bien las empresas colombianas enfrentan restricciones financieras, el leasing ha sido una herramienta efectiva para mitigar estas limitaciones, promoviendo mayores niveles de inversión. Al final del período estudiado, el valor de los bienes bajo esta modalidad representó en promedio el 9,7% de los activos de las pequeñas empresas, casi el doble que al inicio. Además, el leasing ha tenido un impacto positivo en el crecimiento del empleo en las empresas que lo utilizan. No obstante, estos beneficios no se replican de la misma manera en las grandes empresas, donde no parecen tener un efecto significativo en la reducción de las restricciones financieras. A pesar de ello, sigue siendo una opción atractiva para diversas industrias, especialmente en contextos de financiamiento limitado.

La implementación de políticas públicas que amplíen los incentivos tributarios y simplifiquen los trámites administrativos podría fortalecer aún más el rol del leasing en el desarrollo económico del país, impulsando sectores clave y facilitando la transición hacia una economía más sostenible. Un caso de esto se da en temas de movilidad, pues el leasing se alinea tanto con los objetivos planteados en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) como con el contexto de reactivación económica y cómo fomentarla. Las iniciativas para promover la adopción de vehículos eléctricos y las tecnologías limpias en el transporte encuentran en esta herramienta una clave para facilitar el acceso a estos vehículos sin requerir una inversión inicial significativa. Así, este enfoque no solo contribuye a la renovación de flotas y la optimización de costos, sino que también apoya el cumplimiento de las metas de descarbonización y sostenibilidad establecidas para el cuatrienio.

Esta edición de Banca & Economía aborda el contexto internacional del mercado de vehículos eléctricos, el concepto de leasing social en Europa, que ha tomado fuerza en la renovación del parque automotor en esta región y, finalmente, las políticas públicas que ha implementado el gobierno mediante el Plan Nacional de Desarrollo para promover las nuevas tecnologías en transporte. Finaliza con algunas conclusiones en la materia.

<sup>1</sup> Salazar, N., Cabrera, P., & Becerra, A. (2011). El impacto del leasing financiero en la economía colombiana (Informe Final). Fedesarrollo. [https://repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/164/CDF\\_No\\_35\\_Abril\\_2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/164/CDF_No_35_Abril_2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

### Editor

Germán Montoya  
Director Económico

### Participaron en esta edición:

Alejandro Quintero Romero  
Lina María Contreras López  
Camilo Andrés Manrique Tabares  
María Fernanda Bula Guzmán

¡Un año recargado de temáticas clave para impulsar nuestra economía!

### Calendario Eventos Programación 2025

 27° Congreso de Tesorería Febrero 13 y 14 Cartagena

 15° CAMP Marzo 6 y 7 Cartagena

 13ª Jornada de Libre Competencia Abril 10 Bogotá D.C.

 16° Foro de Vivienda Mayo 6 Bogotá D.C.

 59ª Convención Bancaria Junio 4, 5 y 6 Cartagena

 24° Congreso Panamericano de Riesgo LAFTPADM Julio 17 y 18 Cartagena

 7° FEST Congreso de Finanzas para la Equidad Sostenibilidad y Transformación Septiembre 4 Bogotá D.C.

 23° Congreso Derecho Financiero Septiembre 18 y 19 Cartagena

 18° SAFE Congreso de Seguridad, Amenazas Cibernéticas, Fraude y Experiencia Octubre 23 y 24 Cartagena

 23° Congreso de Riesgos Noviembre 20 y 21 Cartagena

 13° Encuentro Tributario Noviembre 27 Bogotá D.C.

### Patrocinios:

Sonia Elias  
+57 320 859 72 85  
sellas@asobancaria.com

### Inscripciones:

Call Center  
eventos@asobancaria.com  
Cel +57 321 456 81 11  
57 601 326 68 20

## Mirada internacional

La financiación de vehículos mediante leasing representa una herramienta importante en la forma en que se adquieren y utilizan este tipo de activos a nivel global. Esta modalidad, que ofrece flexibilidad y accesibilidad, ha resaltado como una alternativa financiera hacia una movilidad más sostenible y eficiente. La flexibilidad de financiar cualquier tipo de vehículo independiente de la industria es uno de los aspectos más destacados de esta herramienta, ya que permite adaptar los contratos a las necesidades cambiantes de los usuarios, tanto particulares como empresas. Por ejemplo, en Inglaterra, el mercado de estos activos mediante leasing registró un crecimiento de 10,6% en 2022, representando aproximadamente €35 mil millones. Por otra parte, de acuerdo con la Equipment Leasing & Finance Foundation (ELFA), este rubro creció 18% en 2023 en Estados Unidos<sup>2</sup>.

Para las empresas a nivel global, el leasing ofrece una optimización de costos significativa, permitiendo un mejor control sobre los gastos operativos y brindando ventajas que resultan beneficiosas a largo plazo, como la adecuación al esquema de pagos del negocio y la renovación tecnológica. En paralelo, la creciente asociación de este mecanismo de financiación con iniciativas de movilidad sostenible facilita el acceso a vehículos eléctricos e híbridos, promoviendo así una transición hacia alternativas de transporte más ecológicas. Este proceso se ha facilitado gracias a lineamientos y acuerdos de cooperación internacional, como sucede con los Acuerdos de París de 2015<sup>3</sup>, que marcan las acciones que realizan los países en materia de cambio climático. Por lo tanto, no sorprende que, en la medida en que más países se acogen a los parámetros acordados con entidades multilaterales, mayor acogida tengan los instrumentos que faciliten el tránsito a medidas sostenibles.

Las características naturales del leasing, en particular su capacidad para financiar cualquier tipo de activo, pueden aprovecharse para desarrollar el ecosistema necesario para la renovación del parque automotor. Esto incluye aspectos relacionados con estaciones de carga y mantenimiento para los vehículos, por ejemplo, lo que repercute en un apoyo fundamental para la implementación de las iniciativas público privadas en este aspecto.

## El leasing social: casos de estudio en Europa

Una modalidad de leasing que ha cobrado relevancia en distintos países es el *leasing social*, que busca ofrecer una alternativa de financiamiento para la adquisición de vehículos eléctricos promoviendo una movilidad sostenible más asequible para todos. Esta iniciativa tiene como objetivo principal facilitar el acceso a estos

activos a personas con menor poder adquisitivo, desafiando la idea de que solo los individuos con mayores ingresos pueden beneficiarse de ellos. Al hacerlo, el leasing social no solo fomenta una movilidad más ecológica, sino que también contribuye a la justicia social al ampliar las oportunidades para todos los segmentos de la población, reduciendo las desigualdades económicas en el acceso a tecnologías limpias.

Francia fue uno de los primeros países en implementarla, con esquemas de cuotas reducidas para el alquiler de vehículos eléctricos por tres años, con posibilidad de compra al finalizar el año. Los beneficiarios pertenecen a los segmentos más vulnerables de la población, y, dependiendo el tipo de vehículo, la cuota del alquiler puede ser menor a 100 euros al mes. En lo corrido de 2024 se han recibido más de 90.000 peticiones para el programa, un tercio más de lo previsto para el año, la cuales derivaron en 50.000 beneficiarios. Con esto, el programa, que surgió de una promesa de campaña del presidente Emmanuel Macron en 2022, muestra que la transición energética puede darse en todos los segmentos de la población.

Con este antecedente de éxito, no sorprende que otros países estén buscando alternativas para replicar el programa. En España, expertos en movilidad sostenible se reunieron el pasado mes para discutir sobre las ventajas que el leasing social puede tener en el país. En la jornada, organizada por empresas como Ethic, Fundación Renault Group España, Transport & Environment y ECODES, se destacó que parte del éxito del programa en Francia se debió a la firme voluntad tanto de actores privados como públicos de buscar soluciones al problema de cómo fomentar la movilidad sostenible, justa y asequible<sup>4</sup>.

La importancia de estas iniciativas se hace evidente cuando consideramos el panorama proyectado para la movilidad eléctrica en Europa. Se estima que para el año 2030 habrá 5 millones de vehículos eléctricos en circulación en Europa<sup>5</sup>, un cambio significativo en este ámbito que iniciativas como el leasing social pueden ayudar a impulsar. Solo en España, el crecimiento de las nuevas matrículas puede pasar de 19% a 60%, lo que indica una tendencia creciente hacia la adopción de este tipo de activos. Esta herramienta puede ser un mecanismo clave para que más personas, especialmente aquellas con menos recursos, se sumen a esta tendencia.

Otra perspectiva para comprender los impactos positivos del leasing social puede entenderse examinando la reducción de emisiones. En 2021, un tercio del total de emisiones de gases de efecto invernadero del país se originó en el sector transporte. Por lo tanto, facilitar el acceso a vehículos eléctricos no solo mejora la movilidad, sino que también contribuye significativamente a la lucha contra el

<sup>2</sup> ELFA (2024). Climat Finance: A Massive Commercial Opportunity for Equipment Finance. Obtenido de: <https://www.store.leasefoundation.org/cvweb/cgi-bin/msascart.dll/ProductInfo?PRODUCTCD=ClimatFinance2024>

<sup>3</sup> Naciones Unidas (2015). Acuerdos de París. Obtenido de: [https://unfccc.int/sites/default/files/spanish\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/spanish_paris_agreement.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.transportenvironment.org/te-espana/articles/leasing-social-de-vehiculos-electricos-en-espana>

<sup>5</sup> Transport & Environment, & Ecodes. (n.d.). Leasing social de vehículos eléctricos. [https://www.transportenvironment.org/uploads/files/3Leasing\\_social\\_VE\\_Propuesta\\_de\\_servicio.pdf](https://www.transportenvironment.org/uploads/files/3Leasing_social_VE_Propuesta_de_servicio.pdf)

cambio climático y al cumplimiento de lo establecido en acuerdos de cooperación internacional para reducir emisiones.

Las discusiones alrededor del leasing social en España muestran cómo esta es una modalidad que está en el centro de los debates alrededor del mundo, pues en un periodo de tiempo relativamente corto se ha posicionado como una herramienta que es demandada, que tiene viabilidad económica y que genera una serie de externalidades ambientales positivas, todo lo cual le permite promover la equidad y la inclusión en la transición hacia una movilidad más limpia. Al facilitar el acceso a vehículos eléctricos a personas con menores ingresos, se contribuye a una transición energética justa y equitativa.

## El Caso Colombiano

### a. Políticas públicas

Colombia ha tenido avances en cuanto a la promoción de la movilidad sostenible. Además de acogerse a lineamientos internacionales, desde el Gobierno Nacional se han puesto en marcha iniciativas para fomentar el uso de vehículos eléctricos y tecnologías limpias del transporte.

La Ley 1964 de 2019 es un ejemplo clave, ya que establece incentivos fiscales para los vehículos eléctricos. Esta ley ofrece descuentos en el impuesto sobre vehículos automotores, exenciones de restricciones vehiculares y otros beneficios que buscan hacer más accesible la adquisición de estos vehículos, facilitando la transición hacia la movilidad sostenible<sup>6</sup>.

Otras líneas de acción incluyen la creación de incentivos económicos, la promoción del ascenso tecnológico y el transporte público, y el fortalecimiento de la infraestructura de carga para vehículos eléctricos. También se han desarrollado políticas para impulsar la eficiencia energética en diversos modos de transporte y se han establecido regulaciones que facilitan la adopción de tecnologías de cero emisiones. Por ejemplo, en el PND<sup>7</sup> el Gobierno Nacional estableció metas como mitigar 2,14 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> desde el sector transporte y agregar mayor capacidad de operación comercial en energías limpias (Tabla 1).

En este contexto, el leasing se alinea con las políticas del Gobierno Nacional. Ofrece una forma flexible y accesible de adquirir vehículos eléctricos, permitiendo a los usuarios acceder a estos activos sin necesidad de una inversión inicial significativa. Asimismo, es un aliado fundamental para acelerar la adopción de tecnologías limpias y contribuir al cumplimiento de las metas de descarbonización del sector transporte.

**Tabla 1. Metas de Transición Energética, Plan Nacional de Desarrollo, Colombia Potencia Mundial de la Vida**

Política	Meta
<b>Transición energética para la vida</b>	El país agregará 2.000 MW de capacidad en operación comercial de generación de energías limpias
<b>Colombia revitaliza la naturaleza con inclusión social</b>	Ampliar la restauración de 1,7 millones de hectáreas de ecosistemas
<b>Diversificar nuestras exportaciones</b>	Incrementar en 56,3% la participación de exportaciones no minero- energéticas
<b>Reindustrialización intensiva en conocimiento y tecnología</b>	Aumentar la investigación en Investigación y Desarrollo en 0,5% del PIB
<b>Un transporte ambientalmente sostenible</b>	Llegar a 2,14 millones de toneladas de CO <sub>2</sub> mitigadas en el sector transporte

Fuente: DNP, cálculos Asobancaria. (2023)

### b. El panorama local en cifras

En el país, las entidades financieras han promovido diversas opciones de financiamiento para vehículos, incluyendo algunas dirigidas específicamente a segmentos como el transporte de carga y la renovación del parque automotor. En este contexto, el leasing ha surgido como un actor clave, ya que las particularidades de este producto permiten a los arrendatarios acceder a ventajas como las líneas verdes, las cuales ofrecen tasas preferenciales y respaldo en la estructuración del negocio.

La industria tampoco ha sido ajena a la financiación de este tipo de activos, pues se han irrogado recursos por cerca de \$9 billones de pesos: \$5 billones en leasing financiero y \$4 billones en leasing operativo. La participación de los vehículos en estas carteras ha sido de 14,8% y 62,8%, respectivamente (Gráfico 1), lo que resalta su importancia dentro del portafolio. Sin embargo, se ha registrado una disminución en el último año, atribuida principalmente a una menor tracción en el sector, reflejada tanto en las ventas como en el PIB.

Por otra parte, si bien las ventas de vehículos en el país han presentado una desaceleración, el mercado de los eléctricos e híbridos se ha mostrado dinámico, registrando un crecimiento

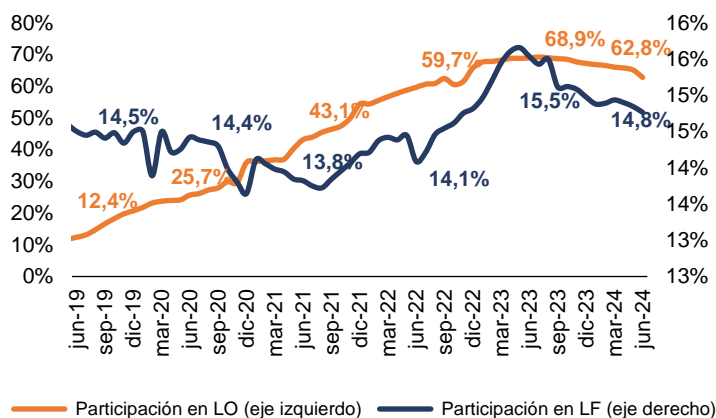
<sup>6</sup> Movilidad ambientalmente sostenible. Ministerio de Transporte. Sitio web: <https://especiales.mintransporte.gov.co/SemanaMovilidadCO/movilidad-ambientalmente-sostenible.php>

<sup>7</sup> DNP. (2023). Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026. Obtenido de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/portalDNP/PND-2023/2023-05-04-bases-plan-nacional-de-inversiones-2022-2026.pdf>

promedio en ventas de 51% durante el primer semestre del 2024, con cerca de 2.400 unidades comercializadas (Gráfico 2).

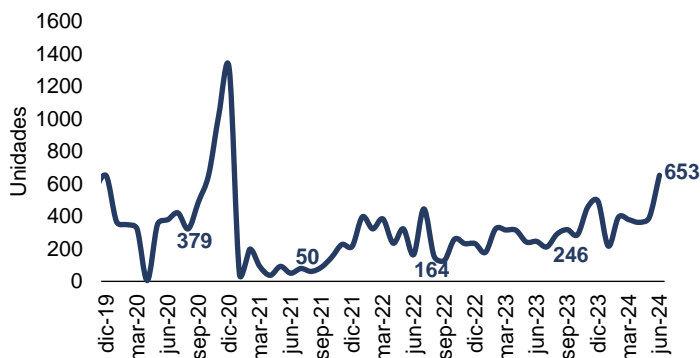
En este sentido, es importante destacar el crecimiento en la participación que han tenido los vehículos de nuevas tecnologías en el país, pues de acuerdo con FENALCO<sup>8</sup>, a principio de la década los vehículos de bajas emisiones representaban solo el 0,1% del mercado, en contraste con el 99,9% de los de combustión. Sin embargo, en el 2024 (a junio) la participación de los eléctricos e híbridos fue de 23%, es decir, 1 de cada 5 de estos activos.

**Gráfico 1. Participación de los vehículos en la cartera de leasing**



**Fuente:** Entidades agremiadas, cálculos Asobancaria.

**Gráfico 2: Unidades vendidas de vehículos eléctricos e híbridos**



**Fuente:** FENALCO, cálculos Asobancaria.

Lo anterior evidencia dos realidades del mercado de vehículos de Colombia: por un lado, las ventas de vehículos han disminuido, por otro, los vehículos eléctricos e híbridos están cobrando un mayor peso en relación con el total de las ventas. Por lo tanto, el leasing

se posiciona como un aliado estratégico tanto para dinamizar las ventas, como para facilitar el tránsito a energías más sostenibles.

## Conclusiones y consideraciones finales

El leasing se ha consolidado como una herramienta clave para la financiación de vehículos tanto en Colombia como a nivel internacional gracias a su flexibilidad y capacidad para adaptarse a las necesidades cambiantes de usuarios y empresas. En el contexto hacia una movilidad más sostenible, este producto se alinea con las políticas públicas que promueven tecnologías limpias, reduciendo la huella de carbono en el sector transporte y facilitando el acceso a vehículos modernos sin necesidad de una inversión inicial significativa.

Además, experiencias internacionales como el leasing social en Francia demuestran el potencial de esta modalidad financiera para promover la equidad y la inclusión en el acceso a la movilidad sostenible. En Colombia, este mecanismo de financiación no solo fomenta la inversión, sino que también se presenta como un mecanismo esencial para alcanzar los objetivos de descarbonización establecidos por el gobierno, posicionándose como una herramienta indispensable en la transformación hacia un futuro más verde y accesible para todos.

Por último, aunque el mercado de vehículos en el país experimenta un crecimiento moderado, los vehículos eléctricos e híbridos han mostrado un desempeño positivo y récord, con incrementos superiores a 50%. Además, es evidente su creciente penetración en el entorno local, pasando de una participación de 0,1% a principios de la década a 23% en la actualidad.

<sup>8</sup> FENALCO (2024). Informe del sector automotor, junio de 2024. Obtenido de: <https://drive.google.com/file/d/1mK6bg99mt47N-HJYDxwfjDXInFLLnAtw/view>

## Principales indicadores macroeconómicos

### Colombia

	2021	2022		2023				2024*			
	Total	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	Total
<b>Producto Interno Bruto</b>											
PIB Nominal (COP Billones)	<b>1192,6</b>	<b>1462,5</b>	385,3	379,9	398,0	409,3	<b>1572,5</b>	399,6	408,7	432,4	<b>1708,4</b>
PIB Nominal (USD Billions)	<b>318,5</b>	<b>344,6</b>	81,0	85,8	98,4	99,5	<b>382,3</b>	101,9	104,3	105,5	<b>428,5</b>
PIB Real (COP Billones)	<b>907,4</b>	<b>907,4</b>	236,1	239,1	245,7	257,2	<b>978,2</b>	237,0	244,7	250,6	<b>995,8</b>
PIB Real (% Var. interanual)	<b>11</b>	<b>7,3</b>	2,9	0,1	-0,6	0,3	<b>0,9</b>	0,7	2,1	2,0	<b>1,8</b>
<b>Precios</b>											
Inflación (IPC, % Var. interanual)	<b>5,6</b>	<b>13,1</b>	13,3	12,1	11,0	9,2	<b>9,3</b>	7,4	7,2	5,8	<b>5,6</b>
Inflación sin alimentos (% Var. interanual)	<b>3,4</b>	<b>10</b>	11,4	11,6	11,5	5,0	<b>10,3</b>	8,8	7,65	6,5	<b>5,7</b>
Tipo de cambio (COP/USD fin de periodo)	<b>3981</b>	<b>4810</b>	4627	4191	4054	3822	<b>3822</b>	3842	3918	4164,2	<b>4014</b>
Tipo de cambio (Var. % interanual)	<b>16</b>	<b>20,8</b>	23,5	1,5	-10,6	-19,3	<b>-19,3</b>	-17,0	-11,4	3,6	<b>5</b>
<b>Sector Externo</b>											
Cuenta corriente (USD millones)	<b>-17951</b>	<b>-21333</b>	-2996	-	-1758	-	<b>-9715</b>	-	-	...	<b>-11140</b>
Déficit en cuenta corriente (% del PIB)	<b>-5,7</b>	<b>-6,2</b>	-3,7	-2,6	-1,8	-2,1	<b>-2,7</b>	-1,9	-1,6	...	<b>-2,6</b>
Balanza comercial (% del PIB)	<b>-6,4</b>	<b>-4,8</b>	-2,7	-2,5	-1,5	-2,2	<b>-2,3</b>	-1,9	-2,2	...	<b>-3,0</b>
Exportaciones F.O.B. (% del PIB)	<b>13,6</b>	<b>21,3</b>	21,1	19,2	17,6	17,3	<b>18,6</b>	15,8	16,6	...	<b>-17,2</b>
Importaciones F.O.B. (% del PIB)	<b>18</b>	<b>26,1</b>	23,8	21,7	19,0	19,5	<b>20,9</b>	17,7	18,7	...	<b>14,2</b>
Renta de los factores (% del PIB)	<b>-2,8</b>	<b>-4,9</b>	-4,8	-3,7	-3,8	-3,3	<b>-4,0</b>	-3,3	-3,1	...	<b>-3,3</b>
Transferencias corrientes (% del PIB)	<b>3,4</b>	<b>3,6</b>	3,8	3,5	3,4	3,4	<b>3,6</b>	3,3	3,7	...	<b>3,4</b>
Inversión extranjera directa (pasivo) (% del PIB)	<b>3</b>	<b>4,9</b>	5,1	6,2	4,0	3,8	<b>4,8</b>	3,6	2,7	...	...
<b>Sector Público (acumulado, % del PIB)</b>											
Bal. primario del Gobierno Central	<b>-3,6</b>	<b>-1</b>	0,3	1,2	0,2	...	<b>-0,3</b>	...	...	...	<b>-0,9</b>
Bal. del Gobierno Nacional Central	<b>-7</b>	<b>-5,3</b>	-0,9	0,0	-0,7	-2,7	<b>-4,3</b>	-1,2	-2,1	...	<b>-5,6</b>
Bal. primario del SPNF	<b>-3,5</b>	<b>-1,4</b>	...	...	...	...	<b>1,5</b>	...	...	...	<b>-0,2</b>
Bal. del SPNF	<b>-7,1</b>	<b>-6</b>	...	...	...	...	<b>-2,7</b>	...	...	...	<b>-4,9</b>
<b>Indicadores de Deuda (% del PIB)</b>											
Deuda externa bruta	<b>53,9</b>	<b>53,4</b>	55,2	56,1	...	...	<b>53,6</b>	...	...	...	...
Pública	<b>32,2</b>	<b>30,4</b>	31,4	31,8	...	...	<b>30,9</b>	...	...	...	...
Privada	<b>21,7</b>	<b>23</b>	23,8	24,2	...	...	<b>22,8</b>	...	...	...	...
Deuda neta del Gobierno Central	<b>60</b>	<b>57,7</b>	54,1	52,2	52,2	53,8	<b>53,8</b>	51,5	55,4	...	<b>55,3</b>

\*Proyecciones de Asobancaria. Los datos fiscales corresponden a lo proyectado por el Gobierno Nacional en el MFMP 2024

Fuentes: DANE, Banco de la República, Ministerio de Hacienda y Crédito Público

## Estados financieros del sistema bancario Colombia

	dic-20	dic-21	dic-22	dic-23	sep-24 (a)	ago-24 (b)	sep-23 (b)	Var. real anual (b) - (a)
<b>Activo</b>	<b>729.841</b>	<b>817.571</b>	<b>924.121</b>	<b>959.797</b>	<b>971.243</b>	<b>971.704</b>	<b>944.430</b>	<b>-2,8%</b>
Disponible	53.794	63.663	58.321	64.582	50.299	56.736	60.672	-21,6%
Inversiones	158.735	171.490	180.818	189.027	207.566	202.095	183.665	6,8%
Cartera de crédito	498.838	550.204	642.473	655.074	665.969	664.839	656.576	-4,1%
Consumo	150.527	169.603	200.582	196.005	188.904	188.948	198.004	-9,8%
Comercial	263.018	283.804	330.686	338.202	350.102	349.894	340.895	-2,9%
Vivienda	72.565	82.915	95.158	102.972	107.945	107.099	100.066	1,9%
Microcrédito	12.727	13.883	16.047	17.896	19.018	18.899	17.611	2,1%
Provisiones	37.960	35.616	37.224	39.752	40.096	40.058	39.526	-4,1%
Consumo	13.729	12.251	15.970	18.644	18.423	18.527	18.458	-5,7%
Comercial	17.605	17.453	16.699	16.335	16.792	16.689	16.489	-3,8%
Vivienda	2.691	3.021	3.189	3.413	3.460	3.410	3.336	-2,0%
Microcrédito	1.133	913	858	1.181	1.341	1.344	1.064	19,1%
<b>Pasivo</b>	<b>640.363</b>	<b>713.074</b>	<b>818.745</b>	<b>856.579</b>	<b>860.737</b>	<b>862.976</b>	<b>842.083</b>	<b>-3,4%</b>
Depósitos y otros instrumentos	556.917	627.000	686.622	731.321	757.344	759.286	717.240	-0,2%
Cuentas de ahorro	246.969	297.412	297.926	286.217	292.589	299.098	271.023	2,0%
CDT	154.188	139.626	207.859	272.465	290.727	289.731	273.528	0,5%
Cuentas Corrientes	75.002	84.846	80.608	75.483	72.120	71.145	72.857	-6,4%
Otros pasivos	9.089	9.898	11.133	10.841	10.284	11.073	11.590	-16,1%
<b>Patrimonio</b>	<b>89.479</b>	<b>104.497</b>	<b>105.376</b>	<b>103.218</b>	<b>110.506</b>	<b>108.729</b>	<b>102.348</b>	<b>2,0%</b>
<b>Utilidades (año corrido)</b>	<b>4.159</b>	<b>13.923</b>	<b>14.222</b>	<b>8.133</b>	<b>6.329</b>	<b>5.435</b>	<b>6.156</b>	<b>-2,8%</b>
Ingresos financieros de cartera	45.481	42.422	63.977	91.480	65.439	58.529	68.064	-9,1%
Gastos por intereses	14.571	9.594	28.076	60.093	41.592	37.414	44.463	-11,6%
Margen neto de intereses	31.675	33.279	38.069	35.918	27.444	24.496	26.927	-3,7%
<b>Indicadores (%)</b>								
<b>Calidad</b>	<b>4,96</b>	<b>3,89</b>	<b>3,61</b>	<b>4,90</b>	<b>4,98</b>	<b>5,00</b>	<b>4,79</b>	<b>0,19</b>
Consumo	6,29	4,37	5,44	8,10	7,45	7,54	7,69	-0,24
Comercial	4,55	3,71	2,73	3,42	3,85	3,82	3,55	0,31
Vivienda	3,30	3,11	2,47	3,03	3,49	3,50	2,80	0,69
Microcrédito	7,13	6,47	5,46	8,50	9,49	9,74	7,39	2,10
<b>Cubrimiento</b>	<b>153,5</b>	<b>166,2</b>	<b>160,6</b>	<b>123,8</b>	<b>121,0</b>	<b>120,6</b>	<b>125,7</b>	<b>4,75</b>
Consumo	145,1	165,4	146,4	117,4	130,9	130,0	121,2	9,74
Comercial	147,1	165,6	184,7	141,2	124,4	124,8	136,3	-11,88
Vivienda	112,3	117,1	135,5	109,3	91,8	91,0	118,9	-27,08
Microcrédito	124,8	101,7	97,9	77,7	74,3	73,0	81,8	-7,49
ROA	0,6	1,7	1,5	0,8	0,9	0,8	0,9	0,00
ROE	4,6	13,3	13,5	7,9	7,7	7,6	8,1	-0,39
Solvencia	16,3	20,5	17,1	16,5	17,3	17,0	15,9	1,44
IRL	213,1	204,4	183,7	194,0	190,1	190,2	190,0	0,06
CFEN G1	0,0	113,5	109,6	115,5	114,0	114,6	113,8	0,21
CFEN G2	0,0	134,4	127,3	134,4	131,4	131,2	130,5	0,91

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia.

Nota: G1 corresponde a bancos con activos superiores al 2% del total y G2 a bancos diferentes a G1 que tengan cartera como activosignificativo.

## Principales indicadores de inclusión financiera

### Colombia

	2021					2022					2023		2024				
	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2
Profundización financiera - Cartera/PIB (%) EC + FNA	52,3	50,7	49,5	49	<b>50,9</b>	50	49,4	48,6	48,3	<b>48,3</b>	47,1	46,8	46,7	46,2	<b>46,2</b>	45,9	45,4
Efectivo/M2 (%)	16,02	16,51	16,46	17,04	<b>17</b>	16,2	15,9	15,6	16,3	<b>16,3</b>	14,7	14,3	13,9	15,0	<b>15,0</b>	14,2	14,08
<b>Cobertura</b>																	
Municipios con al menos una oficina o un corresponsal bancario (%)	100	100	100	100	<b>100</b>	100	100	100	100	<b>100</b>	-	-	-	100	<b>100</b>	-	-
Municipios con al menos una oficina (%)	72,8	72,9	72,8	72,8	<b>79,5</b>	79,1	77,8	77,8	78,7	<b>78,7</b>	-	-	-	78,7	<b>78,7</b>	-	-
Municipios con al menos un corresponsal bancario (%)	100	100	100	92,7	<b>92,7</b>	98,6	98,7	99,6	100	<b>100</b>	-	-	-	100	<b>100</b>	-	-
<b>Acceso</b>																	
<b>Productos personas</b>																	
Indicador de bancarización (%) SF*	89,4	89,4	89,9	90,5	<b>90,5</b>	91,2	91,8	92,1	92,3	<b>92,3</b>	-	-	-	94,6	<b>94,6</b>	-	-
Adultos con: (en millones)																	
Al menos un producto SF	32,7	32,9	33,1	33	<b>33,5</b>	33,8	34,2	34,4	34,7	<b>34,7</b>	-	-	-	36,1	<b>36,1</b>	-	-
Cuentas de ahorro	28,4	28,3	28,6	28,9	<b>28,9</b>	29,2	29,5	29,6	29,9	<b>29,9</b>	-	-	-	30,8	<b>30,8</b>	-	-
Cuenta corriente SF	1,9	1,9	1,9	1,9	<b>1,9</b>	1,9	1,9	1,8	1,8	<b>1,8</b>	-	-	-	-	<b>-</b>	-	-
Cuentas CAES SF	3,0	3,0	3,0								-	-	-	-	<b>-</b>	-	-
Cuentas CATS SF	9,2	10,5	11,8								-	-	-	27,5	<b>27,5</b>	-	-
Depósitos electrónicos	12,7	13,1	13,7								-	-	-	-	<b>-</b>	-	-
CDT	0,85	0,83	0,75	-	<b>-</b>	0,8	0,8	0,9	0,9	<b>0,9</b>	-	-	-	-	<b>-</b>	-	-
Al menos un producto de crédito( en millones)	12,8	12,9	12,6	12,6	<b>12,6</b>	12,8	13,2	13,5	13,6	<b>13,6</b>	-	-	-	-	<b>13,5</b>	-	-
Crédito de consumo SF	6,86	6,9	6,9	6,9	<b>6,9</b>	7,1	7,4	7,7	7,8	<b>7,8</b>	-	-	-	7,3	<b>7,3</b>	-	-
Tarjeta de crédito SF	8,11	8,1	7,7	7,9	<b>7,9</b>	8,0	8,2	8,4	8,5	<b>8,5</b>	-	-	-	6,6	<b>6,6</b>	-	-
Microcrédito SF	2,44	2,4	2,3	2,3	<b>2,3</b>	2,30	2,34	2,36	2,3	<b>2,3</b>	-	-	-	2,4	<b>2,4</b>	-	-
Crédito de vivienda SF	1,19	1,1	1,2	1,2	<b>1,2</b>	1,23	1,25	1,27	1,3	<b>1,3</b>	-	-	-	1,2	<b>1,2</b>	-	-
Crédito comercial SF	0,54	0,5	0,4	0,2	<b>0,2</b>	0,46	0,45	0,44	0,5	<b>0,5</b>	-	-	-	-	<b>-</b>	-	-
<b>Uso</b>																	
<b>Productos personas</b>																	
Adultos con: (%)																	
Algún producto activo SF	74,4	74,6	75,5	74,8	<b>74,8</b>	76,2	76,9	77,7	77,2	<b>77,2</b>	-	-	-	82,7	<b>82,7</b>	-	-
Cuentas de ahorro activas SF	62,2	65,3	65,8	65,7	<b>65,7</b>	65,9	65,2	64,9	51,9	<b>51,9</b>	-	-	-	54,5	<b>54,5</b>	-	-
Cuentas corrientes activas SF	82,3	80,2	78,5	73,7	<b>73,7</b>	76,9	76,5	76,3	74,5	<b>74,5</b>	-	-	-	-	<b>-</b>	-	-
Cuentas CAES activas SF	82,1	82,2	82,1								-	-	-	-	<b>-</b>	-	-
Cuentas CATS activas SF	72,3	73,8	75,1								-	-	-	-	<b>80,1</b>	-	-
Depósitos electrónicos	70,1	71,4	71,7								-	-	-	-	<b>-</b>	-	-
Productos de ahorro a término (CDTs)	69,5	64,6	75,6	-	<b>-</b>	77,5	79,3	80,1	73,2	<b>73,2</b>	-	-	-	-	<b>-</b>	-	-

Fuentes: Banca de las Oportunidades, Superintendencia Financiera de Colombia.



## Principales indicadores de inclusión financiera

### Colombia

	2021					2022					2023				
	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total
<b>Acceso</b>															
<b>Productos empresas</b>															
Empresas con: (en miles)															
Al menos un producto SF	926,3	924,2	923,8	1028,6	<b>1028,6</b>	1029,0	1038,7	1065,7	1077,1	<b>1077,1</b>	-	-	-	1169,6	<b>1169,6</b>
*Productos de depósito SF	899,2	897,6	898,2	997,9	<b>998,9</b>	1004,0	1013,0	1039,8	1046,4	<b>1046,4</b>	-	-	-	1166,4	<b>1166,4</b>
*Productos de crédito SF	368,9	287,4	282,8	280,2	<b>280,2</b>	289,6	294,2	300,6	380,2	<b>380,2</b>	-	-	-	417,6	<b>417,6</b>
<b>Uso</b>															
<b>Productos empresas</b>															
Empresas con: (%)															
Algún producto activo SF	68,3	68,2	68,1	70,5	<b>70,5</b>	71,4	71,2	72,1	72,4	<b>72,4</b>	-	-	-	-	-
<b>Operaciones (semestral)</b>															
Total operaciones (millones)	-	4.939	-	6.222	<b>11.161</b>	-	6.668	-	7.769	<b>14.397</b>	-	7.500	-	7.808	<b>15.308</b>
No monetarias (Participación)	-	55,4	-	56,7	<b>56,1</b>	-	55,4	-	56,0	<b>55,8</b>	-	49,2	-	39,0	<b>44,1</b>
Monetarias (Participación)	-	44,6	-	43,3	<b>43,8</b>	-	44,6	-	44,0	<b>44,2</b>	-	50,8	-	61,0	<b>55,9</b>
No monetarias (Crecimiento anual)	-	-8,7	-	12,4	<b>2,3</b>	-	34,0	-	23,2	<b>27,9</b>	-	29,4	-	39,2	<b>34,7</b>
Monetarias (Crecimiento anual)	-	30,5	-	29,3	<b>29,1</b>	-	33,1	-	27,1	<b>29,8</b>	-	1,1	-	-29,9	<b>-15,7</b>
<b>Tarjetas</b>															
Crédito vigentes (millones)	14,9	14,6	15,0	15,6	<b>15,6</b>	15,9	16,0	16,1	16,0	<b>16,0</b>	15,8	15,5	15,4	15,0	<b>15,0</b>
Débito vigentes (millones)	39,2	38,4	39,7	40,8	<b>40,8</b>	41,1	42,6	43,7	45,8	<b>45,8</b>	46,2	46,4	47,1	47,2	<b>47,2</b>
Ticket promedio compra crédito (\$miles)	197,6	208,2	201,4	219,9	<b>219,9</b>	215,3	225,2	209,5	225,6	<b>225,6</b>	211,1	211,8	200,0	212,6	<b>212,6</b>
Ticket promedio compra débito (\$miles)	116,8	118,1	114,5	124,9	<b>124,9</b>	119,1	116,5	112,5	108,1	<b>108,1</b>	100,6	100,7	96,0	111,1	<b>111,1</b>

Fuentes: Banca de las Oportunidades, Superintendencia Financiera de Colombia.