

INFORMES DE CADENAS DE VALOR

Julio 2018



Automotriz y Autopartista

AUTORIDADES

MINISTRO DE HACIENDA

Lic. Nicolás Dujovne

SECRETARIO DE POLÍTICA ECONÓMICA

Dr. Guido Martin Sandleris

SUBSECRETARIO DE PROGRAMACIÓN MICROECONÓMICA

Dr. Mariano Tappatá

DIRECTOR NACIONAL DE ANÁLISIS MICROECONÓMICO

Lic. Juan Emilio Zabala Suárez

DIRECTORA DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS SECTORIAL

Lic. María Victoria Anauati

DIRECTORA DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS REGIONAL

Lic. Estefanía Lotitto

ANALISTA RESPONSABLE

Mag. Cecilia Elizabeth Paniagua



RESUMEN EJECUTIVO

- La cadena automotriz-autopartista forma parte de un esquema de producción mundial (CGV), caracterizado por una creciente deslocalización y modularidad productiva. A nivel nacional, posee una relevancia estratégica en términos de producción, empleo y exportaciones.
- Argentina ocupa el puesto N° 23 en el ranking de productores mundiales de vehículos automotores. La producción local, que aún se encuentra por debajo del máximo productivo de la última década, en 2017 registró un aumento de 20,4% ia. Éste se explica por el notable desempeño del segmento de utilitarios (pick ups).
- La producción de la cadena se localiza en 4 provincias: Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Tucumán.
- En 2017, las exportaciones crecieron 14% ia. mientras que las importaciones aumentaron un 27%. El déficit de la cadena (US\$10.562 millones) se agrava no solo por el desempeño estructuralmente negativo en el sector de autopartes sino porque en los últimos años creció fuertemente el déficit comercial en el sector automotriz. El segmento de pick ups fue el único superavitario.
- En enero-mayo de 2018 las exportaciones crecieron 21% ia. (traccionadas por las pick ups) y las importaciones un 19% ia. (explicadas por las autopartes y automóviles), generando un déficit acumulado de US\$ 4.825 millones.
- En la industria automotriz existe una mayor diversificación en los destinos de exportación mientras que la mayor parte de las compras externas están concentradas en Brasil. Por su parte, el sector autopartista evidencia una notable diversificación en sus ventas y compras externas.
- Respecto del mercado interno, desde 2016 se evidencia un fuerte incremento en los patentamientos de vehículos automotores. En 2017 se registró un incremento de 26,9% ia. A junio de 2018 la tendencia también fue positiva (10.5% ia.). Aunque el mayor crecimiento fue acompañado por un aumento de la participación de vehículos importados (71%).
- El crecimiento del mercado interno se explica por la reactivación de la demanda y la eliminación transitoria en los impuestos internos de vehículos de gama media.
- En materia de empleo, desde el máximo nivel de empleo alcanzado en 2012, se evidencia una fuerte caída en los puestos de trabajos de la cadena. En 2017 se registraron 76.518 puestos de trabajo (-1,8% ia.).



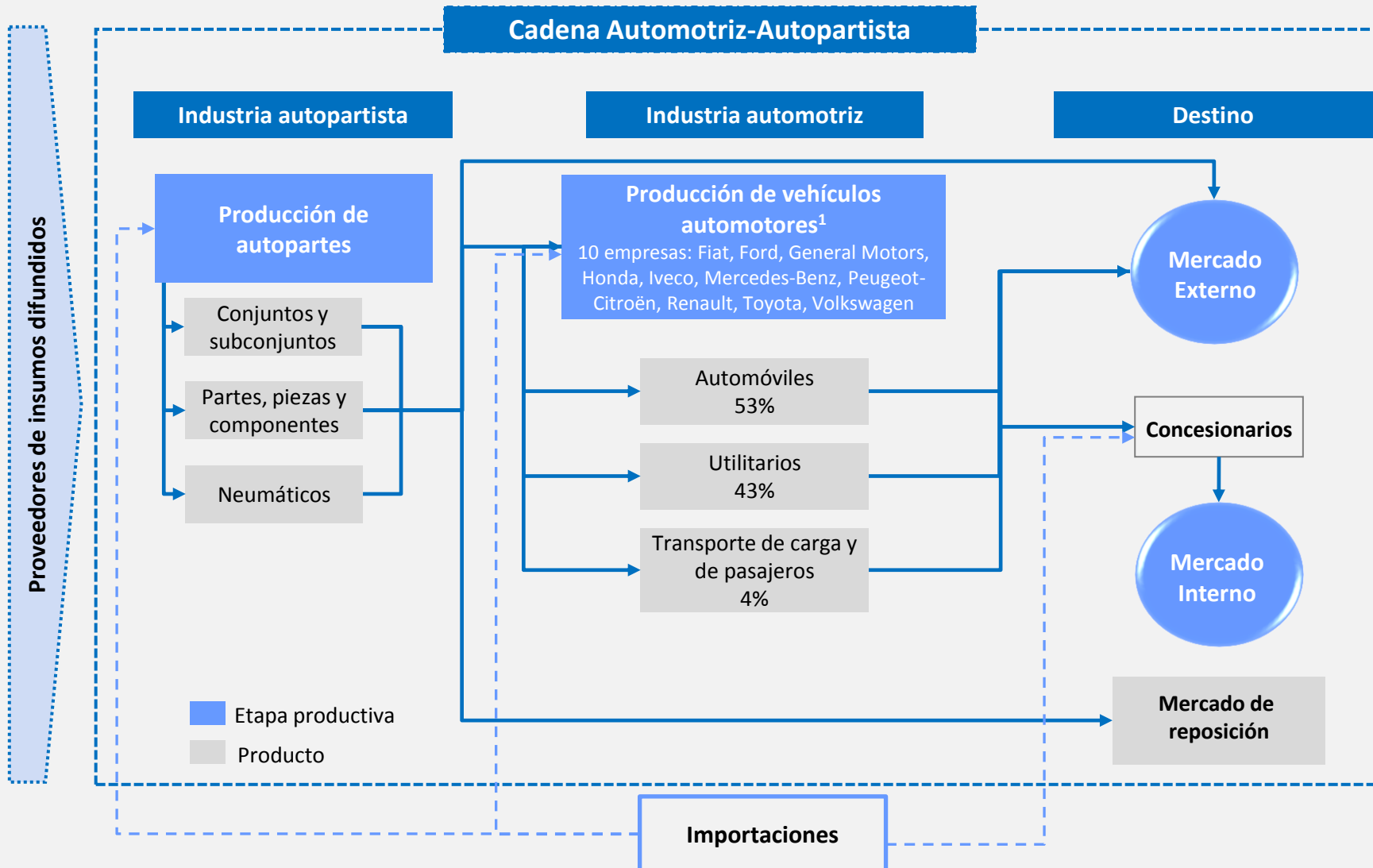
	Indicador	Part. %	Valor	Var. ia.	Periodo	Fuente
PRODUCCIÓN¹ (unidades)	Vehículos segmento A		242.655	10,0%	Acum. Junio-18	ADEFA
	Vehículos segmento A		473.408	0,1%	2017	ADEFA
	Total vehículos automotores		513.537	-2,3%	2016e	Estimación propia ²
Segmento	Automóviles -segmento A	43,0%	203.694	-15,6%	2017	ADEFA
	Utilitarios -segmento A	57,0%	269.714	16,5%	2017	
	Transporte de carga y pasajeros	s.d.	s.d.	s.d.	2017	
	Automóviles	47,5%	243.783	-20,4%	2016	Estimación propia ²
	Utilitarios	48,2%	247.780	22,9%	2016	
	Transporte de carga y pasajeros	4,3%	21.974	21,9%	2016e	
Provincias	Buenos Aires	69,8%	358.485	16,1%	2016e	Estimación propia ²
	Córdoba	19,5%	100.049	-37,2%		
	Santa Fe	10,7%	55.003	-4,9%		
PATENTAMIENTOS (unidades)	Vehículos automotores		500.993	10,5%	Acum. Junio-18	SIOMAA-ACARA
	Vehículos automotores		901.019	26,9%	2017	
Segmento	Automóviles	73,6%	663.569	26,1%	2017	SIOMAA-ACARA
	Comercial liviano	22,1%	199.169	27,0%	2017	
	Comercial pesado y otros	4,2%	38.281	41,9%	2017	
Origen	Nacional	31,3%	282.286	-5,0%	2017	SIOMAA-ACARA
	Importado	68,7%	618.733	49,9%	2017	
EXPORTACIONES (en US\$ millones)	Total	Part. %	6.563	14,3%		
	Pick ups	50,0%	3.282	27,2%	2017	INDEC
	Automóviles	23,5%	1.542	0,6%		
	Transporte de carga y pasajeros	2,1%	135	-13,6%		
	Chasis, carrocerías, remolques	0,0%	2,4	64,5%		
	Autopartes	24,4%	1.602	8,9%		
Total	Part. %	17.125	27,1%			
IMPORTACIONES (en US\$ millones)	Automóviles	36,8%	6.297	40,9%	2017	INDEC
	Pick ups	8,1%	1.383	46,8%		
	Transporte de carga y pasajeros	7,6%	1.297	52,0%		
	Chasis, carrocerías, remolques	1,1%	191	-10,8%		
	Autopartes	46,5%	7.957	13,8%		
POSICIÓN RANKING MUNDIAL		Part. %	Posición			
	Productor - Automotores	0,5%	23		2017	OICA
	Exportador - Automotores ³	0,5%	27			UN COMTRADE
Exportador - Autopartes ⁴	0,2%	18				

Notas:

- 1) El total de automotores incluye segmento A (automóviles y utilitarios) y segmento B (vehículos automotores para el transporte de carga y pasajeros). El dato de segmento A y B para 2016 es estimado ya que algunas empresas no reportan información de vehículos del segmento A y B. En 2017 la producción del segmento A está subestimada ya que Mercedes Benz no informa dicho dato.
- 2) Estimación con base en ADEFA, Balances de empresas, Revista Mercado e INDEC.
- 3) Incluye los NCM a 4 dígitos 8702, 8703, 8704, 8706 y 8707.
- 4) Incluye NCM 8708. Excepto para esta comparación, el análisis a nivel local adopta una clasificación más amplia.



Diagrama 1: Esquema de la Cadena Automotriz-Autopartista



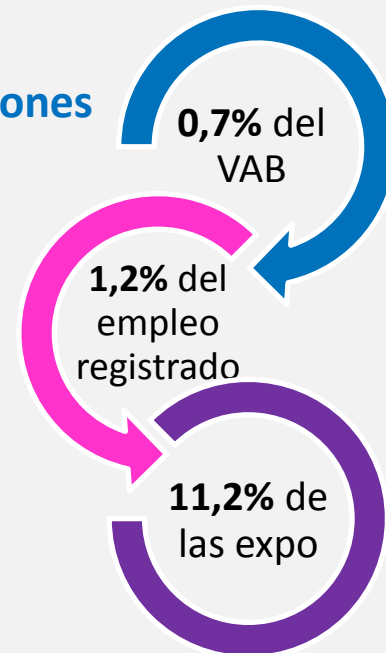
Notas. 1) Para determinar la participación por segmento se contempla la sumatoria de la producción de las 10 empresas en el periodo 2015-2016.

Fuente: SSPMicro con base en COU-2004 y CNE-2004 del INDEC, ADEFA y DIAR-DIAS .



La cadena automotriz-autopartista se encuentra inserta en una CGV. Posee gran relevancia en términos de producción, empleo y exportaciones

- La cadena automotriz-autopartista forma parte de una cadena global de valor, caracterizada por una fuerte integración y deslocalización geográfica de la actividad a nivel mundial, acompañada por patrones de producción y comercio regionales.
- Entre los principales actores se destacan: por un lado, las firmas líderes y, por otro, los proveedores globales de partes, componentes y sistemas.
- Comprende la fabricación de vehículos automotores, chasis, carrocerías, remolques y semirremolques, y autopartes.
- Su relevancia estratégica se debe a su fuerte incidencia en la producción, empleo y exportaciones así como también por los encadenamientos productivos, hacia atrás y adelante, que genera.
- Se estructura en tres grandes eslabones: El primero constituido por un grupo de empresas proveedoras de insumos difundidos (acero, aluminio, productos plásticos y petroquímicos, vidrio, caucho, entre otros). El segundo integrado por numerosas firmas autopartistas cuya función es transformar los insumos difundidos para la elaboración de partes, componentes y sistemas. Y, el tercero, constituido por las empresas terminales, encargadas de las actividades de ensamblado y terminación de los vehículos automotores.
- El proceso productivo se caracteriza por ser capital intensivo con una relativamente baja incidencia de la mano de obra en los costos de producción. Las terminales adoptan esquemas productivos “justo a tiempo” para el manejo de stocks.
- Las autopartistas pueden dividirse –de acuerdo al grado de vinculación y complejidad de los vehículos– en tres “anillos” de producción: 1º proveedores directos de las terminales, que poseen procesos de ingeniería y de fabricación global, con capacidad de producción modular y de diseño; 2º empresas que proveen a las firmas del 1º anillo de partes y componentes especializados para la conformación de los módulos y sistemas más avanzados. 3º firmas fabricantes de partes y componentes más estandarizados y de menor complejidad tecnológica, destinados tanto a las terminales automotrices como a las firmas integrantes del mercado de reposición.





La producción aún no se recupera y se encuentra por debajo del máximo productivo de la última década. Crece la participación de utilitarios por sobre automóviles

- En el último trienio la producción automotriz continuó con su tendencia decreciente, aunque se desaceleró y logró estabilizarse en valores cercanos a las 500.000 unidades. Volúmenes bajos en relación con los alcanzados en la última década, aunque más elevados a los registrados en los 90 y principios de los 2000.
- Esta retracción es explicada por el segmento de automóviles que, desde el máximo productivo alcanzado en 2011, viene registrando una caída promedio anual de 15,9%.
- Los utilitarios, por su parte, evidenciaron un crecimiento continuo de 2,9% acumulativo anual en 2011-17. Esta dinámica incidió en un fuerte aumento de la participación de este segmento en detrimento de los automóviles (48% en 2016).
- En 2017 la producción de automóviles y utilitarios prácticamente no varió (0,1% ia.) aunque se registró una notable caída en automóviles (15,6% ia.) mientras que los utilitarios crecieron un 16,5% ia.

Gráfico 1. Producción de vehículos automotores¹

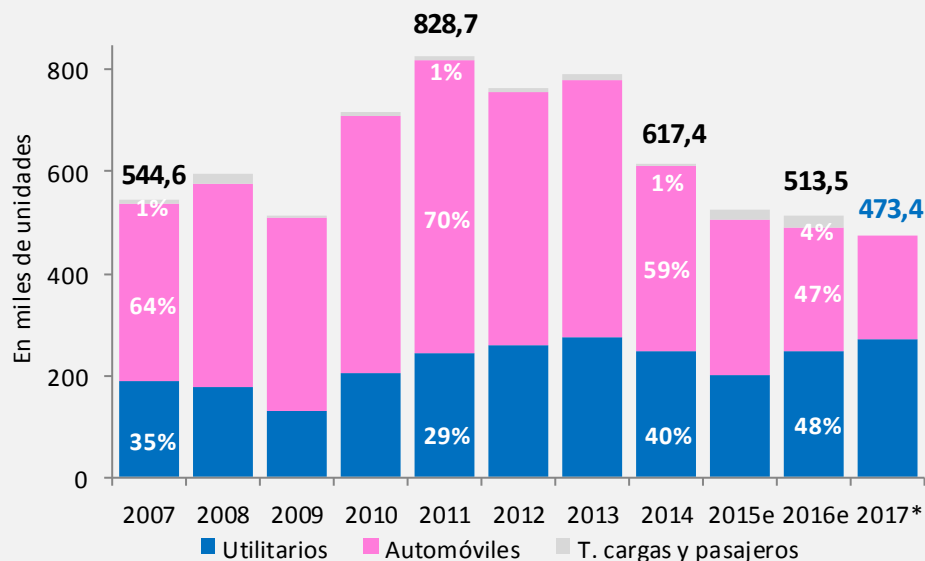
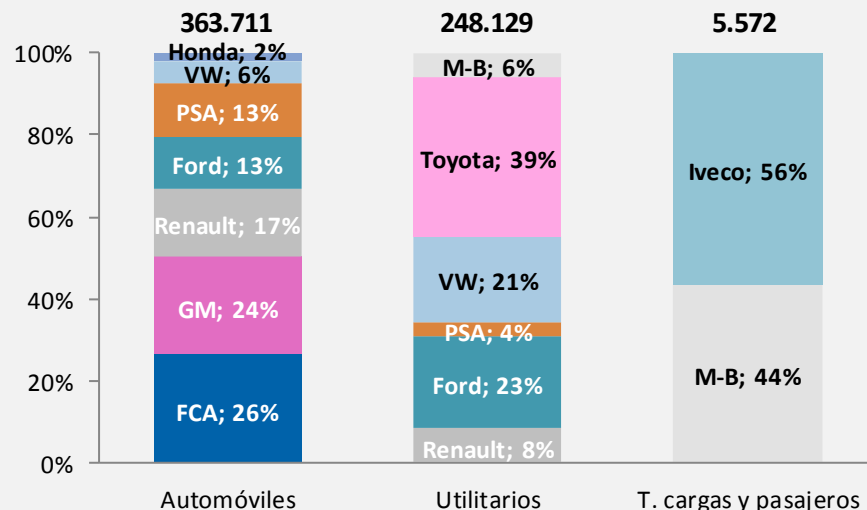


Gráfico 2. Producción de vehículos por empresa y segmento. Año 2014



Nota. 1) Desde 2015 ADEFA no publica información de producción del segmento de automotores para el transporte de cargas y pasajeros.

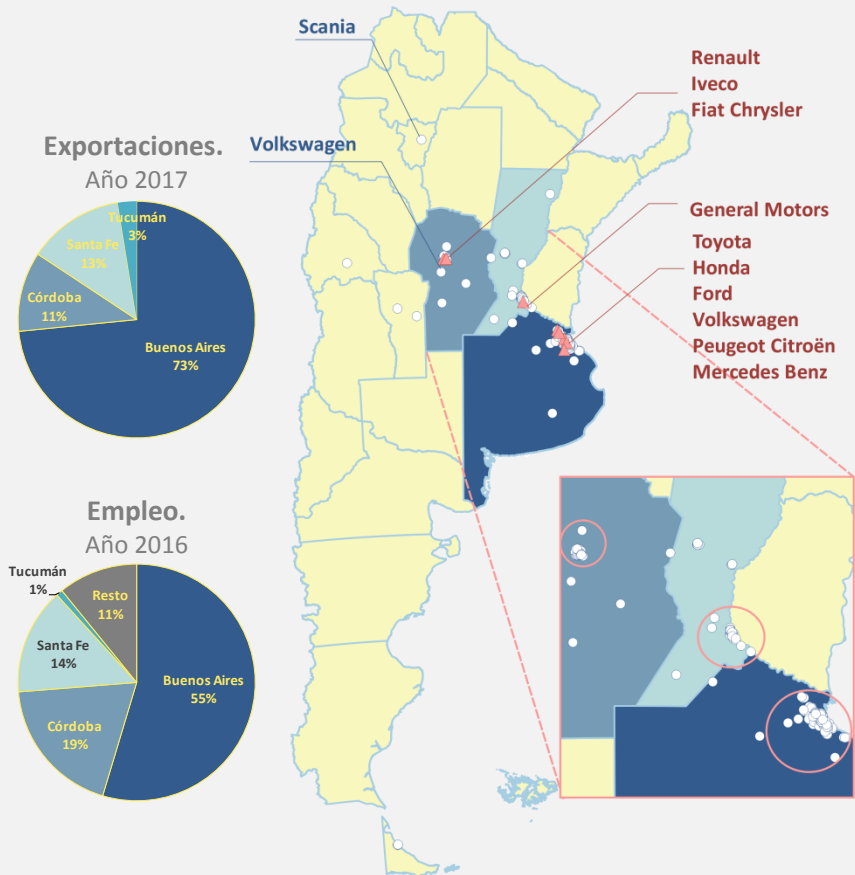
Para los años 2015 y 2016 se realiza estimación de producción de estos segmentos a partir de datos de Anuarios de ADEFA, INDEC, Balances de empresas y Revista Mercado.

Fuente: SSPMicro con base en ADEFA.



La producción, empleo y exportaciones de la cadena están concentradas en 4 provincias

Mapa 1. Localización geográfica de la producción, empleo y exportaciones de vehículos automotores y autopartes¹



- La producción de la cadena se localiza en 4 provincias: Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Tucumán.
- La producción automotriz y autopartista tiene presencia en las primeras tres mientras que en Tucumán solo se fabrican autopartes.
- En Buenos Aires se encuentran seis plantas automotrices: Peugeot-Citroën (PSA), Ford, Volkswagen, Toyota, Honda, en el segmento de automóviles y vehículos comerciales livianos; y Mercedes-Benz que tiene presencia, además, en el segmento de vehículos para el transporte de carga y de pasajeros.
- En Córdoba hay tres plantas automotrices: Fiat Chrysler Argentina (FCA) y Renault en el segmento de automóviles y vehículos comerciales livianos; e Iveco en el segmento de vehículos comerciales pesados. Asimismo, se encuentra una planta de Volkswagen dedicada a la fabricación de cajas de cambio para vehículos automotores.
- En Santa Fe se encuentra la planta de General Motors, especializada en la producción de automóviles.
- Finalmente, en Tucumán se localiza la planta de Scania, dedicada a la producción de partes para cajas de cambio y ejes diferenciales para el segmento de vehículos comerciales pesados.

Nota.
1) Se georreferencian las principales plantas autopartistas a partir de información de AFAC e INDEC.

Producción de vehículos automotores (en unidades). Año 2016

55.003
100.049
358.485



En 2017 aumentan las exportaciones aunque las importaciones crecen a una mayor tasa.

Se agudiza el saldo deficitario y crece fuertemente el saldo negativo en el sector automotriz

- Las ventas externas, con excepción de 2009, crecieron hasta 2011-13, luego esta tendencia se revirtió (-8,2% a.a.). Los niveles de exportación de 2017 se encuentran un 39,7% por debajo del promedio 2011-2013.
- Las importaciones crecieron muy por encima de las exportaciones en 2007-13 (101% vs. 76%) y, luego, mostraron una contracción aunque por debajo de la registrada en las ventas externas (13% vs. 41%). Esta caída tuvo mayor impacto en autopartes (-4,2% a.a.).
- El balance comercial de la cadena continúa agudizando su saldo deficitario (US\$ 10.562 millones en 2017). En los últimos años la industria automotriz, no solo torna negativo su resultado sino que crece fuertemente.
- En enero-mayo de 2018 se exportaron US\$ 2.918 millones (+21% ia.) y se importaron US\$ 7.743 millones (+18% ia.), acumulando un déficit de US\$ 4.825 millones.

Gráfico 3. Evolución importaciones y exportaciones de la cadena y su composición

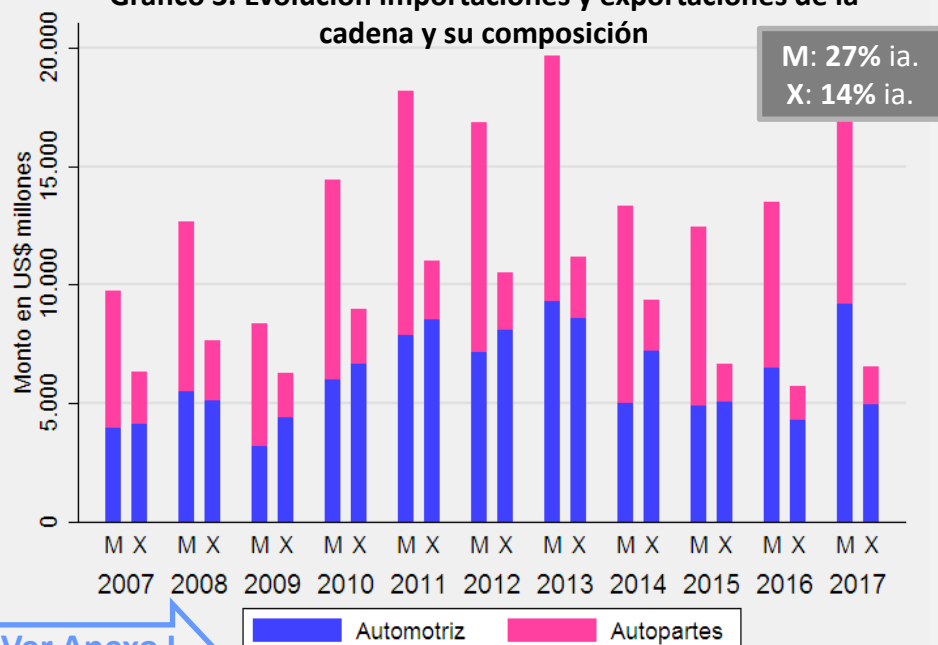
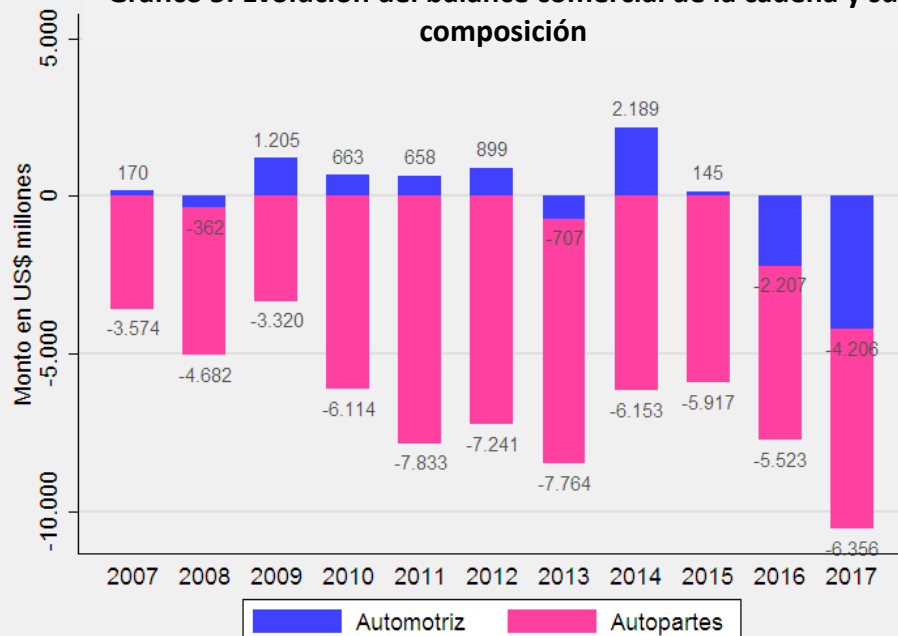


Gráfico 5. Evolución del balance comercial de la cadena y su composición

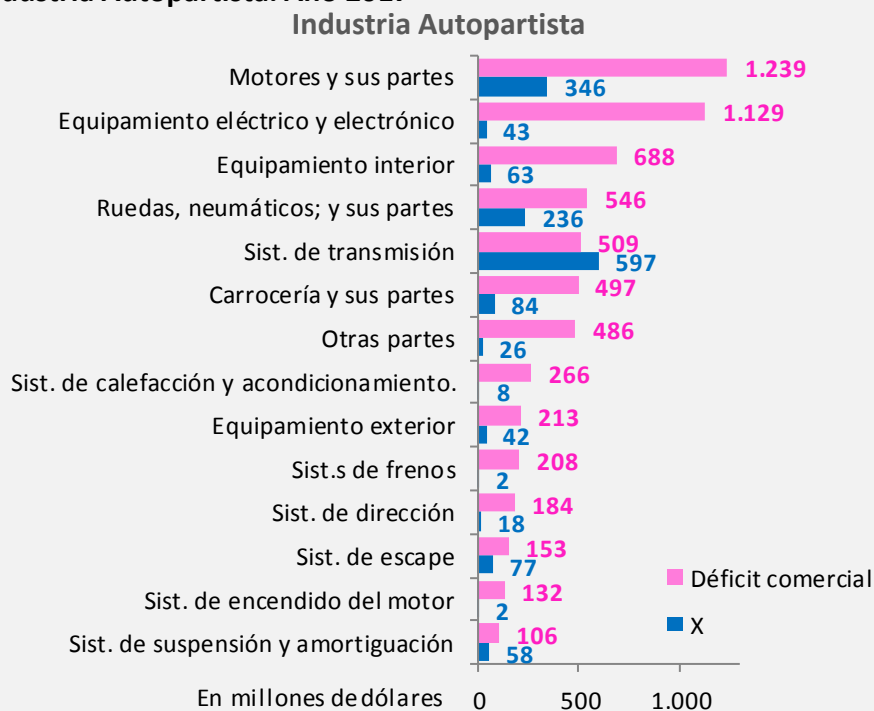
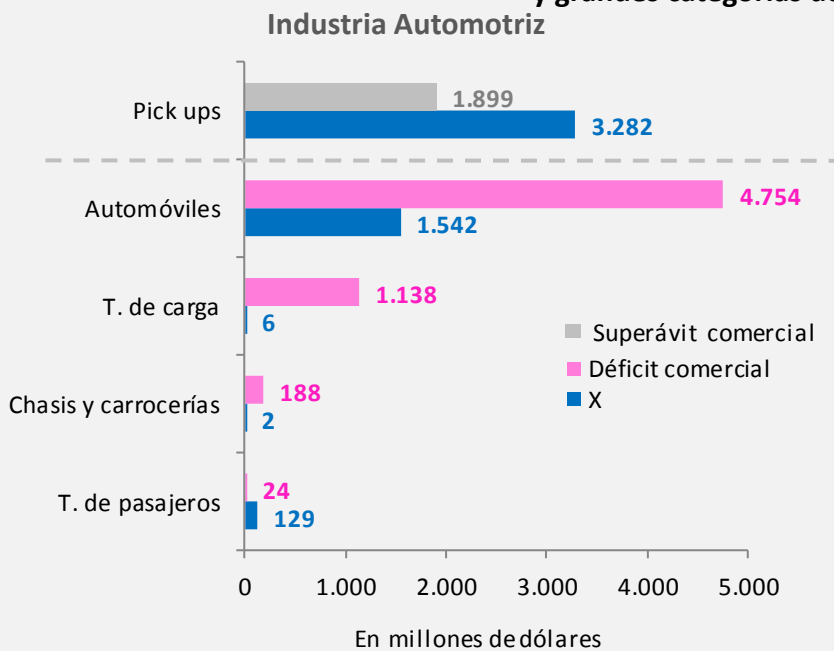




En 2017 del sector automotriz solo las pick ups generaron un saldo positivo, siendo fuertemente deficitario el segmento de automóviles. El 70 % del déficit de autopartes se explica por la elevada importación de motores, equipamiento eléctrico y electrónico, equipamiento interior, neumáticos y carrocerías

- Los segmentos de automóviles, transporte de carga y chasis han sido estructuralmente deficitarios; mientras que los de carrocerías y transporte de pasajeros han evidenciado saldos negativos en los últimos años. Pick ups, por su parte, han tenido un desempeño notablemente positivo, aunque los niveles actuales se encuentran por debajo del máximo alcanzado en 2014 (US\$ 3.333,3 millones).
- Todas las categorías de autopartes registran déficit comercial. Éste, aunque persiste, se encuentra en niveles por debajo de los valores alcanzados en 2011-2015.

Gráfico 6. Resultado comercial y exportaciones por segmentos de la industria Automotriz y grandes categorías de la industria Autopartista. Año 2017



Fuente: SSPMicro con base en INDEC.

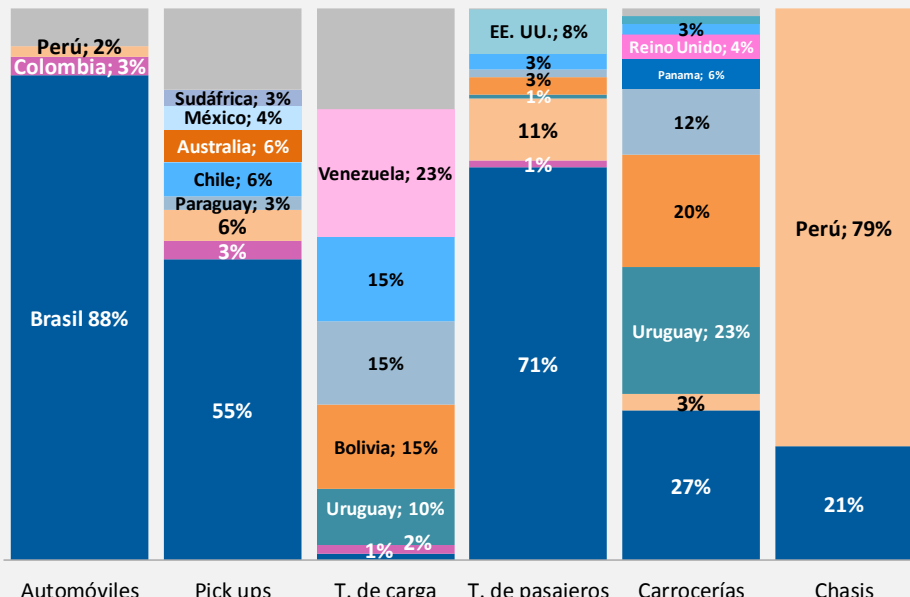


En la industria automotriz existe una mayor diversificación en los destinos de exportación de la mayoría de los segmentos mientras que la mayor parte de las compras externas están concentradas en Brasil

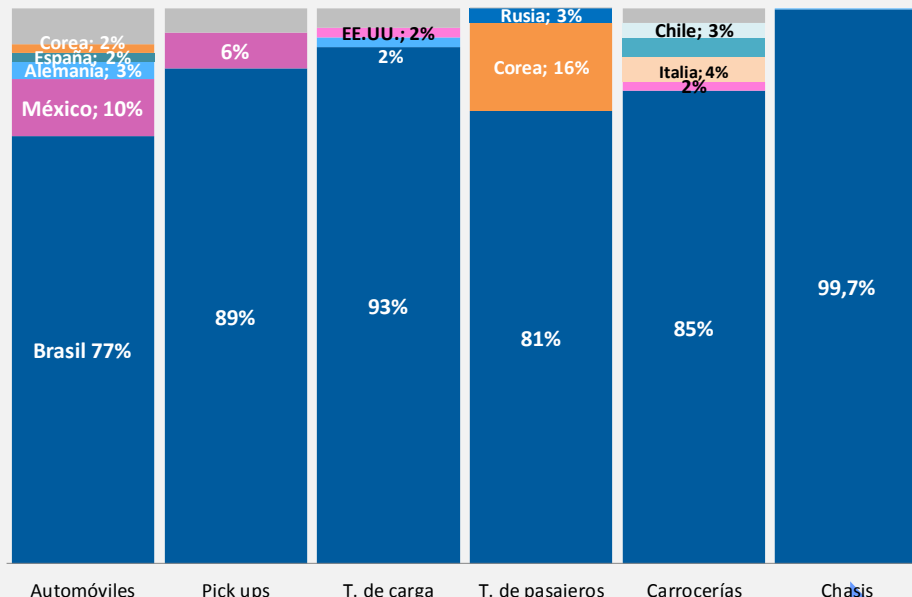
- En términos generales, las exportaciones según segmento han tendido a una mayor diversificación (pick ups, transporte de cargas y carrocerías). No obstante, el segmento de mayor participación (automóviles) tiene una fuerte dependencia comercial con Brasil.
- Por otro lado, en el caso de las importaciones Brasil se consolida como el principal origen en todos los segmentos.

Gráfico 7. Industria automotriz:
Destinos de las exportaciones y origen de las importaciones, según segmento. Año 2017

Destinos Automotriz



Origen Automotriz



Resto

Ver Anexo II: A1 y A2



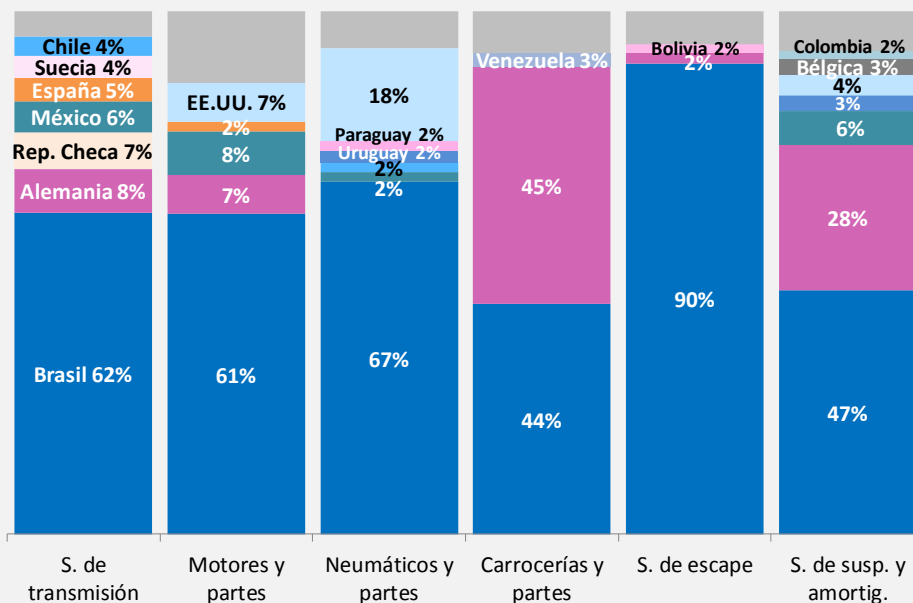
En el sector autopartista existe una mayor diversificación del comercio exterior. En todas las categorías existen múltiples proveedores

- En la industria autopartista se observa una mayor diversificación en el comercio exterior que la que se evidencia en la automotriz. Sin embargo, a diferencia de ésta, las compras externas -según grandes categorías- están fuertemente diversificadas.
- Las autopartes con mayor participación se destinan principalmente a Brasil (aprox. 60%). En carrocerías y sus partes y sistemas de suspensión y amortiguación, se destaca Alemania; también México es relevante en varias categorías.
- En cuanto a las importaciones adquieren relevancia Tailandia, Brasil, Alemania, China y EE.UU.

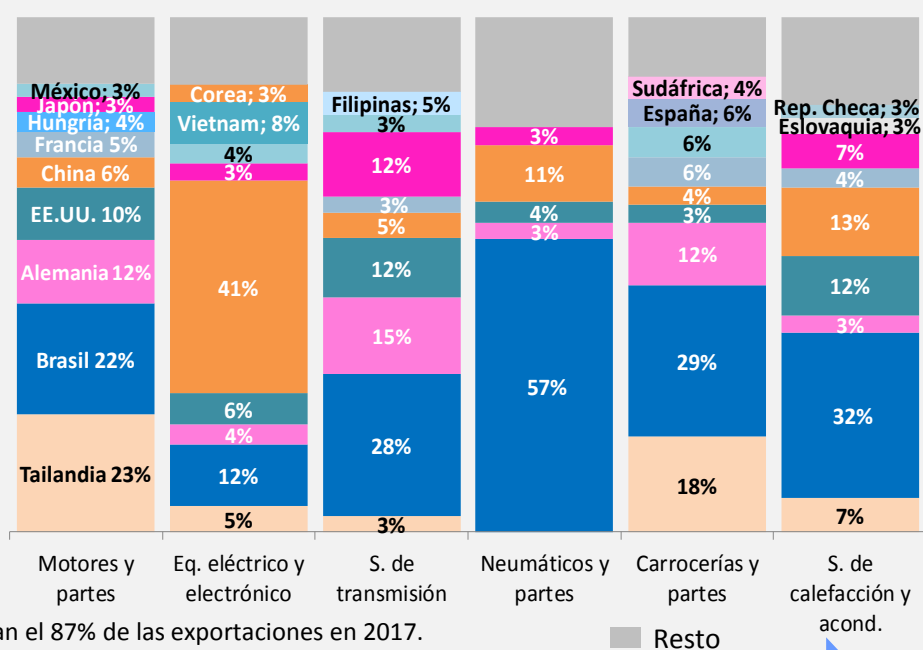
Gráfico 8. Industria autopartista:

Destinos de las exportaciones y origen de las importaciones, según categorías de agrupación. Año 2017

Destinos Autopartes¹



Origen Autopartes²



Resto

[Ver Anexo II: B1 y B2](#)

Notas. 1) Se contemplan las seis categorías de mayor valor de exportación que concentran el 87% de las exportaciones en 2017.
2) Se contemplan las seis categorías de mayor valor de importación que concentran 70% de las importaciones en 2017.
Fuente: SSPMicro con base en INDEC.



Continúan creciendo las ventas al mercado interno, aunque se evidencia un mayor incremento en los patentamientos de vehículos importados

- Desde 2016 se evidencia un fuerte incremento en los patentamientos de vehículos automotores.
- En 2017 se registró un incremento de 26,9% ia. En lo que va de 2018 la tendencia también fue positiva (16,3% ia.)
- El segmento de mayor crecimiento en el último año fue el de comerciales pesados, seguido por automóviles y pick ups.
- Aumenta la participación en las ventas internas de automotores importados (69% del total en 2017).
- Las firmas que registraron mayor cantidad de patentamientos fueron: Volkswagen, General Motors y Renault.

Gráfico 9. Evolución de patentamientos de vehículos automotores, según segmento¹ (en unidades y var. interanual)

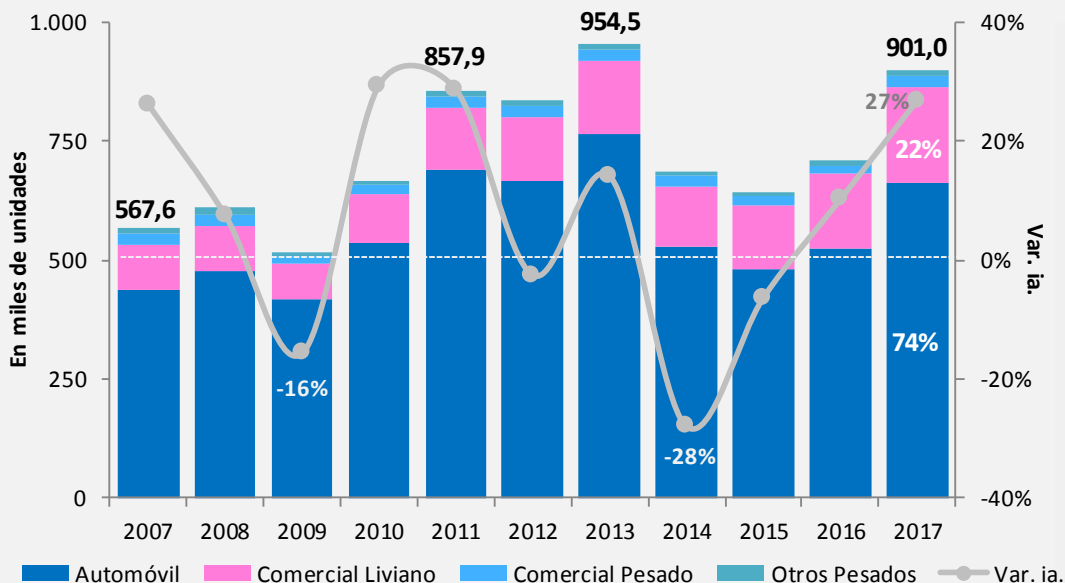
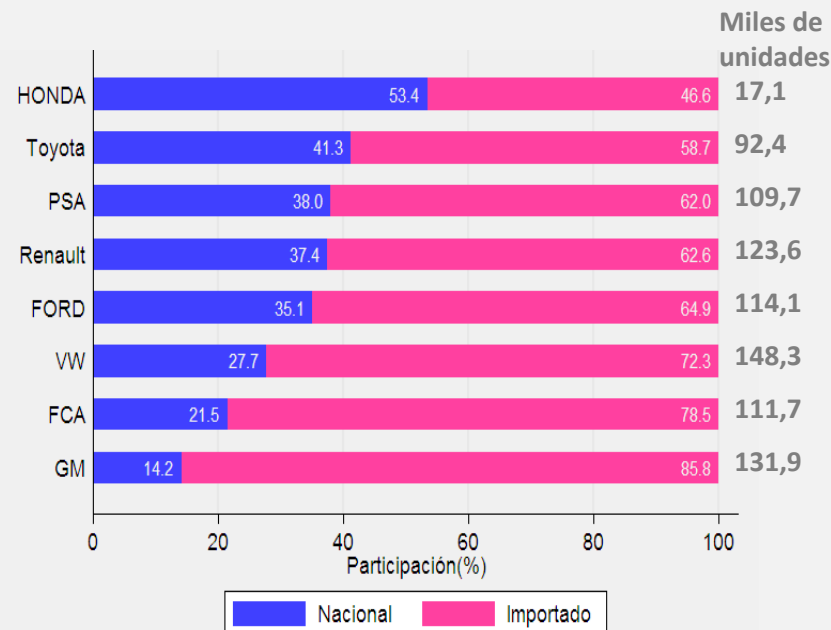


Gráfico 10. Composición de las ventas internas de automotores², según origen y empresa. Año 2017



Notas. 1) Incluye automóviles, vehículos comerciales livianos, comerciales pesados y otros pesados (segmento A y B). 2) Contempla únicamente automóviles y utilitarios del denominado segmento A.

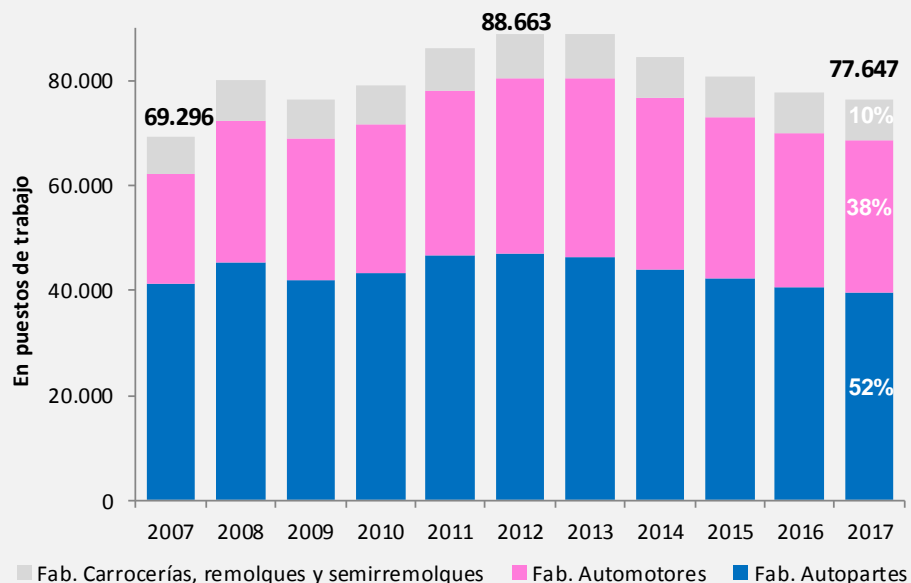
Fuente: SSPMicro con base en ACARA y ADEFA.



Desde el máximo nivel de empleo alcanzado en 2012, se evidencia una fuerte caída del empleo en el sector

- La cadena concentra un 1,2% del total del empleo privado registrado y un 6,2% del empleo industrial.
- Desde el máximo nivel de empleo registrado en 2012, el empleo de la cadena ha evidenciado una contracción acumulativa anual de 2,9% (-12.300 puestos de trabajo asalariados registrados).
- En 2017 se registraron 76.518 puestos de trabajo (-1,8% ia.).
- La informalidad es muy baja en el sector (6% según EPH promedio 1T17-4T17).
- La mayor parte de los ocupados del sector tienen una calificación operativa y utilizan sistemas y equipos informatizados en sus tareas (EPH-2017).

Gráfico 11. Evolución de empleo privado registrado de la cadena, según actividad y distribución geográfica (en puestos de trabajo)



Fuente: SSPMicro con base en OEDE-MTEySS.



Luego de 2009, crece sostenidamente la producción automotriz a nivel mundial. Pierden participación los países tradicionales y aumenta la de China, Sudeste asiático, Este europeo y México

- En la última década la producción mundial creció a una tasa acumulativa anual de 2,7%.
- Respecto de los 90, los países tradicionales en la producción automotriz, a saber: EE. UU., Japón y Alemania que concentraban un 53% en 1999, pasan a un 28% en 2017. Crece fuertemente la participación de China (30%).
- Argentina y Brasil mantienen su posicionamiento en el ranking de productores y su participación (0,5% y 2,8%). Sudáfrica y Australia, con similar nivel de producción, mostraron pérdida de posicionamiento y leve pérdida de participación en la producción mundial en 1999-2017.

Gráfico 12. Evolución de la producción mundial de automotores¹
(en millones de unidades)

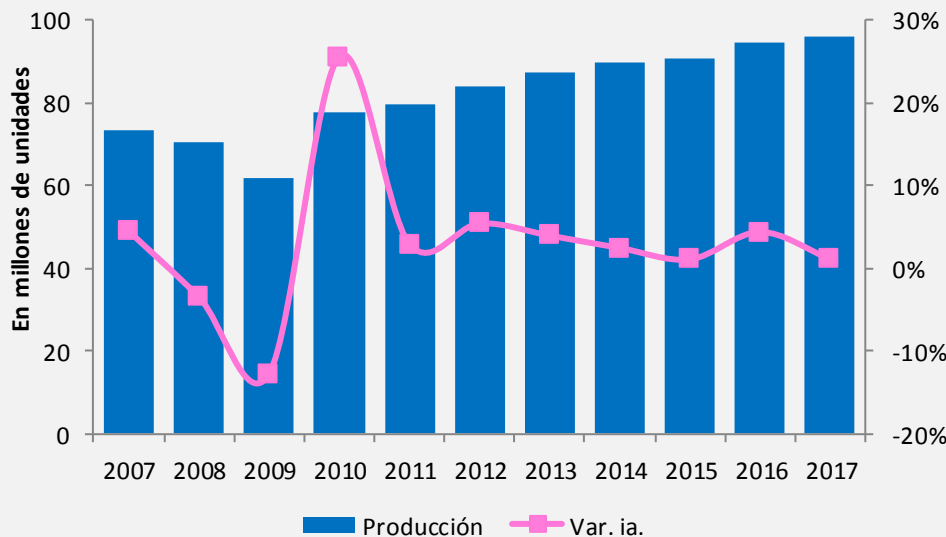
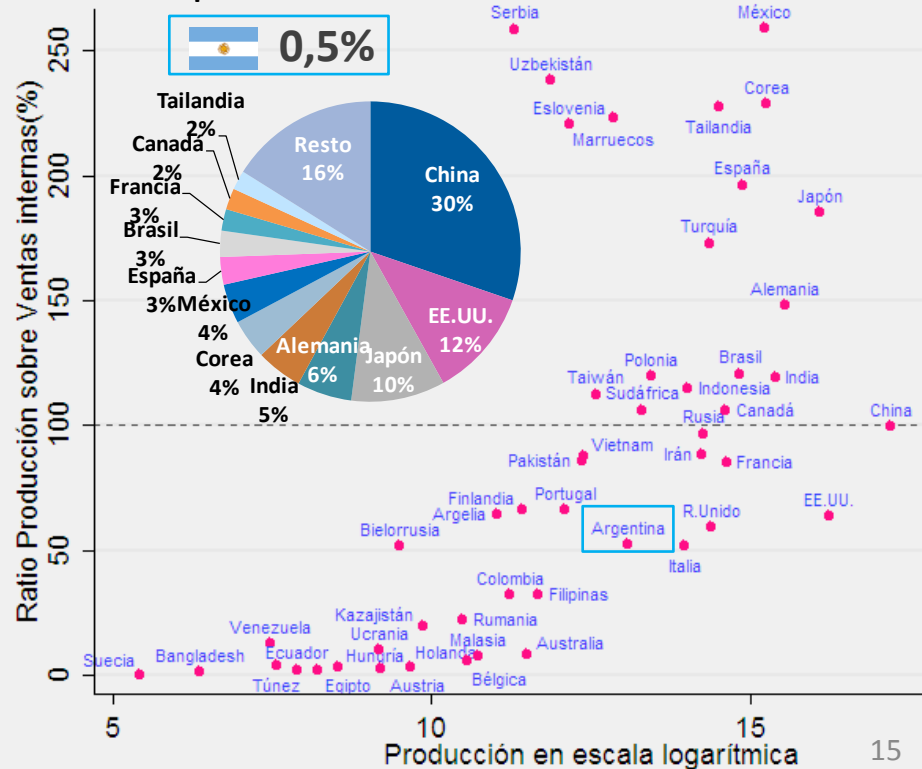


Gráfico 13. Productores mundiales de automotores y ratio producción sobre ventas internas². Año 2017



Notas. 1) La producción mundial contempla automóviles para el transporte de personas y vehículos comerciales livianos. 2) Se excluye del gráfico a Eslovaquia con un ratio de 921% y Rep. Checa 470%.

Fuente: SSPMicro con base en OICA.



El comercio mundial de la cadena se mantuvo estancado en los últimos años. América del Norte, Europa y Asia tienen mayor participación. Fuerte crecimiento de México, países del Sudeste asiático y Este europeo en la producción y comercio mundial de autopartes

- Las exportaciones se mantuvieron en los últimos años en un valor cercano a US\$ 1.200 millones.
- Los principales países exportadores de automotores son: Alemania (20%), Japón (12%), EE.UU. (8%) y México (7%). Del lado de los importadores se destacan: EE.UU. (24%), Alemania (7%), Reino Unido (6%), China, Canadá y Francia (5%).
- Respecto de las autopartes los principales proveedores son EE.UU. (19%), Alemania (11%), China (7%), México y Canadá (6%); mientras que los principales compradores son: Alemania (16%), EE.UU. (12%), Japón (9%) y China (8%).
- Sudeste asiático y Este europeo mostraron crecimiento en el comercio de autopartes muy por encima de la media en el periodo 1999-2016.

Gráfico 14. Exportación mundial de la cadena

Periodo 2007-2016 (en miles de millones de dólares)

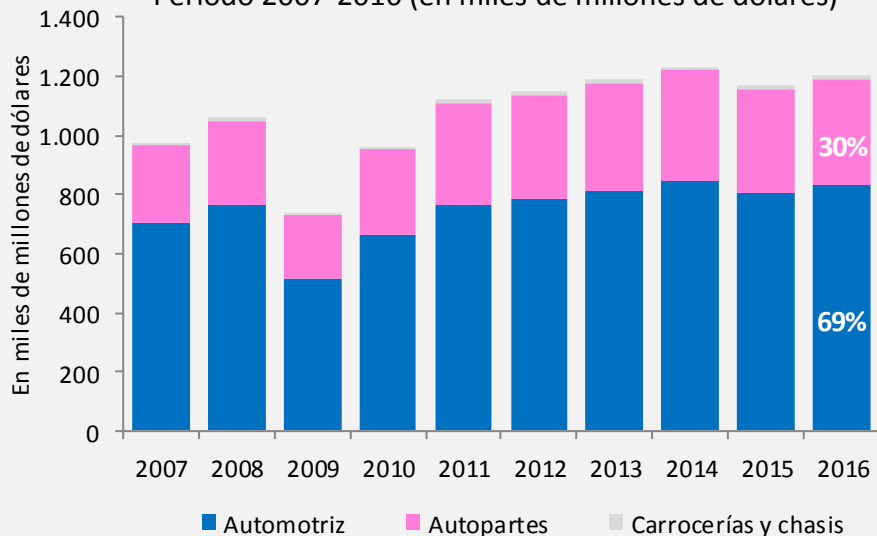
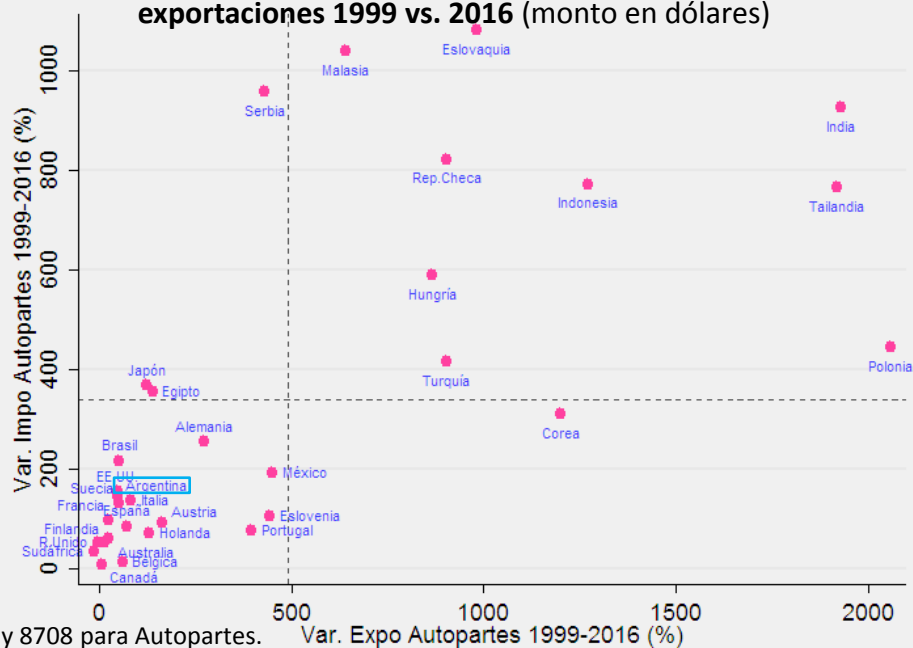


Gráfico 15. Autopartes: Var. de importaciones y exportaciones 1999 vs. 2016 (monto en dólares)



Nota. 1) En los datos de comercio exterior se consideran los siguientes NCM a 4 dígitos

por categoría: 8702, 8703 y 8704 para Automotriz; 8706 y 8708 para Carrocerías y chasis; y 8708 para Autopartes.

No se gráfica año 2017 ya que al 26/07/2018 solo habían reportado países que representan un 72% del monto global comercializado. Las líneas vertical y horizontal reflejan la media de variación acumulada del periodo 1999-2016 para la muestra de países graficada, excluyendo a Rusia y China.

Fuente: SSPMicro con base en UN-COMTRADE.



Productivas, técnicas y de empleo

- Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino (Ley Nº 27.263): tiene por objeto aumentar la integración de autopartes de origen nacional en la producción automotriz, de maquinaria agrícola y vial autopropulsada, motores, cajas de transmisión y otros sistemas de autopartes, conjuntos y subconjuntos. Establece un bono electrónico de crédito fiscal para el pago de impuestos nacionales por un monto proporcional al valor de compra de autopartes locales. Dicho reintegro fiscal oscilará entre 4 y 15%, dependiendo del grado de integración nacional. El contenido mínimo nacional debe ascender al 30% en automóviles y utilitarios, 25% para vehículos comerciales livianos y transporte de carga y de pasajeros, y 15% para motores.
- Certificación de Homologación de Autopartes de Seguridad (INTI).
- Programa de Recuperación Productiva (REPRO)-MTEySS: brinda a los trabajadores de las empresas adheridas (en situación de crisis) una suma fija mensual remunerativa hasta el monto equivalente al salario mínimo, vital y móvil y por un plazo de hasta 12 meses, destinada a completar el sueldo de su categoría laboral, mediante pago por ANSES.
- Régimen de Aduana Factoría (RAF, Dec. 688/2002): permite a las automotrices importar materias primas, insumos y bienes de uso sin aranceles, siempre que éstos sean incorporados en vehículos automotores destinados al mercado externo.

Líneas de crédito

- Convenio BNA y ACARA: línea de créditos personales en UVA para la adquisición de automóviles, nacionales e importados, nuevos y usados (de hasta 5 años de antigüedad). Monto máximo financiable de \$ 1 millón, plazo de 5 años y tasa de interés en UVA desde 5,5%.
- Créditos del Banco de Inversión y Comercio exterior (BICE) destinado a pymes: para proyectos de inversión y la adquisición de bienes de capital muebles; y de reconversión y modernización productiva. El monto máximo financiable es de \$80 millones (en \$ o US\$) y de hasta el 80% del monto total del proyecto (excluido IVA). La tasa de interés es variable (tasa Badlar más 450 puntos básicos, con tope de tasa fija de 24%) y el plazo es de 15 años y 10 años según el préstamo sea en \$ o en US\$, respectivamente.

Tributarias y arancelarias

- Eliminación transitoria de impuestos internos establecidos en la Ley 24.674 (hasta el 31/12/18), para los vehículos automotores de la categoría M1 (vehículos para transporte de pasajeros con menos de 8 asientos además del asiento del conductor) y para los chasis con motor y motores gasoleros. II.II. de 20%, a partir de determinados umbrales, para vehículos automóviles (valor de mercado mayor que \$ 900.000), motos, motores, embarcaciones de recreo o deportes y aeronaves (Dec. 1111/17).
- Reducción de derechos de importación extrazona (de 35% a 5-0%) para cupo de 6000 vehículos híbridos, eléctricos o de motor de hidrógeno ya armados y de partes y piezas para su fabricación, por un periodo de 36 meses (Dec. 331/2017).



Acuerdos comerciales vigentes

- Política Automotriz Común entre Argentina y Brasil (Trigésimo Primer Protocolo Adicional al ACE N° 14, y sucesivas prórrogas y modificaciones, 2000): establece que los vehículos automotores, chasis, carrocerías, remolques, semirremolques y autopartes se deben comercializar entre las Partes con 100% de preferencia arancelaria. Asimismo, se establece una relación entre el valor exportado e importado de modo tal que el desvío sobre las exportaciones anuales no supere el coeficiente flex de 1,5. Adicionalmente, se determina un Arancel Externo Común (AEC) del 35% para los vehículos automotores, mientras que las autopartes mantienen los aranceles establecidos en el AEC del Mercosur, los cuales en su mayoría oscilan entre el 14% y el 18%, y un grupo importante alcanza el 35%, aunque hay algunas excepciones que tributan 0-2%.
- Mercosur (1991): establece un AEC para vehículos automotores que oscila entre 14% y 20%, mientras que en las autopartes oscila entre el 14% y 18%, con excepciones del 0-2%.
- México (Quinto Protocolo Adicional al Apéndice I del ACE N° 55, 2002): establece cupos de exportación de automóviles, utilitarios, chasis y carrocerías con 100% de preferencia arancelaria por un periodo de cuatro años (desde mar-15 a mar-19) y luego libre comercio. Para el periodo mar18-mar19 el cupo asciende a US\$637,5 millones. Determinadas autopartes se comercializan con preferencia arancelaria.
- Colombia (ACE N° 72, 2017): Argentina y Colombia acuerdan 100% de preferencia arancelaria, por un periodo de cuatro años (2017-2020), para el intercambio comercial de automóviles, utilitarios, vehículos para transporte de pasajeros y chasis, fijando un cupo que aumentará progresivamente hasta llegar a 42.000 unidades (aprox. US\$700 millones). Por ACE N°59 (2004), acuerdan preferencias arancelarias para un conjunto de autopartes.
- Ecuador y Venezuela (ACE N° 59); Bolivia (ACE N° 36, ALC con Mercosur, 1997); Perú (ACE N° 58, ALC con Mercosur, 2005); Chile (ACE N° 35, ALC con Mercosur, 1996); Israel (ALC con Mercosur, 2007); Egipto (ALC con Mercosur, 2017): preferencias arancelarias sobre autopartes.

Cuadro 1. Exportación de automotores y autopartes con destino a países con acuerdos comerciales y preferencias arancelarias. Año 2017

Países	Autopartes		Automotores		
	US\$ M	%	US\$ M	Cant.	%
Brasil	990	62%	3235	140.987	65%
Mercosur (Par-Uru-Ven)	43	3%	163	7.272	3%
México	77	5%	143	8.749	3%
Colombia	10	1%	158	6.970	3%
Ecuador	4	0%	45	2.333	1%
Bolivia	9	1%	24	990	0%
Perú	5	0%	232	10.102	5%
Chile	38	2%	210	10.105	4%
Total	1.602	100%	4959	218.266	100%

Fuente: SSPMicro con base en INDEC.



El stock de IED cae en 2016 a US\$ 4.058 millones, reduciendo su participación en el total (5,4%). En línea con la tendencia registrada en la economía, cae la tasa de reinversión de utilidades y aumenta la distribución de dividendos al exterior. Se vuelven negativos los flujos de IED

Gráfico 16. Posición pasiva bruta¹ de IED: Automotriz vs. Total

Periodo 2006-2016 (en miles de millones de dólares)

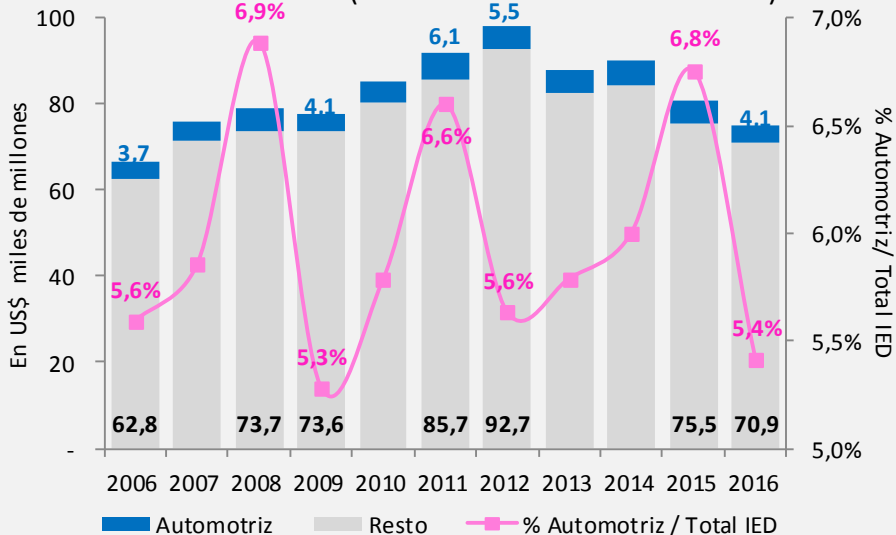
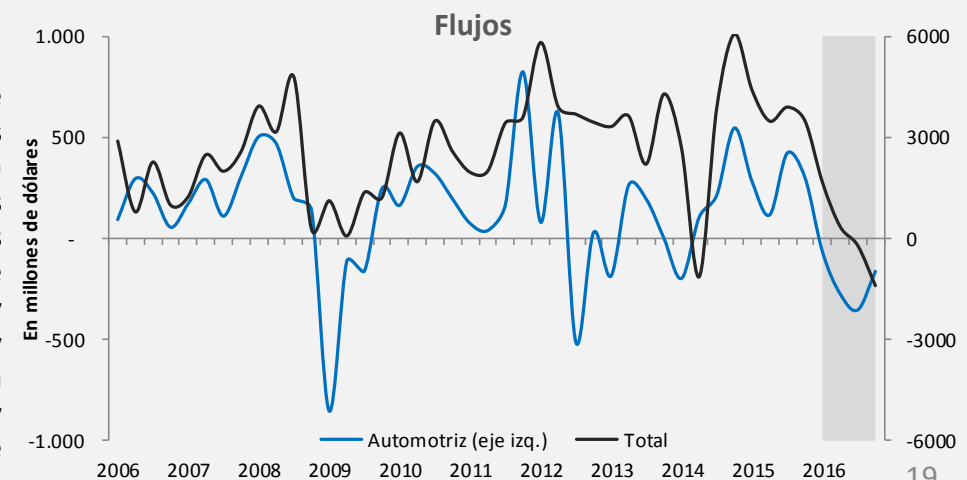
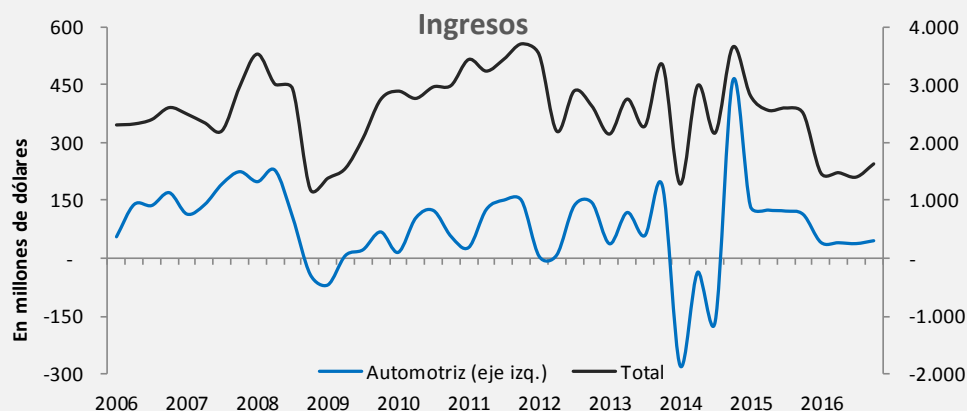


Gráfico 17. Ingresos² y Flujos³ de IED : Automotriz vs. Total

Periodo 2006-2016 (en miles de millones de dólares)



Notas. 1) Comprende los pasivos por: a) la participación en el capital de empresas residentes de inversores directos no residentes, b) por las deudas de empresas residentes con empresas vinculadas no residentes. 2) Corresponde a la renta devengada por la explotación normal de las empresas de IED, proporcional a la participación de los inversores directos no residentes en el capital de esas empresas. La misma se mide neta de II.GG., de resultados por variaciones de tipo de cambio, otros resultados por tenencia y resultados extraordinarios. Se divide entre distribución de utilidades y utilidades reinvertidas. Comprende asimismo los intereses devengados por la deuda de inversión directa. 3) Comprende la mayoría de las transacciones y posiciones financieras entre filiales residentes de economías distintas. Se subdividen en: Reinversión de Utilidades, Aportes de capital netos de retiros, Deuda con empresas vinculadas y Transferencias accionarias.



Los anuncios de inversión para los próximos años se orientan hacia la producción de nuevas plataformas para la fabricación de automóviles y pick ups. Toyota y BYD apuestan a inversiones en autos híbridos

Cuadro 2. Anuncios de Inversión de automotrices
(en millones de dólares)

Empresa	Localización de planta	Año de anuncio	Monto (US\$ M)	Periodo ejecución	Objeto
Renault-Nissan	Santa Isabel, Córdoba	2017	700	2017-s.d.	Nuevo modelo de automóvil Renault y fabricación de 3 pick ups (Nissan Frontier, Renault Alaskan y Mercedes Clase X)
Volkswagen	Tigre, Buenos Aires	2017	650	2018-2020	Nueva plataforma para pick up, nueva planta de pintura.
PSA	Morón, Buenos Aires	2017	320-360	2017-2020	Plataforma Modular Común (Peugeot y Citroën).
Mercedes-Benz	La Matanza, Buenos Aires	2017	150	2017	Producción de Sprinter
Toyota	Zárate, Buenos Aires	2017	100	2017	Producción de Hilux SW4
General Motors	Gral. Alvear, Santa Fe	2017	500	2017-2019	Producción de nuevo utilitario
BYD	Parque Ind. Gral. Güemes, Salta	2017	100	2017-2019	Producción de autobuses eléctricos

Fuente: SSPMicro con base en Relevamiento de Inversiones e INFOSEM a partir de diarios nacionales y provinciales.



Bibliografía consultada

- ARZA, V. y LÓPEZ, A. (2008). La industria automotriz en el MERCOSUR, Serie Red Mercosur N° 10
- ARZA, V. (2011). El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz. Revista CEPAL N° 103.
- BARLETTA, F.; KATAISHI, R. y YOGUEL, G. (2013). La trama automotriz argentina: dinámica reciente, capacidades tecnológicas y conducta innovativa; en La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI. CEPAL.
- CANTARELLA, J.; KATZ, L. y DE GUZMÁN, G. (2008). La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes. LITTEC-UNGS.
- CASTELLS, M. J. y SCHORR, M. (2013). ¿Sustitución de importaciones en la posconvertibilidad? Una mirada desde la industria automotriz y la de bienes de capital; en Argentina en la posconvertibilidad: ¿desarrollo o crecimiento industrial? Estudios de economía política. Editorial Miño y Dávila.
- PANIGO, D.; GÁRRIZ, A.; LAVARELLO, P. y SCHORR, M. (2017). La encrucijada del autopartismo en América Latina. Undav Ediciones; CABA: Asociación de Pensamiento Económico Latinoamericano-APEL.
- PROARGENTINA (2005). Autopartes. Serie de Estudios Sectoriales.
- STURGEON, T. J., VAN BIESEBROECK, J. y GEREFFI, G. (2008). Value chains, networks and clusters: reframing the global automotive industry, Journal of Economic Geography, N° 8, pp. 297-321.
- STURGEON, T. J. y VAN BIESEBROECK, J. (2011). Global value chains in the automotive industry: an enhanced role for developing countries? Int. J. Technological learning, Innovation and Development, VOL. 4, Nos. 1/2/3, pp. 181-205.
- MOYA, D., et ál. (2012). Complejo productivo automotriz. Análisis Tecnológico Sectorial, Componente I, Cuadros de Situación Tecnológica. Subsecretaría de Políticas en Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva.



Bases de datos y sitios de interés

- Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA). Disponible en: <http://www.adefa.org.ar/es/index.php>
- Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC). Disponible en: <http://www.afac.org.ar/>
- Balances y páginas web de diversas empresas del sector.
- Banco Central de la República Argentina (BCRA) – Información de IED. Disponible en: http://www.bcra.gov.ar/PublicacionesEstadisticas/Inversiones_directas.asp
- Base de datos de comercio exterior argentino del Instituto Nacional de Estadística y Censos.
- Base de datos de comercio internacional de las Naciones Unidas (UN COMTRADE). Disponible en: <https://comtrade.un.org/>
- Base de datos de producción y ventas de la Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA). Disponible en: <http://www.oica.net>
- ITC Market Access Map – Información arancelaria de países. Disponible en: <http://www.macmap.org>
- Ministerio de Hacienda de la Nación – Dataset Automotriz-Autopartista. Disponible en: <https://www.minhacienda.gov.ar/secretarias/politica-economica/programacion-microeconomica/informes-de-cadenas-productivas/>
- Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo, Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE-MTEySS). Disponible en: <http://www.trabajo.gov.ar/estadisticas/oede/index.asp>
- Sistema de Información de Comercio Exterior de la Organización de Estados Americanos (Foreign Trade Information System). Disponible en: <http://www.sice.oas.org>
- Sistema de Información del Mercado Automotor de Argentina de la Asociación de Concesionarios de Automotores (SIOMAA-ACARA). Disponible en: <http://www.siomaa.com>

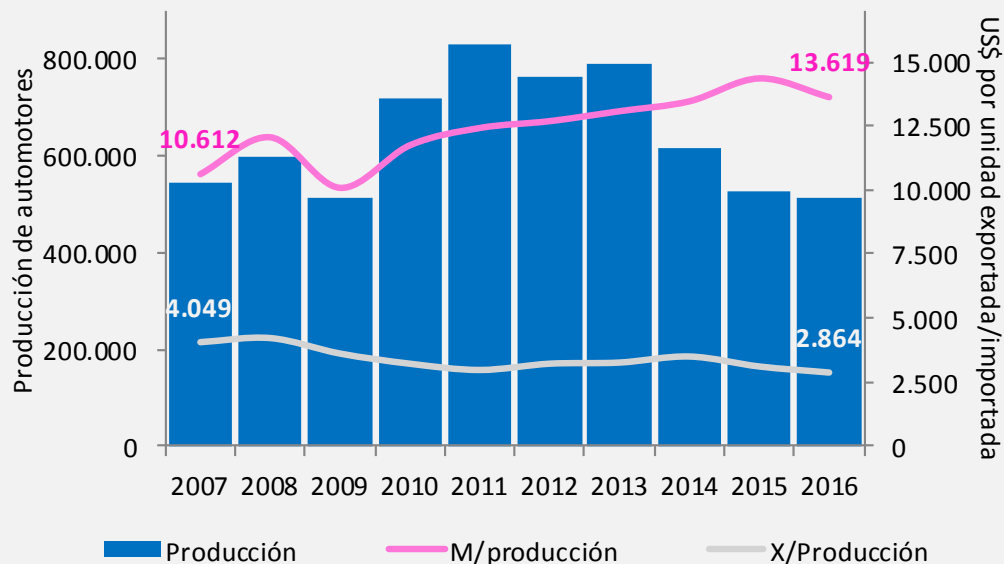


[Volver](#)



Crece el monto importado de autopartes por cada vehículo producido en el país mientras que la cantidad exportada de autopartes tiende a caer levemente y estancarse en los últimos años

Gráfico 4. Monto en autopartes importado y exportado por unidad de vehículo automotor producida en el país¹
Periodo 2006-2017 (en unidades y en dólares)

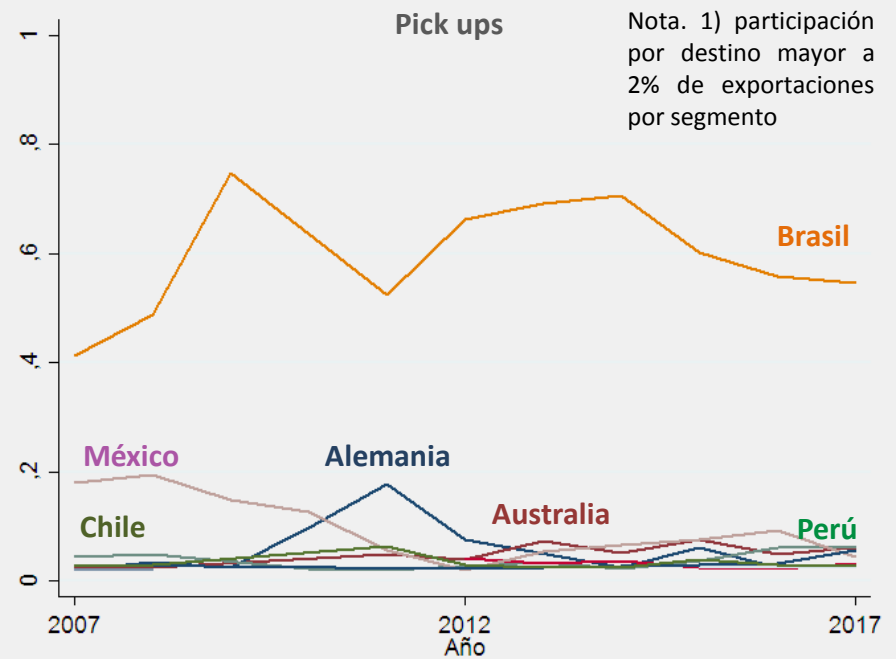
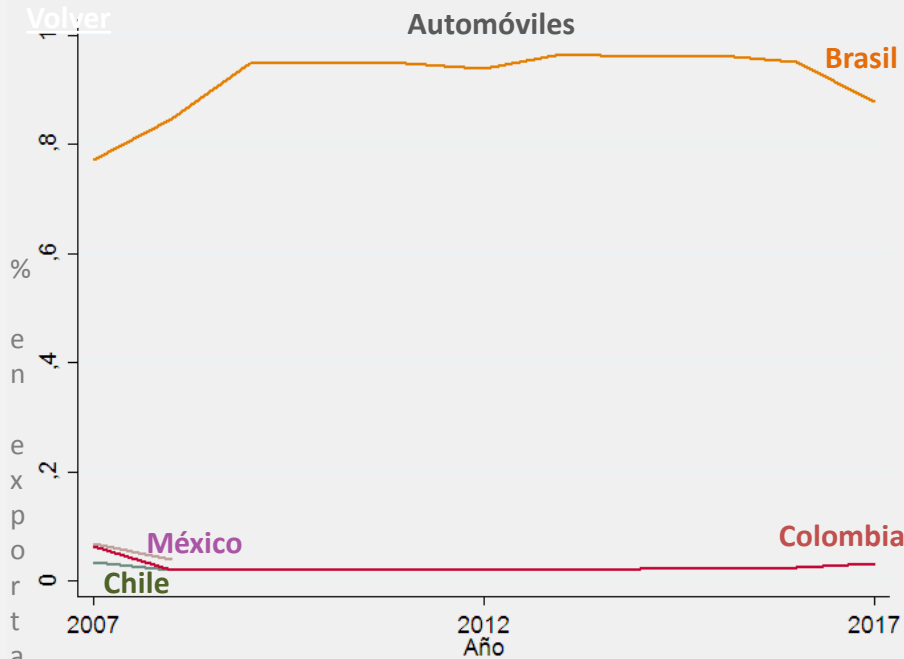


Nota. 1) No se grafica año 2017 ya que ADEFA no reporta información completa de producción de vehículos automotores del segmento B.

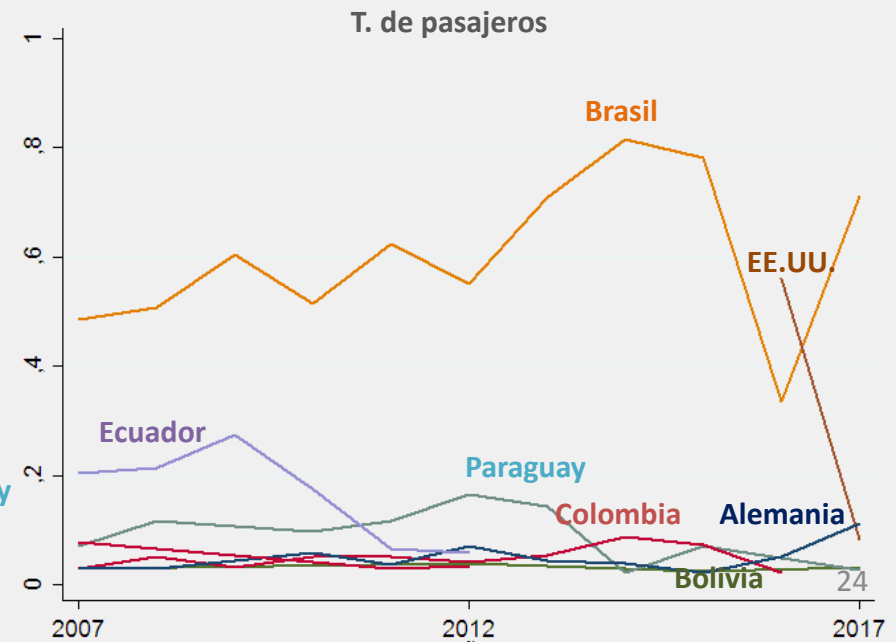
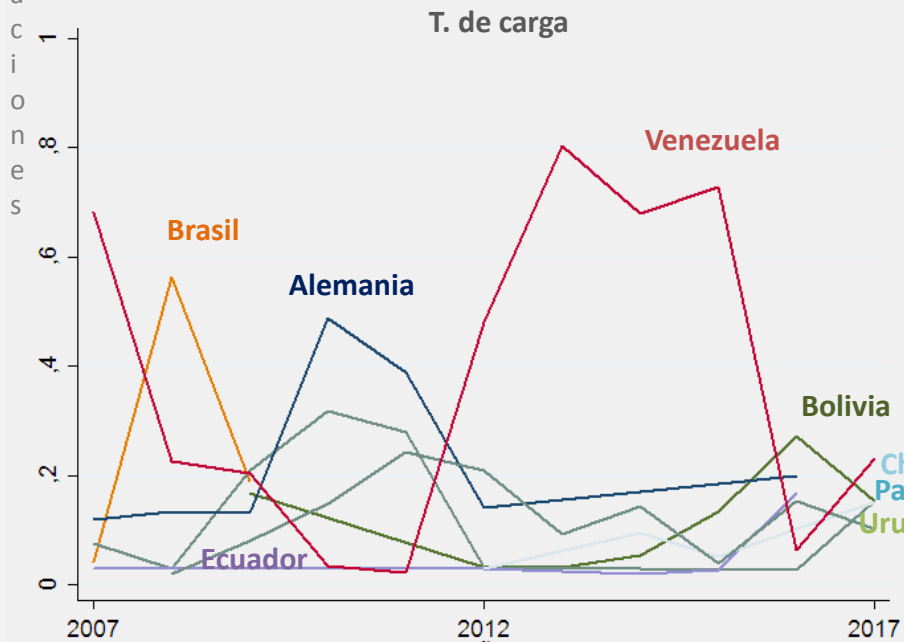
Fuente: SSPMicro con base en ADEFA e INDEC.



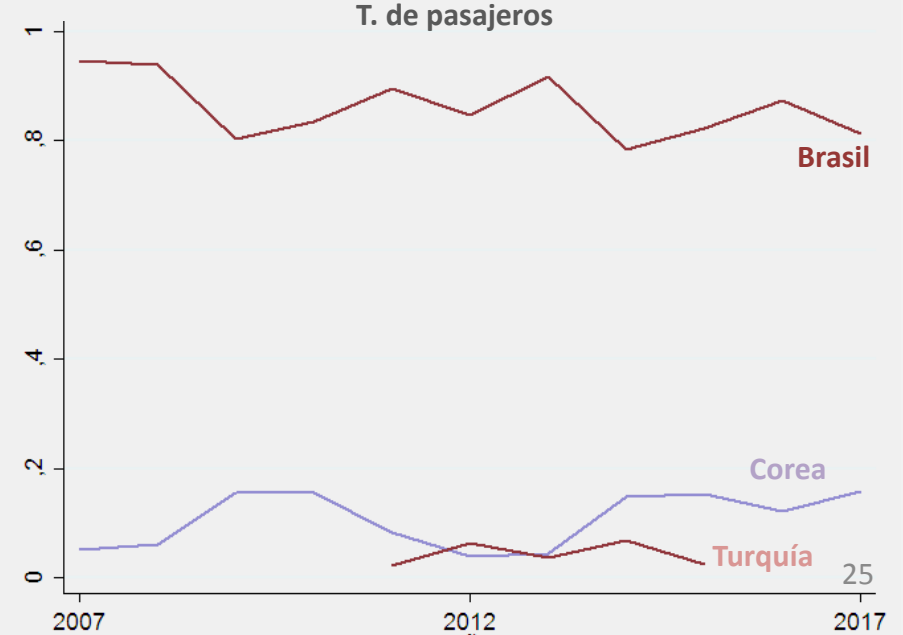
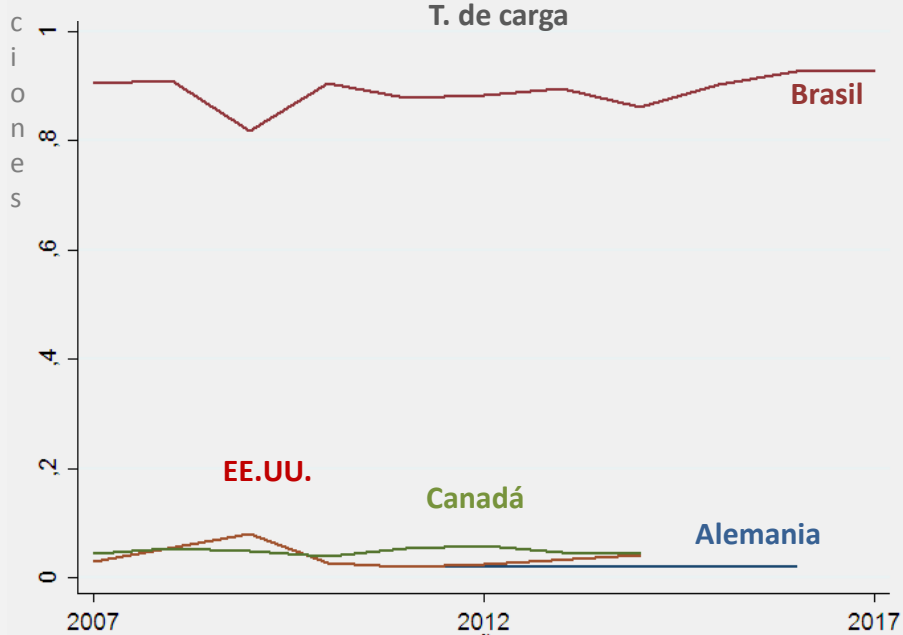
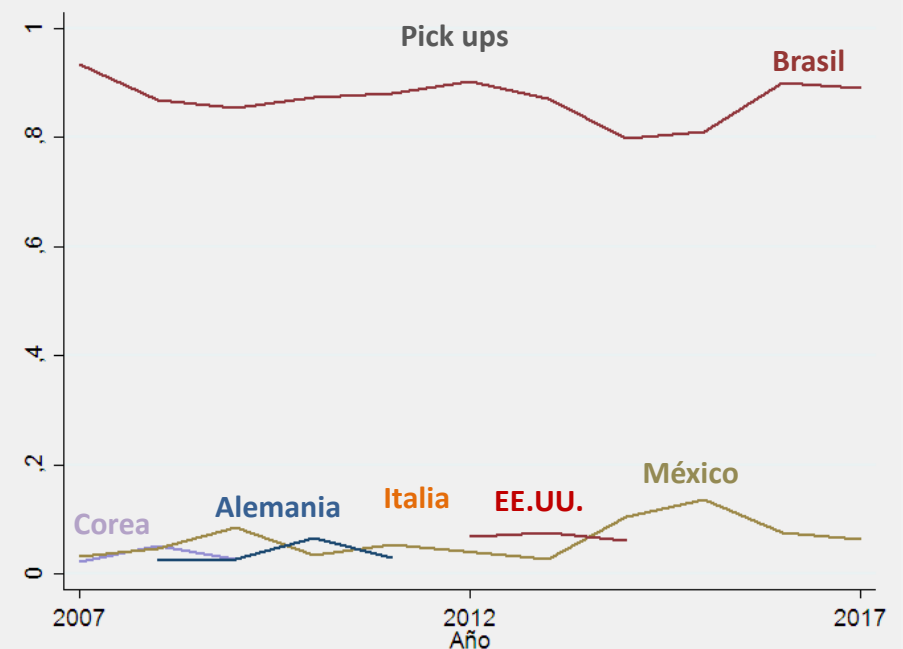
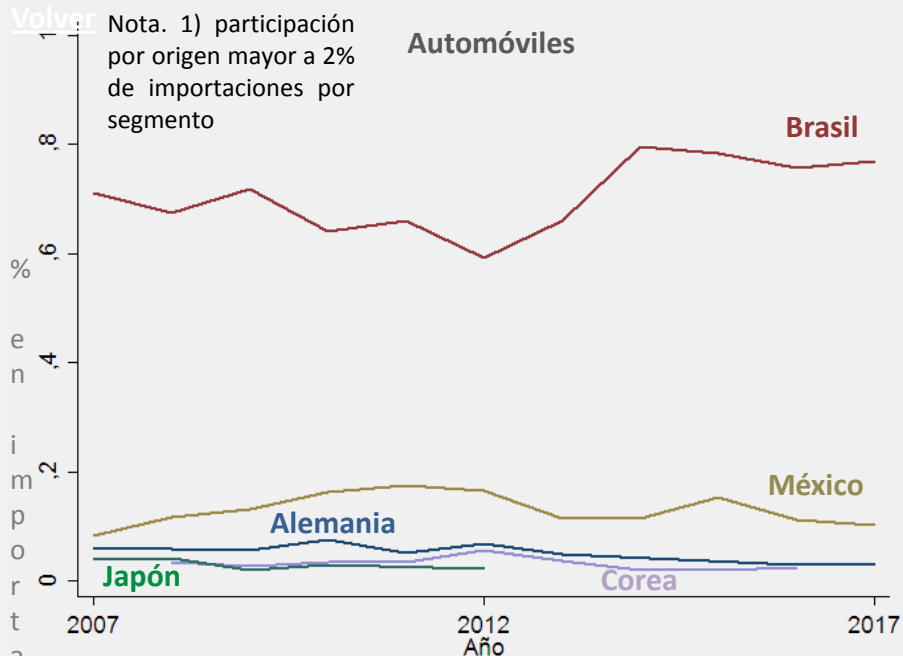
Anexo II. A1. Comercio exterior-Destino Automotriz¹



Nota. 1) participación por destino mayor a 2% de exportaciones por segmento



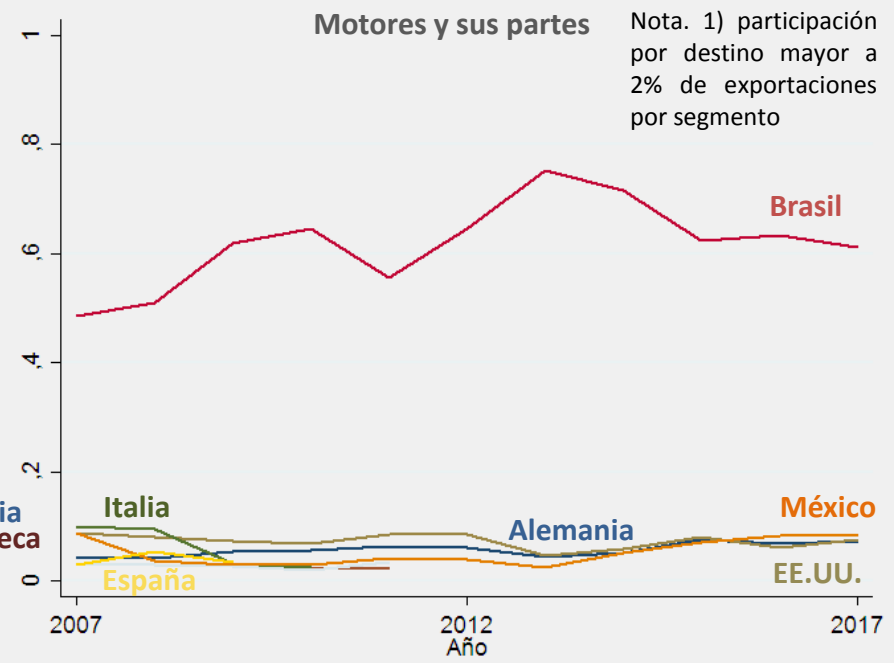
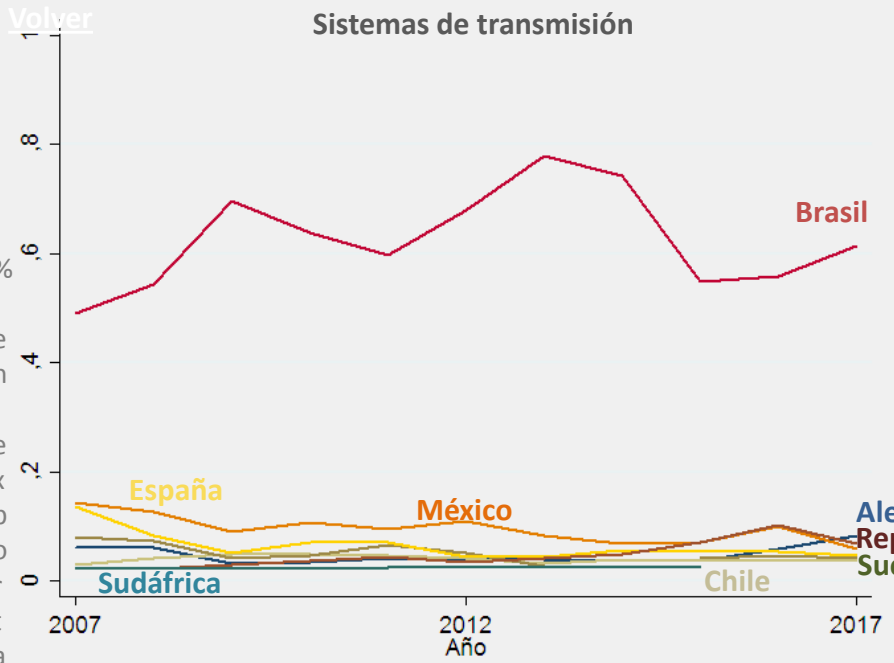
Fuente: SSPMicro con base en INDEC.



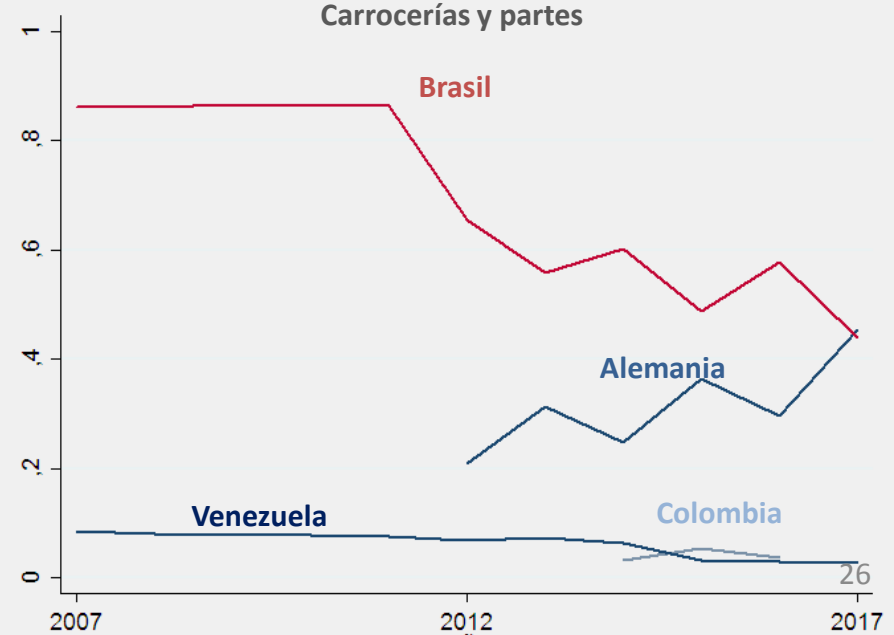
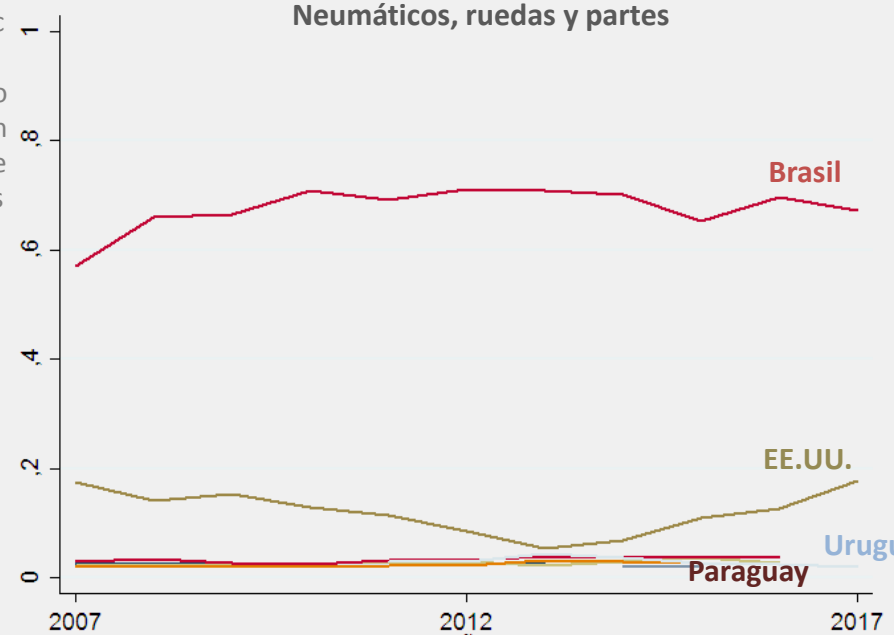
Fuente: SSPMicro con base en INDEC.



Anexo II. B1. Comercio exterior-Destino Autopartes¹



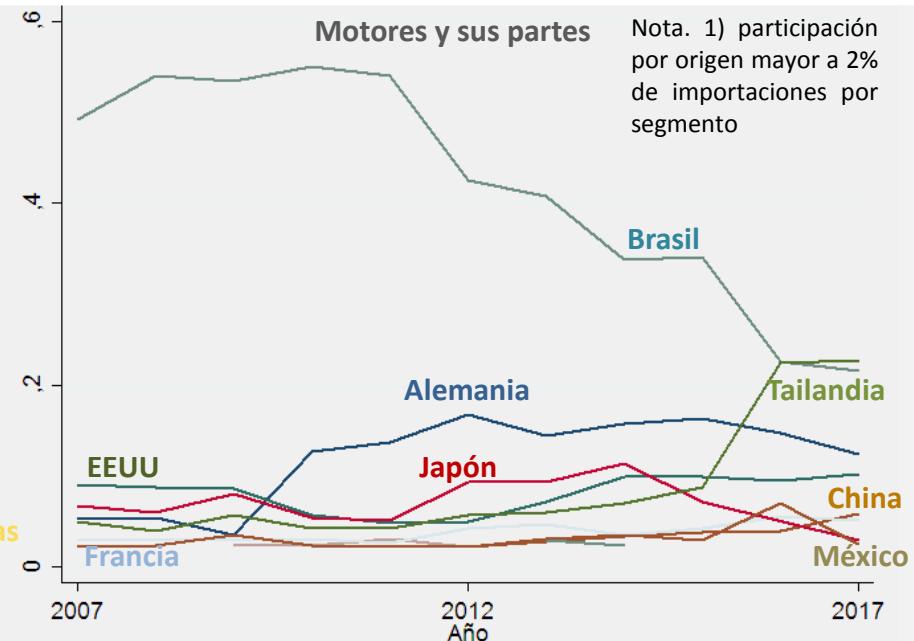
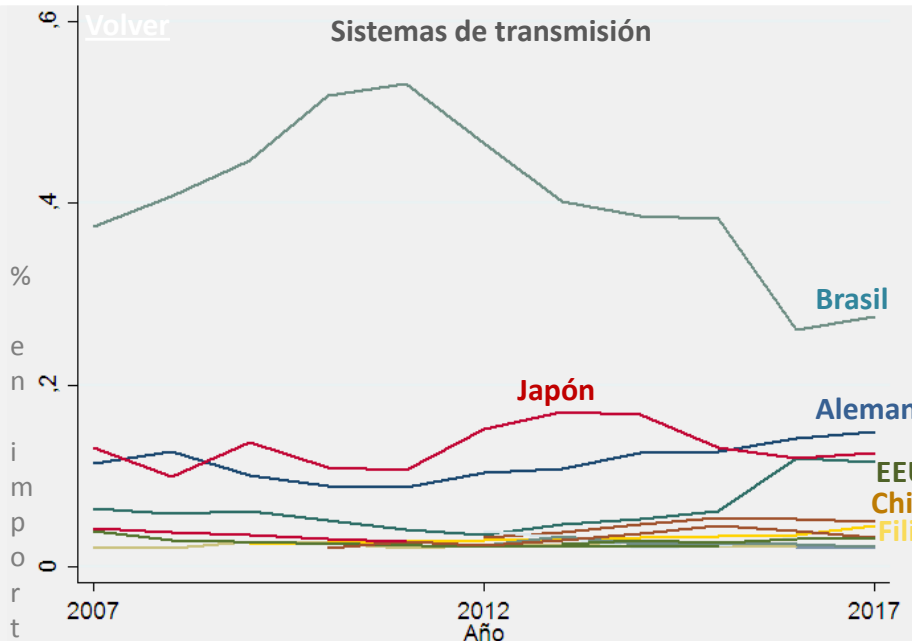
Nota. 1) participación por destino mayor a 2% de exportaciones por segmento



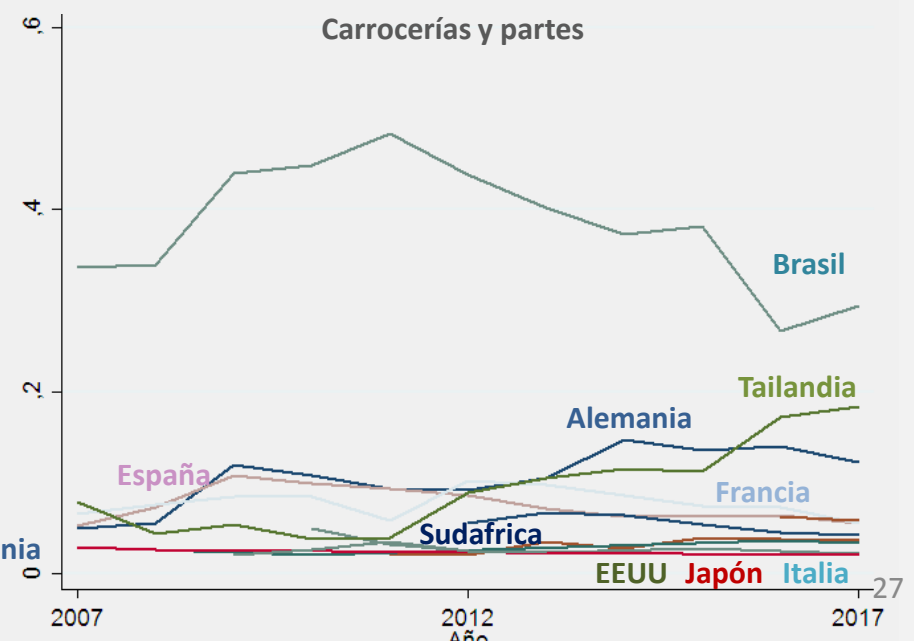
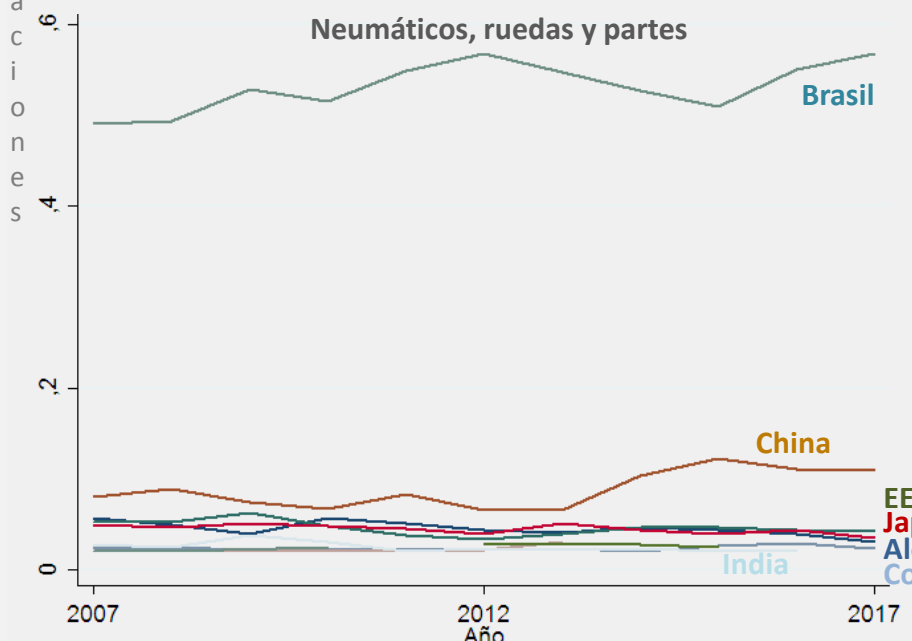
Fuente: SSPMicro con base en INDEC.



Anexo II. B2. Comercio exterior-Origen Autopartes¹



Nota. 1) participación por origen mayor a 2% de importaciones por segmento



Fuente: SSPMicro con base en INDEC.