

Equipos y componentes de automoción en Sudáfrica

A. CIFRAS CLAVE

El sector automovilístico es clave para la economía sudafricana, aportando un 6,8% al PIB en 2018. Ese mismo año la producción de automóviles y componentes supuso, directa e indirectamente, un 29,9% de la producción industrial total, un 13,8% si se considera sólo la contribución directa. La producción de componentes aportó un 3,88% a la producción total.

En Sudáfrica están establecidos siete importantes fabricantes o OEM y más de 400 suministradores de equipos y materiales, caracterizándose este sector por estar muy fragmentado y ampliamente dominado por empresas extranjeras. Ningún fabricante es nacional y de las aproximadamente 180 empresas 1-tier, el 75% son de capital extranjero. Es en los niveles 2-tier y 3-tier donde los proveedores sudafricanos están más representados.

El nuevo plan maestro automovilístico (South African Automotive Masterplan Project, SAAMP) guiará la política sectorial de 2021 hasta 2035, siendo uno de sus objetivos principales aumentar el contenido local de los automóviles fabricados en Sudáfrica desde el 40% actual hasta el 60%.

PRINCIPALES INDICADORES DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO EN SUDÁFRICA

Indicador	2015	2016	2017	2018
Contribución del sector automovilístico al PIB (1)	7,5%	7,4%	6,9%	6,8%
Contribución total (directa [2]) de la producción de vehículos y componentes a la producción industrial total (1)	33,5% (12,86%)	33% (13,38%)	30,1% (13,39%)	29,9% (13,77%)
Contribución directa de la producción de componentes a la producción industrial total (2)	3,95%	4,13%	3,85%	3,88%
Gasto de capital de fabricantes de vehículos (de fabricantes de componentes) (1)	R 6,6 MM (R 2,8 MM)	R 6,4 MM (R 2,6 MM)	R 8,2 MM (R 4,0 MM)	R 7,2 MM (R 3,5 MM)
Venta total de vehículos nuevos en Sudáfrica (1)	617.648	547.406	557.701	552.226
Producción total de vehículos en Sudáfrica (1)	616.082	599.004	601.178	610.854
Ratio de propiedad de vehículos por 1.000 personas (1)	180	180	176	176
Parque móvil (vehículos registrados) (1)	n/d	11,96 millones	12,21 millones	12,46 millones
Edad media del parque móvil (1)	n/d	9 años y 6 meses	9 años y 8 meses	9 años y 11 meses
Tipo de cambio medio (Rand/Euro) (3)	14,16	16,29	15,06	15,61

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de (1) *Automotive Export Manual 2019*; (2) Statistics South Africa, Manufacturing: Production and Sales y (3) South Africa Reserve Bank.

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición precisa de los productos que conforman el sector estudiado

El sector de equipos y componentes de automoción tiene una estructura idéntica internacionalmente debido al carácter multinacional de los fabricantes de automóviles (*Original Equipment Manufacturer, OEM*), actores principales del sector automovilístico. Existen dos subsectores diferenciados:

- **Primer equipo/Equipo original:** son los componentes y equipos utilizados en la producción de vehículos nuevos o comercializados como componentes originales (*Original Equipment, OE*). En la cadena de valor de este subsector se pueden diferenciar cuatro tipos de empresas según su posición en la misma:
 - **OEM (*Original Equipment Manufacturer*):** Son los fabricantes de automóviles. Actualmente, su principal actividad es el ensamblaje de los mismos. Aunque pueden fabricar algún componente, la mayoría de la producción de componentes se ha externalizado a niveles más bajos de la cadena de valor.
 - **Tier 1:** Fabricantes de sistemas y subsistemas completamente terminados. Vinculados estrechamente con uno o dos OEM.
 - **Tier 2:** Sus componentes acaban incorporándose a los automóviles. Suelen estar especializados. El sector automoción no es su único cliente.
 - **Tier 3:** Proveedores de productos semielaborados o materias primas, como metal o plástico.
- **Componentes y piezas de repuesto:** este subsector, también conocido como *aftermarket*, es el mercado dedicado a la reparación, sustitución y equipamiento adicional de un producto ya manufacturado. Se puede subdividir en dos categorías: **sustitución y accesorios**. Los principales actores de este subsector son aquellos fabricantes de *aftermarket* (*Independent Aftermarket, IAM*) que no tienen ningún acuerdo con fabricantes de automóviles, por lo que dichos componentes están diseñados para que puedan ser utilizados independientemente de la marca del vehículo.

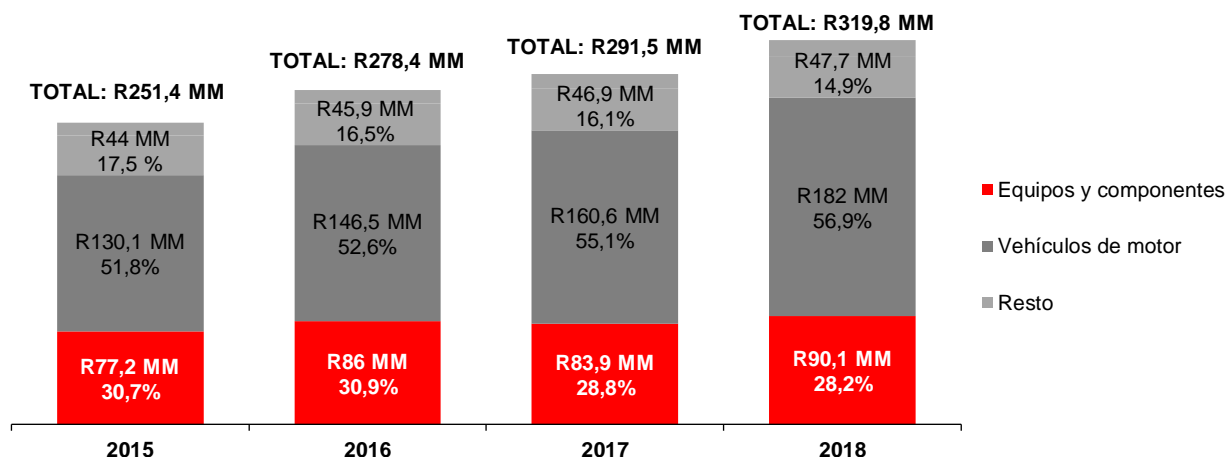
La partida arancelaria principal para los equipos y componentes de automoción es la 8708 y será en la que se centrará este informe.

B.2. Tamaño del mercado

El sector automovilístico es uno de los sectores industriales más importantes en Sudáfrica. En los últimos años se puede apreciar un aumento en la producción del sector, que ha pasado de 251,4 miles de millones de rands en 2015 a casi 320 miles de millones de rands en 2018, con un aumento promedio de más del 8% anual. La fabricación de automóviles ha sido la categoría que más ha crecido en los últimos años, siendo además la que más contribuye a la producción total del sector, con un 56,9% el último año.

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO EN SUDÁFRICA

Dato medido según el valor de ventas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Statistics South Africa, Manufacturing: Production and Sales.

La fabricación de equipos y componentes es la segunda categoría más importante del sector, con una aportación de en torno al 28% - 30% a la producción total. En 2018, la fabricación de piezas y accesorios alcanzó los 90.000 millones de rands, lo que supuso un crecimiento del 16,6% respecto al 2017.

El mercado sudafricano está dominado por empresas extranjeras. No existe capital sudafricano a nivel de OEM y de las aproximadamente 180 compañías Tier 1, el 75% son de capital extranjero. Las empresas sudafricanas están más representadas en los Tier 2 y 3¹.

Por esta razón, los datos de importación y exportación reflejan generalmente los vínculos globales con las oficinas centrales de las empresas matrices. La excepción notable entre los principales países de origen en 2018 fue China, donde la mayoría de las importaciones se destinaron al mercado de *aftermarket*, mostrando la importancia de la competencia por precio en este subsector.

A continuación, se muestran las importaciones y exportaciones de Sudáfrica en los últimos años:

EXPORTACIONES SUDAFRICANAS

Partida arancelaria 8708. Datos en miles de rands

País	2015	Var. 14-15	2016	Var. 15-16	2017	Var. 16-17	2018	Var. 17-18	% 2018
Total	8.192.983	-2,8%	8.756.388	6,9%	8.985.226	2,6%	9.090.241	1,2%	100,0%
1. Alemania	1.641.740	8,2%	2.051.536	25,0%	2.288.560	11,6%	2.398.913	4,8%	26,4%
2. Namibia	1.058.919	-1,6%	1.041.295	-1,7%	957.201	-8,1%	920.214	-3,9%	10,1%
3. Botsuana	727.707	8,6%	695.145	-4,5%	715.882	3,0%	765.392	6,9%	8,4%
4. Argentina	466.434	-19,8%	497.279	6,6%	495.370	-0,4%	520.817	5,1%	5,7%
5. Mozambique	407.873	-7,4%	237.010	-41,9%	282.082	19,0%	424.980	50,7%	4,7%
17. España	242.628	1,5%	229.199	-5,5%	253.811	10,7%	98.339	-61,3%	1,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TradeMap (<https://www.trademap.org/Index.aspx>).

IMPORTACIONES SUDAFRICANAS

Partida arancelaria 8708. Datos en miles de rands

País	2015	Var. 14-15	2016	Var. 15-16	2017	Var. 16-17	2018	Var. 17-18	% 2018
Total	15.942.438	13,7%	18.703.455	17,3%	18.089.762	-3,3%	20.053.642	10,9%	100,0%
1. Alemania	4.552.379	13,1%	5.090.053	11,8%	4.898.594	-3,8%	4.513.778	-7,9%	22,5%
2. China	1.909.520	19,1%	2.222.889	16,4%	2.332.423	4,9%	2.969.617	27,3%	14,8%
3. EE. UU.	1.407.698	33,6%	1.952.684	38,7%	1.810.006	-7,3%	2.527.310	39,6%	12,6%
4. Tailandia	872.797	18,7%	1.343.611	53,9%	1.301.545	-3,1%	1.496.605	15,0%	7,5%
5. Japón	1.160.275	13,7%	1.339.977	15,5%	1.144.932	-14,6%	1.298.322	13,4%	6,5%
6. España	488.110	13,5%	509.795	4,4%	481.334	-5,6%	612.677	27,3%	3,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TradeMap (<https://www.trademap.org/Index.aspx>).

B.3. Principales actores

En el mercado sudafricano operan, además de los 7 OEM ya mencionados, 13 compañías fabricantes de vehículos comerciales medianos y pesados (M&HCV, por sus siglas en inglés). Por cuota de mercado, el fabricante de vehículos de pasajeros más importante es Toyota, con un 24,2% en 2018, seguido de Volkswagen (16,3%), Ford (10,5%) y Nissan (10%).

¹ *Automotive Export Manual 2019*, Automotive Industry Export Council, 2019.



En la tabla siguiente se recogen algunas de las empresas más importantes del sector:

PRINCIPALES ACTORES DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO Y DE COMPONENTES EN SUDÁFRICA

Nombre	Categoría
BMW SA	OEM y M&HCV
Ford SA	OEM
Isuzu	OEM y M&HCV
Mercedes - Benz SA	OEM
Nissan SA	OEM
Toyota SA	OEM
VW SA	OEM
Bell Equipment Company	M&HCV
Busco	M&HCV
Busmark 2000	M&HCV
FAW Group SA	M&HCV
Irizar	M&HCV
Isuzu Truck SA	M&HCV
Iveco South Africa	M&HCV
MAN Truck and Bus SA	M&HCV
Marcopolo SA	M&HCV
MCV - SA	M&HCV
NC 2 Trucks Southern Africa	M&HCV
Powerstar SA	M&HCV
Scania SA	M&HCV
TATA Motors SA	M&HCV
UD Trucks	M&HCV
VDL Bus and Coach	M&HCV
Volvo Trucks & Busses SA	M&HCV

Nombre	Categoría
Adient SA	Componentes
Alfred Teves Brake Systems	Componentes
Atlantis Foundries	Componentes
Auto Industrial Group	Componentes
Autoquip	Componentes
AutoX	Componentes
Bader SA	Componentes
Eberspacher SA	Componentes
Engine Parts	Componentes
Faurecia Emissions Control Techs	Componentes
Faurecia Exhaust Systems SA	Componentes
Faurecia Interior Systems Pretoria	Componentes
Federal-Mogul of SA	Componentes
Femo	Componentes
G U D Holdings	Componentes
Hesto Harnesses	Componentes
KAP Automotive	Componentes
MA Automotive Tool and Die	Componentes
MAHLE Behr SA	Componentes
Metair Investments	Componentes
Metindustrial	Componentes
Midas	Componentes
PG Group	Componentes
Robert Bosch	Componentes

Fuente: Elaboración propia a partir de TIPS, Manufacturing Subsectors: Transport Equipment, Diciembre 2017.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

En el comercio bilateral, España ha tenido tradicionalmente un saldo comercial positivo con Sudáfrica. En el año 2018 hubo un aumento considerable de esta brecha, siendo el superávit de España de más de 514 millones de rands (casi 33 millones de euros). Esto se debió en gran parte a la notable caída de las exportaciones sudafricanas a España, pero también al aumento de las importaciones sudafricanas de origen español.

COMERCIO BILATERAL ENTRE ESPAÑA Y SUDÁFRICA

Partida arancelaria 8708. Datos en miles de rands

	2015	Var. 14-15	2016	Var. 15-16	2017	Var. 16-17	2018	Var. 17-18
Importaciones	488.110	13,5%	509.795	4,4%	481.334	-5,6%	612.677	27,3%
Exportaciones	242.628	1,5%	229.199	-5,5%	253.811	10,7%	98.339	-61,3%
Saldo	-245.482	28,5%	-280.596	14,3%	-227.523	-18,9%	-514.338	126,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TradeMap (<https://www.trademap.org/Index.aspx>).

Existen varias compañías españolas de equipos y componentes de automoción implantadas en Sudáfrica. Estas son: **Antolín**, **Pino Automotive** (antiguo Pino Componentes), **Alcorta** y la **filial española de Linden+Wiemann**. Además, **Irizar** también está establecida en Sudáfrica, en su caso, con una planta ensambladora de autobuses.

El producto español es, por tanto, conocido y goza de un buen posicionamiento en el mercado sudafricano.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

Debido a la estructura del mercado automovilístico, la producción y comercialización de equipos y componentes responden a estrategias globales de los OEM, por lo que resulta complicado identificar nuevas oportunidades de negocio. Sin embargo, se pueden mencionar las siguientes:

- Uno de los objetivos del SAAMP es alcanzar en 2035 el 1% de producción mundial de vehículos, para lo que se deberá doblar la producción sudafricana, de unas 600.000 unidades a casi 1,2 millones, aumentando de esta manera la demanda de equipos y componentes automovilísticos. Sin embargo, hay que resaltar que otro de los objetivos del plan es incrementar el contenido local de los automóviles producidos en Sudáfrica hasta un 60% desde el actual 40%².
- Pese a que hasta la fecha no hay planes firmes para producción totalmente **eléctrica o híbrida** en Sudáfrica, algunas de los OEM establecidos en Sudáfrica (Wolkswagen Group, BMW y Nissan) están manteniendo conversaciones con el Gobierno para lograr una reducción del 23% en los aranceles de los coches eléctricos. Por su parte, el ministro de Industria y Comercio, Ebrahim Patel, ha asegurado en distintas apariciones públicas que Sudáfrica debe comenzar a producir automóviles eléctricos, aunque no exista un mercado nacional importante para este producto, resaltando la gran cantidad de recursos que posee Sudáfrica para la fabricación de baterías (litio, paladio, níquel, etc.).
- Sólo el 30% del parque móvil sudafricano está bajo garantía o asegurado y, por tanto, obligado a comprar equipos originales (OE)³. El 70% restante suele adquirir componentes *aftermarket* con el consiguiente ahorro de precio. Sin embargo, la presencia de equipos y componentes *aftermarket* chinos en Sudáfrica dificulta que las empresas europeas puedan competir en precio.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

La estrategia que han seguido los grandes ensambladores de automóviles ha sido la de crear los llamados **clústeres** alrededor de sus fábricas. Han establecido acuerdos con empresas internacionales establecidas en Sudáfrica, a veces con vínculos en los países de origen de los grandes ensambladores, y con empresas sudafricanas propiamente dichas de componentes de automoción para que les suministren a escasos metros de las fábricas ensambladoras, con el consiguiente ahorro. Los clústeres formados en Sudáfrica son:

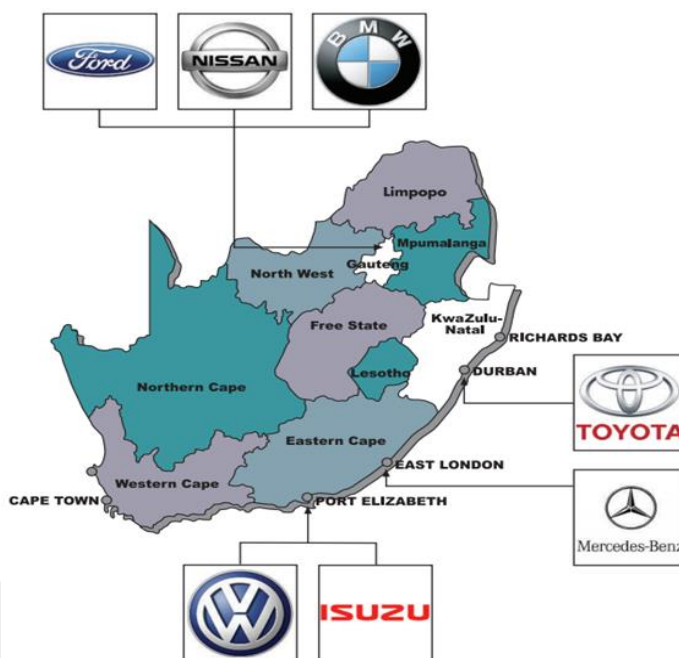
² South Africa's Automotive Master Plan to 2025, DTI, 2018.

³ Automotive Aftermarkets Industry, Competition Commission South Africa, 2017.

- **Gauteng:** es el corazón industrial de Sudáfrica y también del sector automovilístico. Tres de los siete OEM están establecidos en Gauteng y se calcula que existen 200 empresas de equipos y componentes automovilísticos en esta provincia.
- **Eastern Cape:** esta provincia cuenta con importantes infraestructuras logísticas como aeropuertos y puertos, principalmente en las ciudades de East London y Port Elizabeth, así como con dos “Zonas de Desarrollo Industrial” (IDZ, por sus siglas en inglés), Coega IDZ, la mayor del país, y East London IDZ. Esto ha atraído al sector automovilístico estableciéndose 3 OEM y en torno a 150 compañías del sector de equipos y componentes de automoción.
- **KwaZulu-Natal:** Finalmente, el último OEM está situado en la ciudad de Durban, tercera mayor ciudad del país y cuyo puerto es el más importante del país. Se estima que existen 80 empresas de equipos y componentes en la región.

En el mercado del *aftermarket* se encuentran importantes importadores y distribuidores, destacando tanto como por su elevado número de referencias como por su amplia red de distribución. Entre ellos destacan Midas y FEMO como empresas multinacionales y Engine Parts y Autoquip como empresas sudafricanas.

CLÚSTERES AUTOMOVILÍSTICOS EN SUDÁFRICA



Fuente: Automotive Export Manual 2019.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

El **Automotive Production and Development Programme (APDP)** es el actual marco normativo y esquema de incentivos de la automoción en Sudáfrica. Define los derechos de importación, los mecanismos de reembolso, (Vehicle Assembly Allowance –VAA– y Production Incentive –PI–), y subvenciones a través del Automotive Investment Scheme (AIS).

El régimen arancelario establecido para equipos y componentes de automóviles importados por Sudáfrica varía según la pieza de que se trate, siendo el arancel máximo del 30%. Para aquellos provenientes de Europa, el arancel máximo es del 15%.

El marco normativo (APDP) ha sufrido una serie de enmiendas para adaptarse al nuevo plan sectorial (SAAMP) y ha sido extendido hasta 2035. La política arancelaria no ha sido alterada, sin embargo, cabe la posibilidad que se aumente el nivel de BEE⁴ requerido para optar a los incentivos enmarcados dentro del APDP. Aunque no se ha hecho oficial, se habla de pasar de un nivel 7 al nivel 4. Además, el SAAMP ha establecido una serie de objetivos que pueden generar una barrera al mercado sudafricano. Estos objetivos son:

- Aumentar la producción sudafricana de vehículos al 1% de la producción mundial para 2035.
- Aumentar el contenido local en los vehículos fabricados en Sudáfrica al 60%.
- Doblar el empleo en la cadena de suministro del sector de automoción.
- Mejorar los niveles de competitividad de la industria automotriz.
- Transformar la cadena de valor del automóvil, fomentando la aparición de empresas de propiedad negra.
- Profundizar el valor añadido dentro de las cadenas de valor de los automóviles sudafricanos.

⁴ *Black Economic Empowerment*: política de discriminación positiva (empoderamiento) que clasifica a las empresas en distintos niveles (del 1 al 8, siendo el 1 la máxima calificación) según cómo integren las razas desfavorecidas durante el *Apartheid*. Más información en: <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-mercado/estudios-informes/DOC2018795446.html?idPais=ZA>

Aunque algunos objetivos puedan representar oportunidades de negocio, el SAAMP está centrado notablemente en el desarrollo de la industria automovilística local, lo que puede afectar al nivel de importaciones.

E.3. Ayudas

Las enmiendas realizadas al APDP han ido encaminadas a que estos incentivos favorezcan la localización que busca el SAAMP. En la tabla siguiente se muestran estos cambios:

COMPARACIÓN ENTRE LAS PRINCIPALES AYUDAS TRAS LAS ENMIENDAS DEL APDP

APDP hasta 2020	APDP 2021 -2035
<p style="text-align: center;">Volume Assembly Allowance (VAA)</p> <p>Permite una rebaja fiscal. El VAA se calcula a partir de la producción total de la compañía, sin tener en cuenta la procedencia de los componentes y equipos utilizados.</p>	<p style="text-align: center;">Volume Assembly Localisation Allowance (VALA)</p> <p>Sustituye al VAA. También permite una rebaja fiscal, pero basada en el valor añadido local y no en el valor de las ventas de fabricación.</p>
<p style="text-align: center;">Production Incentive (PI)</p> <p>Los fabricantes (tanto de vehículos como de componentes) pueden recibir beneficios sobre el valor agregado local. Este beneficio se recibe en forma de un Certificado de Crédito de Reembolso de Producción (PRCC), que puede ser utilizado para compensar los aranceles de importación de productos calificados o puede ser vendido a un importador de productos calificados.</p>	<p style="text-align: center;">Production Incentive (PI)</p> <p>Se mantiene este aliciente con pequeñas modificaciones. El beneficio del PI aumenta para los componentes (del 10% al 12,5% del valor añadido). El Certificado de Crédito de Reembolso de Producción (PRCC) será sustituido por créditos de derechos de aduana para garantizar que los componentes obtengan un beneficio vinculado a la adición de valor local</p>
<p style="text-align: center;">Automotive Investment Scheme (AIS)</p> <p>Subvenciones para inversiones de capital que califiquen, a partir del 25% para los fabricantes de componentes y el 20% para los fabricantes de equipos originales. Capacidad para aumentarla en un 5% o 10% adicional, dependiendo del cumplimiento de determinados criterios de las prestaciones económicas.</p>	<p style="text-align: center;">Automotive Investment Scheme (AIS)</p> <p>Se mantiene la subvención en efectivo para la inversión, pero se reducirá en un 5% si no se utilizan herramientas y maquinaria sudafricanas.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de información de NAAMCA.

Además, es posible que nuevas medidas sean aprobadas próximamente, aunque se desconocen fechas. Se trataría de nuevos incentivos fiscales a la inversión en dos tipos de equipos y componentes en concreto: telemática y electrónica de alta calidad y elementos del tren motor, como motores y componentes de transmisión.

E.4. Ferias

Las ferias más importantes del sector son:

- **Automechanika Johannesburg:** Se celebra bienalmente desde 2009 en la ciudad de Johannesburgo. Página web: <https://automechanika.za.messefrankfurt.com/johannesburg/en.html>
- **NAACAM Show:** Exhibición organizada bianualmente por National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers (NAACAM) en la ciudad de Durban. Página web: <https://naacamshow.co.za>
- **Johannesburg International Motorshop:** feria anual centrada principalmente en los vehículos. Página web: <http://www.jhbmotorshow.co.za/>



F. INFORMACIÓN ADICIONAL

A continuación, se muestran las asociaciones más importantes del sector automovilístico de Sudáfrica:

- **NAACAM:** National Association of Automotive Component and Allied Manufacturers. Representa los intereses de los fabricantes de componentes de automoción del país. La asociación cuenta con 120 miembros. Página web: <https://www.naacam.co.za/>
- **NAAMSA:** National Association of Automobile Manufacturers of South Africa. Representa los intereses de la industria de fabricación de vehículos de motor en Sudáfrica. Compuesta por 22 empresas dedicadas a la producción de automóviles y vehículos comerciales. Página web: <https://www.naamsa.co.za/>
- **RMI:** Retail Motor Industry Organisation. Representa al sector del comercio minorista de automóviles de la industria automotriz. Incluye a más de 7.500 empresas miembros de 14 asociaciones comerciales. Página web: <https://www.rmi.org.za/>

icex

G. CONTACTO

La **Oficina Económica y Comercial de España en Johannesburgo** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en Sudáfrica.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas entre otros: el acceso al mercado de Sudáfrica la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

8th Floor Fredman Towers, 13 Fredman Drive
2146 Sandton. P O Box 781050.
Johannesburgo – Sudáfrica
Teléfono: (+27) 11 883-2102/3/4/5
Email: johannesburgo@comercio.mineco.es

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global
900 349 000 (9 a 18 h L-V)
informacion@icex.es

INFORMACIÓN LEGAL: Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTOR
Diego Morgado Cañada

Oficina Económica y Comercial
de España en Johannesburgo
johannesburgo@comercio.mineco.es
Fecha: 19/09/2019

NIPO: 060-18-043-3

www.icex.es

