

El mercado de componentes de automoción en la Federación Rusa

El mercado de componentes de automoción en la Federación Rusa

Este estudio ha sido realizado por Oriol Mayoral Hernando
bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de
la Embajada de España en Moscú

Junio de 2008

I. INTRODUCCIÓN	6
1. Definición y características del sector y subsectores relacionados	6
II. ANÁLISIS DE LA OFERTA	10
1. Análisis cuantitativo	10
1.1. Tamaño de la oferta	10
1.2. Análisis de los componentes de la oferta	20
2. Análisis cualitativo	26
2.1. Producción	26
2.2. Obstáculos comerciales	47
III. ANÁLISIS DEL COMERCIO	50
1. Análisis cuantitativo	50
1.1. Canales de distribución	50
1.2. Esquema de importación	53
1.3. Principales distribuidores	54
2. Análisis cualitativo	55
2.1. Estrategias de canal	55
2.2. Estrategias para el contacto comercial	55
2.3. Condiciones de acceso	56
2.4. Condiciones de suministro	56
2.5. Promoción y publicidad	56
2.6. Tendencias de la distribución	57
IV. ANÁLISIS DE LA DEMANDA	58
1. Evaluación del volumen de la demanda	58
1.1. Crecimiento esperado	58
1.2. Tendencias industriales	59
1.3. Tendencias tecnológicas	60
1.4. Tendencias medioambientales	60
2. Estructura del mercado	61
3. Factores asociados a la decisión de compra	61
4. Percepción del producto español	61
V. ANEXOS	63
1. Informes de ferias	63
2. Listado de direcciones de interés	64
3. Bibliografía	64

RESUMEN Y PRINCIPALES CONCLUSIONES

En los últimos años, la economía rusa ha entrado en un periodo de fuerte expansión económica apoyada en parte por el incremento del precio del petróleo. En los países en los que se dan rápidos desarrollos económicos, como el que se está produciendo en Rusia, se producen a la par incrementos en sectores como los de la energía, el transporte, la salud, la educación y la construcción, produciéndose un desarrollo elevado y constante en el país. Este crecimiento y desarrollo veloz, junto con la gran extensión del territorio (17.075.000 Km²) y una población de más de 143 millones de habitantes, hacen de Rusia un mercado muy importante y destacado a nivel mundial.

En cuanto al mercado de automoción en la Federación Rusa, es uno de los que presenta mayor crecimiento del país. Las previsiones indican que dicho mercado va a seguir progresando durante los próximos años. El sector automovilístico en Rusia presenta uno de los índices de crecimiento más importantes a nivel mundial con un total de ventas en el 2007 de más de dos millones y medio de unidades, que corresponden a 30 billones de USD. Mientras que el aumento en el número de ventas durante el 2005 fue del 14 por ciento, del 36 por ciento en el 2006 y de un notable 67 por ciento en el 2007.

Por lo que respecta a las preferencias de los consumidores rusos, éstos muestran una clara preferencia por modelos europeos, norteamericanos, japoneses y coreanos sobre los modelos de marca rusa, que se ven claramente superados en calidad, prestaciones y diseño. El volumen de ventas de marcas rusas disminuyó un 27 por ciento en 2007, un 38 por ciento en 2006 y un 58 por ciento en el 2004. A pesar de estos datos, la capacidad de adquisición de la población rusa se ha visto incrementada tanto por el citado crecimiento del país como por la expansión de los créditos al consumidor, factores que facilitan la financiación en la compra de automóviles.

La mayoría de los pronósticos de previsiones de ventas a medio plazo predicen un incremento de más del 50 por ciento en el mercado automovilístico de Rusia para el 2010, con una adquisición por parte de las marcas extranjeras de más del 80 por ciento del mercado. La baja densidad de vehículos per cápita que se da en Rusia, junto con el incremento real de los ingresos y la liberalización de los créditos bancarios, hacen pensar que la tendencia del mercado automovilístico continuará creciendo de forma similar a los ratios que se han dado en los últimos años.

En referente al análisis de la competitividad de las marcas locales, Avtovaz es el único fabricante importante que permanece en el sector de vehículos para pasajeros, fabricando alrededor de 800.000 unidades por año en su planta en Togliatti. En diciembre de 2007, el nuevo equipo de dirección de Avtovaz, que fue elegido por el Gobierno, ha firmado un acuerdo con Renault por la cesión del control del 25 % en Avtovaz. Las dos compañías intentarán exten-

der la gama de modelos de Avtovaz con nuevos modelos, compartir conocimientos y desarrollar la marca Lada. Los términos y condiciones para compartir la plataforma de Renault con Avtovaz están, sin embargo, por negociar.

La gran mayoría de las marcas multinacionales fabricantes de vehículos ya han iniciado su implantación productiva en Rusia, movidos en parte por la política proteccionista rusa que está fomentando estas inversiones en su territorio. Estas instalaciones productivas son, en general, plantas de montaje con un tamaño de producción relativamente pequeño. A fecha de hoy, aún la mayor parte de los vehículos vendidos por las multinacionales son importados. En el 2007, el 43 por ciento de la venta de automóviles fueron vehículos nuevos importados, un 16 por ciento vehículos fabricados en Rusia con marca extranjera y un 14 por ciento vehículos importados de segunda mano.

Las líneas de montaje de los fabricantes de coches que están invirtiendo en Rusia están produciendo menos de 100.000 coches de pasajeros al año, pero con la intención de incrementar la producción de manera gradual a medio plazo. Ford tiene la mayor presencia local, produciendo casi 70.000 unidades, mientras que Chevy Niva, Joint Venture de GM con Avtovaz, produce alrededor de 60.000 unidades. En el 2009 habrá cuatro fabricantes extranjeros con instalaciones que contarán con más de 100.000 unidades de producción por año (Ford, Renault, VW y Hyundai/Kia), mientras que para el 2015 se espera que tres fabricantes alcancen una capacidad de producción de más de 300.000 unidades (Ford, VW y PSA Peugeot) según sus anuncios oficiales en la prensa.

A pesar de la masiva implantación de los fabricantes extranjeros, el desarrollo de la industria automovilística rusa afronta retos significativos. Las plantas de producción deben contar con proveedores que cumplan los estándares de calidad requeridos por las marcas internacionales. Esto conlleva por un lado la implantación progresiva de proveedores internacionales de componentes de automoción en el territorio ruso y, por otro, un aumento en el potencial de los proveedores locales.

Además de esta carencia de una estructura de proveedores, existen otros obstáculos, como la fiabilidad en el suministro de energía, las restricciones en cuanto a infraestructuras de comunicación locales, la reglamentación y estandarización rusa, la logística portuaria o el acceso a trabajadores cualificados que dificultan el incremento del número de vehículos producidos en las líneas de montaje. Estos obstáculos no solo se centran en los fabricantes de vehículos de pasajeros, argumentos similares también se aplican a pequeños vehículos comerciales, camiones y autobuses, aunque debe destacarse que el volumen de producción de estas categorías específicas es significativamente más pequeño.

I. INTRODUCCIÓN

1. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR Y SUBSECTORES RELACIONADOS

El presente estudio versa sobre el sector de los equipos, componentes y accesorios de automoción en la Federación Rusa y su objetivo es mostrar una panorámica general de la situación actual del mercado ruso al exportador español.

Para la mejor comprensión del escenario actual del sector, se mostrará en alguno de los apartados del estudio una visión general de la industria automovilística en Rusia y posteriormente se analizará la situación que se deriva de esta primera para el sector de componentes y accesorios.

En referencia al sector de los equipos, componentes y accesorios de automoción que se estudiarán, hay que destacar que el sector abarca una amplísima gama de productos, de la que cabe citar algunas de las más representativas partidas arancelarias:

Código arancelario	DESCRIPCIÓN
4011	Neumáticos nuevos
7007	Vidrios de seguridad
7009	Espejos retrovisores
8301	Cerraduras para puertas de automóviles
8302	Guarniciones para automóviles y cierres automáticos
8407	Motores de combustión interna
8408	Motores diesel o semi-diesel
8409	Partes de motores de las partidas 8407 y 8408

8413	Bombas de inyección para motores de combustión interna
8415	Aparatos de aire acondicionado
8419	Calentadores
8421	Filtros para la entrada de aire
8483	Árboles de transmisión, manivelas, cigüeñales y rodamientos
8484	Juntas
8507	Baterías
8511	Equipamiento de encendido o ignición eléctrica
8512	Equipamiento de alumbrado, señalización, limpiaparabrisas
8526	Aparatos de navegación asistida
8527	Aparatos receptores de radioemisiones
8531	Alarmas antiincendios y antirrobo
8536	Aparatos para la protección y conexión de circuitos
8543	Amplificadores aéreos
8544	Cableado de ignición
8706	Chasis, con motor
8707	Carrocerías, incluso cabinas
8708	Partes y accesorios
9026	Aparatos electrónicos para la medición de presión de líquidos y gases
9029	Velocímetros
9104	Relojes de tablero de instrumentos
9401	Asientos de automóviles

El sector de componentes puede clasificarse fundamentalmente en dos grupos:

Mercado primario o de equipamiento original, formado por los componentes que son integrados directamente en las líneas de montaje de automóviles. El mercado cliente de este subsector está constituido, como es lógico, por los fabricantes de automóviles.

Mercado secundario, de equipamiento de recambio o “aftermarket”: como su propio nombre indica, pertenecen a este subsector aquellos componentes empleados como recambio de equipamiento original, y están dirigidos, por tanto, a los centros de servicio au-

torizados e independientes, talleres y tiendas especializadas, incluidos supermercados y gasolineras, y mercados al por mayor.

En cuanto a las principales partidas arancelarias del sector de vehículos para pasajeros son:

Código arancelario	DESCRIPCIÓN
870310	Vehículos especialmente concebidos para desplazarse por la nieve
	Gasolina
870321	De cilindrada inferior o igual a 1,000 cm ³ .
870322	De cilindrada superior a 1,000 cm ³ pero inferior a 1500 cm ³
870323	De cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior a 3000 cm ³
870324	De cilindrada superior a 3,000 cm ³ .
	Diésel / Semidiésel
870331	De cilindrada inferior o igual a 1,500 cm ³ .
870332	De cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior a 2500 cm ³
870333	De cilindrada superior a 2,500 cm ³ .
870390	Los demás.

La clasificación de los distintos automóviles presentes en el mercado ruso puede atenderse en base a tres criterios:

En función del tipo de modelo:

Modelo ruso.

Modelo extranjero u “occidental” (japonés, coreano, europeo, norteamericano, y recientemente, chino).

En función del lugar de fabricación:

Fabricado en territorio ruso.

Fabricado en el extranjero e importado a Rusia.

En función de la fecha de su fabricación:

Automóviles nuevos

Automóviles usados o de ocasión.

Finalmente también se dará una visión panorámica del sector de autobuses y camiones, mostrando los principales fabricantes del país y datos de producción anual.

ICEX

II. ANÁLISIS DE LA OFERTA

1. ANÁLISIS CUANTITATIVO

En el primer punto del análisis cuantitativo se mostrarán los principales datos estadísticos del sector automovilístico. Estos datos son precisos para razonar la actual situación de los equipos, componentes y accesorios de automoción, cuyo análisis se abordará en el apartado 1.2.

1.1. Tamaño de la oferta

Sector del automóvil

Las siguientes tablas muestran los principales datos comerciales del mercado del automóvil en Rusia en los últimos años y ofrecen una visión general del tamaño e importancia del sector.

IMPORTACIONES (Millones de USD)

Cód. TARIC	Descripción	2003	2004	2005	2006	2007
870310	Vehículos especialmente concebidos para desplazarse por la nieve	8,009	18,940	57,387	81,923	103,325
	Gasolina					
870321	De cilindrada inferior o igual a 1,000 cm ³ .	21,661	60,839	124,017	212,414	403,494
870322	De cilindrada superior a 1,000 cm ³ pero inferior a 1500 cm ³	308,749	715,645	1133,354	1691,181	3128,480
870323	De cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior	1360,060	3167,631	4652,437	7385,473	12106,197

EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

	a 3000 cm3					
870324	De cilindrada superior a 3,000 cm3.	469,689	953,088	1271,851	2577,157	4193,520
	Diésel / Semidiésel					
870331	De cilindrada inferior o igual a 1,500 cm3.	0,031	0,229	0,270	0,3971	0,453
870332	De cilindrada superior a 1,500 cm3 pero inferior a 2500 cm3	42,021	116,508	272,543	431,372	672,629
870333	De cilindrada superior a 2,500 cm3.	57,477	133,357	213,645	336,172	706,319
870390	Los demás.	0,036	0,221	1,973	0,475	1,158

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en millones USD

IMPORTACIONES (número de unidades)

Cód. TARIC	Descripción	2003	2004	2005	2006	2007
870310	Vehículos especialmente concebidos para desplazarse por la nieve	0	0	0	0	16086
	Gasolina					
870321	De cilindrada inferior o igual a 1,000 cm3.	5.612	14.981	29.609	46.776	80.710
870322	De cilindrada superior a 1,000 cm3 pero inferior a 1500 cm3	52.660	137.086	207.359	260.758	430.341
870323	De cilindrada superior a 1,500 cm3 pero inferior a 3000 cm3	120.350	318.408	459.663	626.826	918.543
870324	De cilindrada superior a 3,000 cm3.	11.062	24.140	30.833	60.629	89.086
	Diésel / Semidiésel					
870331	De cilindrada inferior o igual a 1,500 cm3.	9	99	77	499	47
870332	De cilindrada superior a 1,500 cm3 pero inferior a	5.962	17.710	25.413	30.532	43.285

EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

	2500 cm3					
870333	De cilindrada superior a 2,500 cm3.	3.092	8.270	11.050	12.625	21.707
870390	Los demás.	5	63	73	19	54

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en número de Unidades

IMPORTACIONES (por países de procedencia, datos en millones de USD)

Rango	País	2005	2006	2007	Cuota de mercado	% Cambio 07/06
	TOTAL	7727,475	12721,143	21315,580	100	67,56
1	Japón	3299,706	4761,857	7956,742	37,33	67,09
2	Alemania	961,668	1771,424	3185,851	14,95	79,85
3	Reino Unido	807,420	1194,971	1973,488	9,26	65,15
4	Corea del Sur	687,719	1208,231	1858,383	8,72	53,81
5	Estados Unidos	303,383	488,513	1050,115	4,93	114,96
6	España	83,278	212,211	699,465	3,28	229,61
7	Uzbekistán	284,405	414,203	621,724	2,92	50,1
8	Bélgica	161,248	379,792	565,020	2,65	48,77
9	Eslovaquia	133,147	281,456	481,724	2,26	71,15
10	Ucrania	34,508	259,288	478,847	2,25	84,68
11	Francia	208,680	420,833	415,886	1,95	-1,18

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en millones USD

Como se observa en la anterior tabla, las importaciones de automóviles a la Federación Rusa proceden de países de fuera de la CEI, fundamentalmente Japón, Corea del Sur, EEUU y países europeos como Alemania, Reino Unido, España, Bélgica y Francia. De entre los países de la CEI, Uzbekistán es considerado el socio más importante, debido a la existencia en el país de una fábrica de Daewoo (UzDaewooAuto). Turquía, donde Toyota dispone de uno de sus más importantes centros de producción, es también un gran exportador a la Federación Rusa.

Cabe destacar el crecimiento que está experimentando China, que está comenzando a desarrollar una incipiente industria del automóvil, basada en vehículos que presentan unos precios ultracompetitivos, aunque con unos índices de calidad muy inferiores al resto de marcas “occidentales”, y que en el futuro próximo van a representar una importante competencia para los modelos rusos. Así, dos empresas chinas tienen previsto establecer plantas de producción en territorio ruso: Chery Automobile, que plantea la creación de un Joint-Venture llamada Chery Motors con la empresa rusa Transservis en la región de Novosibirsk y que también tiene previsto colaborar en la creación, junto a AvtoVAZ, de otra planta en Kaliningrado; y Great Wall, que aún no se ha decidido para la ubicación de sus fábricas entre las regiones de Leningrado, Irkutsk y Tatarstan. En 2005, se importaron a Rusia más de 6.700 vehículos chinos.

EXPORTACIONES (millones de USD)

Cod. TARIC	Descripción	2003	2004	2005	2006	2007
870310	Vehículos especialmente concebidos para desplazarse por la nieve	1,169	1,222	1,117	0,812	1,270
	Gasolina					
870321	De cilindrada inferior o igual a 1,000 cm ³ .	1,080	1,290	1,992	0,375	1,958
870322	De cilindrada superior a 1,000 cm ³ pero inferior a 1500 cm ³	185,836	229,363	114,384	134,981	50,714
870323	De cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior a 3000 cm ³	202,902	318,890	478,273	536,876	743,177
870324	De cilindrada superior a 3,000 cm ³ .	0,881	1,123	1,107	1,539	2,913
	Diésel / Semidiésel					
870331	De cilindrada inferior o igual a 1,500 cm ³ .	0	0	0	0,002	0,012
870332	De cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior a 2500 cm ³	3,188	4,537	10,989	4,166	6,369
870333	De cilindrada superior a 2,500 cm ³ .	0,474	1,053	0,785	2,558	1,494
870390	Los demás.	0,024	0,187	0,064	0,061	0,202

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en millones USD

EXPORTACIONES (número de unidades)

EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

Cod. TARIC	Descripción	2003	2004	2005	2006	2007
870310	Vehículos especialmente concebidos para desplazarse por la nieve	0	0	258	0	205
	Gasolina					
870321	De cilindrada inferior o igual a 1,000 cm3.	556	547	732	136	399
870322	De cilindrada superior a 1,000 cm3 pero inferior a 1500 cm3	53.912	59.346	30.534	31569	12593
870323	De cilindrada superior a 1,500 cm3 pero inferior a 3000 cm3	58.669	64.988	94.167	89264	100000
870324	De cilindrada superior a 3,000 cm3.	14	14	0	57	50
	Diésel / Semidiésel					
870331	De cilindrada inferior o igual a 1,500 cm3.	0	0	0	3150	1
870332	De cilindrada superior a 1,500 cm3 pero inferior a 2500 cm3	402	638	1.238	379	491
870333	De cilindrada superior a 2,500 cm3.	21	26	29	52	42
870390	Los demás.	0	26	5	1	4

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en número de Unidades

EXPORTACIONES (por país de destino, datos en millones de USD)

Rango	País	2005	2006	2007	Cuota de mercado	% Cambio 07/06
	TOTALES	608,710	681,372	808,109	100	18,6
1	Ucrania	198,973	306,234	398,622	44,94	30,17
2	Kazajstán	102,301	101,925	148,832	14,96	46,02
3	Azerbaiyán	75,494	70,855	72,910	10,4	2,9

EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

4	Uzbekistán	11,093	18,666	44,487	2,74	138,33
5	Armenia	22,367	23,752	24,806	3,49	4,44
6	Hungría	22,002	33,492	21,745	4,92	-35,08
7	Letonia	5,217	13,617	21,199	2	55,68
8	Egipto	11,346	14,882	15,419	2,18	3,61
9	Moldavia	7,447	6,279	9,236	0,92	47,09
10	Turquía	20,020	5,356	8,601	0,79	60,59
34	España	0,349	0,000	0,108	0	0

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en millones USD

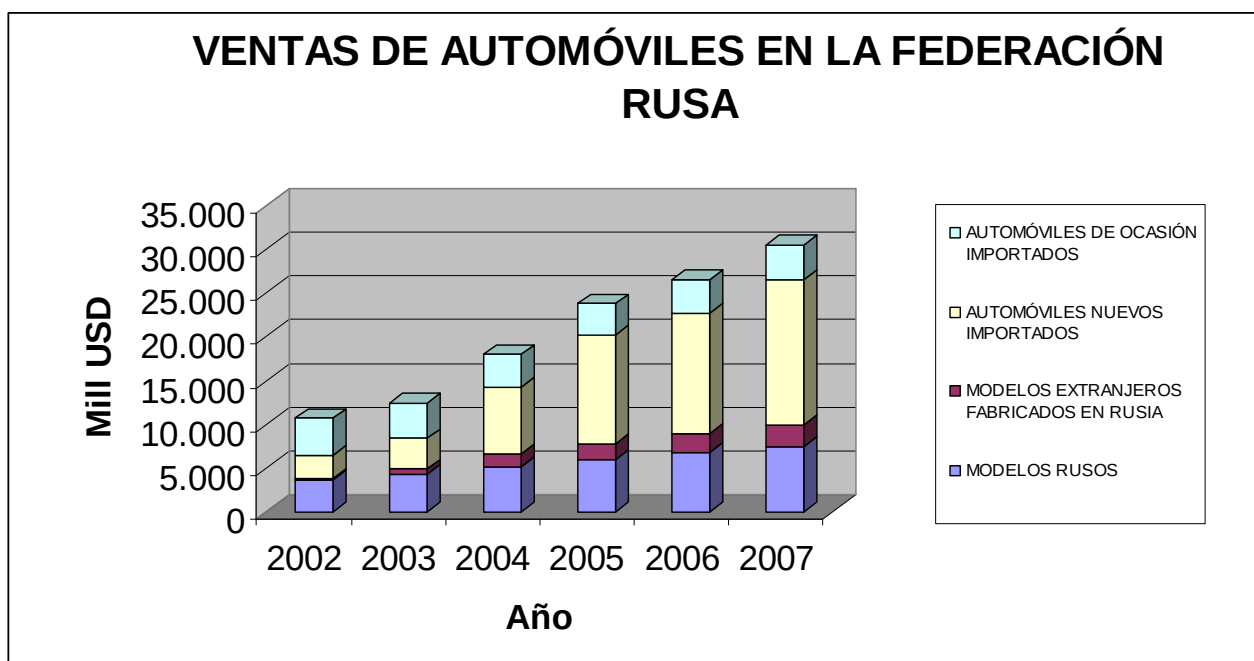
Los principales destinatarios de las exportaciones rusas de automóviles son los países de la CEI. Está previsto que las exportaciones desde Rusia aumenten en el medio plazo, fundamentalmente a los países de la CEI, al aumentar la capacidad productiva de los fabricantes “occidentales” establecidos en Rusia.

A continuación se muestra una tabla con los datos indicativos de las ventas de automóviles en territorio ruso del 2002 al 2007. La gráfica posterior es ilustrativa del tamaño de mercado a nivel de ventas.

VENTAS (mill. USD)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
MODELOS RUSOS	3.700	4.300	5.200	6.000	6.800	7.500
MODELOS EXTRANJEROS FABRICADOS EN RUSIA	100	600	1.500	1.800	2.200	2.500
AUTOMÓVILES NUEVOS IMPORTADOS	2.700	3.500	7.600	12.400	13.700	16.500
AUTOMÓVILES DE OCASIÓN IMPORTADOS	4.200	4.000	3.700	3.600	3.800	4.000
TOTAL	10.700	11.400	18.000	23.800	26.500	30.500

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa, ASM Holding, Goskomstat

Datos en millones de USD



Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa, ASM Holding, Goskomstat

Datos en millones de USD

Por otro lado se presenta una tabla que ofrece datos relativos a los valores de las importaciones y exportaciones de vehículos en el mercado ruso en los últimos años.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
IMPORTACIONES	944,001	1287,738	2267,734	5166,458	7727,475	12721,143	21315,580
EXPORTACIONES	300,085	352,194	395,553	557,666	608,710	681,372	808,109

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en millones USD

En la tabla adjunta se indican las previsiones acerca del número de unidades que se producirán en territorio ruso entre 2007 y 2009:

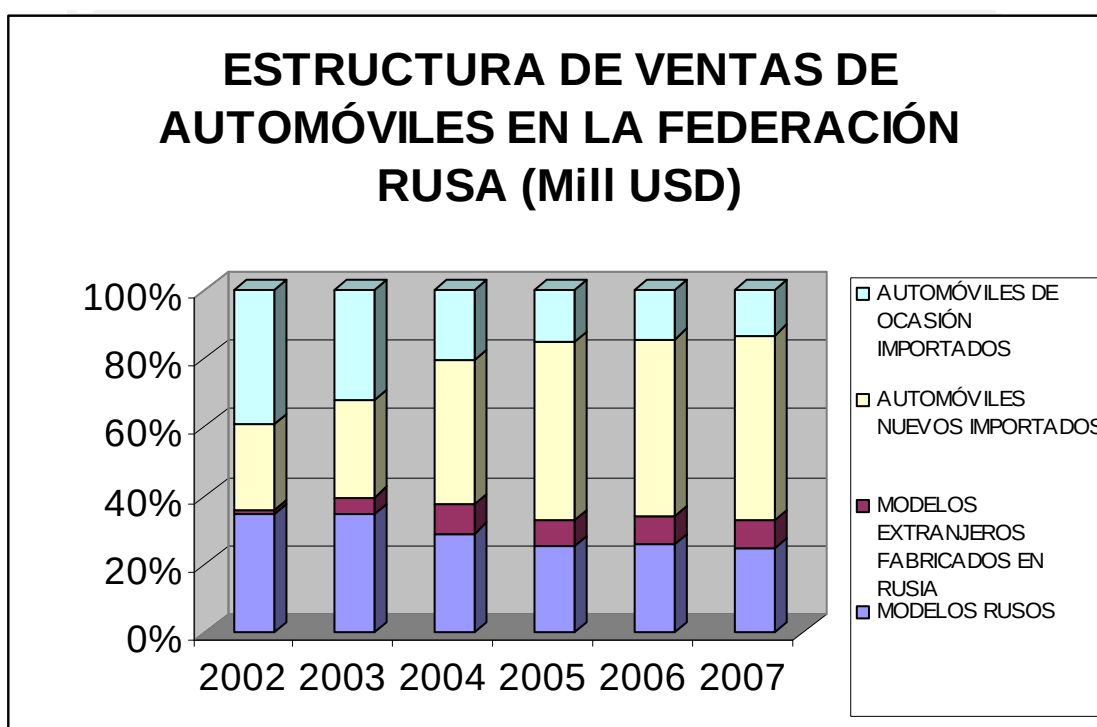
PRODUCCIÓN NACIONAL: PREVISIONES 2008-2009

	2008	2009
PRODUCCIÓN NACIONAL	1.360.000	1.390.000

Fuente: Business Monitor International

Datos en número de Unidades

El siguiente gráfico muestra los cambios que se han producido en las ventas de automóviles en los últimos años en la Federación Rusa y se observa la tendencia negativa en la venta de vehículos de marca rusa y el aumento en la adquisición de vehículo de marca extranjera, tanto importados como producidos en territorio ruso.



Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa, ASM Holding, Goskomstat

El incremento en la venta de vehículos de marca extranjera fabricados en Rusia se ve impulsada por la implantación de la política proteccionista en el año 2003 por parte del gobierno ruso. Las principales consecuencias de esta política residen de una parte en el cada vez mayor número de multinacionales del sector que deciden implantar su producción en territorio ruso, y de otra en la reducción en el mercado de la cuota de automóviles de ocasión importados, principales competidores de los fabricantes rusos.

La tabla que sigue a continuación muestra el tamaño de la oferta en el mercado del automóvil en Rusia entendida como Producción Nacional + Importaciones – Exportaciones, expresada en número de unidades producidas, importadas y exportadas en Rusia.

TAMAÑO DE LA OFERTA (uds.)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
PRODUCCIÓN NACIONAL	1.022.000	981.000	1.012.000	1.110.000	1.068.000	1.105.000	1.120.000
IMPORTACIONES	111.711	135.374	198.752	520.757	764.077	890.015	981.000
EXPORTACIONES	98.633	116.103	113.574	125.585	126.963	133.547	140.568
TOTAL	1.035.078	1.000.271	1.097.178	1.505.172	1.705.114	1.861.468	1.960.432

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa, ASM Holding, Goskomstat

Datos en Unidades

Se observa que, pese a que la política proteccionista llevada a cabo por el Gobierno Ruso, la importación de vehículos “occidentales” nuevos no ha dejado de crecer en respuesta a la creciente demanda existente en el mercado ruso de este tipo de vehículos. No obstante, se prevé que, en la medida en que los grandes fabricantes extranjeros aumenten su producción local, las importaciones de modelos extranjeros se estanquen o disminuyan.

Sin embargo, la posible entrada de Rusia en la OMC entre 2009 y 2010, que lleva barajándose desde hace varios años y que este año, y no sin dificultades, parece que empieza a vislumbrarse, debería poner freno a este proteccionismo por parte del Gobierno Ruso. De acuerdo a las normativas de la OMC, esos elevados aranceles tenderían a desaparecer y, con ellos, por un lado desaparecerían las ventajas de las que gozan los fabricantes extranjeros asentados en el país, que se verían sometidos a un clima competitivo más fuerte; y por otro lado, los fabricantes rusos deberían de nuevo volver a enfrentarse a unos competidores con los que son incapaces, hoy por hoy, de competir.

Esta situación pondría a la industria local en una situación de crisis aún mayor, aunque el Gobierno ya ha anunciado que está negociando el mantenimiento, al menos durante los 4 a 7 primeros años desde su entrada en la OMC, de algunas tarifas arancelarias en industrias clave de la economía rusa como el sector de automoción.

Sector de autobuses y camiones

Se muestran a continuación datos sobre la producción de autobuses y camiones en Rusia. Se observa que, frente al sector del automóvil, en general, el crecimiento en ambos segmentos es más atenuado, aunque es destacable el aumento de la producción de este

tipo de vehículos de marca extranjera en territorio ruso. En todo caso, se trata de subsectores mucho menos representativos que el primero.

PRODUCCIÓN DE AUTOBUSES EN RUSIA

FABRICANTE	CENTRO DE PRODUCCIÓN	2.003	2.004	2.005	% Crec. 04/03	% Crec. 05/04
GAZ	Nizhny-Novgorod	36.299	39.783	37.027	9,60%	-6,93%
UAZ	Ulyanovsk	21.553	17.037	20.092	-20,95%	17,93%
PAZ	Pavlovo	11.323	12.114	13.681	6,99%	12,94%
LiAZ	Likino	1.674	1.844	2.458	10,16%	33,30%
KAVZ	Kurgan	1.607	2.073	2.230	29,00%	7,57%
NefAZ	Neftekamsk	726	968	1.157	33,33%	19,52%
Tushino-Avto	Moscú	544	664	364	22,06%	-45,18%
GolAZ	Golitsino	129	104	207	-19,38%	99,04%
Otros		2.723	1.606	1.372	-41,02%	-14,57%
TOTAL		76.578	76.193	78.588	-0,50%	3,14%

Fuente: Ernst&Young

Datos en número de unidades

PRODUCCIÓN DE AUTOBUSES DE MARCA EXTRANJERA EN RUSIA

AUTOBUSES – MODELOS EXTRANJEROS	2004	2005	% Crec. 05/04
SCANIA-PETER	147	193	31,3%
EVO BUS RUSLAND	n/a	100	n/a
AVTOTOR	199	80	-59,8%
GolAZ	n/a	1	n/a
TOTAL	346	374	8,1%

Fuente: Ernst&Young

Datos en número de unidades

PRODUCCIÓN DE CAMIONES EN RUSIA

EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

FABRICANTE	CENTRO DE PRODUCCIÓN	2.003	2.004	2.005	% Crec. 04/03	% Crec. 05/04
GAZ	Nizhny-Novgorod	108.317	117.043	126.132	8,06%	7,77%
KAMAZ	Naberezhny Chelny	24.228	29.243	31.981	20,70%	9,36%
UAZ	Ulyanovsk	22.596	18.528	19.465	-18,00%	5,06%
UralAZ	Miass	5.994	6.826	7.283	13,88%	6,69%
IzhAvto	Izhvesk	15.717	13.810	7.220	-12,13%	-47,72%
AMO ZIL	Moscú	13.061	12.867	6.943	-1,49%	-46,04%
Otros		4.638	3.895	7.755	-16,02%	99,10%
TOTAL		194.551	202.212	206.779	3,94%	2,26%

Fuente: Ernst&Young

Datos en número de unidades

La producción de camiones extranjeros en Rusia se resume en la siguiente tabla:

PRODUCCIÓN DE CAMIONES DE MARCA EXTRANJERA EN RUSIA

CAMIONES – MODELOS EXTRANJEROS	2004	2005	% Crec. 05/04
AMUR PLANT	109	120	10,1%
AVTOTOR	123	30	-75,6%
VOLVO-VOSTOK ZELNOGRAD	210	354	68,6%
IVECO-UralAZ	90	106	17,8%
TagAZ	n/a	2.311	n/a
TOTAL	532	2.921	449,01%

Fuente: Ernst&Young

Datos en número de unidades

1.2. Análisis de los componentes de la oferta

Sector de componentes de automoción

En cuanto a la actual situación de los componentes de automoción y dado que se trata de un sector formado por un sinnúmero de diferentes equipos, accesorios y partes de recambio,

resulta enormemente difícil realizar una cuantificación exacta del tamaño de mercado. No obstante, los expertos barajan cifras del orden de 17.000 millones de dólares, con una clara tendencia al alza durante los años anteriores y con unas elevadas previsiones de crecimiento futuras.

Concretamente, el mercado primario o de equipamiento original se sitúa en 2006 en aproximadamente unos 13.400 millones de dólares, lo que supone un incremento espectacular respecto al año 2003, donde las cifras reflejaban 4.200 millones de dólares.

Por su parte el tamaño del mercado de recambio o aftermarket alcanza actualmente los 6.500 millones de dólares, con un crecimiento superior al 40% respecto a los datos de 2003, aproximadamente 4.700 millones de dólares.

De entre la inmensa cantidad de partidas arancelarias que constituyen el sector de componentes y accesorios de automoción, las más representativas son las 8706, 8707 y 8708.

A continuación se analizan las importaciones de dichas partidas:

IMPORTACIONES 8706 – Chasis, incluido motor (mill. USD)

Rango	País	2005	2006	2007	Cuota de mercado	% Crec 07/06
	TOTAL	30,341	30,522	70,215	100,000	130,05
1	Suecia	23,826	20,638	25,254	67,620	22,37
2	Países Bajos	0,023	0,259	19,895	0,850	7595,89
3	Japón	5,768	8,197	11,850	26,860	44,56
4	Corea del Sur	0,030	0,214	6,730	0,700	3051,86
5	Brasil	0,000	0,111	3,605	0,360	3151,85
6	Alemania	0,084	0,237	0,985	0,780	315,20
7	Francia	0,038	0,020	0,972	0,060	4858,31
8	India	0,121	0,111	0,430	0,360	287,03
9	China	0,279	0,009	0,388	0,030	3998,38
10	Estados Unidos	0,002	0,012	0,062	0,040	415,53
19	España	0,000	0,083	0,000	0,270	-100,00

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en millones USD

IMPORTACIONES 8707 – Carrocerías, incluso cabinas (mill. USD)

EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

Rango	País	2005	2006	2007	Cuota de mercado	% Crec 07/06
	TOTAL	135,688	348,650	1004,209	100	188,03
1	Corea del Sur	47,715	136,649	430,772	39,19	215,24
2	China	0,693	56,044	246,946	16,08	340,63
3	Japón	49,066	82,099	109,776	23,55	33,71
4	Estados Unidos	20,766	22,546	56,190	6,47	149,22
5	Alemania	14,662	38,687	47,187	11,1	21,97
6	Eslovaquia	0,003	0,000	42,545	0	0
7	Turquía	0,000	9,977	36,480	2,86	265,65
8	País desconocido	0,010	0,015	18,065	0	0
9	Brasil	0,000	0,098	6,246	0,03	6288,27
10	Suecia	0,228	1,048	5,622	0,3	436,21

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en millones USD

IMPORTACIONES 8708 – Partes y accesorios (mill. USD)

Rango	País	2006	2007	Cuota de mercado	% Crec 07/06
	TOTAL	2185,060	3778,277	100	72,91
1	Corea del Sur	542,005	1127,176	29,83	107,96
2	Alemania	427,355	646,972	17,12	51,39
3	Japón	263,036	340,359	9,01	29,4
4	China	83,170	256,247	6,78	208,1
5	Rumania	169,073	247,549	6,55	46,42
6	Estados Unidos	58,599	113,088	2,99	92,98
7	País desconocido	2,626	112,591	2,98	4187,81
8	Ucrania	74,158	94,759	2,51	27,78
9	España	64,692	89,950	2,38	39,04
10	Eslovaquia	0,731	81,473	2,16	11042,69

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en millones USD

De estas partidas, la más importante es, en valor, la partida 8708, que se desglosa en las siguientes sub-partidas arancelarias:

IMPORTACIONES DESGLOSADAS DE LA PARTIDA 8708 (mill. USD)

EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

Cod. TARIC	Descripción	2005	2006	2007	% Crec. 07/06
8708	Otras partes y accesorios	1299,048	2185,060	3778,277	72,91
8708.10	Parachoques y sus partes	32,491	58,269	98,573	69,17
8708.21	Cinturones de seguridad y sus partes	49,187	56,642	64,981	14,72
8708.29	Airbags y otros accesorios	294,015	553,127	929,981	68,13
8708.31	Guarniciones de frenos montadas y sus partes	43,242	60,235	0,010	-99,98
8708.39	Otros	73,434	114,637	0,315	-99,73
8708.40	Cajas de cambio	132,078	227,556	429,334	88,67
8708.50	Ejes con diferencial, provistos o no de componentes de transmisión	48,429	75,104	282,124	275,64
8708.60	Ejes portadores y sus partes	21,124	39,282	0,086	-99,78
8708.70	Ruedas, sus partes y accesorios	170,499	284,267	474,083	66,77
8708.80	Amortiguadores de suspensión	43,291	73,288	291,965	298,38
8708.91	Radiadores	27,229	38,912	75,844	94,91
8708.92	Silenciadores y tubos de escape	42,430	58,768	119,241	102,9
8708.93	Embragues y sus partes	27,614	40,218	61,532	53
8708.94	Volantes, columnas y cajas de dirección	33,125	55,477	112,052	101,98
8708.99	Otros	260,862	449,277	525,594	16,99

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en millones USD

IMPORTACIONES DEL RESTO DE PARTIDAS (mill. USD)

Cod. TARIC	Descripción	2005	2006	2007	% Crec. 07/06
4011.10	Neumáticos nuevos de caucho para automóviles	289,386	417,583	587,919	40,79
4011.20	Neumáticos nuevos de caucho para autobuses y camiones	100,678	148,997	236,723	58,88
4011.61 a 4011.99	Neumáticos nuevos de caucho para maquinaria agrícola, forestal y de construcción	36,524	33,114	40,391	39,57
7007.11	Vidrios templados de seguridad	10,033	12,528	22,028	75,82
7007.21	Vidrios laminados de seguridad	22,868	39,518	62,248	57,52
7009.10	Espejos retrovisores para vehículos	7,620	17,091	22,905	34,01
8301.20	Cerraduras para puertas de automóviles	8,632	17,229	25,776	49,61
8301.60	Partes de cerraduras para puertas de automóviles	3,926	6,485	11,798	81,93
8302.30	Guarnecidos para automóviles	25,499	38,054	51,881	36,33
8302.60.90	Cierres automáticos	2,617	4,316	0,004	-99,91
8407.34	Motores de combustión interna, de cilindrada superior a 1.000 cm ³	135,125	326,518	623,096	90,83
8408.20	Motores diésel y semi-diésel	64,315	78,703	203,241	158,24
8409.91	Partes de motores de la partida 8407.34	54,820	73,980	98,149	32,67
8409.99	Partes de motores de la partida 8408.20	77,065	81,549	107,240	31,5

EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

8413.30.91	Bombas de inyección de carburante, aceite o refrigerante	23,979	39,241	0,079	-99,8
8413.91.90	Partes de bombas de inyección de carburante, aceite o refrigerante	39,362	57,506	0,243	-99,58
8421.31.90	Filtros de entrada de aire en motores de combustión interna	22,025	38,597	0,090	-99,77
8483.10	Árboles de transmisión y manivelas	37,236	45,368	63,340	39,61
8507.10.81	Baterías eléctricas	64,318	102,543	0,440	-99,57
8511	Aparatos de encendido de motores	57,501	86,241	121,738	41,16
8512.20	Aparatos eléctricos de alumbrado y señalización visual	40,000	72,292	120,530	66,73
8512.30	Aparatos eléctricos de señalización acústica	2,843	4,816	17,736	268,26
8512.40	Limpiaparabrisas y eliminadores de vaho	2,719	3,109	5,884	89,29
8512.90	Partes de las partidas 8512.20, 30 y 40	5,837	7,897	11,150	41,19
8527.21	Aparatos receptores de radio	72,462	177,592	259,836	46,31
8536.20	Disyuntores	53,274	92,218	124,024	34,49
8536.50	Otros interruptores	45,971	68,363	103,686	51,67
9026.20.30	Aparatos electrónicos para medir la presión de gases y líquidos	21,009	28,442	0,012	-99,96
9401.20	Asientos para automóviles	26,586	36,068	88,397	145,08
9401.90.80	Partes de asientos para automóviles	25,405	46,779	69,235	48

Fuente: Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa

Datos en millones USD

2. ANÁLISIS CUALITATIVO

En el análisis cualitativo del sector de componentes de automoción se procederá del mismo modo que en el apartado anterior. Se mostrará primero la situación actual del sector de fabricantes de automóviles, principal impulsor de la industria de componentes y posteriormente se detallará la situación que deriva para los fabricantes de componentes de automoción.

2.1. Producción

Como se ha señalado, la mayoría de las grandes multinacionales fabricantes de vehículos ya han iniciado su implantación productiva en el país. Aún así, la gran mayoría de vehículos vendidos son importados. Las grandes multinacionales ya cuentan con presencia en el mercado ruso (Chevrolet, Hyundai, Toyota, Ford, Nisan, Daewoo, Kia, Opel, Renault, Mitsubishi, Honda, Skoda, Volkswagen,...)

Las previsiones de producción de vehículos por parte de los fabricantes extranjeros implantados en la Federación Rusa es positiva y tienen planificado aumentar la fabricación de vehículos a medio plazo.

Seguidamente se describen los principales fabricantes extranjeros establecidos en la Federación Rusa:

FORD MOTOR COMPANY – Fábrica FORD en Vsevolozhsk (Región de Leningrado)

En julio de 2002 Ford inauguró una fábrica de coches en la ciudad de Vsevolozhsk (Región de Leningrado). La construcción de dicha fábrica, que supuso una inversión de 150 millones de dólares, había sido acordada con el Ministerio de Economía de la Federación Rusa tres años antes, en julio de 1999. Está fábrica da trabajo a unas 400 personas.

En concreto, se trata de una planta de ensamblaje para el modelo Ford Focus en la que además se construyen versiones modificadas de este modelo (universal, sedán y hatchback) adaptadas a las condiciones del mercado ruso. Actualmente la fábrica de Vsevolozhsk tiene un umbral de producción de 100.000 unidades al año.

En la actualidad Ford comercializa en Rusia los siguientes modelos:

- Turismos: SteetKa; Fiesta; Fusion; Focus; Focus C-MAX; Mondeo; Maverick; Explorer; Galaxy.

- Vehículos comerciales: Transit Connect; Tourneo Connect; Transit Van; Transit Kombi; Transit Bus, Ranger.

Las ventas de Ford en Rusia a través de su red de distribución han aumentado espectacularmente en los últimos dos años. Mientras que en el año 2002 se vendieron 6.669 unidades, en el año 2005 las ventas alcanzaron las 60.500 unidades vendidas. La red de distribución se ha extendido, pasando de 57 a 85 distribuidores en 65 ciudades.

La puesta en funcionamiento de la fábrica de Vsevolozhsk es, sin lugar a dudas, el factor que mayor peso ha jugado en este grandísimo aumento de las ventas de Ford en Rusia: el modelo Focus, con 33.000 unidades vendidas en 2005, es sin duda el modelo Ford más popular en Rusia. Le siguen, con cifras de ventas mucho más modestas, los modelos Mondeo, Transit y Maverick. Según Hendrik Nenzen, presidente de Ford Motor Company en Rusia y la CEI, el éxito del modelo Focus se debe tanto a la calidad de la producción rusa, como a sus buenas condiciones económicas, no sólo en lo que se refiere a la financiación de la compra del vehículo, sino también en todo lo referente al mantenimiento del vehículo. Este último punto resulta de gran importancia para el comprador ruso.

La siguiente tabla muestra el número de unidades vendidas de todos los modelos ford en el mercado ruso:

FORD	Automóviles vendidos en Rusia en 2006	Automóviles vendidos en Rusia en 2007	Crecimiento 2007/06 (%)	Número total oficinas de venta
	23.357	34.992	49,81%	133

Fuente: Ford

RENAULT – Fábrica AVTOFRAMOS en Moscú

En julio de 1998 se inauguró en Moscú la fábrica Avtoframos, empresa conjunta de Renault y el Ayuntamiento de Moscú, con participaciones del 50%. Los planes de expansión de esta fábrica, dedicada a la producción de automóviles marca Renault en Rusia, suponen alcanzar una producción de 100.000 unidades anuales, prevista para finales del año 2008; para ello, Renault pretende invertir en los próximos años alrededor de 300 millones de dólares. En 1999 se empezaron a fabricar en dicha fábrica los modelos Renault Megane y Renault 19, pero el mayor salto cualitativo se produjo en septiembre de 2000, cuando se inició la producción del Renault Clio Symbol, como modelo especialmente orientado al mercado ruso y adaptado a las condiciones climáticas del país. En la actualidad la fábrica cuenta con 200 trabajadores. En 2005 se ha comenzado a ensamblar tam-

bién en Avtoframos el modelo Renault Logan. A finales de 2004, Renault amplió su participación en Avtoframos hasta el 76%, y a finales de 2005 hasta el 93,41%.

Asimismo, Renault ha propuesto recientemente a AvtoVAZ el establecimiento de una joint-venture con capacidad de producción de 450.000 coches (fundamentalmente el modelo Logan, que ya se produce en Avtoframos). El control de esta nueva empresa recaería sobre Renault. Asimismo, se ha rumoreado la posible compra por parte de Renault de una parte (nunca superior al 20%) de las acciones de AvtoVAZ.

Por otra parte, Avtoframos se convirtió en 1999 en el importador oficial de Renault en Rusia, centralizando de este modo una red de ventas que se compone ya de 76 concesionarios en 37 ciudades. La aspiración de Avtoframos, en tanto que coordinador de la red de ventas de Renault en Rusia, es alcanzar una cuota de mercado del 10%. La centralización de la red de ventas ha demostrado ser un éxito: mientras que en 1999 se vendieron tan sólo 1.146 automóviles marca Renault en Rusia, en el año 2003 las ventas fueron 10 veces mayores, llegando a las 11.357 unidades. En el año 2005 se vendieron 29.177 unidades, lo que supone un aumento del 156%. Un factor importante de este aumento es la condiciones post-venta: aumento del periodo de garantía del vehículo y desarrollo de servicios de mantenimiento y reparación ("Kompleks-Service" y "Renault Assistance", entre otros).

Renault comercializa en Rusia los siguientes modelos:

- Turismos: Clio; Logan; Symbol; Kangoo; Modus; Megane II, Megane II Sedan; Megane Hatchback; Kangoo G2006; Scenic; Grand Scenic; Laguna; Espace; Vel Statiss.
- Vehículos comerciales: Kangoo Express; Trafic; Master: Trafic Van; Kangoo Express G2006.

La siguiente tabla muestra el número total de venta de vehículos de Renault en el mercado ruso.

RENAULT	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*
Automóviles vendidos en Rusia	1.146	3.002	5.606	8.337	11.357	16.126	29.177	72.484	45.169

Fuente: Renault

(*) Datos del primer cuatrimestre del 2007

KIA, BMW, GENERAL MOTORS – Fábrica AVTOTOR (Kaliningrado)

La fábrica Avtotor de Kaliningrado empezó a producir coches para la empresa surcoreana KIA Motors en mayo de 1997, y desde 1999 ensambla también modelos BMW. Se trata de la fábrica rusa de mayor tamaño que se dedica al ensamblaje de vehículos de marcas extranjeras; en el año 2002 ensambló 5.800 vehículos. Entre 1997 y 2003 Avtotor recibió una inversión de 250 millones de dólares. En la primera mitad de 2004 produjo 6.419 automóviles (el 71% de marca KIA).

Fábrica de AVTOTOR

Se compone de dos centros de producción:

A) El centro de producción N°1 tiene una capacidad de producción de 15.000 unidades; en la actualidad se producen en ella los modelos de BMW 3ª serie, 5ª serie y 7ª serie.

B) La producción de los modelos KIA se trasladó en 1999 al centro de producción N°2, donde en la actualidad se producen los modelos Sportage, Sportage-Wagon, Rio (sedán y hatchback), Magentis y Carnival. Este centro de producción tiene una capacidad de producción de 25.000 unidades y fue ampliada en el año 2002 con una unidad para la fabricación de carrocería.

Esto supone un salto cualitativo para Avtotor, a saber, convertirse en una fábrica de automóviles donde se llevará a cabo todo el ciclo de producción de los vehículos, no sólo el ensamblaje. Recientemente se ha decidido poner fin al montaje de vehículos KIA en la fábrica de Avtotor y su producción se ha trasladado a la fábrica de la empresa IzhAvto, perteneciente al holding SOK (www.sok.ru), que a partir de 2004 se ocupa de la fabricación del modelo Kia Spectra.

Por su parte, a partir de 2004 en Avtotor se están poniendo en marcha otros proyectos, como el acuerdo con General Motors para el ensamblaje de diferentes modelos de Chevrolet (AVEO, Lacetti, Evanda, Rezzo, Tahoe, Trail Blazer) y Cadillac (CTS, SRX, STS), así como del todoterreno Hummer H2.

KIA MOTORS

La cuota de mercado de KIA en Rusia ha descendido del 6,3% que poseía en el año 2003, al 4,1% que tuvo en 2005. Esto la convierte en la octava marca extranjera más vendida en Rusia (en 2003 era la sexta).

Los modelos de KIA comercializados en Rusia son: Rio (el modelo de mayor éxito), Sportage, Carnival , Magentis y Spectra (co-fabricado con IzhAvto, se espera mucho de este modelo)

GRUPO BMW

El Grupo BMW se distribuye en Rusia a través de la compañía BMW Russland Trading, que dispone en la actualidad de 35 centros de distribución en 24 ciudades de Rusia.

En el año 2005 se vendieron casi 6.700 vehículos BMW; los modelos más vendidos son las series 3ª y 5ª, cuyo ensamblaje se ha trasladado a Kaliningrado.

En la actualidad BMW distribuye en Rusia los siguientes modelos de automóviles: 1ª serie, 3ª serie (Sedán, Coupé, Cabriolet y Touring); 5ª serie (Sedán y Touring); 6ª serie (Coupé y Cabriolet); 7ª serie (Sedán); BMW X3; BMW X5; BMW Z4; y BMW M (M3 Coupé y M5 y M6).

Las cifras de BMW en el mercado ruso durante el 2007 y su crecimiento en comparación con el 2006 se presentan a continuación:

BMW	2006	2007	Crecimiento 2007/06 (%)
TOTAL	1 374.247	1 500.678	9.2
Vehículos BMW	1 185.508	1 276.793	7.7
MINI	188.080	222.875	18,5
Rolls-Royce	978	1.002	2,4
Producción total de la planta de Kaliningrado: (BMW serie 3, BMW serie 5 y BMW X3)	4.000	4,500	12,5

Fuente: BMW

Datos en número de unidades

GENERAL MOTORS

GM cuenta con tres plantas de producción en Rusia. Una está situada en Togliatti y forma parte de la joint venture formada con GM-Avtovaz. La segunda es propiedad del socio

de GM, Avtotor, situada en Kaliningrado y la tercera planta se encuentra en San Peterburgo.

TABLA	2006	2007
Trabajadores	103	145
Registros totales	132,600	258,835
Cuota de mercado	6.6%	9.56%
Producción	47,881	55,052

Fuente: General Motors

Las cifras de GM en el mercado ruso en el 2006 y 2007 son:

GM	2006	2007	Crecimiento 2007/06 (%)
Número de unidades vendidas	143.797	258.835	80
Cuota de Mercado (%)	3,1	9,6	209,67

Fuente: General Motors

General Motors – AvtoVAZ (Togliatti, Región de Samara)

En junio de 2001 General Motors y Avtovaz (fabricante de los modelos rusos Lada y Niva, entre otros) crearon una joint-venture denominada GM-Avtovaz que se dedica a la fabricación del modelo Chevrolet-Niva, para consumo interno ruso. Dicho proyecto surgió con un capital inicial de 238,2 millones de dólares y cuenta además con financiación del Banco Europeo de Desarrollo (BERD). En el proyecto se han invertido posteriormente 338,2 millones de dólares.

Mientras que General Motors puso la maquinaria y los componentes, Avtovaz proporciona las instalaciones y la marca comercial (Niva, modelo 2123). En febrero de 2004 se inició también la fabricación de un nuevo modelo de turismo Chevrolet, con motor Opel FAM-1. En el año 2003 se fabricaron 25.250 unidades del Chevrolet-Niva., y en la actualidad se está produciendo además un nuevo modelo denominado Chevrolet-Viva.

La producción de la joint-venture GM-AvtoVAZ en la planta de Togliatti se resume en esta tabla:

General Motors – Avtotor (Kaliningrado)

En agosto de 2003, General Motors firmó un acuerdo para la producción de automóviles GM en la fábrica de coches Avtotor en Kaliningrado.

Los primeros vehículos terminados en dicha fábrica empezaron a salir en el año 2004. Los primeros modelos fueron Hammer, Trail Blazer y Tahoe. Más tarde se empezaron a producir Cadillacs. Hoy en la planta de Bator tiene una producción de 10 mil automóviles por año. De los modelos que se producen en la planta, los que tienen una mejor acogida en el mercado ruso son Hummer 3, Hummer 2, Chevrolet Trailblazer, Chevrolet T.

General Motors (San Petersburgo)

Por último, a partir de junio de 2006, GM empezó la construcción de una planta de producción en un complejo industrial de las afueras de San Petersburgo, al lado del centro productivo de Toyota, que contará con una capacidad superior a las 25.000 unidades anuales (ampliable a 100.000 unidades). La inversión inicial se sitúa en torno a los 115 millones de dólares, que será doblada posteriormente, en principio se tiene prevista la fabricación del modelo Chevrolet-DAT para el mercado ruso.

Los modelos que General Motors comercializa en el mercado ruso son, por marcas:

Hummer: H2 y H3

Opel: Astra, Corsa, Meriva, Zafira, Signum y Vectra

Saab: 9-3 Sport Sedan, Sport Combi, Convertible; 9-5 Sedan, Combi

Chevrolet : Spark, Lanos, Aveo, Lacetti, Rezzo, Evanda (turismos); Tahoe, TrailBlazer (4x4)

Cadillac : CTS, SRX, STS.

HYUNDAI – TagAZ (Taganrog, Región de Rostov)

Fruto de la colaboración de Daewoo y el grupo inversor “Doninvest”, la Fábrica de Automóviles de Taganrog (TagAZ), que puede alcanzar una producción de 120.000 unidades al año, se inauguró en 1997 con una inversión inicial de 320 millones de dólares. Su objetivo era producir coches de calidad alta orientados al mercado ruso: en el año 1998 em-

pezó a producir el modelo Assol, con tecnología de DAEWOO y bajo la marca “Doninvest”.

Sin embargo, cuando en TagAZ se inició en 1999 la fabricación del modelo Orion, Daewoo se declaró en bancarrota y Doninvest tuvo que buscar nuevos socios: en el año 2000 se inició el montaje en la fábrica TagAZ del modelo “Doninvest Orion-M” de Citroën, y el modelo Berlingo, especialmente adaptado para el mercado ruso de vehículos comerciales.

Desde el año 2003 se dedica casi exclusivamente al ensamblaje de vehículos marca Hyundai (Accent y, desde la primavera de 2004, Sonata). Existen planes de empezar a ensamblar también el modelo de furgoneta Hyundai Porter. La fábrica TagAZ pretende alcanzar una producción de 30.000 vehículos marca Hyundai al año. Actualmente sólo se producen modelos de Hyundai en TagAZ.

Por su parte, Daewoo trasladó su planta de montaje a Uzbekistán (UzDaewoo, con una capacidad productiva de 250.000 unidades anuales), donde ensambla fundamentalmente los modelos Nexia y Matiz; desde dicha fábrica distribuye su producción en toda la CEI, a través de UzDaewooAuto. UzDaewoo vendió en Rusia 15.953 turismos en la primera mitad del año 2004; el objetivo es llegar a producir 70.000 vehículos al año, de los cuales 25.000 estarían orientados al mercado ruso.

Los modelos comercializados por Hyundai en el mercado ruso son:

Turismos: Accent, Getz, Elantra, XG, Sonata, H-1, Matrix , Santa Fe, Terracan, Tucson y Trajet.

Vehículos comerciales: H-1 y Porter.

Las cifras de Hyundai en el mercado ruso en el 2006 y 2007 son:

HYUNDAI	2006	2007	Crecimiento 2007/06 (%)
Número de unidades vendidas	133.797	158.835	18,71
Cuota de Mercado (%)	2,8	5,5	96,42

Fuente: Hyundai

OTROS PROYECTOS EN CURSO

1. VOLKSWAGEN:

Animado por las experiencias exitosas de Ford y Kia, ha decidido en la actualidad trasladar parte de su producción a Rusia y, concretamente, invertirá cerca de 270 millones de euros en la construcción, empezada en agosto de 2006, de una planta de producción en la región de Kaluga, que inicialmente producirá el Skoda Octavia, y un poco más adelante, los modelos Polo, Pasta y Touareg de VW . La capacidad de producción, que inicialmente será de 20.000 unidades, crecerá paulatinamente hasta los 115.000 unidades.

Por el momento, la planta de Kaluga aún no produce vehículos y al principio funcionará únicamente como línea de ensamblaje, abasteciendo de piezas de proveedores locales o clientes de VW que importen piezas del extranjero o estén instalados en territorio ruso. El proyecto de VW en Kaluga está ligado a la implantación en la zona precisamente de fabricantes de componentes, conjuntos y accesorios de automoción que serán los proveedores de VW. Dentro de este proyecto de implantación de proveedores está Gestamp quien tiene planificada la creación de una planta productiva en la misma zona y mediante la cual proveerá a VW en Kaluga.

2. TOYOTA:

En junio de 2005 Toyota invirtió 108 millones de dólares en la creación de una planta de producción en la región de Leningrado, que se prevé vaya a producir el modelo Camry. Contará con una capacidad para producir 50.000 vehículos anuales, aunque inicialmente sólo se producirán 20.000 al año.

3. NISSAN:

Anunció en abril sus planes de invertir 200 millones de dólares en la construcción de un centro de producción en la región de Leningrado, cuyo inicio de puesta en marcha está previsto para septiembre-octubre de 2008, y contará con una capacidad total de 50.000 vehículos al año.

4. CHERY AUTOMOBILE:

El sexto fabricante de coches de China estableció con la empresa rusa Transervis una joint-venture denominada NAZ en la región de Novosibirsk, con capacidad de producción anual de 1.500 unidades de vehículos, aunque se pretende ampliar su capacidad hasta los 5.000 o 6.000 vehículos.

Por otro lado, Chery ha firmado un acuerdo de fabricación con la planta de producción de Avtotor, en Kaliningrado, para la producción de una serie de coches, que será ampliada en función del éxito en el mercado ruso.

5. GREAT WALL:

El fabricante chino, especializado en “pickups” y vehículos 4x4, ha planeado invertir 100 millones de dólares en la creación de una planta para la producción de este tipo de vehículos. La planta tenía previsto comenzar su funcionamiento en 2007 y dispondría de una capacidad anual de producción de 50.000 automóviles. La construcción de la planta se paró debido a problemas con la reglamentación. Great Wall se encontrará en la actualidad en un proceso de negociación con el gobierno ruso para obtener los permisos de construcción de la planta de producción. También está previsto el desarrollo de una red de unos 70-80 distribuidores por todo el país.

6. FIAT:

En el año 1998 suscribió un acuerdo con la fábrica rusa GAZ (fabricante de la marca “Volga”) para la fabricación de automóviles de modelos FIAT en su fábrica de Nizhny Novgorod. Aunque dicho proyecto contaba con el apoyo del BERD, la producción de dichos automóviles a día de hoy todavía no se ha iniciado, y el proyecto se encuentra en la práctica parado *sine die*.

Otras empresas que en la actualidad están planeando empezar a fabricar en Rusia son **PSA-Citroën y Daymler-Chrysler** (que plantea la producción en Rusia de su marca Mercedes-Benz), en la región de Leningrado. Asimismo, **Mitshubishi** anunció la implantación de su producción en suelo ruso cuando alcance una cifra de ventas de 100.000 unidades.

EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

A continuación se indican las ventas, en número de unidades, de automóviles fabricados en la Federación Rusa (dónde se incluyen tanto modelos rusos como extranjeros) durante los últimos años:

FABRICANTE	CENTRO DE PRODUCCIÓN	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	% Crec. 05/04	% Crec. 07/06
AvtoVAZ	Togliatti	699.889	717.985	721.492	728.598	730.486	0,49%	0,26%
IzhAvto	Izhvesk	78.497	82.687	45.621	46.897	55.698	-44,83%	18,77%
GAZ	Nizhny-Novgorod	56.783	65.686	51.686	55.987	54.789	-21,31%	-2,14%
GM-AvtoVAZ	Togliatti	21.839	57.737	51.819	55.438	56.136	-10,25%	1,26%
KamAZ-ZMA	Naberezhny Chelny	40.016	41.207	30.280	32.897	36.786	-26,52%	11,82%
UAZ	Ulyanovsk	32.748	31.136	29.141	30.587	31.597	-6,41%	3,30%
TagAZ	Taganrog	5.896	30.000	42.451	43.658	42.658	41,50%	-2,29%
Ford Motor Co.	Vsevolzhsk	16.621	29.703	33.038	32.982	33.689	11,23%	2,14%
Avtotor	Kaliningrado	8.415	14.525	16.303	17.658	17.026	12,24%	-3,58%
Avtoframos	Moscú	0	517	10.246	11.658	11.547	1881,82%	-0,95%
Otros		49.684	39.292	36.045	48.640	49.588	-8,26%	1,95%
TOTAL		1.012.000	1.110.000	1.068.000	1.105.000	1.120.000	-3,78%	1,36%

Fuente: ASM Holding y AEB

Datos en unidades de vehículos

El siguiente esquema muestra la evolución prevista a corto plazo en cuanto a las implantaciones de plantas productivas de vehículos de marca extranjera en Rusia:



Ante esta situación, los fabricantes rusos se enfrentan a una crisis, provocada por los cambios que han venido desarrollándose en las preferencias del consumidor durante los años que han seguido a la caída del comunismo y posterior apertura a los mercados occidentales.

La obsolescencia de sus infraestructuras de producción y diseño, su incapacidad para desarrollar un modelo propio capaz de conectar con el consumidor y de competir en diseño, calidad y prestaciones con los modelos extranjeros, y su planteamiento de mercado con el bajo precio como única ventaja competitiva, son las causas de este desencuentro con la demanda del mercado, máxime cuando los consumidores gozan en la actualidad de mayores salarios y mejores posibilidades de financiación.

Las plantas de producción de vehículos rusos tienen un tamaño enorme debido a la prácticamente nula utilización de proveedores. En dichas plantas se fabrican la gran mayoría de piezas, sistemas y accesorios necesarios en las líneas de montaje, originándose una integración exagerada en la producción de vehículos y se renuncia a subcontratar cualquier tipo de actividad.

La mayoría de los fabricantes rusos, además de presionar al Gobierno Ruso para que adopte medidas proteccionistas como las que se están llevando a cabo a día de hoy, están dando una serie de pasos para tratar de recuperar terreno frente a los fabricantes extranjeros: en primer lugar, la modernización de sus plantas para adaptar su producción a

los estándares de calidad y prestaciones “occidentales”; y en segundo lugar, establecer lazos de cooperación con los fabricantes extranjeros para la obtención de licencias de fabricación, e incluso la conformación de joint-ventures, de sus modelos en territorio ruso.

A continuación se presentan los principales fabricantes rusos de automóviles:

AvtoVAZ

Se trata, con diferencia, del mayor fabricante nacional de turismos, que produce además la mayor parte de los componentes necesarios para su fabricación. La planta de producción principal se encuentra en Togliatti, en la región de Samara, y fue construida en el año 1970 en una operación con la firma italiana FIAT. De hecho la mayor parte de los turismos que han sido fabricados hasta épocas recientes han sido modelos de FIAT, fabricados a partir de contratos de cesión de licencias de fabricación entre las dos empresas, que tuvieron un rotundo éxito en el mercado ruso durante la última parte de la época soviética (1970-90).

La cuota de mercado que ostenta AvtoVAZ entre los automóviles fabricados en territorio ruso es de aproximadamente el 70% (el 80% de los modelos rusos), aunque sus ventas se han estancado alarmantemente, incluso reducido, ante la presión que desde hace varios años vienen ejerciendo los modelos de fabricación extranjera.

Ante esta crisis que vive la empresa, y con ella prácticamente toda la industria local, AvtoVAZ ha reaccionado fundamentalmente de diversas maneras:

En primer lugar, estableciendo una joint-venture con el gigante americano General Motors, que se describe más adelante en este estudio, con la cual pretende comercializar modelos extranjeros en el mercado ruso;

Por otro lado, en diciembre de 2005 la empresa estatal de armamento Rosoboronexport adquirió AvtoVAZ, y se le fue concedido un crédito de cinco mil millones de dólares, el cual se está invirtiendo en la modernización y aumento de capacidad de sus plantas productivas disponibles. AvtoVAZ ha elaborado un ambicioso plan para la modernización de sus estructuras productivas, para el lanzamiento durante los próximos cinco años de doce nuevos modelos de vehículos comerciales y turismos, entre ellos alguno de gama alta, que sean capaces de competir en calidad y diseño con los turismos extranjeros.

Además, se está planteando en la actualidad absorber a las empresas GAZ y KamAZ para la creación de un conglomerado nacional que cubra toda la gama de vehículos del mercado: turismos y vehículos comerciales ligeros, autobuses y camiones. Se observa

una tendencia continuista la creación de plantas productivas de vehículos rusos con un tamaño exagerado, en donde se renuncia a la subcontratación de actividades y en lugar de desconcentrarse hacen lo contrario.

Por último, se realizará una inversión de 200 millones de dólares en la construcción de una planta de producción en Kaliningrado, con la colaboración de la empresa china Chery Automobile. Cuando esté operativa la planta contará con una capacidad de producción de 150.000 unidades.

Los modelos que comercializa AvtoVAZ son: Klassika, Samara, Niva (fabricada conjuntamente con GM), Lada, OKA, Kalina. El precio de estos automóviles está comprendido en el rango de 2.500-10.000 USD.

GAZ

GAZ, perteneciente al grupo RusPromAvto, es el principal fabricante en el mercado ruso en cuanto a Vehículos Comerciales Ligeros (LCV), minibuses, minifurgonetas y camiones ligeros se refiere. Además, produce el turismo modelo Volga, cuya producción comenzó en 1970.

Fue fundada en 1932 como una planta llave en mano encargada por Ford Motor Company para producir coches modelo Ford A y camiones modelo Ford AA. En 1992, se empezó a producir un LCV denominado Gazelle, que en la actualidad es el producto estrella de la firma.

La producción de vehículos por parte de GAZ ha sufrido un descenso importante durante los últimos años, y la empresa ha intentado consolidar alianzas con fabricantes extranjeros para poder producir modelos "occidentales". En los últimos tiempos, se está considerando la posibilidad de que GAZ, al igual que KamAZ, sea absorbida por AvtoVAZ.

KamAZ

KamAZ es una marca líder en la fabricación de camiones pesados en el mercado ruso. Se especula en la actualidad con la absorción de KamAZ por parte de AvtoVAZ.

SOK (IzhAvto, RosLada)

Este grupo de empresas es el segundo mayor fabricante de turismos en Rusia después de AvtoVAZ. El grupo SOK controla las empresas IzhAvto y RosLada, que producen diversos modelos antiguos de AvtoVAZ, así como numerosas factorías donde se producen

una gran variedad de componentes de automoción. En 2003 anunció asimismo la compra de una licencia de fabricación de KIA “Spectra”, con el objetivo de iniciar una nueva era de producción de modelos extranjeros más competitivos y acordes a la demanda del mercado ruso.

UAZ

UAZ pertenece a Severstal, la compañía rusa líder en la producción de acero y productos de metal, incluido acero para la automoción, y que actúa en el mercado del automóvil a través de la empresa SeverstalAvto, de la que depende UAZ, que fue establecida en 1941 y actualmente fabrica 14 modelos de pequeños 4x4 y minibuses. Está gestionando la consecución de una alianza con algún socio extranjero.

A continuación se muestra una tabla resumen de los proyectos en curso y planificados en cuanto a la fabricación de vehículos en territorio ruso:

ICEX

Compañía	Localización	Inversión (M USD)	Previsión de coches producidos en Rusia (en miles de unidades)						Comentarios
			2008	2009	2010	20011	...	2015	
Ford	Vsevo- lozshk	150	72	100	100	150		300	Se ensambla el Focus. Se producirá el nuevo Mondeo para el mercado ruso
Avtotor	Kaliningra- do	250	40	40	80	80		80	Se ensamblan vehículos para KIA Motors y BMW
GM- Avtovaz	Togliatti	340	60	60	60	60		90	Producirá el Chevrolet Niva para el consumo interno.
GM	San Peters- burgo	115		25	25	70		115	Producirá el Chevrolet Captiva y otros tres modelos Chevrolet y Opel
Renault- Avto- framos	Moscú	300	80	100	100	100		160	Se ensambla el Logan y el Clio Symbol (modelo orientado para el mercado ruso)
VW	Kaluga	270	20	80	115	115		300	Producirá el Skoda Octavia y un vehículo desarrollado especial para el mercado ruso
Toyota	San Pe- tersburgo	108	20	20	50	50		200	Montará el modelo Camry
Nissan	San Peters- burgo	200		50	50	50		50	Montará el Sedan y el SUV y un tercer vehículo podría también montarse
PSA Peugeot	Kaluga	360			100	100		300	Se anunció la inversión en diciembre de 2007

EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

Hyundai	San Peters-burgo	400		100	100	100		100	Producirá vehículos del segmento C especialmente adaptados al mercado ruso
Suzuki	San Peters-burgo	125		30	30	30		30	Sustituirá vehículos importados y montados hasta ahora en Hungría
Great Wall	Naberezhn-ye Chelny		75	75	150	150		150	La contrucción de la planta se paró debido a problemas con la reglamentación
UAZ-Severs-tal-Avto	Naberezhn-ye Chelny	100		50	50	50		50	Montaje de vehículos para Fiat y SsangYong
Avtotor	Kaluga		35	40	100	100		150	Avtotor monta vehículos para Chery y Kia
Avtozaz	Togliatti		800	800	800	800		800	Producirá el Lada
Gaz	Nizhny Novgorod		210	330	400	400		400	Producirá la mayoría de Gazelle pero también el Volga y un nuevo Seebring
Sok Group	Izhevsk		110	110	110	110		220	Monta vehículos para Kia
Tagaz	Rostov		55	55	55	55		55	Monta vehículos para Hunday. Montará vehículos para SsangYong.
TOTAL			1.607	2.095	2.505	2.600		3.580	

Fuente: Datos obtenidos del Banco Europeo para la reconstrucción y el desarrollo (EBRD)

Sector de componentes de automoción

En cuanto a la producción nacional, hay que destacar que la industria rusa de componentes y accesorios de automoción es una de las de mayor peso en la economía del país. Está compuesta fundamentalmente por dos tipos de empresas:

Empresas dedicadas, en la práctica, íntegramente a la fabricación de componentes y accesorios de automoción, grupo al que pertenecen alrededor de 200 empresas.

Empresas cuya actividad no se centra exclusivamente en el sector de automoción, sino que incluso la fabricación de componentes para este sector no representa el objeto fundamental de su negocio. En esta situación se encuentran unas 400 empresas.

Por su parte, cabe destacar la existencia de grandes holdings en el sector, que agrupan a empresas fabricantes de muy distintos componentes de automoción, y algunas de las cuáles incluso fabrican sus propios vehículos. Los más importantes son:

SOK:

Sin duda, en global se trata del mayor fabricante ruso de componentes de automoción. Está compuesto por 16 empresas que producen alrededor de 10.000 tipos distintos de componentes y accesorios. Según los expertos, en la actualidad copa el 27% del mercado de equipamiento original y el 15% del mercado de recambios o aftermarket. A este grupo pertenecen asimismo las fábricas de automóviles IzhAvto y RosLada, que producen algunos modelos antiguos de Lada.

GAZ:

Perteneciente a RusPromAvto, está compuesto por 7 empresas, y es uno de los principales fabricantes de motores, equipos eléctricos, suspensiones, árboles de levas, cajas de cambios, etc. Además es el principal fabricante en el mercado ruso en cuanto a vehículos comerciales ligeros (LCV), minibuses, minifurgonetas y camiones ligeros se refiere. Produce asimismo el turismo modelo Volga, tradicionalmente uno de los más presentes en el parque automovilístico ruso.

Por otra parte, cabe destacar que en Rusia presenta bastante actividad la Asociación Nacional de Fabricantes Rusos de Componentes de Automoción (NAPAK), que agrupa un total de 431 empresas del sector.

En general, y al igual que sucede en el resto de las ramas de la industria, los fabricantes rusos de componentes y accesorios de automoción, presentan instalaciones de producción obsoletas e ineficientes métodos de producción, que resultan en un producto de una

calidad sensiblemente inferior a los componentes importados o producidos localmente por empresas extranjeras. El único factor competitivo que presentan a su favor es el precio, que, aunque tiene gran importancia para determinados segmentos de la demanda, cada vez su relevancia es menor respecto a la calidad, que ofrecen en mucha mayor medida las marcas extranjeras.

Sin embargo, el empuje de los fabricantes de automóviles extranjeros y rusos hacia componentes, partes y accesorios de elevadas prestaciones ha provocado una reconversión en las estructuras y organización de personal, así como en los procedimientos e instalaciones de producción, de gran parte de los fabricantes rusos de componentes. De esta forma, en la actualidad no son pocos los que han adoptado los estándares europeos de calidad, a través de las normativas ISO-9000, ISO-14000 e ISO/TS 16949, e incluso técnicas japonesas de mejora de la calidad y la eficiencia de la producción, como el sistema just-in-time.

En noviembre de 2004, International Financial Corporation (IFC) publicó una encuesta a más de 300 empresas rusas del sector de componentes de automoción, realizada con el objeto de preseleccionar potenciales socios locales para fabricantes extranjeros decididos a implantarse en la Federación Rusa. Estas empresas fueron clasificadas atendiendo a diversos criterios:

- Posesión de algún certificado de sistemas de gestión de calidad.
- Realización de inversiones en sistemas de calidad y/o trabajo con consultorías externas en temas de gestión de calidad.
- Plantillas de más de 100 trabajadores.
- Experiencia de más de 3 años en el mercado ruso.
- Interés en desarrollar actividades con socios extranjeros.
- Crecimiento en su producción y facturación.
- Estabilidad financiera.
- Suministradores de fabricantes rusos de automóviles.

En definitiva, dicha encuesta pretendía en su momento señalar los fabricantes rusos de componentes de automoción más importantes, tanto a nivel de facturación como de calidad de producción, que además presentasen un grado de interés elevado en colaborar con empresas extranjeras en el mercado ruso. Fueron seleccionadas 21 compañías susceptibles de formar joint-ventures con empresas extranjeras (aunque a día de hoy, y dada la tendencia del mercado, previsiblemente este número ha aumentado), que son:

- Avtoagregat
- Avtoarmatura

- AvtoPribor
- Avtotekhnika
- Detalstroykonstruknsya
- Elara
- Energotekhmash
- Intercos-IV
- KPAE
- Kursk Podshipnik Zavod
- Orleks
- Osvar
- Polimerstroimaterialy
- Samara
- Samaraavtozhgut
- Soate
- Soteks
- Toplivnye Systemy
- Trek Dvigatyl Zavod
- Zavolshky
- ZEI-M-Lain

En relación a los fabricantes extranjeros de componentes de automoción, se debe indicar que hasta la fecha, son más de 20 el número de fabricantes extranjeros de componentes de automoción que han implantado su producción en territorio ruso, bien sea mediante plantas de producción propias, o a través de joint-ventures con fabricantes rusos. Las más importantes son las siguientes:

- Arvin
- Arvin Meritor
- Automotive Lighting
- Bosch
- Cummins
- Delphi
- Eberspächer
- Faurecia
- Freudenberg

- Glaverbel
- Johnson Controls
- Johnson Matthey
- Knorr Bremse
- Lear
- Magnetti Marelli
- Michelin
- Nokian
- Pilkington
- Siemens VDO
- Tenneco
- Thyssen Krupp
- Valeo
- ZF Friedrichshafen

En general, las empresas extranjeras que toman la decisión de implantarse en suelo ruso suelen hacerlo cuando al abordar el mercado, se encuentra al menos una de las siguientes situaciones:

1. Elevados costes logísticos de importación de componentes a Rusia.
2. Proceso de producción de los componentes intensivo en mano de obra.
3. Volumen de producción suficientemente elevado como para beneficiarse de las economías de escala.
4. Elevada importancia de contactos personales con clientes rusos.
5. Requerimiento de componentes de automoción locales dentro del valor del vehículo producido, cumpliendo los requisitos necesarios para la aplicación del Decreto Nº 166.

Los expertos estiman que, teniendo en cuenta los costes de mano de obra y los de logística de importación, los componentes con los que mejor resultado se obtendría con una implantación productiva en Rusia serían: sistemas de expulsión de gases, ejes, neumáticos, asientos y parachoques.

2.2. Obstáculos comerciales

El Gobierno ruso, con el doble objetivo, por un lado, de proteger la industria local de fabricantes de automóviles, y por otro, de estimular la inversión extranjera en el sector, está llevando a cabo en la actualidad una política cuyas herramientas clave son:

- Elevadas barreras arancelarias a la importación, tanto de vehículos nuevos y usados como de los componentes de automoción fabricados en el extranjero.
- Concesiones fiscales a las empresas extranjeras que decidan producir en Rusia: obtención del “status de fabricante local” del Ministerio de Desarrollo Económico y Comercio.

a) Barreras arancelarias

La herramienta principal de la política proteccionista del gobierno consiste en una la elevación continua de los aranceles a la importación de vehículos extranjeros nuevos y usados, así como de los componentes de automoción extranjeros.

Concretamente, a mediados del año 2003, se ampliaron estas tarifas ya existentes a los vehículos importados con más de 7 años de antigüedad, que tuvieron un éxito comercial rotundo a finales de los años 90 y que son considerados los competidores clave de los modelos rusos de nueva producción, con el objetivo fundamental de encarecer y cerrar el acceso al mercado de este tipo de vehículos.

Se recomienda contactar con la Oficina Comercial de la Embajada de España en Moscú o bien la página web Market Access Database (<http://mkacddb.eu.int/mkacddb2/indexPubli.htm>) para consultar la tarifa correspondiente a cada partida arancelaria.

Además del arancel, los automóviles importados están sujetos a un impuesto especial o accisa en función de su potencia. Estas accisas, que a mediados de 2003 también fueron aumentadas, quedan resumidas en el siguiente cuadro:

Potencia	Accisa (rublos/CV)		
	2008	2009	2010
Inferior a 90 CV	0	0	0
Superior a 90 CV pero inferior a 150 CV	19,26	21	22
Superior a 150 CV	194	207	220

Fuente: Código Tributario de la Federación Rusa

Se calcula que con los aranceles y accisas que existen en la actualidad, el precio medio de un coche nuevo se encarece alrededor de un 50%, mientras que el precio de los coches de ocasión se ve duplicado, lo que ha provocado una disminución reseñable de la competitividad de este último tipo de vehículos. Estos aranceles y accisas son continuamente revisados y aumentados, y está previsto que continúen aumentando en el futuro.

La posible entrada de Rusia en la OMC podría poner freno a ésta política proteccionista con la eliminación de este tipo de impuestos, aunque por su parte el Gobierno Ruso está negociando la posibilidad de mantener, al menos durante los primeros 4 a 7 años desde su entrada en la OMC, impuestos arancelarios especiales para un cierto grupo de sectores clave de la economía rusa, en el que se encuentra el sector de automoción.

b) Concesiones fiscales: obtención del “estatus de fabricante local”

De acuerdo con el Decreto Nº 166 de 29 de marzo de 2005 y su normativa de desarrollo, un fabricante de automóviles extranjero puede solicitar la obtención del “estatus de fabricante local” del Ministerio de Desarrollo Económico y Comercio, en virtud del cual los componentes de automoción necesarios para la fabricación de los vehículos pueden ser importados libres de aranceles (para determinados componentes, pagando únicamente un 3% de arancel) si se cumplen las siguientes condiciones:

- Debe llegarse a un acuerdo entre el fabricante y el Ministerio de Desarrollo Económico y Comercio.
- El tiempo máximo de puesta en marcha de la producción será de: 30 meses, en el caso de plantas de nueva creación; y de 18 meses, si se trata de plantas de producción ya existentes.
- El porcentaje total de componentes de automoción importados sobre el precio del vehículo en los dos primeros años de producción debe ser como máximo del 90%; en los siguientes 18 meses, del 80%; y en los siguientes 12 meses, del 70%.
- El proceso de producción en territorio ruso debe abarcar al menos las fases de soldadura, pintado y montaje final.

Este Decreto Nº 166, por el cuál se concede el “estatus de fabricante local” es una continuación del Decreto Nº.135, introducido durante el gobierno de Boris Yeltsin, que fue publicado originalmente con la intención de apoyar una joint-venture entre GAZ y FIAT (que nunca se llevó a cabo). Fue Ford el primer fabricante extranjero en acogerse a este decreto, cuyas condiciones por otra parte eran no obstante más flexibles que en el actual

(no había límite de mínimos de producción y se concedían 5 años para repercutir el 50% del valor del vehículo).

Por último, cabe destacar que a este “estatus de fabricante local” pueden aplicar también fabricantes locales que utilicen componentes de automoción importados para la producción de sus vehículos, siempre que cumplan las condiciones enunciadas con anterioridad.

c) Barreras no arancelarias / Barreras técnicas a la importación. El Certificado Gost-R

Los productos que se importan con destino a venta y consumo en la Federación Rusa deben ir acompañados de un certificado de conformidad otorgado por Agencia Federal de Regulación Técnica y Metrología (FATRM, en sus siglas rusas), heredera tras la reforma de marzo de 2004 del anterior Comité Estatal Ruso de Certificación (GOSSTANDART), o sus agentes autorizados. FATRM es una entidad estatal rusa independiente no sometida a ministerio alguno, y prácticamente a todos los efectos, de funcionamiento análogo al de su predecesor.

Hay que tener en cuenta que la FATRM y sus laboratorios autorizados realizan las pruebas y emiten los certificados de acuerdo con la norma GOST R rusa, no con otras normas internacionalmente aceptadas, como el sistema ISO, y aunque se está produciendo una adaptación paulatina al mismo, la posesión de certificados internacionalmente reconocidos no facilitará necesariamente los trámites ni eximirá al solicitante de realizar las pruebas de laboratorio que se estimen oportunas.

III. ANÁLISIS DEL COMERCIO

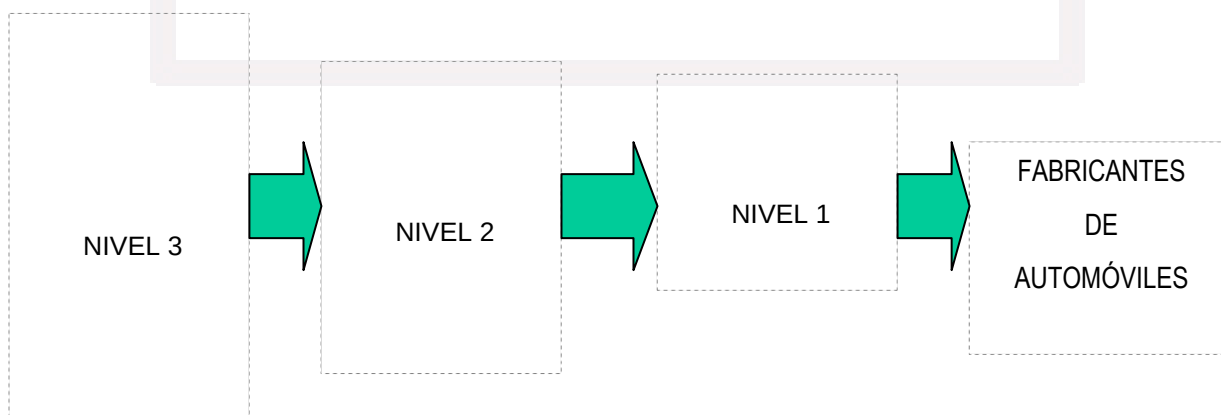
1. ANÁLISIS CUANTITATIVO

1.1. Canales de distribución

Mercado primario o de equipamiento original

Como se ha indicado anteriormente, los fabricantes rusos de componentes de automoción han sido, y en la mayoría de los casos aún son, parte constituyente integrada dentro de los fabricantes rusos de automóviles, de modo que los componentes destinados al proceso productivo del automóvil generalmente se introducen directamente a la cadena de montaje. Se calcula que actualmente aún el 60% de la producción rusa de componentes es realizada por los propios fabricantes de automóviles.

Sin embargo, desde épocas recientes, mucho tiempo después incluso de la apertura del mercado, se prevé que el sector ruso de equipamiento original tienda a evolucionar, aunque lo está haciendo lentamente, hacia una concepción clásica similar a la del resto de países desarrollados, cuya estructura de distribución se describe a continuación:



La distribución de todos los componentes considerados equipamiento original o OEM se hace principalmente a través de los proveedores de NIVEL 1. La estructura empresarial de estas compañías responde al modelo de gran empresa. Son proveedores de gran tamaño que, normalmente, fabrican los componentes de mayor valor tecnológico y que se nutrirían de las compañías de NIVEL 2 para el resto de componentes.

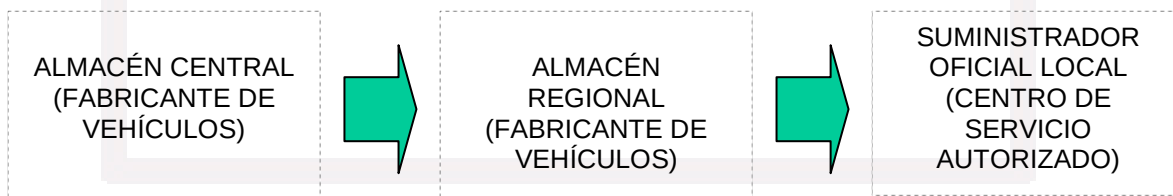
Aparte de estos proveedores de NIVEL 1, nos encontramos con una mayor cantidad de compañías proveedoras de componentes pertenecen al NIVEL 2. Las empresas de NIVEL 2 mantienen contratos de provisión con las de primer nivel y no negocian directamente con los fabricantes de coches. Estas empresas del segundo nivel son empresas medianas, que están más especializadas en un determinado componente y sus accesorios.

Finalmente, por debajo se sitúa aún una tercera categoría de proveedores (NIVEL 3), que abastecen en accesorios y componentes más simples a los fabricantes del segundo escalón.

Mercado secundario o aftermarket

La distribución de las partes de recambio se realiza fundamentalmente de tres maneras:

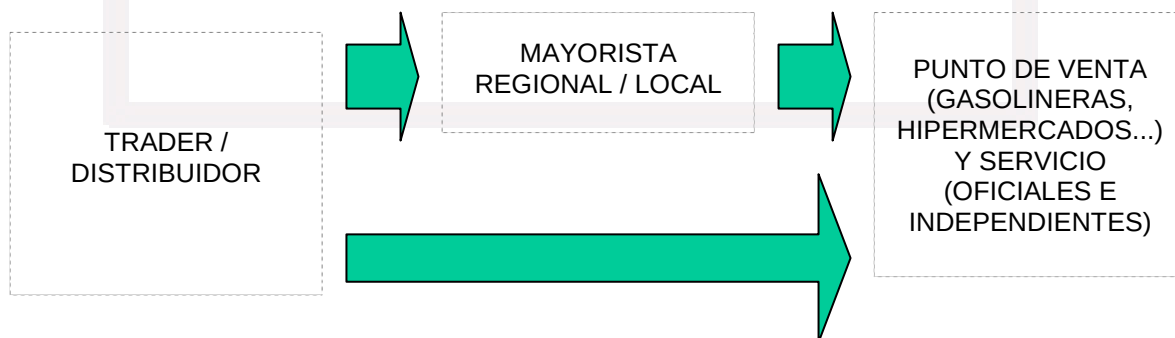
- A través de las redes de distribución de los fabricantes de vehículos tanto rusos como extranjeros, y dentro de éstos, tanto de los implantados en suelo ruso como de los importadores habituales. El canal mediante el cuál distribuyen los recambios de sus vehículos (las partes importadas y las fabricadas localmente) por todo el territorio es el siguiente:



- A través de las redes de distribución propias de los propios fabricantes de componentes rusos y extranjeros implantados en suelo ruso, siguiendo la clásica cadena: Fabricante (gran distribuidor) – Mayorista regional o local - Punto de venta y servicio, por regla general, hipermercados, gasolineras y centros de servicio. El fabricante/distribuidor realiza las funciones de promoción del producto en las regiones, venta al por mayor y venta al por menor.



- A través de operadores independientes: se trata en definitiva de traders, que a menudo poseen su propia marca y gama de productos y que realizan a su vez ventas al por mayor, a distribuidores locales, y al por menor, directamente a los puntos de venta y centros de servicio independientes. Las exportaciones de partes de recambio al mercado ruso se realizan fundamentalmente a través de estos traders, además de los fabricantes de automóviles, los cuáles no sólo importan los componentes y accesorios necesarios para el montaje de sus vehículos, sino que también hacen lo propio con las partes de recambio destinadas a sus centros de servicio autorizados.



En resumen, se pueden clasificar los puntos de venta de partes de recambio al cliente final en:

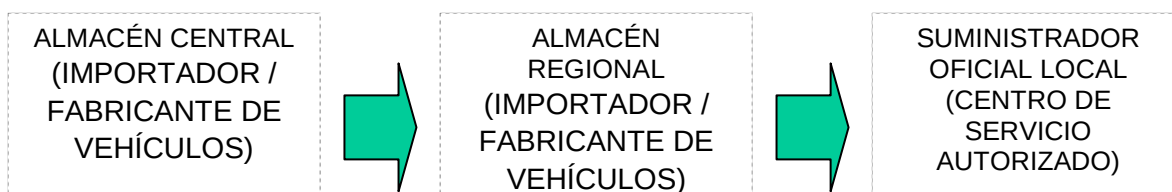
- Centros de servicio oficiales
- Centros de servicio independientes y/o garajes
- Mercados al por mayor
- Hipermercados
- Gasolineras
- Tiendas especializadas
- Venta por Internet

Tiene especial importancia la venta de recambios en los mercados al por mayor, vastísimas superficies donde se puede encontrar prácticamente cualquier pieza o accesorio imaginable. También es destacable la irrupción de Internet como medio de compra-venta de componentes de automoción, de modo que se pueden encontrar en el mercado diversas compañías dedicadas exclusivamente a la venta por este medio.

1.2. Esquema de importación

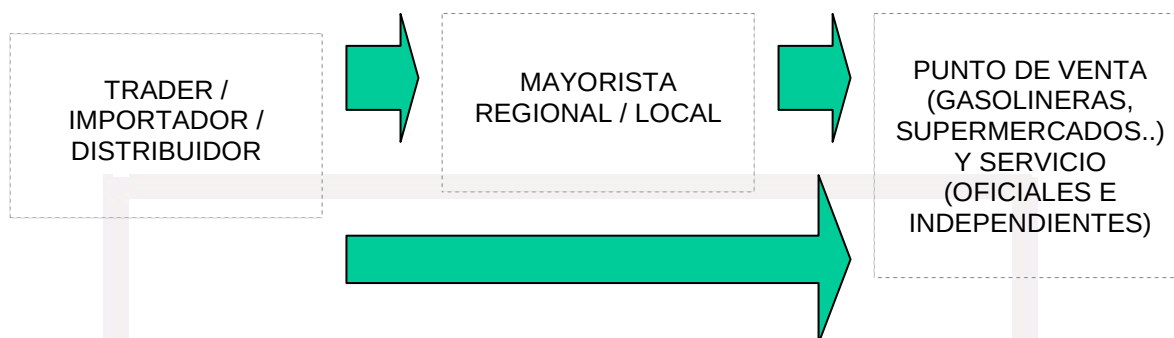
Por lo que respecta a las importaciones en particular, se pueden dividir a los importadores de componentes, partes y accesorios de automoción del mercado ruso en cuatro grandes grupos:

- Fabricantes de automóviles, tanto rusos como extranjeros implantados en Rusia, aunque en la actualidad fundamentalmente éstos últimos. Generalmente importan de sus proveedores DE NIVEL 1 en el extranjero componentes y accesorios, que son incorporados directamente al proceso productivo, y además recambios que recorren el canal: Almacén central – Almacén regional – Suministrador oficial local o centro de servicio autorizado. La mayoría de los fabricantes extranjeros de automóviles que comercializan sus vehículos sin estar implantados en Rusia también tienen su propio almacén central y cadena de suministro de partes y recambios.



- Grandes importadores, representantes de productos extranjeros. Importan fundamentalmente partes de recambio, y el canal resultante es el siguiente: Importador / Trader – Mayorista regional / local – Puntos de venta (supermercados, gasolineras) y servicio (centros de servicio autorizados e independientes, o pequeños talle-

res). En las ciudades donde se encuentran estos distribuidores el canal es más corto, se vende directamente a los detallistas locales.



- Pequeños importadores. Siguen un esquema similar al de los grandes importadores. Su diferencia estriba en el tamaño de la importación y el número y tamaño de puntos de venta al que van dirigidos, inferiores al caso anterior.
- Personas físicas y/o consumidores directos: importan directamente sus partes de recambio para su uso directo y personal, o incluso para su comercialización en el mercado ruso: este factor no es despreciable en determinados lugares de Rusia, ya que, por ejemplo, en la región de San Petersburgo, muchos suministradores comercializan partes de recambio adquiridas por compradores individuales en el mercado finlandés, introducidas en territorio ruso y revendidas posteriormente al suministrador ruso. Las estimaciones indican que este tipo de importaciones constituye aproximadamente el 30% del mercado de partes de recambio importadas en la región.

1.3. Principales distribuidores

- ADR&CO (www.adrussia.com)
- ARKLOW TRADING (www.arklow.ru)
- AS-GROUP (www.as-group.ru)
- AUTOLUX-DV (www.autolux-dv.ru)
- AUTOMATION (www.nrf.ru)
- AVTO IMPEX (www.autoimpex.ru)
- AVTONORMA (www.avtonorma.ru)
- AVTOSTART (www.avtostartnn.ru)
- BERG COMPANY (www.brg.ru)
- DOZHD (www.rain-auto.ru)

- DUNFAN (www.dunfan.ru)
- EXELLER (www.exeller.ru)
- FORWARD (www.autobody.ru)
- GIBKIE SOEDIENIYA (www.y-x.ru)
- GK TRADE (www.gkt.ru)
- INTER CARS RUS (www.inter-cars.ru)
- KORONA AUTO (www.korona-auto.spb.ru)
- NOVOAUTO (www.zapas.ru)
- NP TRADE (www.nptrade.ru)
- STEFAN&CO. (www.comfort-car.ru)
- TECHNICAL INTERNATINAL SERVICE (www.tisauto.ru)

2. ANÁLISIS CUALITATIVO

2.1. Estrategias de canal

En lo que concierne a los fabricantes de equipamiento original, dependiendo del tipo de producto que traten de introducir en el mercado ruso, deben centrar sus esfuerzos en exportar bien directamente a los fabricantes de automóviles implantados en el país, tanto locales como extranjeros, o bien a alguna de las empresas de cada uno de los niveles de suministro, según proceda.

Respecto a la forma de acceso al mercado secundario por parte de los exportadores de partes de recambio, éstos deben tener en cuenta que, dados los complicados trámites burocráticos, aduaneros y de certificación asociados al proceso de importación, la venta directa al punto de venta o centro de servicio no suele ser viable, y lo más sencillo es acceder a través de algún trader de mayor o menor tamaño, empresas que, en general, están verdaderamente acostumbradas a importar normalmente y en cantidades regulares.

2.2. Estrategias para el contacto comercial

Por regla general, el exportador español que desee establecer relaciones comerciales en la Federación Rusa tendrá que tener en cuenta que el idioma de los negocios sigue siendo básicamente el ruso, aunque se esté extendiendo poco a poco el uso del inglés. Por ello se recomienda que contrate los servicios de un intérprete, al menos en sus primeros contactos en el país, y que en la medida de lo posible ofrezca información en ruso sobre su empresa y su rango de productos. El idioma se convierte en una barrera aún más importante cuando el interlocutor del exportador español no es ya el departamento comer-

cial de la empresa importadora, sino su departamento técnico, donde el conocimiento de idiomas es aún menor.

El estilo de negociación ruso puede ser a veces directo (llegando incluso a realizarse pedidos en una primera entrevista), mientras que otras veces la discusión de pequeños detalles hace que se tarden muchos meses en cerrar un primer pedido. El empresario ruso no suele extenderse en explicaciones, lo que en ocasiones dota de cierto tono “oscuro” a la negociación. Es importante que el exportador español no se muestre especialmente desconfiado frente a su interlocutor ruso, más allá de la natural cautela que se debe tener en toda negociación comercial; existen muchas ideas preconcebidas sobre la poca fiabilidad del empresariado ruso, y, siendo los mismos empresarios rusos conscientes de ello, pueden reaccionar a su vez con igual desconfianza y brusquedad, enturbiándose de este modo la relación comercial.

2.3. Condiciones de acceso

A pesar de la favorable situación que se está desarrollando en la actualidad para los componentes de automoción extranjeros, el acceso al mercado ruso, tanto el primario como el de partes de recambio o aftermarket, es ciertamente laborioso y complicado, y se debe prestar mucha atención si se quiere introducirse exitosamente en él. Se hace necesario considerar detenidamente una gran variedad de factores, entre los que destacan la promoción de la empresa y el producto, aspecto que se analizará más adelante, así como otros factores como el posicionamiento del producto, la capacidad logística de suministro del producto, la estrategia de precios y las condiciones de financiación ofrecidas al distribuidores.

2.4. Condiciones de suministro

Normalmente las exportaciones a Rusia suelen hacerse bajo condiciones Ex-works, FOB, FCA o CIF hasta la frontera rusa, o hasta algún punto intermedio (Alemania y Polonia, fundamentalmente) a partir del cual el importador ruso se hará cargo del transporte de la mercancía. Lo que siempre es recomendable es que la contraparte rusa se haga cargo de la tramitación aduanera y de certificación de los productos, como hemos visto previamente.

2.5. Promoción y publicidad

A la hora de acceder a un mercado tan difícil a priori como es el ruso, una buena estrategia de marketing resulta de gran importancia para cualquier exportador. Las acciones más usuales y al mismo tiempo más recomendables van desde la intervención en ferias del sector (ver anexo) con el objeto de promocionar la empresa y el producto, así como

de establecer contactos comerciales con potenciales importadores y distribuidores presentes en el evento, hasta el apoyo de campañas publicitarias en diversos medios especializados en los sectores de equipamiento original y aftermarket e incluso en la televisión rusa, cuestión de especial relevancia en el caso de las piezas de recambio. Presentaciones y seminarios, además de misiones comerciales directas e inversas, completan el espectro de posibles formas de promocionar el producto de cara al establecimiento de relaciones comerciales con distribuidores locales.

2.6. Tendencias de la distribución

Como se ha descrito anteriormente, la industria rusa de automoción, hasta épocas muy recientes, se encontraba absolutamente integrada verticalmente, lo que implicaba que los mismos fabricantes de automóviles rusos producían además los componentes de automoción necesarios para el montaje de sus propios vehículos, así como sus partes de recambio. Añadiendo obsoletas tecnologías e inflexibles métodos de producción, el resultado eran estructuras corporativas absolutamente ineficientes y productos de baja calidad, que en el momento de la apertura del mercado ruso que siguió a la caída del comunismo, se vieron desbordados ante la llegada de automóviles y componentes con muchísimo mejores prestaciones, calidad y diseño que ellos.

Actualmente, la situación del mercado de equipamiento original ha cambiado, y en la actualidad el sistema continúa en su proceso de “desintegración vertical” hacia una estructura similar a la del resto de países donde el mercado del automóvil y sus componentes está más desarrollado.

Por su parte, el mercado de recambios, secundario o aftermarket también ha experimentado profundos cambios durante los últimos 10 años. Dada la enorme extensión geográfica que ocupa Rusia, la logística de suministro de partes de recambio se antoja de vital importancia. La mejora continua de la distribución de partes es algo en lo que los fabricantes de vehículos están actualmente poniendo muchos esfuerzos.

IV. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

1. EVALUACIÓN DEL VOLUMEN DE LA DEMANDA

1.1. Crecimiento esperado

Mercado primario o de equipamiento original

En el mercado primario o de equipamiento original, la demanda de componentes está constituida por los fabricantes de automóviles (Original Equipment Manufacturers u OEM's) tanto rusos como extranjeros implantados en territorio de la Federación Rusa.

En Rusia la producción de automóviles ha aumentado espectacularmente durante los últimos años, hasta el punto de que anualmente se fabrica más de un millón de automóviles, con clara tendencia a crecer a medida que se vaya incrementando el número y la capacidad de producción de los fabricantes extranjeros de automóviles implantados en territorio ruso. Este crecimiento arrastra a su vez al sector primario de componentes de automoción, su principal mercado proveedor, que a su vez ha explotado, tras pasar de 4.200 millones de dólares en 2003 a superar los 10.200 millones de dólares en 2005.

Por otro lado, cada vez es mayor el porcentaje de automóviles de marca extranjera fabricados en la Federación Rusa (5,4% en 2003, 11,9% en 2004 y 14,6% en 2005). Éstos son consumidores habituales de componentes de automoción de calidad elevada, o lo que viene a ser lo mismo en la actualidad, fundamentalmente de componentes de automoción importados a las grandes marcas extranjeras. A esta demanda de componentes importados por parte de los fabricantes extranjeros de automóviles se une la de los productores rusos, los cuales, en su intento por mejorar la calidad y prestaciones de sus nuevos modelos, se encuentran con la necesidad de introducir en su proceso productivo componentes de garantía y elevadas prestaciones.

Se calcula que el mercado de equipamiento original extranjero, importado o manufacturado localmente, alcanzará los 4.900 millones de dólares en 2014, lo que supondría un crecimiento anual del 20%.

Se puede afirmar, por tanto, que la situación actual del mercado ruso primario de componentes de automoción representa una excepcional oportunidad para fabricantes extranjeros de componentes, mientras que en lo que respecta a los fabricantes rusos, en tanto en cuanto no sean capaces de aumentar la calidad de su producción, su cuota de mercado tenderá a disminuir sustancialmente.

Mercado secundario o aftermarket

La demanda de partes de recambio está compuesta por los centros de servicio autorizados, centros de servicio independientes y garajes, así como por puntos de venta como mercados al por mayor, supermercados y gasolineras y, en última instancia, el cliente final.

Además del actual elevado crecimiento de ventas de automóviles, son varios los factores que han animado el crecimiento del mercado secundario o aftermarket: el hecho de que aproximadamente la mitad de los coches que forman el parque automovilístico ruso tiene más de 10 años, o el elevado número de accidentes que se producen constantemente en Rusia, ayudan a conformar la existencia de un mercado de recambio de gran relevancia.

Actualmente el tamaño del mercado se sitúa alrededor de los 5.200 millones de dólares, aunque las estimaciones de los expertos apuntan a cifras que superan los 6.200 millones en el año 2010.

1.2. Tendencias industriales

En la situación actual del mercado ruso de componentes de automoción en general, y del sector de equipamiento original en particular, el aumento de la demanda de marcas extranjeras se revela como una seria amenaza para los fabricantes locales. Algunos de éstos, pertenecientes fundamentalmente al sector primario, con el objetivo de tratar de frenar la caída de su cuota de mercado respecto de la de la producción extranjera, han mostrado su interés en aspectos tales como la mejora y la modernización de sus instalaciones y procedimientos productivos. Incluso se han propuesto la formación de joint-ventures con fabricantes extranjeros para la producción conjunta de componentes de

mayor calidad, para con estas medidas tratar de adecuarse a las condiciones actuales de la demanda del mercado ruso, un producto de calidad y elevadas prestaciones.

En el mercado de partes de recambio o aftermarket, donde el precio sigue siendo un factor decisivo que prima sobre el resto de factores (a excepción de las partes de recambio para los automóviles extranjeros, fundamentalmente los de gamas más altas), este giro hacia una producción de calidad no es tan acusada actualmente.

Por último, cabe subrayar que, por diversas razones, muchos de los grandes fabricantes de componentes extranjeros han apostado por el mercado ruso y han implantado o planean implantarse en su territorio.

1.3. Tendencias tecnológicas

La demanda creciente, fundamentalmente en el mercado primario o de equipamiento original, de componentes de cada vez mayor calidad, mejores prestaciones y mayor contenido tecnológico, supone, en general, una ventaja competitiva de la producción extranjera frente a los fabricantes rusos, muchos de los cuales han tomado iniciativas, en su intento por conseguir un producto de calidad, para la modernización de su tecnología y de los sistemas de producción.

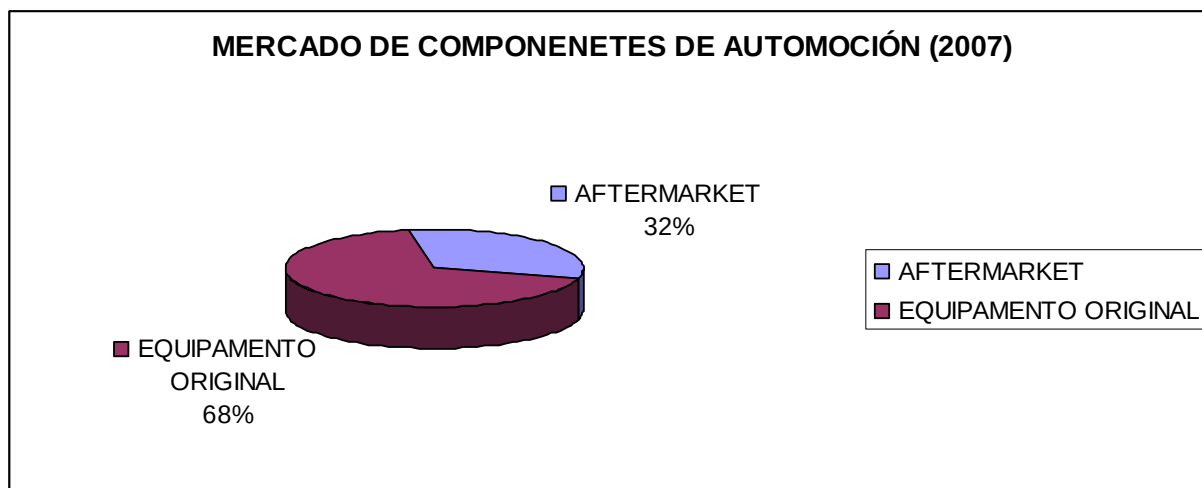
En el mercado ruso de partes de recambio, secundario o aftermarket, por otra parte, es reseñable la enorme cantidad de productos falsificados que se comercializa en la actualidad, que representa el 40-45% de los recambios ofrecidos. El hecho de que, salvo en determinados segmentos, sea un mercado basado en el precio más que en la calidad, favorece la aparición de estos productos fraudulentos.

1.4. Tendencias medioambientales

En junio de 2006, Rusia introdujo la normativa europea Euro-II sobre la regulación de las emisiones de gases; en los años 2008 y 2010 se tiene prevista la aceptación de las normativas Euro-III y Euro-IV respectivamente. Actualmente, los fabricantes de componentes rusos relacionados con estas emisiones son incapaces de cumplirlas, lo que, en tanto en cuanto los fabricantes rusos no se adecúen paulatinamente a la nueva normativa en vigor, en consecuencia se traduce en una fortaleza del producto importado frente a la producción local, que se aplica básicamente en el mercado de equipamiento original, y en menor medida, en el de recambios.

2. ESTRUCTURA DEL MERCADO

El siguiente gráfico refleja la distribución actual del mercado de componentes de automoción:



Fuente: Elaboración propia

3. FACTORES ASOCIADOS A LA DECISIÓN DE COMPRA

La fuerte demanda de componentes de calidad elevada necesarios para suministrar, tanto a los grandes fabricantes de automóviles extranjeros implantados en territorio ruso como a los fabricantes rusos de vehículos, ha forzado una disminución de la importancia del factor precio en el mercado de equipamiento original, que, aunque continúa siendo alta, ha perdido peso específico respecto a otros factores, fundamentalmente la calidad de los componentes, que se asienta como factor decisivo.

En el mercado secundario la situación es ligeramente diferente. Se trata de un mercado en el que principalmente el factor precio es el determinante. Sin embargo, existe un segmento, el de las partes de recambio destinadas a centros de servicio autorizados, en el que la calidad del producto tiene un papel vital.

4. PERCEPCIÓN DEL PRODUCTO ESPAÑOL

En cuanto a los componentes de automoción, en general, se suele asociar el origen extranjero de la importación con la calidad (para componentes europeos, americanos, japo-

neses o coreanos), aunque, salvo para las grandes marcas extranjeras, componentes con pautas de demanda parecida a la de los bienes de consumo (tuning, embellecedores, equipos de sonido) o empresas alemanas, no existe una imagen de marca concreta asociada a países como España. Algunos fabricantes españoles son bastante conocidos por los distribuidores, pero no es una situación generalizada.



ICEX

V ■ ANEXOS

1. INFORMES DE FERIAS

RUSSIAN INTERNATIONAL MOTOR SHOW, MIMS (www.motorshows-ite.com)

Organizador: ITE Group (www.ite-expo.ru)

Lugar de celebración: Crocus Expo (www.crocusexpo.ru)

Próxima edición: 12ª, 28 de agosto al 1 de septiembre de 2008

Se trata de la más prestigiosa exhibición del sector de automoción en la Federación Rusa. La feria tiene lugar en el recinto CrocusExpo, donde disfrutó de 32.000 metros cuadrados en la última edición y estuvieron representados todos los sectores de la industria de automoción, con especial atención al segmento de componentes, accesorios y partes de automoción. En 2007 contó además con un Pabellón Oficial del ICEX, en el que participaron 15 empresas.

AUTO & AUTOMECHANIKA ST. PETERSBURG

(<http://automechanika.messefrankfurt.com/petersburg/en/>)

Organizador: Lenexpo (www.lenexpo.ru) / Messe Frankfurt RUS

Lugar de celebración: Lenexpo (www.lenexpo.ru)

Próxima edición: 16ª, 29-31 de octubre de 2008

AUTOMECHANIKA MOSCÚ (<http://automechanika-expo.ru>)

Organizador: ITE Group (www.ite-expo.ru) / Messe Frankfurt RUS

Lugar de celebración: Crocus Expo (www.crocusexpo.ru)

Próxima edición: 3ª, 3-5 de mayo de 2009

2. LISTADO DE DIRECCIONES DE INTERÉS

Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Moscú

Ul. Mokhovaya 7. Business Center “Mokhovaya”

125009 Moscú

Tel.: +7-495 7839281/2/4/5

Fax: +7-495 7839291

E-mail: moscu@mcx.es

AVTOSELKHOZMASH - HOLDING (ASM-HOLDING) – www.asm-holding.ru

Coordina actividades de las fábricas de automóviles y maquinaria agrícola en Rusia y otros países de la CEI, ofrece estadísticas y estudios sobre el sector automovilístico. Organiza varias ferias del sector. Entre sus socios se encuentran también industrias auxiliares.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES RUSOS DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN (NAPAK) – www.napak.ru

Engloba a 431 empresas rusas del sector de componentes de automoción.

AVTO-ZAPCHASTI – www.autozap.org

AUTO PARTS – www.ap-magazine.ru

Revistas sectoriales de componentes de automoción.

3. BIBLIOGRAFÍA

- Ernst&Young www.ey.com
- Zhournal “Ypravleniye Kompaniej” www.zhuk.net
- The Moscow Times – www.themoscowtimes.com
- Prime-Tass – www.prime-tass.com
- Autobusiness – www.abiz.ru
- NAPI – www.napinfo.ru
- Avtozapchasti – www.avtoal.ru
- IFC-International Finance Corporation – www.ifc.org

- RolandBerger – www.rolandberger.com
- NPAK – www.napak.ru
- IET – www.iee.org
- Local Global – www.localglobal.org
- Market Access Database - <http://mkacddb.eu.int/>
- EAB – <http://www.aeprus.ru/>
- EBRD - <http://www.ebrd.com/>



ICEX