

El Complejo Automotriz argentino

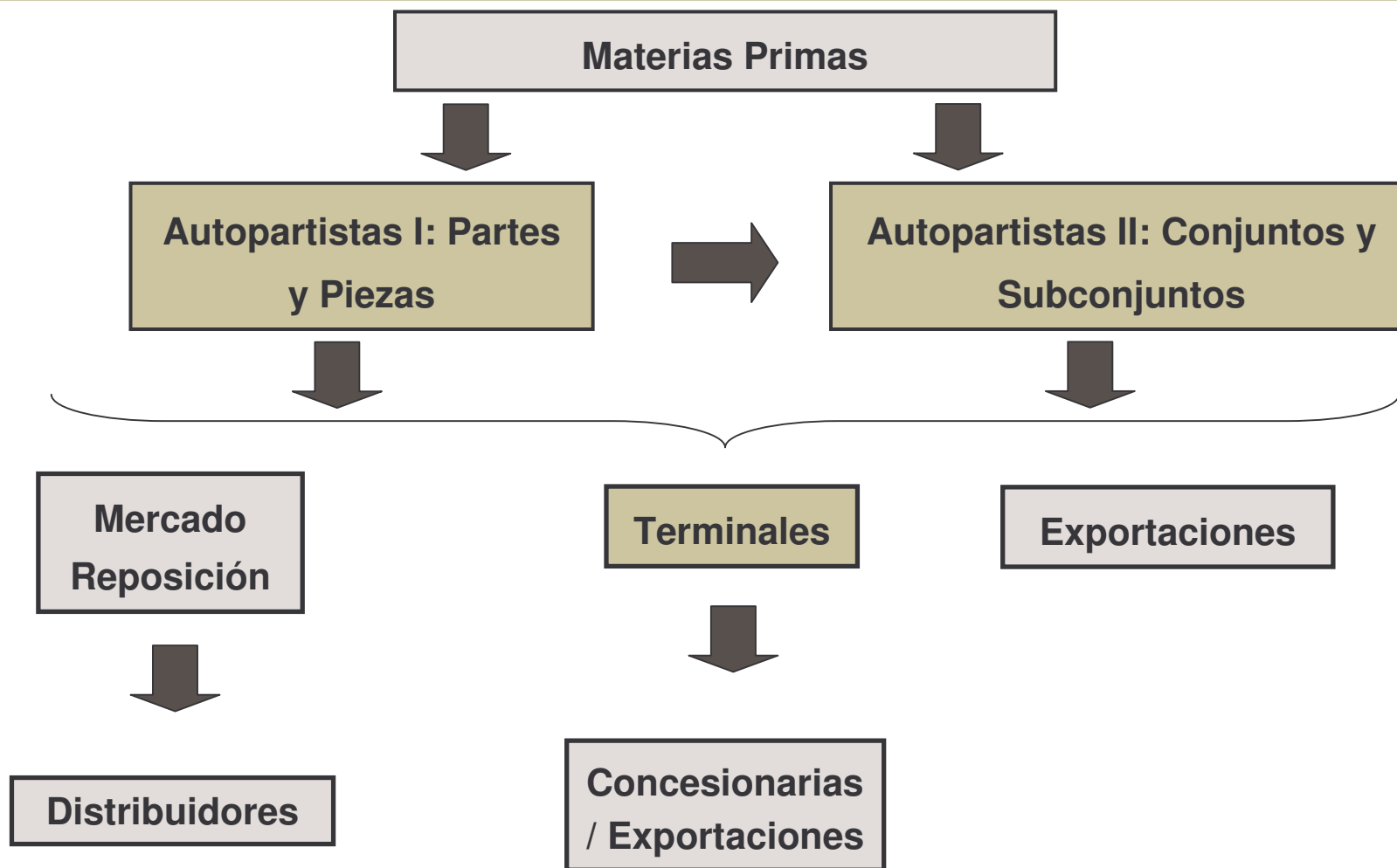
Centro de Estudios para la Producción
Secretaría de Industria, Comercio y PyME
Ministerio de Producción
Febrero de 2009

Relevancia del sector



- Históricamente, el complejo automotriz ha sido considerado como una actividad productiva dinamizadora de la economía -por sus eslabonamientos hacia los sectores de insumos de varias ramas industriales¹-, promotor del desarrollo tecnológico e importante generador de empleo.
- El complejo automotriz está compuesto por los fabricantes de automotores y los autopartistas. Estilizadamente, los productores de automotores realizan las tareas de estampado, soldadura, pintura y montaje mientras que dentro de los autopartistas están, por un lado, quienes fabrican partes y/o piezas y, por el otro, los llamados “sistemistas”, que elaboran los subconjuntos y conjuntos² (cajas de cambio, sistema de frenos, motores, etc.). Existe un mayor nivel de sofisticación, tecnología y diseño entre los autopartistas que realizan conjuntos y subconjuntos.
- En 2007 sólo 52 países realizaban producción de automotores, donde sólo 23 superaban el medio millón de unidades. Argentina forma parte de este grupo, con 544.647 unidades fabricadas (0,7% de la producción mundial). En América Latina, sólo Brasil y México superan la producción argentina, alcanzando, aproximadamente, los 3 y 2 millones, respectivamente. A nivel mundial, los principales productores, por orden de importancia, son Japón, Estados Unidos, China y Alemania, que fabricaron el 51,2% del total de automóviles³.
- En Argentina, en 2007 el complejo automotriz facturó \$ 57 mil millones (AFIP), generó el 6,3% del valor agregado industrial (INDEC) y 65.095 empleos registrados -5,7%% del total industrial- (OEDE – MTEySS).
- En el país existen actualmente 9 terminales produciendo automóviles: Peugeot, General Motors, Ford, Toyota, Renault, Volkswagen, Mercedes Benz (Daimler-Chrysler), Fiat, Iveco, a las que se suma Scania -la única sin producción local-. Las 10 terminales cuentan con plantas activas en Brasil, donde la cantidad de unidades fabricadas son mayores (a excepción de Toyota y Peugeot). Además, 4 de ellas (Fiat, General Motors, Peugeot -Jeppener- y Toyota) también producen motores y otras 3 (Fiat, Scania y Volkswagen), cajas de cambio. Por su parte, el número de empresas autopartistas asciende a 1.273 (AFIP).
- Asimismo, esta actividad presenta un elevado nivel de apertura comercial, con exportaciones que rondan los US\$ 5.529 millones e importaciones de US\$ 7.252 millones-.
- Caucho, plástico, vidrio, metalúrgica y acero.
- El Clasificador Nacional de Actividades Económicas agrupa en **la rama 341, en adelante sector terminal**, la producción de automotores, la fabricación de chasis equipados con motor y la producción de motores -por más que sea considerada una autoparte-. En la **rama 343, en adelante sector autopartista**, se incluyen la fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores. Entre ellas: frenos, cajas de engranajes, ejes, aros de ruedas, amortiguadores, radiadores, silenciadores, tubos de escape, embragues, volantes, columnas y cajas de dirección, válvulas y partes para motores, cinturones de seguridad, paragolpes, puertas. No incluye la producción de neumáticos, piezas de plásticos, entre otros.
- Fuente: CEP en base a OICA. www.oica.net

Esquema productivo de la cadena



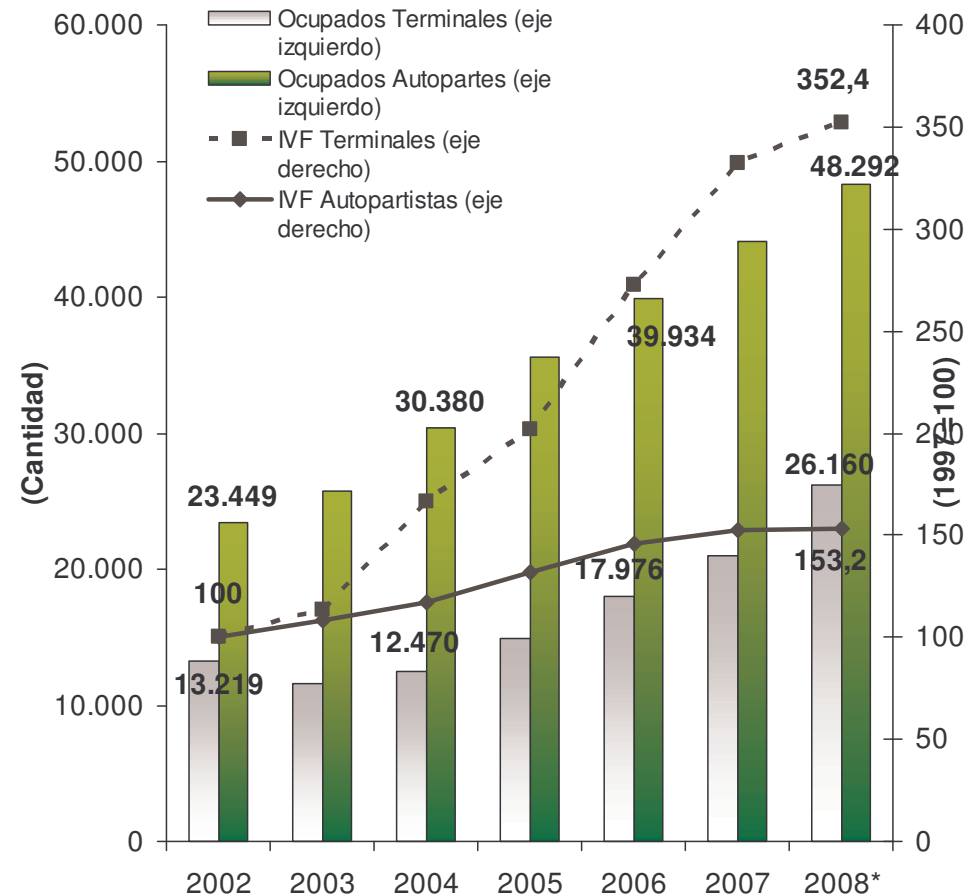
Evolución del sector: 2002-2008



Desde 2002, se ha evidenciado un muy fuerte crecimiento de la producción de automotores, a una tasa acumulativa anual del 23,4%. La fabricación de autopartes, si bien más modesto, también ha tenido un incremento importante (7,4%).

Por otro lado, la cantidad de ocupados en el complejo automotor prácticamente se ha duplicado en menos de 6 años. El sector autopartista emplea a casi dos tercios del total.

Evolución de la producción (Índice de Volumen Físico) y del empleo en el sector Terminal y autopartes.



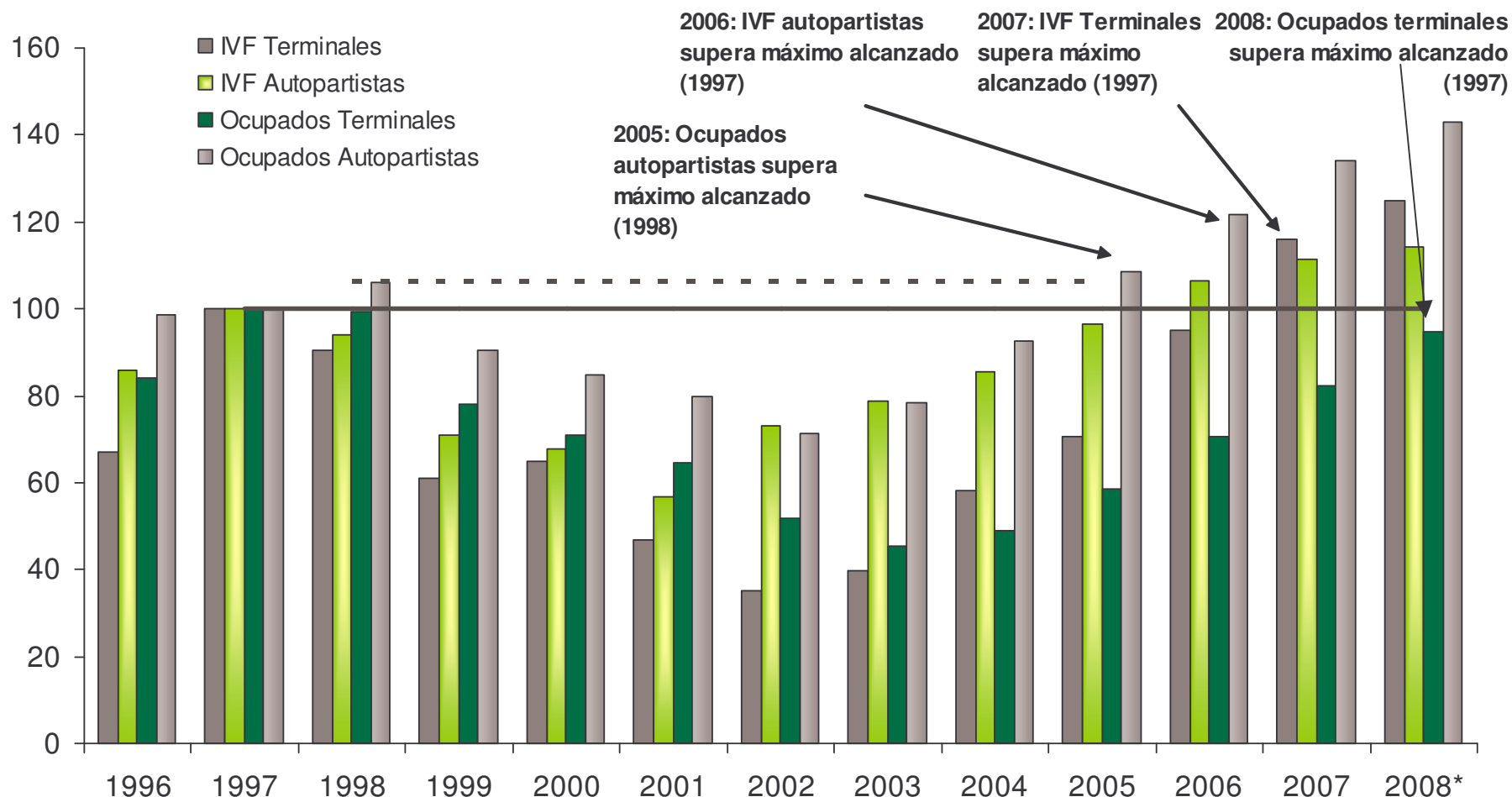
* Ocupados: promedio I-III Trimestre

Fuente: CEP en base a INDEC (IVF) y OEDE - MTEySS en base a SIJyP (Ocupados).

Evolución del sector: 1996-2008



Evolución de la producción (Índice de Volumen Físico) y del empleo en el sector Terminal y autopartes. (1997=100)



* Ocupados: Promedio I-III Trimestre

Fuente: CEP en base a INDEC (IVF) y OEDE - MTEySS en base a SIJyP (Ocupados).

El notable desempeño del complejo automotor a partir del año 2002 ha permitido superar, sucesivamente, los valores máximos registrados en la década pasada.

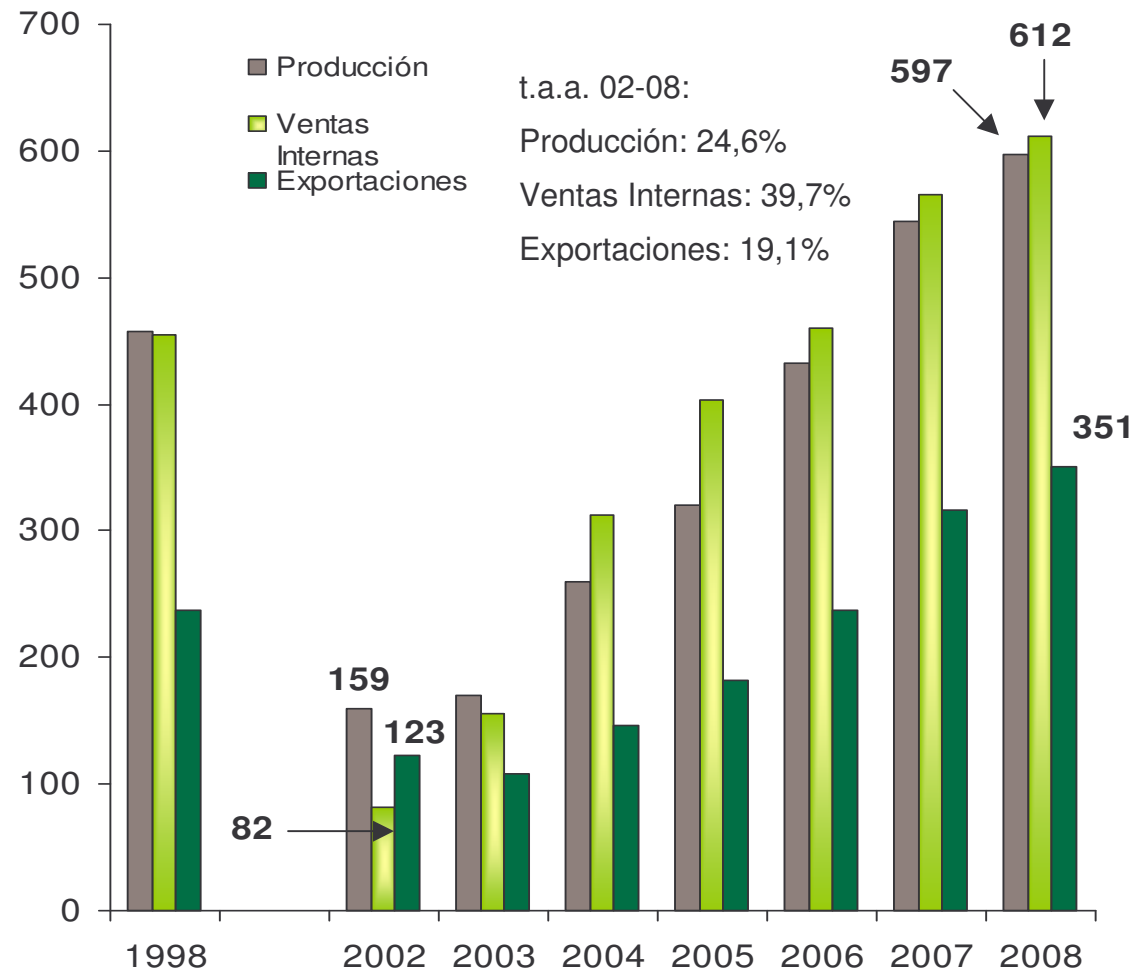
Evolución del sector terminal: 2002-2008



En términos de unidades, el crecimiento del sector terminal se reflejó en el logro de nuevos récords que superaron los alcanzados en la década pasada (registrados en 1998).

Así, en 2008 la producción alcanzó las 597.086 unidades, el mercado interno superó la barrera de los 600 mil y las exportaciones llegaron a las 351.092 unidades.

Evolución de la producción, ventas internas y exportaciones de automotores (miles de unidades).



Fuente: CEP en base a ADEFA

MERCOSUR: protección de mercado como pilar de crecimiento



La regulación del comercio intrazona (Argentina-Brasil) mediante el *flex** ha consolidado el mercado automotriz regional, promoviendo un desarrollo equilibrado de los sectores en ambos países.

Así, frente a la opción del libre comercio, en el 2006 se negoció un nuevo acuerdo por dos años con una baja del flex. Posteriormente, en una nueva negociación en 2008, se mantuvo una mayor protección para la Argentina, al establecer un flex asimétrico, por un lapso de 5 años.

De esta manera, la continuidad del comercio administrado ha servido de plataforma para el continuo desarrollo del sector.

* El *flex* establece la relación entre importaciones y exportaciones. Su valor indica el máximo monto en dólares a importar por dólar exportado. Un valor mayor a uno significa la posibilidad de una balanza comercial negativa (más importaciones que exportaciones). Así, cuanto mayor sea su valor, menos restricciones tiene el comercio.

Los bienes incluidos en este régimen están definidos positivamente en función de su posición arancelaria e incluyen bienes que son producidos por otros sectores (caucho, plástico, etc.).

Año	Coefficiente de Desvío sobre las Exportaciones (Flex)
2001	1,60
2002	2,00
2003	2,20
2004	2,40
2005	2,60
2006/7	1,95
2008/13	1,95 (Argentina) / 2,50 (Brasil)

Fuente: CEP en base a ALADI (Protocolos Adicionales 30 a 38 del Acuerdo de Complementación Económica N° 14).

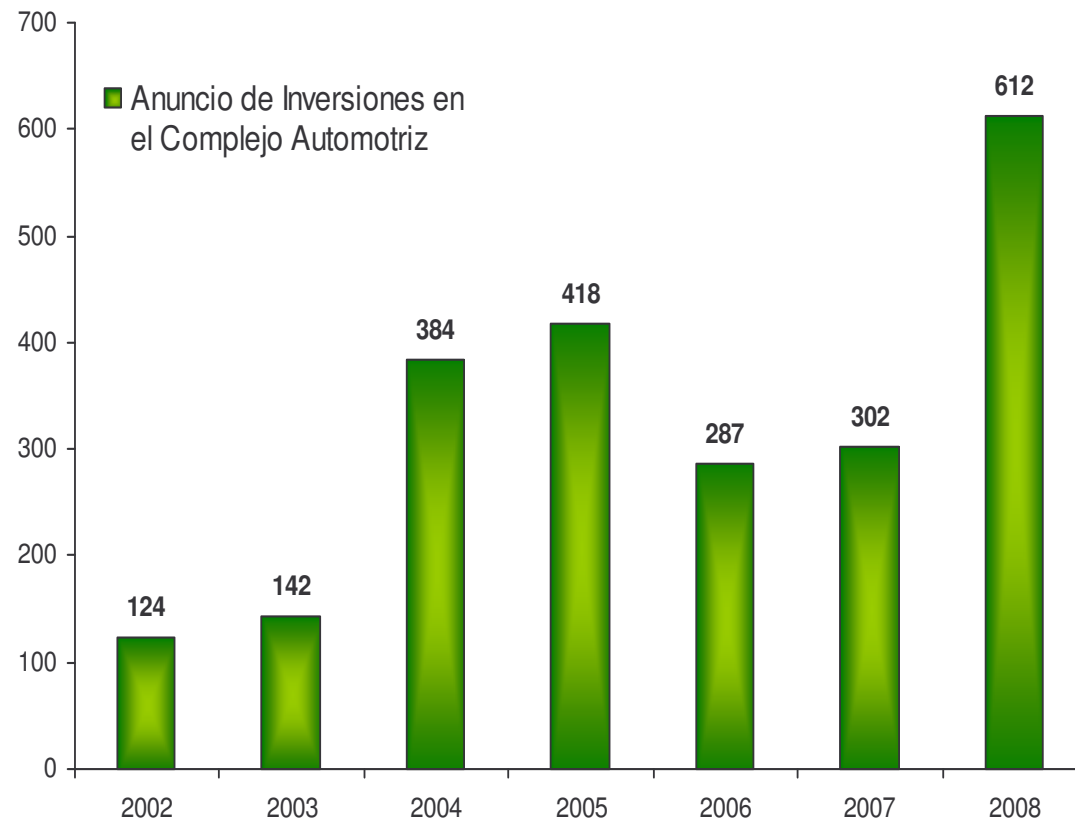
Anuncio de Inversiones



Anuncio de Inversiones en el Complejo Automotriz. 2002-2008 (millones de pesos)

En efecto, la continuidad del comercio administrado ha llevado a las empresas del complejo automotriz a realizar importantes anuncios de inversiones.

Particularmente, en 2008 los anuncios alcanzan los \$ 612 millones, incentivados por el nuevo acuerdo automotor vigente por el plazo 2008-13.



Se incluyen tanto los proyectos de años anteriores a materializarse en el 2008, como los anuncios realizados hasta el 31 de diciembre de dicho año. Datos provisorios.

Fuente: Base de Inversiones - CEP

Complementación Productiva



Un porcentaje de los anuncios de inversiones se han materializado en el lanzamiento de nuevos modelos de producción por parte de las terminales.

En efecto, entre los años 2002-08 se comenzaron a producir 13 nuevos modelos, en su gran mayoría de exclusividad regional (sin que sean producidos en simultáneo en Brasil). En 2009, ya en enero se produjo un nuevo lanzamiento (Symbol, de Renault) y se esperan al menos dos más para este año.

De esta manera, las estrategias de las terminales es localizar distintos segmentos de su producción en Argentina y en Brasil, de modo de ganar escala -y por ende, mayor eficiencia- y cumplir con las metas del comercio administrado. Particularmente en la Argentina se localiza la fabricación de vehículos medianos, pick ups y utilitarios.

Lanzamiento de modelos. 2002-2008

Fecha	Modelo	Marca	Exclusividad Regional
Mar-02	Corsa II	Chevrolet	NO
Mar-04	307	Peugeot	SI
Feb-05	Nueva Hilux pick up	Toyota	SI
Oct-05	Hilux SW4	Toyota	SI
Mar-06	Suran	VW	SI
Jul-06	307 Sedán	Peugeot	SI
Ene-07	Sprinter NCV3	Mercedes Benz	SI
Abr-07	Citroen C4	Peugeot	SI
Ene-08	Siena	Fiat	NO
Sep-08	Nuevo Focus	Ford	SI
Sep-08	207	Peugeot	NO
Sep-08	Fox	VW	NO
Oct-08	Palio	Fiat	NO

Fuente: CEP en base a Régimen Automotor.

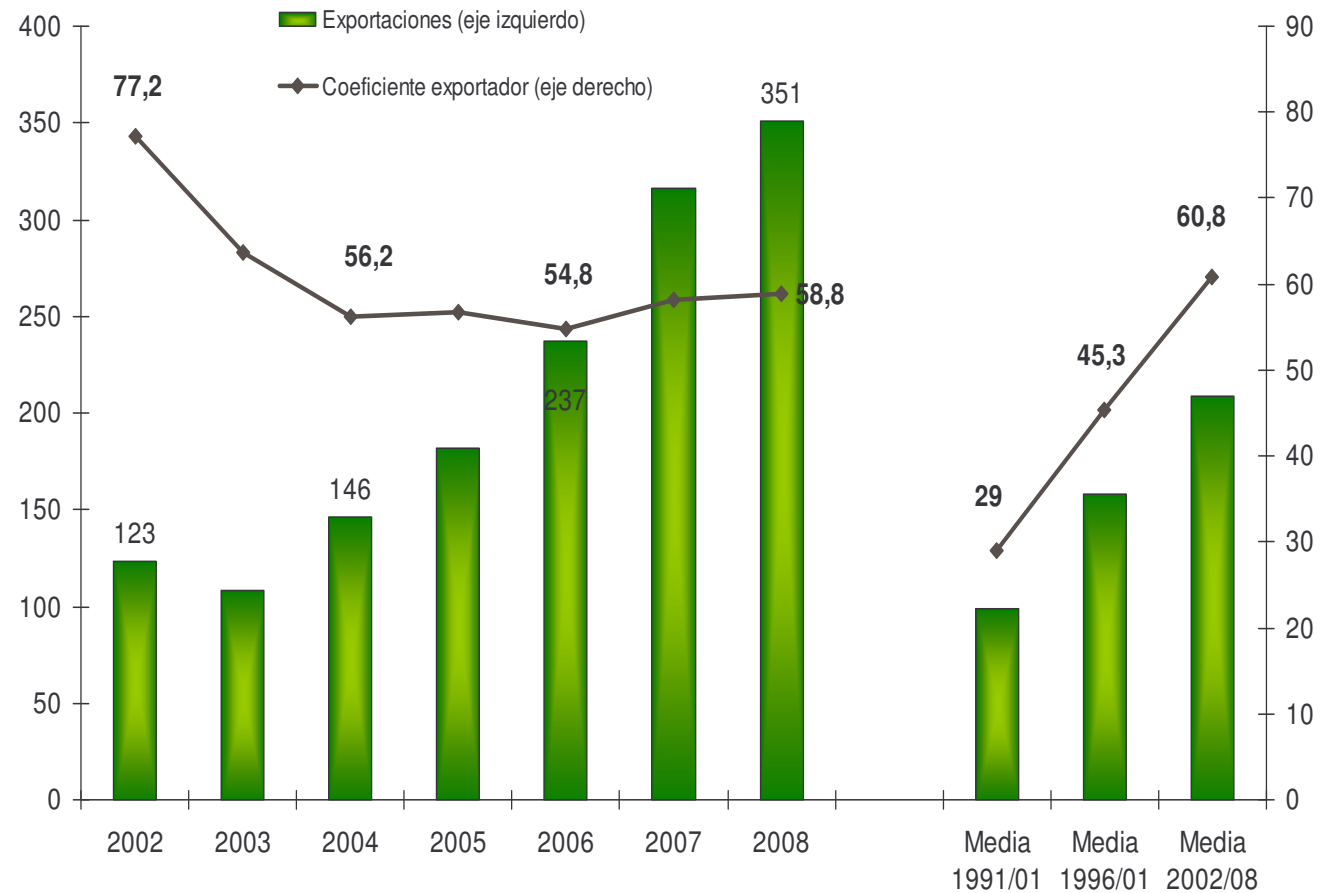
Reorientación productiva



El esquema productivo adoptado frente al comercio administrado se tradujo en una redefinición del destino de la producción, donde las exportaciones pasaron a ser el principal mercado.

Así, entre 2002-2008 se exportó, en promedio, el 60,8% de las unidades fabricadas en el país, una proporción muy superior a la verificada en la década pasada.

Exportaciones: miles de unidades y proporción sobre producción.



Fuente: CEP en base a ADEFA

Comercio exterior



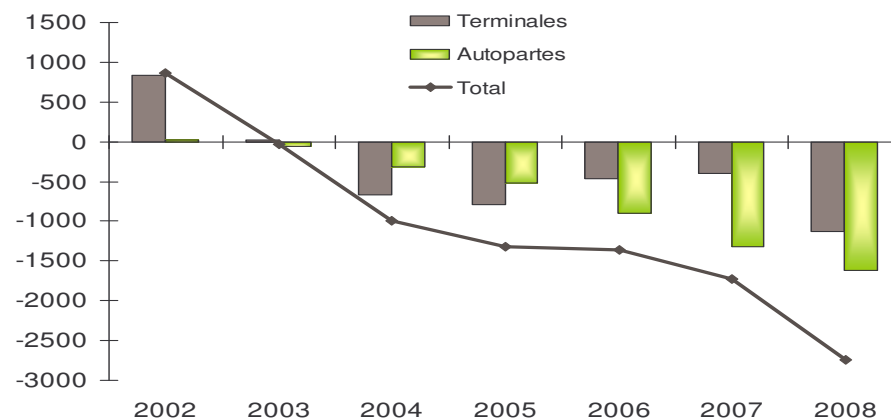
La internacionalización de la cadena productiva y el comercio administrado ha llevado a un intenso intercambio comercial, que ha mostrado un creciente déficit, tanto a nivel del complejo automotriz, como en cada sector.

A nivel global, cada rama muestra una contribución similar en el déficit total. El fuerte retroceso que experimentó el sector autopartista en la década del '90 -que incluso llevó a la radicación de empresas en el país vecino- y la ausencia de empresas en algunos rubros explican este desempeño¹.

Con Brasil, en cambio, el déficit está concentrado en el sector terminales, debido principalmente a que allí se localiza la producción de automóviles chicos -que son los más vendidos en el país- y de motores. De todas formas, la incidencia de las autopartes en los últimos años ha sido creciente.

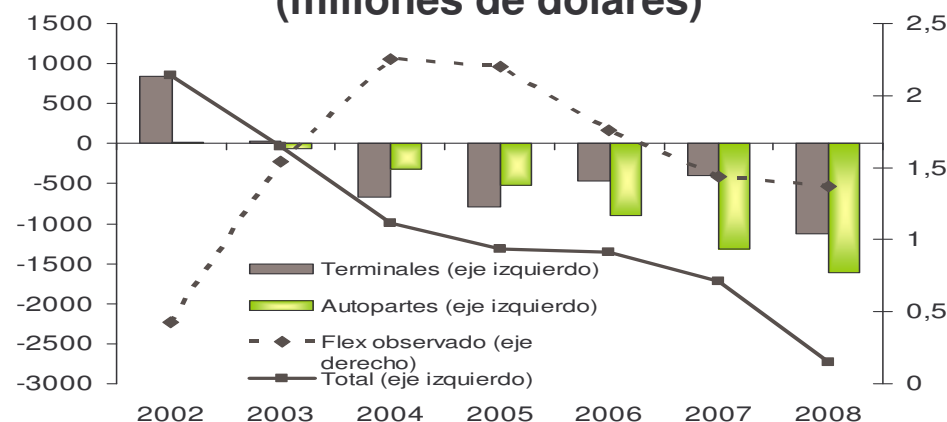
1) De hecho, las terminales han crecido en importancia como importadores, incorporando proveedores foráneos dentro de su cadena de valor regional.

Balanza comercial de terminales y autopartes. (millones de dólares)



Fuente: CEP en base a INDEC

Balanza comercial bilateral con Brasil de terminales, autopartes y flex observado+. (millones de dólares)



+ Los bienes incluidos son lo que están clasificados dentro de las ramas 341 (terminales) y 343 (autopartes), grupo que no coincide plenamente con los bienes que se incluyen en el comercio administrado con Brasil.
Fuente: CEP en base a INDEC

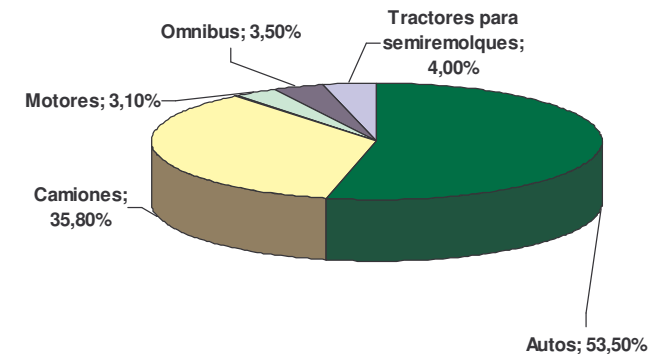
Exportaciones



Las exportaciones del sector terminal en 2008 alcanzaron los US\$ 5.291,3 millones. Dos rubros concentran más del 90%: Autos (53,5%) y Camiones (35,4%). Estos automotores también alcanzan el mismo peso en el comercio bilateral con Brasil, pero con una mayor participación de los autos (66,3%).

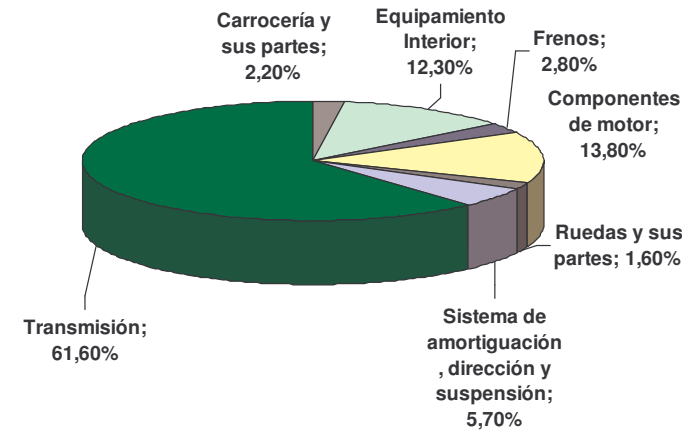
En el mismo período, las exportaciones de autopartes sumaron US\$ 1.148,2 millones. El grupo de mayor importancia son Equipos de transmisión, donde el principal rubro es cajas de cambio. Cabe recordar que este producto es el único que fabrica Scania en el país, mientras que su producción de camiones está localizada en Brasil. Otros grupos de importancia son Componentes de motor y Equipamiento interior (especialmente, partes y accesorios de carrocerías).

Exportaciones terminales 2008



Fuente: CEP en base a INDEC

Exportaciones autopartistas 2008



Fuente: CEP en base a INDEC

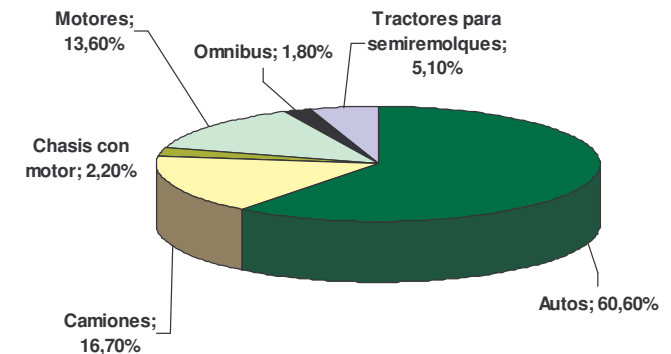
Importaciones



Las importaciones del sector terminal en 2008 alcanzaron US\$ 6.393,7 millones. Los Autos son el principal producto, alcanzando el 60,6% del total. Debido a la especialización productiva resultante del comercio administrado, la gran mayoría provienen de Brasil -el 67%- . Otros rubros de importancia son los camiones (16,7%) y los motores (13,5%).

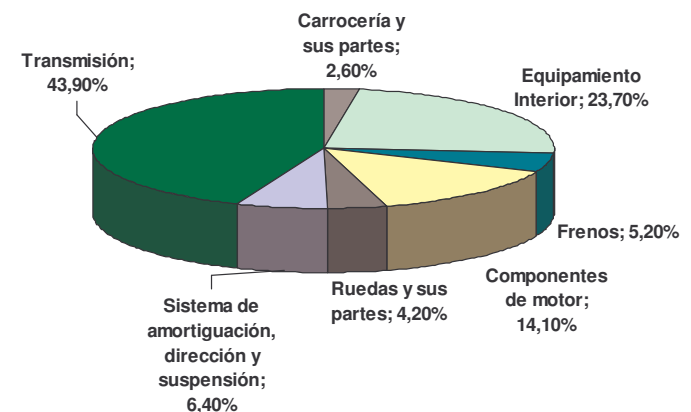
En el mismo período, las importaciones del sector autopartes sumaron US\$ 3.287,7 millones. Al igual que las exportaciones, el grupo de mayor peso son los Equipos de transmisión, aunque en este caso el principal rubro es Partes y accesorios de vehículos, después seguido por Cajas de cambio. Equipamiento Interior (especialmente, partes y accesorios de carrocerías) y Componente de motor son los otros grupos de mayor peso (23,7% y 14,1%, respectivamente).

Importaciones terminales 2008



Fuente: CEP en base a INDEC

Importaciones autopartistas 2008



Fuente: CEP en base a INDEC

Políticas para el sector Autopartes



Ley de Desarrollo y Consolidación del Sector Autopartista Nacional (Ley N° 26.393)

En julio de 2008, se sancionó la Ley N° 26.393, con el objeto de fomentar la producción de autopartes locales, de motores y de cajas de transmisión¹. Así, por medio de este régimen, se pretende estimular la fabricación de sistemas de alto valor agregado, continuar con la tendencia de producción regional exclusiva de automotores, promover una mayor integración nacional y disminuir el déficit comercial.

El régimen prevé un reintegro por 3 años por la compra de autopartes, matrices y moldes locales cuando son destinadas a plataformas de vehículos automotores exclusivas del MERCOSUR o a la producción de ejes con diferencial²; o un reintegro por 2 años para plataformas compartidas³. En relación a los motores y cajas de transmisión, nuevamente se prevé un reintegro para la compra de autopartes, matrices y moldes locales pero en este caso por 5 años⁴.

Los programas de producción que presenten las empresas deberán prever compromisos de incremento significativo de utilización de autopartes locales que impliquen, en todos los casos, un contenido máximo importado de todo origen de hasta el 40% del valor del bien ex-fabrica antes de impuestos al final del tercero o del quinto año del programa de producción, según corresponda.

1) Este régimen reformula su predecesor que había sido lanzado en el año 2005 mediante el Decreto N° 774, donde la principal diferencia radica en el mayor plazo de reintegros para la producción de cajas de cambio y motores.

2) Para ambas producciones, el reintegro es decreciente, del 8% al 6%. En el caso de ejes con diferencial, incluye tanto a nuevas autopartes o bien a la ampliación de la capacidad de producción existente

3) El reintegro es decreciente, del 7% al 6%.

4) En el caso de motores, incluye tanto nuevos modelos o de fabricación existente. En el caso de las cajas, nuevos modelos o ampliación de la capacidad de producción. En ambos casos los reintegros son decrecientes, del 10% al 6%.

Medidas frente a la crisis global del sector



- La crisis mundial ha golpeado fuertemente a las automotrices. La fuerte retracción de la demanda ha impactado en los planes de producción de las empresas.
- La magnitud de la crisis ha llevado al gobierno de EE.UU. a autorizar un plan de rescate que involucra una importante masa de recursos para evitar que las terminales de Detroit (General Motors y Chrysler, especialmente) entren en quiebra. Otros países (Alemania, Francia, Japón) también han establecido planes de ayuda a las terminales.
- Argentina, por su parte, ha lanzado el plan “Mi primer Okm”, que estimula la compra a crédito de varios modelos de automóviles producidos en el MERCOSUR.
- Este paquete se complementa con las medidas lanzadas en Brasil para la compra de automotores fabricados en la región.
- De esta manera, coordinadamente con Brasil, se busca mantener los niveles de producción y empleo de las terminales y de las autopartistas.

Balance y perspectivas



- El complejo automotriz ha evidenciado un fuerte crecimiento durante el período 2002-08. Este incremento permitió alcanzar nuevos récords en los niveles de producción, empleo y exportaciones.
- Este desempeño se inscribe dentro del proceso de reconfiguración sectorial derivada del régimen especial del MERCOSUR. La administración del comercio redundó en una mayor complementación productiva, donde las terminales desarrollaron como estrategia la localización de plataformas exclusivas en cada país. De este modo, se logró un aumento en las escalas de producción, permitiendo así una mayor orientación exportadora.
- La extensión del acuerdo por el período 2008-2013, con una mayor protección del mercado argentino, fue fundamental para continuar con las bases que permitieron este desempeño, que se ha materializado en nuevos y futuros lanzamientos de modelos de automotores de producción local, con un sesgo exportador.
- A la vez, para el desarrollo del sector autopartista se ha lanzado el **Régimen de Desarrollo y Consolidación del Sector Autopartista Nacional (Ley N° 26.393)**, que otorga reintegros por la compra autopartes, matrices y moldes locales a las terminales automotrices, a los fabricantes de ejes con diferencial, de motores y de cajas de cambio.
- La crisis mundial ha repercutido en el sector automotriz y ha llevado a los distintos países a tomar medidas. En Argentina, el lanzamiento del Plan “Mi primer Okm” es el principal estímulo para sostener la demanda. En paralelo, Brasil ha aprobado un paquete de fomento a la compra de automotores. Estos planes incluyen los modelos fabricados en ambos países, de modo de fomentar el mercado regional en su conjunto.