

Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Moscú

Estudios de Mercado

El mercado de componentes de automoción en la Federación Rusa

ICEX

El mercado de componentes de automoción en la Federación Rusa

Este estudio ha sido realizado por la Oficina Económica y
Comercial de la Embajada de España en Moscú

Junio de 2009

I. INTRODUCCIÓN	6
1. Definición y características del sector y subsectores relacionados	6
II. ANÁLISIS DE LA OFERTA	9
1. Análisis cuantitativo	9
1.1. Tamaño de la oferta	9
1.2. Análisis de los componentes de la oferta	22
2. Análisis cualitativo	26
2.1. Producción	27
2.2. Obstáculos comerciales	57
III. ANÁLISIS DEL COMERCIO	61
1. Análisis cuantitativo	61
1.1. Canales de distribución	61
1.2. Esquema de importación	64
1.3. Principales distribuidores	65
2. Análisis cualitativo	66
2.1. Estrategias de canal	66
2.2. Estrategias para el contacto comercial	66
2.3. Condiciones de acceso	67
2.4. Condiciones de suministro	67
2.5. Promoción y publicidad	67
2.6. Tendencias de la distribución	68
IV. ANÁLISIS DE LA DEMANDA	69
1. Evaluación del volumen de la demanda	69
1.1. Crecimiento esperado	69
1.2. Tendencias industriales	70
1.3. Tendencias tecnológicas	71
1.4. Tendencias medioambientales	71
2. Estructura del mercado	71
3. Factores asociados a la decisión de compra	72
4. Percepción del producto español	72
V. ANEXOS	74
1. Proveedores de Ford	74
2. Informes de ferias	75
3. Listado de direcciones de interés	75
4. Bibliografía	76

RESUMEN Y PRINCIPALES CONCLUSIONES

La crisis financiera global está afectando al mundo más allá de las previsiones iniciales. Los datos económicos para el último trimestre de 2008 e inicios de 2009 muestran una ralentización de la producción industrial global y del comercio debido al colapso de la demanda global. Rusia no ha podido mantenerse al margen de la crisis.

Las altas tasas de crecimiento que Rusia ha tenido los últimos ejercicios ya no se van a ver hasta dentro de unos años; sin embargo, en el sector automovilístico hay margen para poder aplicar estrategias distintas y aprovecharse de lo que significa una devaluación del 30% del rublo. Aunque a corto plazo el sector automovilístico está cayendo, las posibilidades de producir en Rusia a un coste menor es algo de lo que las empresas se pueden aprovechar. La gran extensión del territorio (17.075.000 Km²), una población de más de 143 millones de habitantes, la antigüedad del parque automovilístico en Rusia y las posibilidades de implantación hacen de Rusia un mercado muy importante y destacado a nivel mundial.

En cuanto al mercado de automoción en la Federación Rusa, el tamaño de mercado en 2008 fue de más de tres millones de automóviles y se espera que alcance los 3,5-4 millones para 2015 dependiendo de cuándo salga Rusia de la crisis. Aunque esto suena prometedor, cabe destacar que para 2009 se ha estimado un tamaño de alrededor de 2,3 millones de unidades. Hasta ahora el sector automovilístico ruso presenta uno de los índices de crecimiento más importantes a nivel mundial, pero hay pocas posibilidades de que esto se mantenga en 2009. La fabricación de coches, tanto extranjeros como nacionales, en Rusia en 2008 alcanzó 1,5 millones de unidades.

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. De los 3,3 millones de coches vendidos en 2008, 2,08 millones fueron de marca extranjera. Sin embargo, la marca de coches más vendida en Rusia es rusa, y la venta de coches rusos todavía supone un 30% del mercado.

En cuanto a la competitividad de las marcas locales destaca AvtoVAZ. Es el único fabricante importante que permanece en el sector de vehículos para pasajeros, en 2008 fabricó más de 800.000 coches en su planta de Togliatti en Samara. Aun así, las ventas del LADA han ido disminuyendo y en 2007 decidieron entrar en una joint-venture con Renault para mejorar la gestión de la empresa. Renault compró un 25% de las acciones, a cambio la dirección sería francesa, pero esto no se ha cumplido y la situación de AvtoVAZ no ha hecho más que empeorar.

Por otra parte, las empresas multinacionales fabricantes de vehículos ya han iniciado la implantación productiva en Rusia, movidas 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 2008, el 45,7 % de la venta de automóviles fueron vehículos nuevos importados, un 17,8 % de vehículos fabricados en Rusia con marca extranjera y un 16,4% por ciento vehículos importados de segunda mano.

Las líneas de montaje de los fabricantes de coches que están invirtiendo en Rusia han producido 590.000 coches en 2008. Esto supone un incremento del 30,2% respecto al 2007. Ford tiene la mayor presencia local con una producción en 2008 de 65.000 unidades, luego está VW con una producción en 2008 de 62.000 coches y en tercer lugar Chevy Niva, Joint Venture de GM con AvtoVAZ y con una producción de 54.000 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 sólo 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. 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

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

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, que están dirigidos, por tanto, a los centros de servicio autorizados 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

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

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.

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 euros)

Cód. TARIC	Descripción	2006	2007	2008	2009 (ene-mar)	% cambio 08/09 ene-mar
870310	Vehículos especialmente concebidos para desplazarse por la nieve	63,9	73,1	87,2	5,7	-137,3
Gasolina						
870321	De cilindrada inferior o igual a 1 000 cm ³	168,4	293,7	259,3	27,9	-65,2
870322	De cilindrada superior a 1 000 cm ³ pero inferior a 1500cm ³	1339,6	2264,6	2681,1	219,3	-65,9
870323	De cilindrada superior a 1 500 cm ³ pero inferior a 3000cm ³	5847,3	8786,9	11340,3	945,8	-58,4
870324	De cilindrada superior	2039,3	3056,9	3814,8	292,5	-59,4

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

a 3 000 cm3						
Diésel / Semidiésel						
870331	De cilindrada inferior o igual a 1 500 cm3	4,0	0,3	2,0	0,2	61,0
870332	De cilindrada superior a 1 500 cm3 pero inferior 2500 cm3	341,9	486,2	1114,0	77,9	-58,3
870333	De cilindrada superior a 2 500 cm3	266,3	511,8	1153,3	137,1	-21,9
870390	los demás	0,4	0,9	0,1	0,0	-76,5

Fuente: World Trade Atlas

IMPORTACIONES (número de unidades)

Cód. TARIC	Descripción	2006	2007	2008	2009	Cambio ene-mar 08/09
870310	Vehículos especialmente concebidos para desplazarse	0	16086	17521	966	37,8%
Gasolina						
870321	De cilindrada inferior o igual a 1 000 cm3	46776	80710	80415	7440	-67,8%
870322	De cilindrada superior a 1 000 cm3 pero inferior a 1500cm3	260758	430341	499657	36665	-69,5%
870323	De cilindrada superior a 1 500 cm3 pero inferior a 3000cm3	626826	918543	1149561	86847	-64,7%
870324	De cilindrada superior a 3 000 cm3	60629	89086	114795	8998	-58,0%
Diésel / Semidiésel						
870331	De cilindrada inferior o igual a 1 500 cm3	499	47	389	33	-15,4%
870332	De cilindrada superior a 1 500 cm3 pero inferior 2500 cm3	30532	43285	82961	5425	-60,2%
870333	De cilindrada superior a 2 500 cm3	12625	21707	42126	4584	-36,3%
870390	los demás	19	54	152	46	283,3%

Fuente: World Trade Atlas

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

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

Rango	País	2006	2007	2008	Cuota de Mercado En 2008	Ene-mar 2009	% Cambio ene-marzo 09/08
	TOTAL	10071,1	15474,4	20452,2	100	1706,5	-58,2
1	Japón	3771,6	5777,5	7739,5	37,8	725,5	-47,7
2	Alemania	1401,2	2316,7	2456,4	12,0	197,0	-66,6
3	Reino Unido	948,1	1434,9	2321,3	11,4	175,8	-62,5
4	Corea del Sur	956,7	1348,0	1709,9	8,4	187,3	-53,0
5	Estados Unidos	385,0	762,8	1170,1	5,7	55,9	-66,2
6	España	166,8	502,5	730,3	3,6	55,4	-59,8
7	Eslovaquia	222,7	349,5	602,5	3,0	60,2	-59,1
8	Turquía	353,8	264,1	514,2	2,5	39,5	-50,6
9	Francia	333,5	303,3	408,4	2,0	45,4	-27,3
10	Uzbekistán	329,4	452,4	401,1	2,0	26,1	-68,7
11	Bélgica	300,7	410,5	393,9	1,9	19,2	-79,9

Fuente: World Trade Atlas

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 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 ultra competitivos, 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. En los últimos tres años, China ha pasado de ocupar el puesto 23 en 2006, 20 en 2007 y 17 en 2008. La tendencia se ve clara, los rusos cada vez más apuestan por un producto más competitivo económicamente. Además, China está adoptando una estrategia más activa en el mercado ruso y hay varias empresas chinas que tienen plantas de producción mediante alianzas estratégicas con empresas rusas. Las empresas chinas que mayor importancia tienen en el mercado ruso son Chery Motors y Great Wall Motor Company, aunque también están empezando a introducirse en el mercado las empresas Geely y Lifan.

La demanda de vehículos chinos en Rusia ha mostrado ser claramente ascendente en los últimos años. A continuación se muestran las ventas de coches chinos en los últimos años:

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

Año	Coches vendidos (en unidades)
2005	6.733
2006	28.000
2007	57.000
2008	70.000
2009 (esperado)	100.000

Fuente: www.autostat.ru y www.b-ru.com

Sin embargo, la industria del automóvil es muy importante en Rusia, y la crisis ha desencadenado una serie de medidas proteccionistas que tienen como finalidad frenar la entrada de coches extranjeros y, todavía más, la entrada de China. La “invasión china” es una amenaza importante para empresas rusas del sector como AvtoVAZ de la región de Samara. Hasta ahora, los coches de AvtoVAZ estaban posicionados en el segmento de gama baja y eran económicamente muy competitivos, pero la entrada de coches chinos de mejores prestaciones a precios más competitivos es una amenaza importante para el fabricante ruso. La crisis, sin embargo, no es el inicio del proteccionismo contra China. Ya antes de la crisis varios proyectos chinos con empresas rusas no fueron autorizados, el Gobierno ruso ha tenido una política claramente activa en cuanto a la obstaculización de la entrada china en Rusia.

De todos los proyectos presentados, únicamente están en funcionamiento 4:

- La fabricación de S
- sedans Geely Otaka en la fábrica de AMUR
- La fabricación de sedans Brilliance M2 en Avtotrade-12 junto con la empresa Irtio
- La producción de los coches de Lifan en la fábrica de Derways
- Fabricación de coches Chery en TagAZ

EXPORTACIONES (millones de euros)

Cod. TARIC	Descripción	2006	2007	2008	2009	Cambio ene-mar 08/09
870310	Vehículos especialmente concebidos para desplazarse por la nieve	0,6	0,9	0,4	0,3	132,9
Gasolina						

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

870321	De cilindrada inferior o igual a 1 000 cm3	0,3	1,4	1,0	0,0	-100,0
870322	De cilindrada superior a 1 000 cm3 pero inferior a 1500cm3	107,7	36,8	45,4	2,9	-39,3
870323	De cilindrada superior a 1 500 cm3 pero inferior a 3000cm3	425,7	540,6	556,2	41,5	-66,5
870324	De cilindrada superior a 3 000 cm3	1,2	2,1	4,3	1,6	143,5
Diésel / Semidiésel						
870331	De cilindrada inferior o igual a 1 500 cm3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
870332	De cilindrada superior a 1 500 cm3 pero inferior 2500 cm3	3,3	4,6	4,5	0,3	-63,8
870333	De cilindrada superior a 2 500 cm3	2,0	1,1	2,0	0,1	-14,8
870390	los demás	0,1	0,1	0,2	0,0	-100,0

Fuente: World Trade Atlas

EXPORTACIONES (número de unidades)

Cod. TARIC	Descripción	2006	2007	2008	2009	Cambio ene-mar 08/09
870310	Vehículos especialmente concebidos para desplazarse por la nieve	0	205	74	79	243,5%
Gasolina						
870321	De cilindrada inferior o igual a 1 000 cm3	136	399	232	0	-
870322	De cilindrada superior a 1 000 cm3 pero inferior a 1500cm3	31569	12593	9473	730	-28,9%
870323	De cilindrada superior a 1 500 cm3 pero inferior a 3000cm3	89264	113065	118101	9977	-63,4%
870324	De cilindrada superior a 3 000 cm3	57	50	89	18	5,9%
Diésel / Semidiésel						
870331	De cilindrada inferior o igual a 1 500 cm3	3150	1	0	0	-
870332	De cilindrada superior a 1 500 cm3 pero inferior 2500 cm3	379	491	381	14	-74,6%
870333	De cilindrada superior a 2 500 cm3	52	42	43	6	50,0%
870390	los demás	1	4	7	0	-

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

Fuente: World Trade Atlas

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

Rango	País	2006	2007	2008	Cuota de Mercado 2008	2009 Ene-mar	% Cambio 09/08 ene-mar
	TOTAL	541,0	587,6	613,9	100	46,8	-64,1%
1	Ucrania	243,6	290,2	351,2	57,21	22,8	-68,4%
2	Azerbaiyán	56,3	53,1	56,6	9,22	5,8	-56,4%
3	Uzbekistán	14,6	31,9	49,3	8,03	1,0	-91,4%
4	Kazajstán	80,9	109,0	38,4	6,26	1,0	-67,1%
5	Hungría	26,4	15,7	18,0	2,93	0,2	-95,1%
6	Armenia	19,0	18,1	17,8	2,91	0,1	-98,3%
7	Letonia	10,7	15,3	16,2	2,65	1,9	-43,5%
8	Turkmenistán	2,5	2,6	9,4	1,53	4,4	691,1%
9	Egipto	11,8	11,1	8,5	1,39	0,0	0,0%
10	Moldavia	5,0	6,7	8,3	1,35	1,8	11,6%
38	España	0,00	0,08	0,08	0,0	0,0	-

Fuente: World Trade Atlas

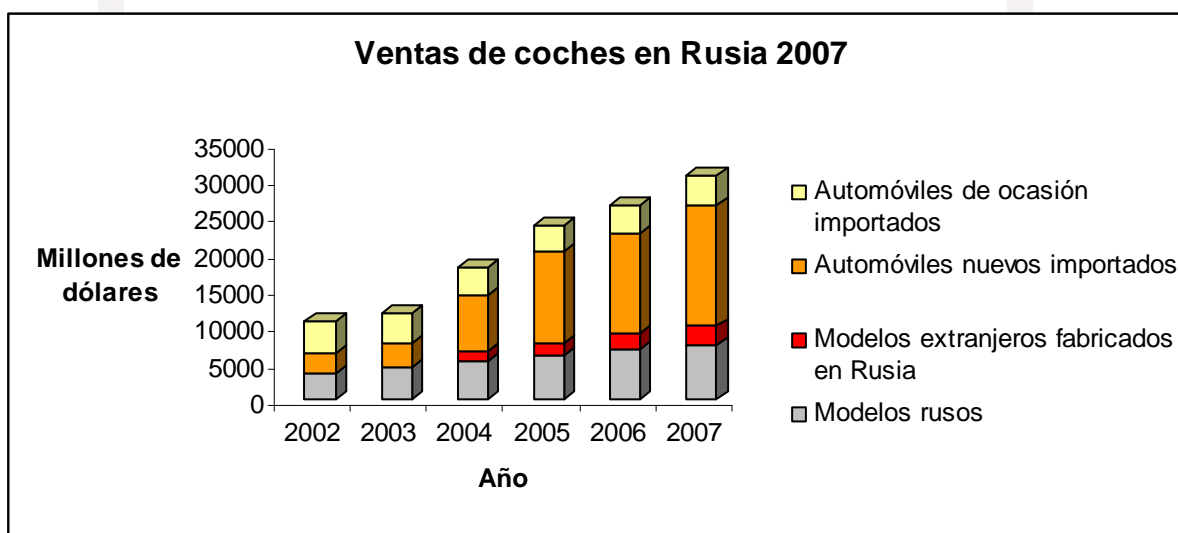
Los principales destinatarios de las exportaciones rusas de automóviles son los países de la CEI. Estaba previsto que las exportaciones desde Rusia aumenten en el medio plazo, fundamentalmente a los países de la CEI, al aumentar la capacidad productiva de los fabricantes “occidentales” establecidos en Rusia. Sin embargo, con la crisis la bajada de la demanda ha sido tan fuerte que las exportaciones a países CEI también han caído en el primer trimestre de 2009.

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

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



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

Por otro lado se presenta una tabla que ofrece datos relativos a los valores de las importaciones y exportaciones de vehículos (partida arancelaria 8703) en el mercado ruso en los últimos años.

Millones de euros	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ene-mar	% Cambio 09/08 ene-mar
IMPORTACIONES	1988,3	4164,1	6256,3	10071,1	15474,4	20452,2	1706,5	-58,2%
EXPORTACIONES	349,3	448,5	491,2	541,0	587,6	613,9	46,8	-64,1%

Fuente: World Trade Atlas

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

PRODUCCIÓN NACIONAL: PREVISIONES 2008-2009 en 2007

Unidades	2008	2009
PRODUCCIÓN NACIONAL	1.360.000	1.390.000

Fuente: Business Monitor International

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

Lo que realmente se ha producido en 2008 y hasta marzo de 2009

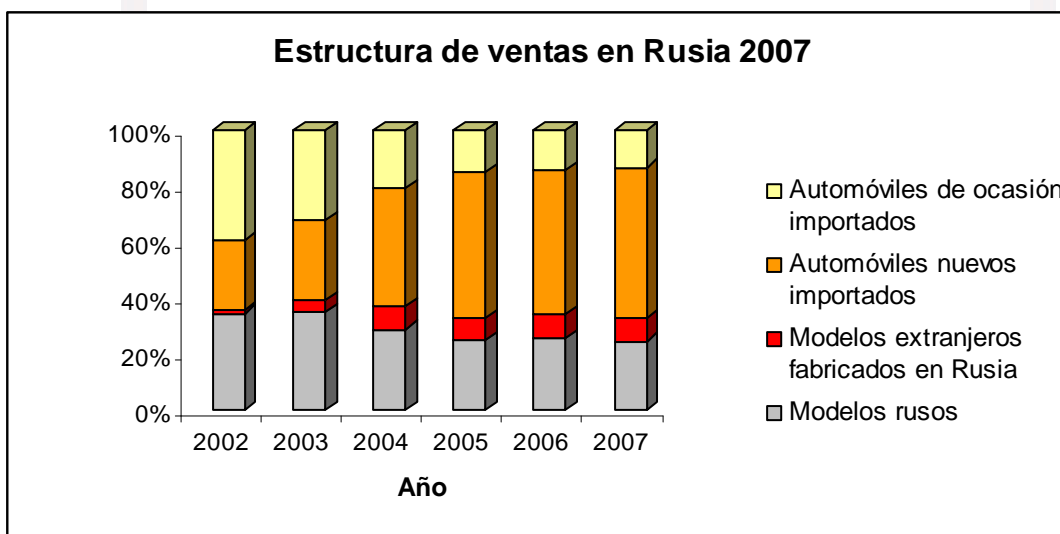
PRODUCCIÓN REAL 2008 Y 2009

Unidades	2008	2009 Ene-marzo	Cambio % de 08/09 ene-mar
PRODUCCIÓN NACIONAL	1.468.000	123.013	-62,8%

Fuente: ASM Holding, Informe Anual 2008 y del primer cuatrimestre de 2009

De esta tabla, se ve que se produjo más de lo esperado en 2008; sin embargo, ya en el primer cuatrimestre de 2009 la producción nacional ha caído drásticamente debido a la crisis. No parece que se vayan a cumplir las predicciones para el 2009.

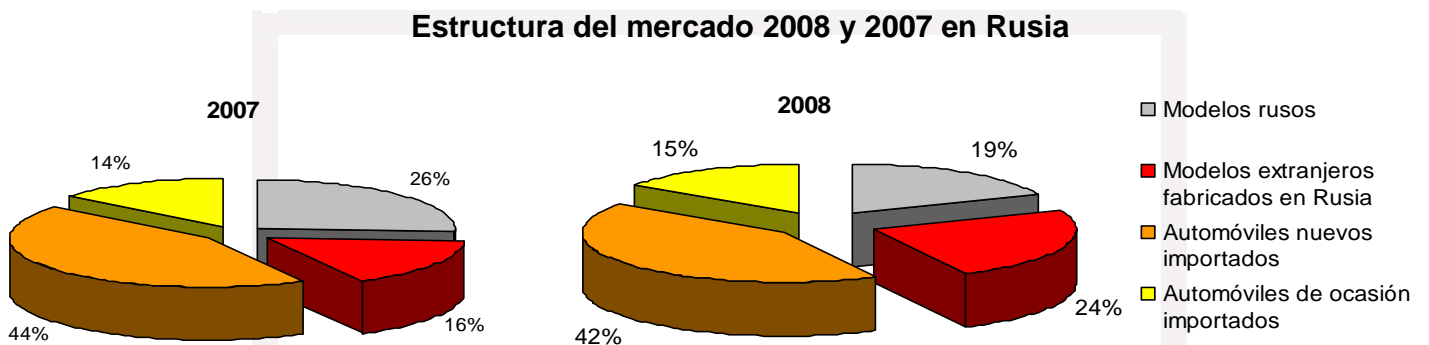
El siguiente gráfico muestra los cambios que se han producido en las ventas de automóviles en los últimos años en la Federación Rusa y se observa la tendencia negativa en la venta de vehículos de marca rusa y el aumento en la adquisición de vehículos de marca extranjera, tanto importados como producidos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



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

En estos gráficos es evidente la creciente preferencia por los modelos extranjeros y la creciente producción de modelos extranjeros en Rusia. A continuación se muestra una gráfica de la estructura del mercado.

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



Fuente: Rinok SNG , Avtomobili, Tractor, ASM Holding, N° 1 (37) 2009

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.)	2006	2007	2008	2009 (ener-mar)	% cambio 08/09
PRODUCCIÓN NACIONAL	1.105.000	1.120.000	1.468.000	123.013	N.D
IMPORTACIONES	N.D	1.600.000	1.990.000	151.000	-65,1%
EXPORTACIONES	127.000	127.000	128.000	11.000	-61,8%
TOTAL	-	2.593.000	3.330.000	263.013	N.D

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Federal de Aduanas de la Federación Rusa, ASM Holding, Goskomstat y el World Trade Atlas.

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. Por otra parte, la crisis que está afectando seriamente a este sector, y ya en el primer cuatrimestre de 2009 se ve que tanto la producción nacional, las importaciones y las exportaciones están disminuyendo de manera pronunciada.

Se pensó que el proteccionismo llevado a cabo por el Gobierno ruso disminuiría al entrar en la OMC en 2009/2010. Sin embargo, la crisis ha frenado tanto la entrada en la OMC como la posibilidad de que el proteccionismo desapareciera. El Gobierno ruso ha tomado una posición mucho más proteccionista que antes, ya que el sector automovilístico es de gran importancia. Las esperanzas de eliminar las ventajas de las que gozaban los fabricantes extranjeros asentados en el país y las ventajas de los rusos han desaparecido. Las empresas rusas no son competitivas frente a las empresas extranjeras, y con la crisis, el mercado no está evolucionando. Las empresas rusas o están cerrando o están disminuyendo la producción.

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 POR EMPRESA

(en número de unidades)

FABRICANTE	CENTRO DE PRODUCCIÓN	2.003	2.004	2.005	2.006
GAZ	Nizhny-Novgorod	36.299	39.783	37.027	39.520
UAZ	Ulyanovsk	21.553	17.037	20.092	15.403
PAZ*	Pavlovo	11.323	12.114	13.681	14.215
LiAZ *	Likino	1.674	1.844	2.458	2.995
KAVZ	Kurgan	1.607	2.073	2.230	3.425
NefAZ	Neftekamsk	726	968	1.157	1.320
GolAZ	Golitsino	129	104	207	421

*(pertenece al grupo GAZ)

Fuente: Ernst&Young

PRODUCCIÓN DE AUTOBUSES EN RUSIA

	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009 ene-mar	% cambio 09/08 ene-mar
Número de autobuses	76.578	76.193	78.588	N.D	83.320	66.500	5.277	-30.9%

Fuente: Ernst&Young y ASM Holding

PRODUCCIÓN DE AUTOBUSES DE MARCA EXTRANJERA EN RUSIA

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

AUTOBUSES – MODELOS EXTRANJEROS unidades	2006	2007	2008
Scania-Peter	236	132	67
sland	128	213	21
Rostovskii avtobusny zavod gruzovikh avtomobilei (tagaz), (microautobús hyundai country, aero town)	10	3.371	356
Az gaz (microautobús maxus)	-	-	644
Pavlovskii avtobusniy zavod	-	100	149
Golaz	133	169	20
Sp russkie avtobusi-macro, real, andare	-	-	331
Grupo industrial samotlor-nn	-	1.856	2.853
TOTAL	507	5.841	4.441

Fuente: Rinok SNG , Avtomobili, Tractor, ASM Holding, N° 1 (37) 2009 y N° (33) 2008

PRODUCCIÓN DE CAMIONES EN RUSIA

La producción de camiones extranjeros en Rusia se resume en la siguiente tabla: (datos en unidades)

FABRICANTE	2.007	2.008
Severstalavto-ISUZU	-	10.403
Sollers-Elbuga	-	2.434
Total del grupo Sollers	2.604	12.837
UAZ	2.604	-
Avtomobili i Motori Urala	621	818
Avtotor	1.405	87
VTS Zelenograd	506	379
Iveco-UralAZ	390	393
TAGAZ	11.269	5.691
Rostovskiy Zavod Gruzovikh Avtomobilei	192	-
GoodWill	-	115
Samotlor NN	18	18
TOTAL	17.005	20.338

Fuente: Rinok SNG , Avtomobili, Tractor, ASM Holding, N° 1 (37) 2009

PRODUCCIÓN DE CAMIONES EN RUSIA

	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009 ene-mar	% cambio 09/08 ene-mar
Número de camiones	194.551	202.212	206.779	N.D	285.825	257.000	16.180	-75.7%

Fuente: Ernst&Young y ASM Holding

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 sinfín 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 46.450 millones de dólares en 2008, con una clara tendencia al alza durante los años anteriores y con unas previsiones algo dudosas que dependen directamente de la evolución de las OEMs.

Concretamente, el mercado primario o de equipamiento original se sitúa en 2008 en aproximadamente unos 11.050 millones de dólares, lo que supone un incremento del 24% respecto al año anterior¹.

Por su parte, el tamaño del mercado de recambio o aftermarket alcanza actualmente los 35.400 millones de dólares. En total, el tamaño del mercado de equipamiento original y de recambio ha crecido un 40% respecto al 2007. Este crecimiento rápido se debe al fuerte crecimiento del mercado de equipamiento original y a la renovación constante del parque automovilístico ruso hacia coches extranjeros. La crisis sin duda ha frenado tanto el mercado de equipamiento original como la renovación de los automóviles.

De todas formas, Rusia presenta grandes oportunidades de negocio que por el momento están algo estancadas. La duda no es si va a crecer el mercado de los componentes de automoción sino cuándo. Las previsiones se han hecho para el intervalo de tiempo 2010-2012, ya que no se sabe cómo va a reaccionar la economía rusa ante la crisis. Según las

¹ Fuente: www.autostat.ru

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

estimaciones de Autostat, la capacidad total del mercado de componentes podría alcanzar los 55-56 millones ya en 2010 si Rusia empieza a salir de la crisis. Si Rusia se queda sumergida en la crisis más tiempo, se estima que estos niveles se alcanzarán en 2012.

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. euros)

Rango	País	2006	2007	2008	Cuota de Mercado 2008	2009 ene-mar	% Crec 08/09 Ene-mar
	TOTAL	24,1	50,9	30,5	100,0%	0,96	-86,2%
1	Suecia	16,3	18,1	8,2	27,0%	0,43	-83,8%
2	Japón	6,5	8,6	6,4	21,1%	0,32	-78,0%
3	Francia	0,0	0,7	5,0	16,5%	0,00	-100,0%
4	China	0,0	0,3	3,1	10,1%	0,00	-100,0%
5	Brasil	0,1	2,6	2,8	9,2%	0,00	0,0%
6	Corea del Sur	0,2	4,8	2,7	8,9%	0,00	-100,0%
7	Países Bajos	0,2	14,8	1,2	4,1%	0,02	-96,8%
8	Alemania	0,2	0,7	0,7	2,4%	0,05	-80,1%
9	Estados Unidos	0,0	0,0	0,2	0,7%	0,00	-100,0%
10	Reino Unido	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,00	0,0%
11	Italia	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,00	-100,0%
20	España	0,1	0,0	0,0	0,0%	0,00	0,0%

Fuente: World Trade Atlas

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

Rango	País	2006	2007	2008	Cuota 2008	2009 ene-mar	cambio 09/08 ene-mar
	TOTAL	274,68	728,33	1324,53	100,0%	120,18	-48,8%
1	EU 15	0,00	0,00	620,86	46,9%	78,13	38,3%
2	Corea del Sur	107,55	313,18	322,70	24,4%	3,21	-96,4%
3	Estados Unidos	17,88	40,55	88,81	6,7%	6,15	-67,2%
4	Japón	64,96	79,79	84,57	6,4%	2,47	-84,9%
5	Eslovaquia	0,00	30,15	82,91	6,3%	22,06	61,4%

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

6	China	43,82	178,96	64,23	4,9%	0,15	-99,5%
7	Alemania	30,73	34,19	42,59	3,2%	4,00	-61,5%
8	Italia	0,04	0,07	3,58	0,3%	0,42	35,4%
9	Brasil	0,08	4,47	3,47	0,3%	0,26	-81,1%
10	Sudáfrica	0,00	0,00	2,74	0,2%	2,50	0,0%
11	Hungría	0,05	0,56	2,38	0,2%	0,17	-68,3%
25	España	0,01	0,05	0,04	0,0%	0,02	42,5%

Fuente: World Trade Atlas

IMPORTACIONES 8708 – Partes y accesorios (mill. Euros)

Rango	País	2006	2007	2008	Cuota de Mercado 2008	2009 ene-mar	% Crec 09/08 Ene-mar
	TOTAL	1731,8	2738,8	3596,5	-39,9%	452,6	-39,9%
1	Corea del Sur	429,2	816,5	925,2	24,8%	54,5	-75,1%
2	Alemania	339,0	469,6	572,1	19,6%	73,3	-37,6%
3	Japón	208,5	246,9	372,6	12,0%	55,6	-20,3%
4	China	65,3	185,2	248,8	3,8%	36,2	-32,5%
5	EU 15	51,1	0,0	232,9	3,0%	28,0	-16,3%
6	Rumania	134,2	180,1	158,9	7,8%	16,5	-61,8%
7	Estados Unidos	46,5	82,1	149,4	2,7%	32,4	30,2%
8	Eslovaquia	0,6	57,8	141,2	0,0%	31,6	17,6%
9	Italia	27,4	49,2	120,8	1,6%	36,3	122,1%
10	Turquía	17,5	54,9	104,4	1,0%	11,5	-62,5%
12	España	51,3	65,5	73,5	3,0%	12,4	-20,3%

Fuente: World Trade Atlas

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. euros)

Cod. TARIC	Descripción	2006	2007	2008	Cuota de mercado %	2009 ene-mar	% Crec. 09/08 Ene-mar
8708	Partes y accesorios de vehículos	1731,8	2738,8	3596,5	11,1%	452,6	-39,9%
870810	Parachoques (paragolpes, defensas) y sus partes	46,2	71,5	108,6	3,0%	19,3	-19,7%

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

870821	Cinturones de seguridad	45,0	47,2	52,6	1,5%	4,2	-66,0%
870829	Los demás	438,9	674,5	891,5	24,8%	131,1	-33,3%
870830	Frenos	0,0	207,3	251,1	7,0%	33,1	-29,7%
870831	Guarniciones de frenos montadas	47,7	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
870839	Los demás	90,8	0,2	0,0	0,0%	0,0	0,0%
870840	Cajas de cambio	180,1	311,3	412,3	11,5%	51,5	-43,7%
870850	Ejes con diferencial, incluso provistos con otros	59,5	204,1	292,7	8,1%	30,2	-46,2%
870860	Ejes portadores y sus partes	31,1	0,1	0,0	0,0%	0,0	0,0%
870870	Ruedas, sus partes y accesorios	225,3	342,9	449,7	12,5%	48,8	-46,0%
870880	Amortiguadores de suspensión	58,1	211,1	338,5	9,4%	44,9	-32,5%
870891	Radiadores	30,8	55,0	76,5	2,1%	11,1	-26,0%
870892	Silenciadores y tubos (caños) de escape	46,6	86,4	109,8	3,1%	12,4	-46,5%
870893	Embragues y sus partes	31,9	44,7	71,9	2,0%	10,1	-22,6%
870894	Volantes, columnas y cajas de dirección	44,0	81,1	122,7	3,4%	14,8	-39,6%

Fuente: World Trade Atlas

IMPORTACIONES DEL RESTO DE PARTIDAS (mill. euros)

Cod. TARIC	Descripción	2006	2007	2008	Cuota de mercado %	2009 ene-mar	% Crec. 09/08 Ene-mar
401110	De los tipos utilizados en automóviles de turismo	332,2	428,6	598,3	18,5	101,2	-30,8
401120	De los tipos utilizados en autobuses y camiones	118,1	171,4	227,9	7,0	30,4	-46,3
401161 a 401199	Neumáticos nuevos de caucho para maquinaria agrícola, forestal y de construcción	79,1	102,4	107,5	3,3%	17,2	-30,0%
700711	De dimensiones y formatos que permitan su empleo e	9,9	16,0	21,9	0,7	4,7	1,8
700721	De dimensiones y formatos que permitan su empleo e	31,3	45,3	59,8	1,8	10,9	5,2
700910	Espejos retrovisores para vehículos	13,5	16,7	23,9	0,7	3,9	-21,0
830120	Cerraduras del tipo de las utilizadas en vehículos	13,7	18,7	21,5	0,7	3,6	-23,8
830160	Partes	5,1	8,6	14,8	0,5	3,2	45,2
830230	Las demás guarniciones, herrajes y artículos similares	30,2	37,8	53,8	1,7	8,6	-15,7

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

83026090	Automatic door closers of base metal (excl. those	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
840734	De cilindrada superior a 1 000 cm3	258,2	453,3	748,7	23,1	77,7	-41,7
840820	Motores de los tipos utilizados para la propulsión	62,4	146,9	227,0	7,0	29,3	-24,0
840991	Partes de motores de la partida 840734	58,7	71,4	107,4	3,3	12,2	-42,5
840999	Las demás	64,9	77,8	112,8	3,5	14,2	-40,9
84133091	Bombas de inyección de carburante, aceite o refrigerante	31,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
84139190	Partes de bombas de inyección de carburantes, aceite o refrigerante	45,7	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
84213190	Filtros de entrada de aire en motores de combustión interna	30,5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
848310	Árboles de transmisión, y manivelas	35,9	46,0	65,5	2,0	10,2	-22,7
8511	Aparatos y dispositivos eléctricos de encendido de motores	68,4	88,4	123,1	3,8	17,2	-34,1
851220	Los demás aparatos de alumbrado o señalización visual	57,3	87,5	123,4	3,8	21,2	-20,4
851230	Aparatos de señalización acústica	3,8	12,8	29,9	0,9	4,7	5,4
851240	Limpiaparabrisas y eliminadores de escarcha o vaho	2,5	4,3	5,3	0,2	0,8	-37,0
851290	Partes	6,3	8,1	16,7	0,5	2,3	-3,4
852721	Combinados con grabador o reproductor de sonido	140,4	188,9	195,1	6,0	18,0	-62,9
853620	Disyuntores	73,2	90,0	116,4	3,6	14,0	-42,1
853650	Los demás interruptores,	54,2	75,2	91,1	2,8	18,3	-8,1
90262030	Aparatos electrónicos para medir la presión de gases y líquidos	22,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
940120	Asientos para automóviles	28,6	64,2	73,5	2,3	9,7	-41,5
94019080	Partes de asientos para automóviles	37,1	50,3	77,3	2,4	10,7	-36,7

Fuente: World Trade Atlas

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 fue positiva hasta 2008 y, aunque se planificaba aumentar la fabricación de vehículos en territorio ruso, la realidad de la crisis a obligado ha tanto fabricantes rusos como extranjeros a disminuir o hasta parar la producción durante temporadas.

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

FORD MOTOR COMPANY – Fábrica FORD en Vsevolozhsk (Región de Leningrado)²

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 2200 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. La fábrica de Vsevolozhsk quiere aumentar su umbral de producción a 125.000 unidades al año en 2009, pero esto dependerá de la demanda que por ahora no hay.

En la actualidad Ford comercializa en Rusia los siguientes modelos:

- Turismos: SteetKa, Fiesta, Fusion, Focus, Focus C-MAX, Focus Coupe-Cabriolet, Focus RS, Kuga, S-MAX, Escape, Mondeo, Maverick, Explorer, Galaxy.
- Vehículos comerciales: Transit Connect, Tourneo Connect, Transit Van, Transit Kombi, Transit Bus, Ranger.

² Para ver los proveedores de Ford referirse al anexo 1

Las ventas de Ford en Rusia a través de su red de distribución han aumentado espectacularmente en los últimos años. Mientras que en el año 2002 se vendieron 6.669 unidades, en el año 2005 las ventas alcanzaron las 60.500 unidades vendidas y en 2008 casi 187.000 unidades vendidas.

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 93.496 unidades vendidas en 2008, es sin duda el modelo Ford más popular en Rusia, de hecho es el modelo extranjero más comprado 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 Unidades vendidas	2006	2007	2008	2009 ene-may	%Cambio 09/08 ene- may
	23.357	34.992	186.828	44.503	-43%

Fuente: Ford, www.ford.ru y www.aebus.ru

Aunque sí que muestra una demanda creciente en los últimos años, ya el primer trimestre de 2009 muestra una caída de las ventas que se puede atribuir a la crisis económica en la que está sumergida Rusia.

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 2300 trabajadores. En 2005 se comenzó a ensamblar en Avtoframos el modelo Renault Logan. A finales de 2004, Renault amplió su participación en

Avtoframos hasta el 76%, a finales de 2005 hasta el 93,41%, y finalmente en diciembre de 2006 se aumentó a 94.1%. En febrero de 2007, el Ayuntamiento de Moscú y Renault firmaron un acuerdo para aumentar la capacidad de la fábrica con una inversión por parte de Renault de 150 millones de dólares americanos.

Asimismo, Renault y AvtoVAZ han establecido una joint-venture en la que AvtoVAZ podrá utilizar la capacidad productiva de Renault. Las dos licencias que ha vendido Renault a AvtoVAZ tienen un valor de 220 millones de euros. Renault no descarta la posibilidad de vender más licencias.

Avtoframos se convirtió en 1999 en el importador oficial de Renault en Rusia, centralizando de este modo una red de ventas que operaba en 65 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%. En 2008 alcanzaron una cuota de mercado del 5,2%³ en cuanto a los coches extranjeros vendidos en Rusia. 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 2008 se vendieron 108.070 unidades. Un factor importante de este aumento son las 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, Clio Renault Sport, Logan, Symbol, Kangoo, Koleos, Modus, Megane II, Megane II Sedan, Megane Hatchback, Kangoo G2006, Scenic, Grand Scenic, Laguna, Laguna Hatchback, Espace, Laguna Coupé, Espace, Vel Statis.
- Vehículos comerciales: Kangoo Express, Trafic Passanger, Master Fourgon, Trafic Fourgon.

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

RENAULT	2005	2006	2007	2008	2009 ene-may	%Cambio 09/08 ene-may
Automóviles vendidos en Rusia	29.177	72.484	101.166	108.070	29.445	-36%

Fuente: Renault, y www.aebus.ru

³ Según datos de AEB: www.aebus.ru para 2008.

Como se ve en la tabla, las ventas de Renault han ido aumentando de manera constante desde su entrada en Rusia hasta este año. La crisis ya dejó huella en 2008, donde se ve que el crecimiento de las ventas no fue tan pronunciado. De hecho, las ventas en diciembre de 2008 respecto las ventas del mismo periodo en 2007 cayeron un 24%. La cuota de mercado de Renault en Rusia para el mercado de los automóviles fue del 3,69% mientras que en cuanto la cuota de mercado de los coches extranjeros vendidos en Rusia es del 5,2%

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. A continuación se muestra el número de automóviles, el número de marcas y modelos fabricados en Avtotor.

Datos de producción de la fábrica de Avtotor

Periodo	Nº de marcas	Nº de modelos	Automóviles fabricados en Rusia
2005	6	21	16.333
2006	7	29	40.600
2007	7	27	107.773
2008	7	27	108.543

Fuente: www.avtotor.ru

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 Rusia los modelos de BMW serie 3 y serie y serie 7. Los de la serie 6 y 5 se piensan empezar a fabricar en julio 2009. La fábrica tendrá una capacidad de 1.000 coches para cada modelo (serie 6 y 5). Las dos líneas de producción que tiene BMW en Avtotor tienen una capacidad de 15.000 coches al año aunque se estima que en 2009 se fabricarán de 6.000-7.000 unidades.

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. En 2008 se fabricaron 32.000 unidades.

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 trasladar parte de la producción de KIA a la fábrica de la empresa IzhAvto, perteneciente al holding SOK (www.sok.ru), que a partir de 2004 se ha ocupado de la fabricación del modelo Kia Spectra y Sorento. La fábrica de IzhAvto producía unas 1.500 unidades al mes.

Por su parte, a partir de 2004 en Avtotor se han puesto 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); puede que empiece el ensamblaje de Opel Astra y Cadillac (CTS, SRX, STS), así como del todo terreno Hummer H2.

KIA MOTORS

La cuota de mercado de KIA en Rusia (de los modelos extranjeros vendidos en Rusia) ha descendido del 6,3% que poseía en el año 2003, al 4,3% que tuvo en 2008. Esto la convierte en la décima 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), Picante, Cee'd, Cerato, Opirus, Carens, Soul, Sportage, Sorento, Sportage, Carnival, Magentis y Spectra (fabricado conjuntamente con IzhAvto, se espera mucho de este modelo)

GRUPO BMW

El Grupo BMW distribuye sus productos 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 3 y 5, cuyo ensamblaje se ha trasladado a Kaliningrado.

En la actualidad BMW distribuye en Rusia los siguientes modelos de automóviles: serie 1, serie 3 (Sedán, Coupé, Cabriolet y Touring); serie 5 (Sedán y Touring); serie 6 (Coupé y Cabriolet); serie 7 (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 2008 y 2009 hasta abril y su crecimiento en comparación con el 2007 se presentan a continuación:

BMW	2007	2008	2009 ene-may	Crecimiento 2009/08 ene-may (%)
TOTAL	14.686	19.236	6.914	-9%
Vehículos BMW	1 276.793	18.383	6.639	-7%
MINI	222.875	853	275	-37%
Producción total de la planta de Kalinigrado: (BMW serie 3, BMW serie 5 y BMW X3)	4,500	6.300	-	-

Fuente: BMW

GENERAL MOTORS

GM vende Opel, Chevrolet, Saab, Cadillac y HUMMER en Rusia. En 2008 GM obtuvo una cuota de mercado del 11,2% en Rusia.

GM cuenta con tres plantas en Rusia, que fabrican varios modelos de Cadillac, HUMMER y Chevrolet. Una de estas plantas está localizada en Togliatti y es fruto de la joint-venture GM-AvttoVAZ, la segunda está en Kaliningrado y la opera la empresa Avtotor, y finalmente la tercera está en San Petersburgo. A continuación se muestran algunos datos de GM Rusia.

TABLA	2006	2007	2008
Trabajadores	103	145	986
Coches registrados en el registro de automóviles	132.600	258.835	357.810
Cuota de mercado	6,6%	9,6%	11,2%
Producción (unidades)	47.881	55.052	54.654

Fuente: General Motors

Las cifras de GM en el mercado ruso en el 2006-9 son:

GM	2006	2007	2008	2009 ene-may	Crecimiento 2009/08 ene-may (%)
Número de unidades vendidas	143.797	258.835	357.810	69.700	-53%
Cuota de Mercado (%)	3,1	9,6	11.2	-	-13

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.

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 (Cadillac SYS, Cadillac BSL, Cadillac SRX y Cadillac Escalade). En noviembre de 2008 se empezó a fabricar el modelo Chevrolet Lacetti. De los modelos que se producen en la planta, los que tienen una mejor acogida en el mercado ruso son Lacetti, Hummer 3, Hummer 2, Chevrolet Trail Blazer, Chevrolet T.

General Motors (San Petersburgo)

GM empezó la fabricación de coches en San Petersburgo en 2006, cuando abrió una línea de montaje para el Chevrolet Captiva y Opel Antara en el territorio de la planta de Arsenal. En 2007 añadió una línea temporal en Shushary, donde se fabricaba el Opel Astra. En enero de 2009 GM cerró estos dos puntos de producción temporales.

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 70.000 unidades anuales (amplia-

ble a 100.000 unidades) en 2010. 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.

En junio 2009 Sberbank y la empresa canadiense Magna compraron la parte de GM en Opel y también comprarán la planta de GM de San Petersburgo por 65 millones de euros. Sberbank tendrá el 35% de las acciones de Opel y Magna el 20%.

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

Hummer: H1, H2 y H3

Opel: Antara, Astra, Astra Twin Top, Corsa, Meriva, Vectra, Zafira, Signum y Combo

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

Chevrolet : Spark, Lanos, Aveo, Lacetti, Epic, Captiva, Rezzo, Evanda (turismos), Tahoe, Trail Blazer (4x4)

Cadillac : CTS, SRX, STS, Escalade y BLS.

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 empezó 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 quiebra 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 la fábrica se dedica casi exclusivamente al ensamblaje de vehículos marca Hyundai (Accent y, desde la primavera de 2004, Sonata). Ya se fabrican en esta planta el modelo Hyundai Porter, del que en 2008 se fabricaron 5.722 unidades. La fábrica TagAZ pretende alcanzar una producción de 30.000 vehículos marca Hyundai al año. Actualmente se producen modelos de Hyundai, Chery y algún modelo propio en TagAZ.

Los modelos comercializados por Hyundai en el mercado ruso son:

Turismos: Accent, Getz, Elantra, XG, Coupe New, Grandeur, i30, Sonata, Matrix , Santa Fe, Terracan, Tucson Trajet, Genesis, i20, Santa Fe New, ix55.

Vehículos comerciales: H-1 y Porter.

Las cifras de Hyundai en el mercado ruso en el los últimos años son:

HYUNDAI	2006	2007	2008	2009 ene-may	Crecimiento 2009/08 ene-may (%)
Número de unidades vendidas	133.797	158.835	192.719	32.080	-62%
Cuota de Mercado (%)	2,8	5,5	-	-	-

Fuente: Hyundai y AEB

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. Daewoo vendió en Rusia 95.510 turismos en 2008.

OTROS PROYECTOS EN CURSO

1. VOLKSWAGEN:

OOO VOLKSWAGEN Rus se fundó el 18 de mayo de 2006 y, animado por las experiencias exitosas de Ford y Kia, ha decidido en la actualidad trasladar parte de su producción a Rusia y, concretamente, ha invertido cerca de 600 millones de euros en la construcción de una planta de producción en la región de Kaluga. Se espera que el gasto total ascienda a los 774 millones de euros para finales de 2009. A finales de 2007 la fábrica ya estaba en funcionamiento y en este momento la planta produce los modelos Volkswagen Pasta, Jetta, Tiguan, Touraeg, Skoda Octavia, Octavia Tour, Fabia, y más recientemente Pasta CC y Multivan T5. La capacidad de producción, que inicialmente será de 20.000 unidades, crecerá paulatinamente hasta las 150.000 unidades.

El 12 de enero de 2009 se fusionaron las empresas OOO VOLKSWAGEN Group Rus (la entidad importadora de VOLKSWAGEN AG), y OOO VOLKSWAGEN Rus-titular de la planta en Kaluga.

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 Ges-

tamp con un una planta productiva en la misma zona y mediante la cual proveerá a VW en Kaluga. En concreto, la planta de estampación de Gestamp está ya prácticamente acabada en el territorio de la fábrica de VW en Kaluga.

El Gobierno ruso ha dado a VW el derecho a importar componentes de automoción con unos aranceles del 0-3% en vez de al 15% según el decreto 166 (ver apartado 2.2 Obstáculos comerciales). El acuerdo se ha firmado para seis modelos, aunque se fabrican 11 modelos. Con los ahorros que supone la fabricación en Rusia, se estima que, si VW consigue tener una gama de 11-12 modelos fabricados en Rusia y una producción superior a los 100 mil coches al año, entonces podrá ahorrar en aduanas lo suficiente para que aún incluyendo los gastos logísticos (3000-4000 dólares americanos por unidad) sea más rentable que importar un coche.

El problema con mantener una producción de 100 mil coches por año es la caída de la demanda. De hecho ya en diciembre VW paró la fabricación de sus coches al haber ya producido lo planeado para el 2008 (60.000 coches); volvieron a abrir la fábrica el 12 de enero y en 2009 se espera la producción de 115.000-100.000 de coches.

Las cifras de el grupo VW (VW, AUDI, SEAT y SKODA) en el mercado ruso en los últimos años son:

VW	2007	2008	2009 ene-may	Crecimiento 2009/08 ene-may (%)
Número de unidades vendidas	80.992	131.015	43.881	-4%
Cuota de Mercado de marcas extranjeras (%)	4,9%	6,3%	2,8%	16%

Fuente: AEB

Aquí cabe destacar que en 2009 han aumentado las ventas de VW Cars y de Seat, cosa sorprendente en el sector (VW Cars en el periodo enero-mayo ha aumentado las ventas de 15.551 a 18.175 unidades, y Seat en el mismo periodo de 460 a 510 unidades) . En mayo, aunque las ventas totales del grupo VW han disminuido un 4%, las ventas de VW Cars ha aumentado un 17% y las de Seat un 11%. De todas formas, es importante este hecho porque junto con Citroen, Infinity y Cadillac, son los únicos que han mantenido crecimientos positivos en lo que llevamos de año (hasta mayo).

2.TOYOTA:

En 2005 Toyota invirtió 202,4 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; se espera que llegue a producir 300.000 unidades con

la construcción (ya iniciada) de una segunda planta. Sin embargo, en medio de la crisis, Toyota ha decidido parar la construcción de la segunda planta hasta que el mercado se estabilice. Por ahora, la planta de San Petersburgo ha tenido ya un parón y desde el 1 al 11 de mayo permaneció cerrada. Cabe destacar que el quinto modelo extranjero por ventas en Rusia es el Toyota Corolla.

Las cifras de Toyota y Lexus en el mercado ruso en los últimos años son:

Toyota	2007	2008	2009 ene-may	Crecimiento 2009/08 ene-may (%)
Número de unidades vendidas	158.626	204.762	35.380	-54%
Cuota de Mercado de marcas extranjeras (%)	9,6%	9,8%	5,5%	-

Fuente: AEB

3. NISSAN:

El 2 de junio de 2009 Nissan puso en funcionamiento su nueva planta en San Petersburgo. En total se han invertido 200 millones de dólares americanos. La capacidad de planta es de 50.000 unidades al año. Los primeros coches en salir serán el sedan clase Teana y dentro de tres meses el SUV X-Trail .

Las cifras de Nissan en el mercado ruso en los últimos años son:

Nissan	2007	2008	2009 ene-may	Crecimiento 2009/08 ene-may (%)
Número de unidades vendidas	116.498	146.547	35.399	-44%
Cuota de Mercado de marcas extranjeras (%)	7,0%	7,0%	5,5%	-21%

Fuente: AEB

4. CHERY AUTOMOBILE:

Chery Motors entró en el mercado exportando primero desde China. Los volúmenes de ventas han ido aumentando paulatinamente, con lo que ha decidido intentar implantarse directamente en Rusia. Para ello, formó un joint-venture con la empresa rusa TagAZ fruto del cual se ensamblan ciertos modelos en la planta rusa de Taganrog. Por otro lado, Chery firmó un acuerdo de fabricación con la planta de producción de Avtotor, en Kaliningrado, para la producción de una serie de coches, pero Avtotor en junio de 2008 se negó a producir más coches Chery.

Una vez visto el éxito y las posibilidades del mercado, la empresa china está planteándose la compra de una fábrica ya existente y reacondicionarla. La fábrica en cuestión está valorada en unos 422 millones de dólares y pertenece al grupo ruso SOK. La capacidad anual de esta planta es de 300.000 unidades, y anteriormente fue la cadena de montaje para los coches coreanos KIA.

Chery Motors también está intentando introducirse en los países CEI a través de Bielorrusia. Representantes de Chery han visitado a Planta de automóviles de Minsk y se espera empezar la producción de coches en 2009.

Las cifras de Chery en el mercado ruso en los últimos años son:

Chery	2007	2008	2009 ene-may	Crecimiento 2009/08 ene-may (%)
Número de unidades vendidas	37.120	15.728	1.491	-58%
Cuota de Mercado de marcas extranjeras (%)	2,3%	0,75%	1,3%	-67%

Fuente: AEB

La caída tan representativa en las ventas de automóviles Chery se debe a que el Gobierno ruso ha puesto freno a la entrada de fabricantes chinos a Rusia, y a la anulación por parte de Avtotor del acuerdo de producción que tenían.

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 encuentra 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. Más recientemente, Great Wall Motor Company ha disuelto el contrato con la Autoridad de Gestión de la Propiedad de la República de Tatarstán.

Las cifras de Great Wall en el mercado ruso en los últimos años son:

Great Wall	2007	2008	2009 ene-may	Crecimiento 2009/08 ene-may (%)
Número de unidades vendidas	6.238	8.324	1.309	-71%

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

Cuota de Mercado de marcas extranjeras (%)	0,4%	0,4%	0,2%	-
--	------	------	------	---

Fuente: AEB

Las empresas chinas Lifan y Geely también tienen acuerdos con empresas rusas para la producción de vehículos. Geely tiene un proyecto con la empresa AMUR en Novouralsk mientras que Lifan produce sus coches en Rusia en las plantas de Derways.

6. FIAT:

En junio de 2009 el Grupo Fiat firmó un acuerdo con Chrysler para la compra de una parte de las acciones de Chrysler. En Rusia, la producción de Fiat se hace en la planta de la empresa SOLLERS- Elabuga. En particular se produce allí el Fiat Ducato. En estos momentos el 10% de los componentes son rusos, aunque, según fuentes rusas, se espera aumentar la cantidad de componentes rusos hasta llegar al 70% en el Fiat Ducato.

Otras empresas que en la actualidad están pensando empezar a fabricar en Rusia son **PSA-Citroën y Mistubishi**. La construcción de una planta conjunta entre PSA y Mitsubishi empezará en marzo de 2010. PSA es el dueño del 70% de la fábrica en Kaluga y que tiene un precio de 470 millones de euros, el 30% restante pertenece a Mitsubishi. Se prevé una capacidad de 110.000 coches al año, y se espera empezar a producir en 2011.

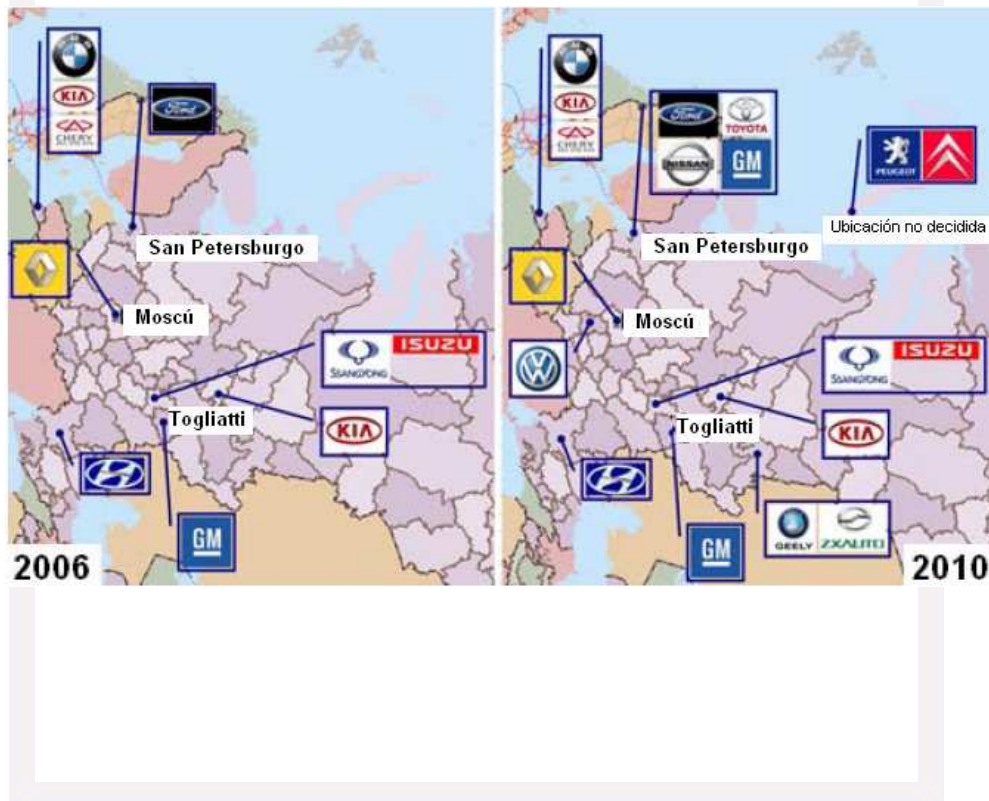
EL MERCADO DE EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS EN LA FEDERACIÓN RUSA

A continuación se indican las ventas, en número de unidades, de automóviles fabricados en la Federación Rusa (donde se incluyen tanto modelos rusos como extranjeros) durante 2008:

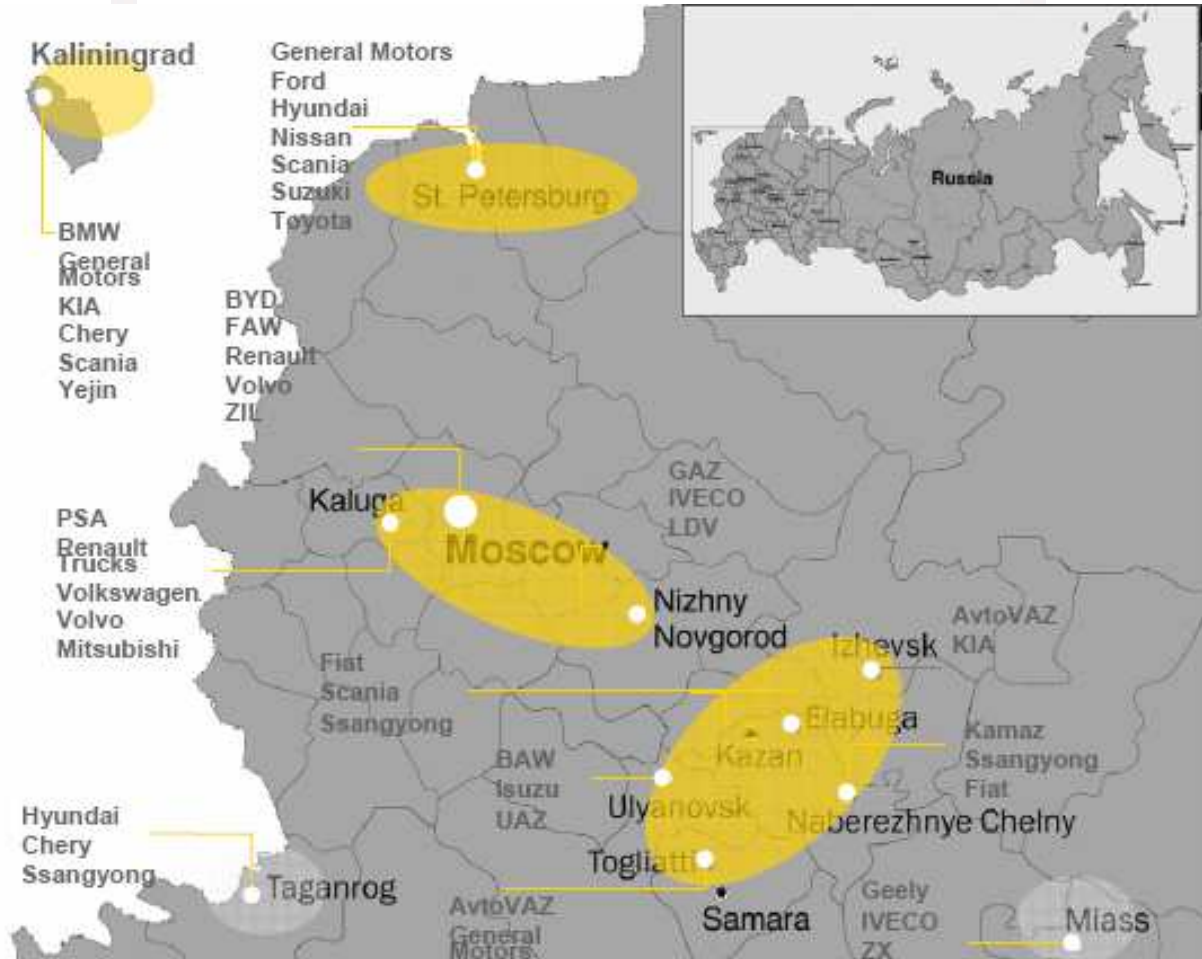
FABRICANTE	CENTRO DE PRODUCCIÓN	2008	% de cambio 08/09
AvtoVAZ	Togliatti	801.536	8,9
IzhAvto	Izhvesk	59.317	-16,9
GAZ	Nizhny-Novgorod	21.936	-43,8
GM-AvtoVAZ	Togliatti	54.649	-0,8
Sollers	Naberezhny Chelny	36.222	66,1
UAZ	Ulyanovsk	30.953	-2,9
TagAZ	Taganrog	98.658	36,4
Ford Motor Co.	Vsevolzhsk	64.967	-6,0
Avtotor	Kaliningrado	108.458	2,0
Avtoframos	Moscú	72.648	0,7
CeAZ	Serpukhov	1.291	-73,7
AK Derways	República de Karachaevo-Cherkesskaya	7.122	372,9
General Motors Avto	San Petersburgo	41.159	626,2
Toyota Motor Manufacturing	San Petersburgo	6.275	
VW Rus	Kaluga	62.234	5094,8
Otros		1.127	23,1
TOTAL		146.8579	113,6

Fuente: Rinok SNG, Avtomobili, Tractor, ASM Holding, N° 1 (37) 2009

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:



En Rusia hay tres zonas principales para el sector de automoción, San Petersburgo, Kaluga-Moscú-Nizhny Novgorod, y la zona de Samara-Elabuga-Izhevsk. A continuación se muestra un mapa con la localización de las plantas de fabricantes de automóviles en Rusia.



Fuente: *Opportunities of the Market and Future Prospect, Ernst & Young y AEB, 22.01.08*

Las zonas principales se pueden dividir en dos:

1. Zonas “low-cost”- como pueden ser Samara (Togliatti) y Kaluga. Samara tradicionalmente se ha considerado un centro importante para el sector automovilístico, mientras que el desarrollo de Kaluga es un proyecto relativamente nuevo, donde los costes de producción son menores y el potencial de desarrollo es grande. En Kaluga está la fábrica de VW y la de VOLVO Trucks. Los fabricantes de coches están haciendo un esfuerzo para atraer a las empresas fabricantes de componentes, ofreciéndoles condiciones económicas favorables, para intentar crear un centro automovilístico en Kaluga. En estos momentos se está debatiendo quién va a ser el Detroit de Rusia, San Petersburgo o Kaluga. En principio, San Petersburgo tiene ventajas logísticas y aduaneras, pero Kaluga tiene la ventaja económica.

2. Otros: Moscú, San Peterburgo, Nizhny Novgorod etc. Estos se han desarrollado debido a la importancia económica de los centros y al desarrollo económico ya existente.

Los fabricantes rusos se enfrentan a una crisis, provocada por los cambios que han venido desarrollándose en las preferencias del consumidor (hacia un producto extranjero) 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 con lo que 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 de sus modelos en territorio ruso, e incluso la formación de joint-ventures.

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).

Desde el año 2007 AvtoVAZ está participada en un 25% por Renault. Renault compró un 25% de la empresa en un intento de reavivar la actividad del mayor fabricante ruso de automóviles; sin embargo, en la práctica, esta inversión ha sido mucho más complicada de lo que se había previsto. El 25% de AvtoVAZ pertenece a Renault, el 15% a inversores privados rusos, y el resto a la Administración rusa. Esto significa que, aunque se había acordado que la gestión se llevaría a cabo por los franceses, en la práctica cada directivo francés tiene a su análogo ruso con lo que no se puede decidir nada sin el consentimiento de la parte rusa.

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. En 2008 sus ventas cayeron un 6,4%, aunque aún así vendieron 640.194 unidades que supuso una ventaja de unos 400.000 coches sobre la siguiente marca más vendida, que fue Chevrolet (que pertenece a GM). GM además tiene una joint-venture con Avtovaz. Las ventas de Chevrolet del 2008 han sido de 235.466 unidades.

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, dejando a Renault comprar el 25% de la empresa para poder gestionarla siguiendo el modelo francés (cosa que en la práctica no se ha llegado a hacer).

En segundo lugar, estableciendo una joint-venture con el gigante americano General Motors, 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 a AvtoVAZ, 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 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.

Debido a la crisis, AvtoVAZ, al igual que muchas otras fábricas, ha tenido que disminuir la producción mediante cortes en la línea de fabricación; la última parada la realizó a principios de mayo de 2009 durante once días. Además, AvtoVAZ prevé una disminución de la producción de cerca del 60%. Se estima que se fabricarán 475.000 coches en 2009. La joint-venture GM-AvtoVAZ ha disminuido su producción a un sexto en el primer cuatrimestre de 2009. Putin, el primer ministro ruso, ha decidido que el Gobierno invertirá 25 miles de millones de rublos (57 millones de euros) en AvtoVAZ para apoyar al gigante ruso durante la crisis.

GAZ

GAZ, perteneciente al grupo RusPromAvto, es el principal fabricante en el mercado ruso de vehículos comerciales ligeros (LCV), minibuses, minifurgonetas y camiones ligeros. 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.

GAZ está al borde de la bancarrota y está produciendo al 15% de su capacidad. Se estima que las ventas de Volga no serán más de 10.000 unidades y el Gazelle tampoco pa-

rece que se vaya a vender mucho mejor. Para intentar avivar la venta, GAZ ha sacado dos modelos nuevos del Gazelle, el Gazelle – , que es un coche muy simple y cuyo precio no excederá los 6.000 dólares americanos, y el Gazelle +, un coche parecido al Fiat Ducato y a precio similar, pero de calidad y renombre muy inferior, que no va a poder competir en ese segmento.

KamAZ

KamAZ es una marca líder en la fabricación de camiones pesados en el mercado ruso. En estos momentos es el líder en cuanto a ventas de camiones pesados y un gran competidor de Volvo. La diferencia de precio hace que los camiones de Volvo no sean competitivos en un mercado en crisis, mientras que los de KamAZ sí. Se especula en la actualidad con la absorción de KamAZ por parte de AvtoVAZ. Aun así, KamAZ ya lleva varios parones en producción debido a la caída en la demanda.

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.

SOK también agrupa a varias empresas dedicadas a la fabricación de componentes de los que se hablarán más tarde.

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:

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

Marca	Localización	Inversión (M USD)	Previsión de coches producidos en Rusia (en miles de unidades)						Comentarios
			2008	2009	2010	2011	...	2015	
Ford	Vsevolozshk	150	72	100	100	150		300	Se ensambla el Focus. Se producirá el nuevo Mondeo para el mercado ruso
Avtotor	Kaliningrado	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 Petersburgo	115		25	25	70		115	Producirá el Chevrolet Captiva y otros tres modelos Chevrolet y Opel
Renault-Avtoframos	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 Petersburgo	108	20	20	50	50		200	Montará el modelo Camry
Nissan	San Petersburgo	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
Hyundai	San Petersburgo	400		100	100	100		100	Producirá vehículos del segmento C especialmente adaptados al mercado ruso
Suzuki	San Petersburgo	125		30	30	30		30	Sustituirá vehículos importados y montados hasta ahora en Hungría
Great Wall	Naberezhnye Chelny		75	75	150	150		150	La construcción de la planta se paró debido a problemas con la reglamentación
UAZ-Severstal-Avto	Naberezhnye 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
Avtovaz	Togliatti		800	800	800	800		800	Producirá el Lada
Gaz	Nizhny Novgo-		210	330	400	400		400	Producirá la mayoría de Gazelle pero también el

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

	rod								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 (EB)

ICEX

Sector de componentes de automoción

A continuación se muestra un mapa con la localización de los centros de fabricación según el tipo de componente de fabricación.



Fuente: NAPI, Russian Automotive Market Research

Como se ha mencionado anteriormente, el volumen de componentes de automoción en Rusia alcanzó los 46,46 miles de millones de dólares en 2008, según las estimaciones de AUTOSTAT. De éstos, el 24% se debe al mercado primario, y el resto (el 76%), se debe al aftermarket.

El mercado primario o de equipamiento original

El suministro de componentes de automoción orientado hacia el mercado primario depende de manera directa de los volúmenes de coches fabricados, lo que significa que en época de crisis, donde muchos fabricantes de automóviles están disminuyendo su producción drásticamente, la demanda de componentes también lo hará.

Según Autostat, la parte de los componentes comprados por las empresas fabricantes de coches rusos (LADA, GAZ, UAZ etc.), es el 54% del total o unos 3,89 miles de millones de dólares. En 2008, sólo el 6% (230 miles de millones de dólares) de dichos componentes de automoción se importaron, mientras que el 94% son componentes rusos. Aquí hay que tener en cuenta que las mayores ventas de coches pertenecen a los modelos LADA, pero que los fabricantes extranjeros implantados en Rusia no están dispuestos a utilizar únicamente compuestos rusos debido a la baja calidad o falta de estabilidad en la calidad de dichos componentes.

De los 600.000 coches extranjeros ensamblados en Rusia en 2008, un tercio fue ensamblado utilizando el método de ensamblaje de unidades grandes-SKD, y en este método de ensamblaje no se utilizan casi componentes rusos. Dependiendo de la planta y del componente, el nivel de localización varía entre un 10% y un 40%. Considerando la cantidad de coches extranjeros ensamblados en Rusia y que casi el 85% del coste de producción se debe a los componentes, el mercado de los componentes para coches extranjeros ensamblados en Rusia se estima en unos 7,18 miles de millones de dólares americanos en 2008. Aquí cabe destacar que, para un fabricante de componentes extranjero, su mercado son los fabricantes de coches extranjeros implantados en Rusia y no tanto los fabricantes de coches rusos. El volumen total del mercado ruso primario fue de 11,05 miles de millones en 2008.

Según Autostat, la capacidad total del mercado ruso de componentes **para el ensamblaje de coches** es de 12,5 miles de millones de dólares, más de la mitad (unos 6,7 miles de millones) se debe a los componentes y accesorios importados. Sin embargo, aunque inicialmente se barajaba la teoría de que la fabricación de coches extranjeros en Rusia sería todavía más rentable en época de crisis, debido al aumento de los aranceles de importación de coches nuevos y que, por lo tanto, no caería el mercado componentes extranjeros, esto está por ver, ya que la demanda ha caído mucho, tanto mundialmente como en Rusia. Las ventajas de la subida de los aranceles y, por lo tanto, el incremento

posible de la fabricación de automóviles extranjeros en Rusia, no va a ser suficiente para compensar la caída en la demanda.

Aftermarket

El aftermarket ha ido creciendo los últimos años en Rusia debido al incremento significativo del parque automovilístico y al uso creciente del coche para uso tanto personal como comercial. El año pasado, el volumen del aftermarket supuso 35 miles de millones de dólares americanos. Más del 56% se debió a componentes y accesorios destinados para la fabricación de coches nacionales, el resto, para la fabricación de coches extranjeros. Obviamente esto se debe a que en Rusia se venden más coches locales que extranjeros.

En 2007, los componentes eléctricos y el chasis fueron los más importantes, y supusieron en valor monetario 7,75 y 5,1 miles de millones de dólares americanos. Los segmentos de menor importancia fueron los de baterías (949 millones de dólares) y los elementos de filtros (794 millones de dólares).

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:

1. Empresas dedicadas, en la práctica, íntegramente a la fabricación de componentes y accesorios de automoción, grupo al que pertenecen alrededor de 200 empresas.
2. Empresas cuya actividad no se centra exclusivamente en el sector de automoción. En ocasiones la fabricación de componentes para este sector ni siquiera 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 términos globales 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 ocupa el

27% del mercado de equipamiento original y el 15% del mercado de recambios o after-market. A este grupo pertenecen asimismo las fábricas de automóviles IzhAvto y RosLada, que producen algunos modelos antiguos de Lada.

Entre las empresas del Grupo SOK que se dedican a los componentes de automoción están las siguientes:

Factory Autolight, ciudad de Kirzhach
OSVAR, Vazniki
Samarskaya kabelnaya company, Samara
Belebeevskij factory Autonormal, Belebej
Motor- Super, Togliatti
Syzranskij Factory of Automotive Sets, Syzran
Komplekt - LTD, Togliatti
VAZINTERSERVICE, Togliatti
Factory of Climate Systems, Togliatti
VIS - auto, Togliatti
Schetmash, Kursk
PES - SKK, Samara

GAZ:

Perteneiente 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. Como ya se ha mencionado anteriormente, es el principal fabricante en de vehículos comerciales ligeros (LCV), minibuses, mini furgonetas y camiones ligeros. La marca más representativa es LADA.

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 es de menor relevancia respecto de la calidad, mucho menor que 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 Dvigatyel Zavod
- Zavolshky
- ZEiM-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:

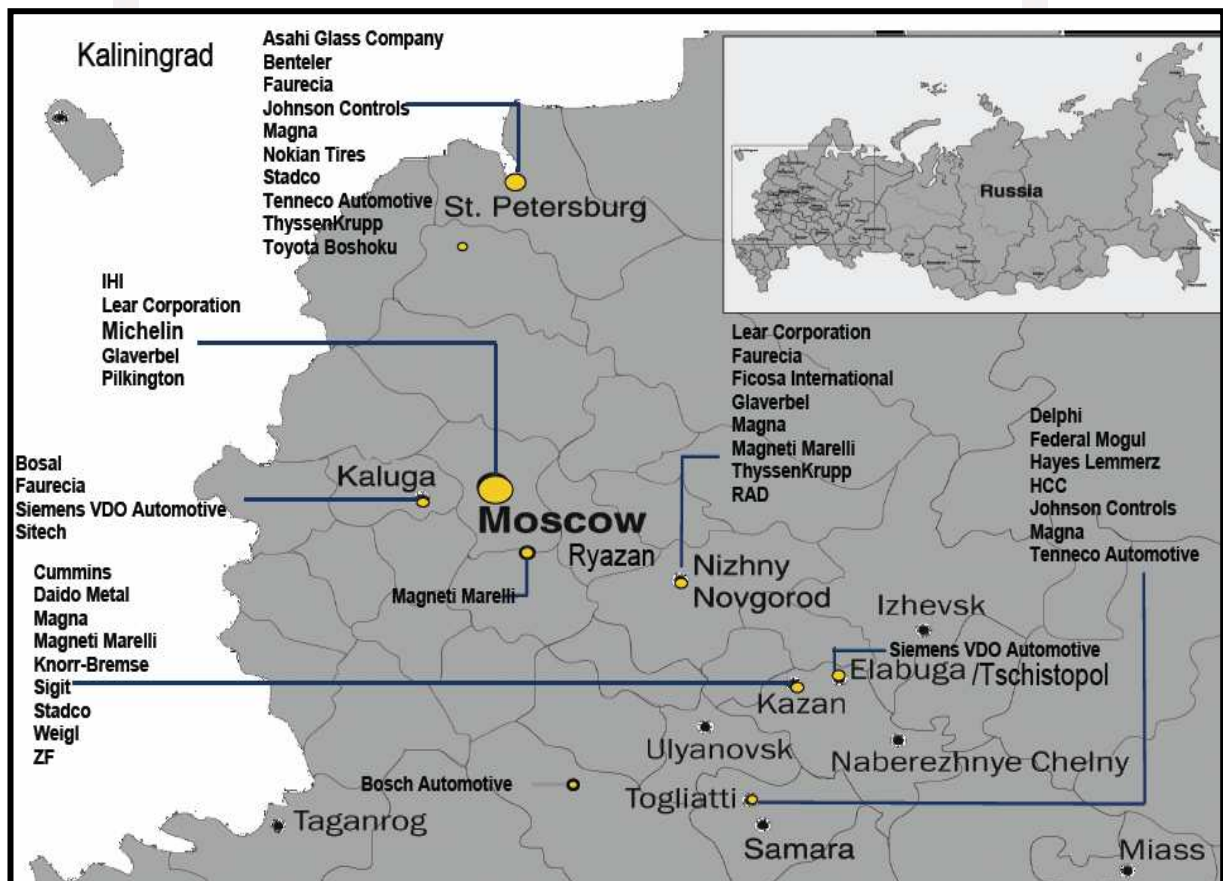
- Arvin
- Arvin Meritor
- Automotive Lighting
- Bosch
- Cummins
- Delphi
- Eberspächer
- Faurecia
- Freudenberg
- Glaverbel
- Johnson Controls
- Johnson Matthey
- Knorr Bremse
- Lear

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

- Magnetti Marelli
- Michelin
- Nokian
- Pilkington
- Siemens VDO
- Tenneco
- Thyssen Krupp
- Valeo
- ZF Friedrichshafen

A continuación se muestra un mapa con las empresas implantadas en Rusia que se dedican al sector de componentes de automoción y su disposición geográfica.

NB. Filosa Internacional todavía no ha llegado a un acuerdo con su socio ruso y con la crisis parece que no se resolverá próximamente.



Fuente: Automotive Industry in Russia, noviembre 2008, AEB

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 N° 166.

En los últimos años un gran número de empresas extranjeras se han implantado en el mercado ruso, lo que muestra una creciente confianza para entrar en el mercado ruso y ha venido unido a la implantación de varias empresas extranjeras fabricantes de coches. Teniendo en consideración la posibilidad de implantarse en cualquier país en desarrollo, Rusia es una buena opción. Comparado con países como Brasil, China, Indonesia, México, India, Malasia, y Tailandia entre otros, Rusia ofrece unos aranceles más favorables para coches y partes.

Aranceles de importación (MFN) para componentes y coches (HS-8703 y HS-8708)

Países relativamente liberales			Países relativamente restrictivos		
	Coches	Componentes		Coches	Componentes
Brasil	35%	0%-18%	India	100%	10%
China	25%	3%-25%	Malasia	0%-50%	0%-30%
Indonesia	15%-50%	15%	Tailandia	10%-80%	10%-50%
Rusia	5%-35%	0%-5%			

Fuente: Market Access Database

Debido a la crisis, el Gobierno ruso ha tomado medidas restrictivas y proteccionistas al aumentar los aranceles de importación de los coches, pero aún así, comparado con otros países en desarrollo, ofrece menores aranceles de importación. Según las normas de la OMC, los aranceles para la importación de coches nuevos deben bajar hasta el 15% en 7 años. Este año, sin embargo, la entrada de Rusia en la OMC se ha frenado y no se sabe ni cuándo, ni si va a entrar.

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 “estatus 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 principios de 2009, se ampliaron estas tarifas ya existentes a los vehículos importados con más de 5 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. Anteriormente se consideraban coches usados a aquellos con más de 7 años, ahora son aquellos con más de 5 años. Esta nueva política proteccionista ha causado la quiebra de muchas empresas, especialmente en la zona de Valdivostok, que se dedicaban a la importación de coches coreanos y japoneses de segunda mano.

Se recomienda contactar con la Oficina Comercial de la Embajada de España en Moscú o bien la página web Market Access Database (<http://mkaccdb.eu.int/mkaccdb2/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.

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

De acuerdo con el Decreto N° 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.

- Los aranceles de importación sobre los componentes varían entre el 0% y el 5% pero sólo para aquellos fabricantes que produzcan más de 25.000 unidades al año.

Este Decreto N° 166, por el cual se concede el “estatus de fabricante local” , es una continuación del Decreto N°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 este “estatus de fabricante local” puede ser solicitado también por fabricantes locales que utilicen componentes de automoción importados para la producción de sus vehículos, siempre que cumplan las condiciones enunciadas con anterioridad.

c) Políticas de ubicación

- **Zonas económicas especiales (ZES)**

En Rusia, al igual que en otros países, existen distintas zonas económicas especiales que se han establecido para intentar atraer la inversión. En Rusia se crearon estas zonas económicas especiales a finales de 2005. Las empresas del sector del automóvil que inviertan en estas zonas se beneficiarán de menores impuestos, como puede ser la anulación de los impuestos sobre activos y terrenos entre otros.

- **Zonas industriales**

Una alternativa a los SEZ son las zonas industriales que han sido creadas por las autoridades y por las inversiones en infraestructuras de las autoridades. En Rusia, aunque todavía no existen tantas, sí que hay apoyo a la inversión en San Petersburgo, donde están implantados Toyota, Nissan y GM, y Kaluga, donde ha invertido Volvo Trucks y VW.

d) 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 inde-

pendiente 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 las normas GOST R rusas, 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.

ICEX

III. ANÁLISIS DEL COMERCIO

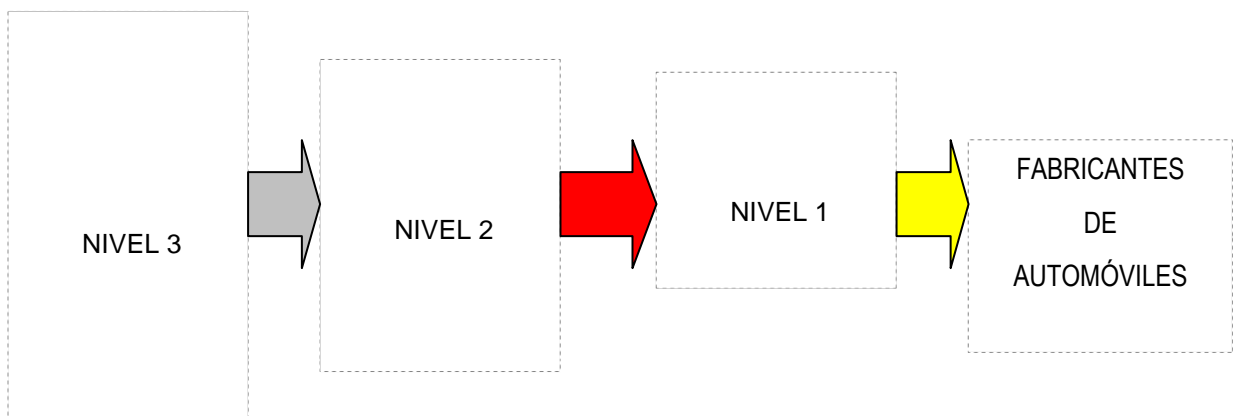
1. ANÁLISIS CUANTITATIVO

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 u 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.

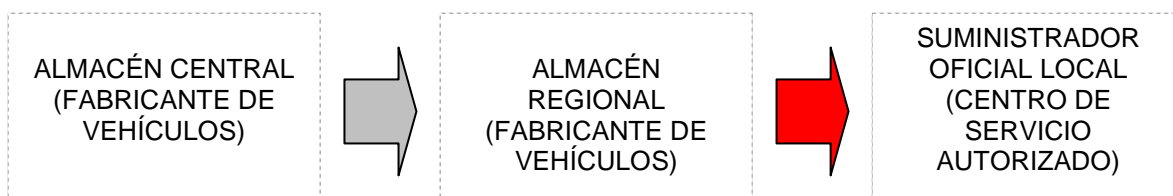
Aparte de estos proveedores de NIVEL 1, nos encontramos con una mayor cantidad de compañías proveedoras de componentes pertenecen al NIVEL 2. Las empresas de NIVEL 2 mantienen contratos de suministro con las de primer nivel y no negocian directamente con los fabricantes de coches. Estas empresas del 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 de 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 cual se 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 cuales 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:

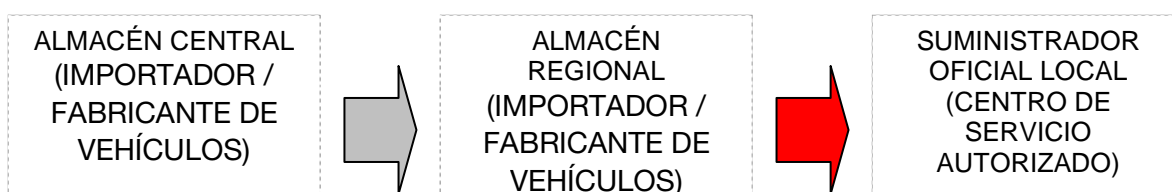
- Centros de servicio oficiales
- Centros de servicio independientes y/o garajes
- Mercados al por mayor
- Hipermercados
- Gasolineras
- Tiendas especializadas
- Venta por Internet

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, ga-

solineras) y servicio (centros de servicio autorizados e independientes, o pequeños talleres). En las ciudades donde se encuentran estos distribuidores, el canal es más corto pues, 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 en 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, por lo que 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 comercial 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, 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 a los 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 muchísimas mejores prestaciones, calidad y diseño que ellos.

Actualmente, la situación del mercado de equipamiento original ha cambiado, continuando el sistema 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 46.000 millones de dólares en 2008.

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 40% en 2008). 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 para 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.

Según expertos del sector, Rusia ofrece un entorno muy competitivo y de low cost para la fabricación de coches. Se prevé que se instalen en Rusia más plantas productivas de fabricantes extranjeros y con ello arrastren a más fabricantes de componentes de automoción a costa del cierre de plantas en Europa. La crisis, aunque a corto plazo significa una disminución brutal de la demanda, a largo plazo puede significar la relocalización de empresas extranjeras desde Europa hacia Rusia. Se puede afirmar 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 recambios 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 tenga más de diez 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 35 miles de millones de dólares.

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 recambios o aftermarket, donde el precio sigue siendo un factor decisivo que prima sobre el resto de factores (a excepción de recambios 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.

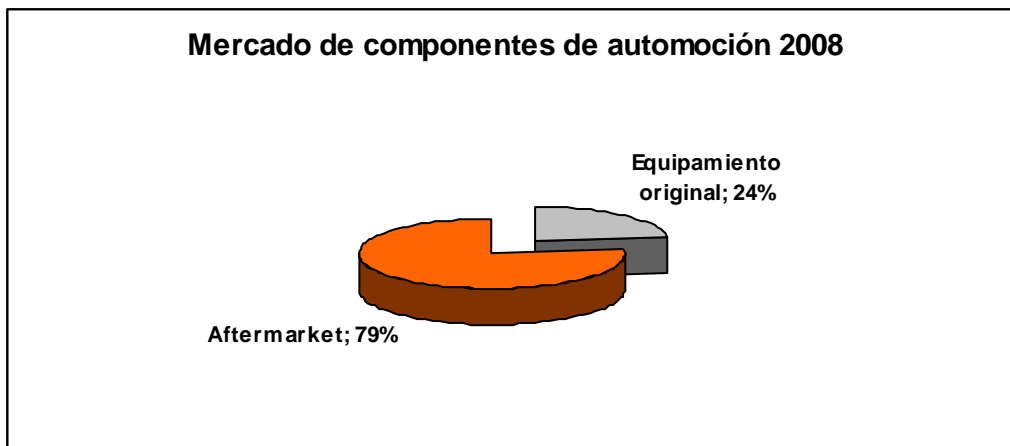
En el mercado ruso de recambios, secundario o aftermarket, por otra parte, es reseñable la enorme cantidad de productos falsificados que se comercializa en la actualidad, que representa el 40-45% de los recambios ofrecidos. El hecho de que, salvo en determinados segmentos, sea un mercado basado en el 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 adecuen paulatinamente a la nueva normativa en vigor, 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 a partir de datos de Market of Automotive Components and Parts in Russia, www.autostat.ru

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, japoneses 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, en particular, 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. PROVEEDORES DE FORD

PROVEEDOR
JCI
Neste
Elast
Samorim
Kinelagoplast
Tsentrpromspirtlererabotka
Standartplast - Ivanovo
Borskii Stekolniy Zavod
Lear
PKhR
Tenneco
BASF-Vostok
ZMZ
Avtopribor
Avtotekhnika
Balakovorezinotekhnika
Continental Plast LLC
Nypro
Detalstoikonstruktsiya
Skad
K&K
Michelin
Arteco
Faurecia
Saargummi
Vlanaks
Magna

Fuente: www.ford.ru

2. 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: 13ª, 26 de agosto al 30 de agosto de 2009

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 40.150 m² en la última edición (2008) y estuvieron representados todos los sectores de la industria de automoción, con especial atención al segmento de componentes, accesorios y partes de automoción. En 2008 contó además con un Pabellón Oficial del ICEX, en el que participaron 13 empresas.

INTERAUTO

Organizador: Crocus Expo IEC (www.crocus-expo.ru)

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

Próxima edición: 26-30 de agosto 2009

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, 28 de octubre -1 de noviembre de 2009

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: 4ª, 10-12 de marzo de 2010

3. LISTADO DE DIRECCIONES DE INTERÉS

Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Moscú

Ul. Mokhovaya 7. Business Center "Mokhovaya"

Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Moscú

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.

4. 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
- NAPAK – www.napak.ru
- IET – www.iee.org
- Local Global – www.localglobal.org

- Market Access Database - <http://mkaccdb.eu.int/>
- EAB – <http://www.aebrus.ru/>
- EBRD - <http://www.ebrd.com/>
- AUTOSTAT- <http://autostat.ru/>
- ASM HOLDING- <http://www.asm-holding.ru/>



ICEX