

Informe: Componentes de automoción en Rusia

basque
trade &
investment

Julio 2020

+ Oficina de Rusia
+ Unidad de Inteligencia Competitiva



**BasqueTrade
& Investment**

Agencia Vasca de Internacionalización
Nazioartekotzeko Euskal Agentzia

GRUPO
spri
TALDEA



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO**
BASQUE GOVERNMENT



ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. RESUMEN Y CONCLUSIONES	4
2. DEMANDA	5
2.1. Demanda interior	5
2.2. Comercio exterior	20
2.3. Tamaño del mercado	25
3. OFERTA	27
3.1. Fabricantes locales	27
3.2. Fabricantes extranjeros	27
3.3. LOCALIZACIÓN DE PRODUCCIÓN	32
4. RELACIONES COMERCIALES EUSKADI CON RUSIA	35
4.1. Exportaciones vascas y españolas	35
5. ACCESO AL MERCADO	37
5.1. Canales de distribución	37
5.2. Barreras arancelarias	38
6. PERSPECTIVAS Y OPORTUNIDADES DEL SECTOR	41
7. INFORMACIÓN DE INTERÉS	44
7.1. Definición del sector	44
7.2. Asociaciones y Clústeres	45
7.3. Ferias y publicaciones	50
8. REFERENCIAS	51
Anexo: Importaciones de componentes -USD	52



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Producción de vehículos en la Federación Rusa 2013-2018 (miles de unidades)	5
Tabla 2: Producción de vehículos de turismo (miles de unidades).....	5
Tabla 3: Producción de camiones (miles de unidades)	6
Tabla 4: Producción de Autobuses (miles de unidades).....	6
Tabla 5: Exportaciones de automóviles turismo 2014-2018.....	20
Tabla 6: Exportaciones de camiones 2014-2018	20
Tabla 7: Importaciones de coches de turismo por países de procedencia 2018 (unidades, USD)	21
Tabla 8: Importaciones de camiones por países de procedencia 2018 (unidades, USD)	21
Tabla 9: Importaciones 8706 por país (USD)	22
Tabla 10: Importaciones 8707 por país (USD)	22
Tabla 11: Importaciones 8708 por país (USD)	23
Tabla 12: Volantes y cajas de dirección.....	23
Tabla 13: Cajas de cambios	24
Tabla 14: Piezas de caucho-metal para automóviles.....	24
Tabla 15: Sistemas de suspensión	24
Tabla 16: Ejes y transmisión.....	25
Tabla 17: Silenciadores y tubos de escape.....	25
Tabla 18: Tamaño del mercado de automóviles de pasajeros y camiones en la FR (unidades)	25
Tabla 19: Listado de grandes empresas extranjeras del sector presentes en Rusia.....	28
Tabla 20: Modelos ensamblados en Rusia y su nivel de localización	33
Tabla 21: Evolución España – País Vasco de exportaciones e importaciones con Rusia, 2015-2018.....	35
Tabla 22: Evolución España – País Vasco de cuota de exportaciones e importaciones en Rusia, 2015-2018	35
Tabla 23: Volumen de las partidas arancelarias del sector del automóvil (en €), 2018	35
Tabla 24: Volumen y share de los principales TARIC que exporta el País Vasco a Rusia, 2018.....	36
Tabla 25: Códigos TARIC foco del estudio de mercado	44
Tabla 26: Las principales asociaciones del sector de la automoción en Rusia.....	45
Tabla 27: Principales clústeres de la industria de la automoción	45
Tabla 28: Ferias de automoción a nivel nacional en Rusia (2020).....	50

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Producción de automóviles en Rusia, 2002-2019	6
Gráfico 2: Grado de carga de las plantas de automóviles rusas en 2019.....	19
Gráfico 3: Importaciones de automóviles (miles de unidades)	21
Gráfico 4: Ventas de automóviles nuevos en Rusia, 2016-2019 (por meses).....	26

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Mapa parcial de Rusia con la situación de los fabricantes de automóviles.....	7
Ilustración 2: Importadores de segunda categoría.....	37
Ilustración 3: Clústeres de la industria de la automoción por regiones	45
Ilustración 4: Clúster automotriz de la región de Kaluga (OEMs y proveedores)	47
Ilustración 5: Clúster automotriz de la región de Kaluga, localización	47
Ilustración 6: Clúster automotriz de la región de Kaluga, integración	48
Ilustración 7: Socios Internacionales	49



1. RESUMEN Y CONCLUSIONES

Las ventas de automóviles nuevos en el mercado ruso el año 2019 cayeron un 2,4%. Y la disminución en la producción resultó ser un poco más significativa: menos 2.5%, hasta 1.549.000 automóviles.

El rápido desarrollo de la industria automotriz rusa se queda atrás. En 2019 las fábricas de las compañías Daimler y Haval comenzaron a operar en Rusia, pero esto se debe a que planearon construirlas y lanzarlas hace varios años, y ya era demasiado tarde para abandonarlas. Por otro lado, nos encontramos con el cierre de tres plantas de Ford Sollers a la vez, la bancarrota de la planta de Derways y el cierre de la planta en Lipetsk donde se fabricaban los automóviles Changan.

En un mercado estancado, los fabricantes de automóviles no tienen prisa por invertir en Rusia, y las constantes revisiones de los términos de los contratos especiales de inversión (SPIC) no agregan confianza. BMW ha detenido las negociaciones sobre la construcción de su propia planta, y Volkswagen se ha negado a localizar el nuevo Jetta. Además, los eventos de los últimos meses con fluctuaciones monetarias sugieren que una estrategia tan segura era la correcta.

El volumen de las exportaciones de automóviles fuera de la Unión Económica Euroasiática (EAEU) creció en casi un 25%, a alrededor de 36.000 unidades en comparación con 29.000 en 2018. Aunque para toda la industria automotriz rusa todavía es una cifra poco relevante.

El número total de empleados en la industria automotriz ha disminuido. Por ejemplo, el personal de AvtoVAZ se redujo en un 4% y la planta de Lada Izhevsk en un 5,5%. La planta productiva de Renault en Moscú perdió solo el uno por ciento de sus empleados; la planta de PCMA en Kaluga se redujo en un 2%. Las empresas más pequeñas están peor: la planta Chechenavto Argun, que perdió el 15% de su personal el año pasado, fue un buen ejemplo.

Las perspectivas para 2020 no son brillantes. La pandemia de infección por coronavirus ya ha causado interrupciones en las fábricas chinas, donde se producen componentes para muchas empresas extranjeras, incluidas las rusas. Aparentemente, para la mayoría de los fabricantes mundiales de automóviles, este año será el más difícil en las últimas décadas.

La Asociación de Empresas Europeas (AEB) publicó datos sobre el mercado de automóviles nuevos y vehículos comerciales ligeros en Rusia en abril de 2020. Las ventas cayeron en casi un 73% a 38.922 vehículos. En marzo de 2020, las ventas crecieron un 4% interanual después de caer un 2,2% en febrero. En enero - marzo de 2020, el mercado cayó en un 19,1%.

Se espera una disminución prolongada en las ventas; según los resultados de 2020, los expertos opinan que el mercado de automóviles nuevos disminuirá en un 50%.

El apoyo estatal ayudará a mejorar la dinámica del mercado. El gobierno asignará 20.5 mil millones de rublos hasta el 22 de mayo del presupuesto federal para mantener la demanda de productos automotrices rusos. Para financiar programas de préstamos preferenciales para automóviles se asignarán 7 mil millones de rublos.

Por el momento, para los fabricantes que desean llegar al mercado ruso, existen condiciones atractivas para la implantación, pero dicho fabricante debe estar seguro de que el mercado le proporcionará los volúmenes necesarios. También hay una serie de artículos que continúan siendo importados desde el extranjero, pero aquí debe tenerse en cuenta que el mercado ruso es lo suficientemente maduro y las necesidades de estas posiciones se están cerrando rápidamente.



2. DEMANDA

2.1. Demanda interior

A continuación, se muestra la producción de vehículos en Rusia.

2.1.1. Producción de vehículos en la Federación Rusa 2014-2018-(Categorías de vehículos según la clasificación OICA)

El volumen total de la producción rusa de vehículos de todo tipo (automóviles, camiones y autobuses) en enero-diciembre de 2018 ascendió a 1.767.674 unidades, un aumento del 13,9% en comparación con el resultado de 2017. El crecimiento de la producción se observó en los sectores de turismos y autobuses, mientras que en el sector de camiones hubo un ligero descenso.

Tabla 1: Producción de vehículos en la Federación Rusa 2013-2018 (miles de unidades)

Categorías de vehículos	2014	2015	2016	2017	2018
Vehículos de turismo	1692,5	1216,1	1124,8	1348,0	1563,57
Vehículos comerciales ligeros*	121,6	109,0	116,9	123,4	131,7
Camiones**	63,2	45,1	50,1	67,0	59,2
Autobuses***	10,3	8,1	12,1	12,8	13,2
Total	1886,6	1378,3	1303,9	1551,3	1767,7

*) Camiones livianos con un peso bruto de menos de 3.5 toneladas y minibuses

***) excluyendo camiones ligeros

****) excluyendo minibuses

La producción de automóviles de turismo en enero-diciembre de 2018 ascendió a 1.563.572 unidades, con un aumento del 15,9% interanual. Al mismo tiempo, el volumen de producción de modelos nacionales ascendió a 414.905 unidades, un aumento del 18,1%, mientras que la producción de modelos de marcas extranjeras creció un 15,1% a 1.148.667 unidades.

Tabla 2: Producción de vehículos de turismo (miles de unidades)

	2014	2015	2016	2017	2018
Modelos locales	416,18	334,11	299,61	349,77	414,90
Modelos extranjeros	1276,32	881,98	825,16	998,26	1148,67
Total (cambio, %)	1692,50 -12,2%	1216,09 -28,1	1124,77 -7,5%	1348,03 +19,9%	1563,57 +15,9%

La producción de camiones (incluidos chasis y camiones ligeros) en enero-diciembre de 2018 disminuyó un 2,6% en comparación con 2017 a 156.674 vehículos. Del total de la producción de camiones, la producción de modelos nacionales ascendió a 127.372 unidades, disminuyendo un 3,5% interanual, y la producción de camiones de marcas extranjeras creció un 1,6% a 29.302 unidades.



Tabla 3: Producción de camiones (miles de unidades)

	2014	2015	2016	2017	2018
Modelos locales	132,54	116,51	121,9	131,98	127,27
Modelos extranjeros	17,65	9,41	13,72	28,8	29,80
Total (cambio, %)	150,19 -25,9%	125,92 -16,2%	135,62 +7,7%	160,79 +18,6	156,67 - 2,6%

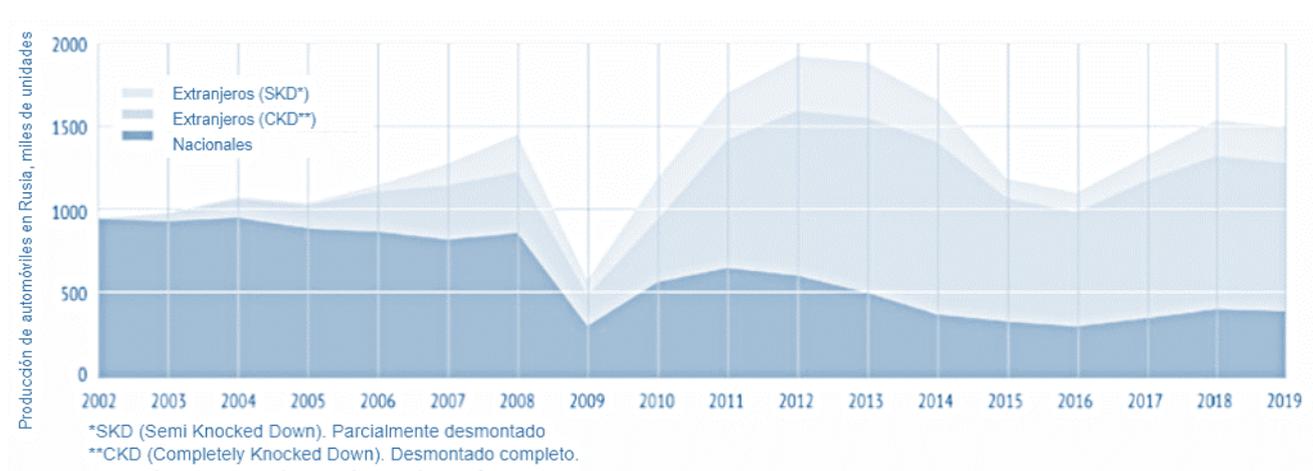
La **producción de autobuses** (incluidos los «truck buses» en el chasis de camiones y camionetas) en enero-diciembre de 2018 ascendió a 47.785 automóviles, un aumento del 12.5% en comparación con el resultado de 2017. Al mismo tiempo, el volumen de producción de autobuses nacionales ascendió a 38.855 unidades, con un aumento del 21,0%, y la producción de autobuses de marcas extranjeras disminuyó un 13,7% a 8.930 automóviles.

Tabla 4: Producción de Autobuses (miles de unidades)

	2014	2015	2016	2017	2018
Modelos locales	31,56	28,66	34,44	32,45	38,85
Modelos extranjeros	12,39	7,87	9,54	10,42	8,93
Total (cambio, %)	43,95 -18,7%	36,53 -19,0%	43,98 +20,4%	42,87 -2,6%	47,78 +12,5

La **producción de vehículos comerciales ligeros** (incluidos camiones con un peso bruto de hasta 3.5 toneladas, que están incluidos en la categoría de "camiones" y minibuses incluidos en la categoría de "autobuses") aumentó en enero-diciembre de 2018 en un 7.7% a 131.754 vehículos. De este número, los minibuses ascendieron a 34.272 unidades (+ 15.5%) y camiones ligeros a 97.482 unidades. (+ 5,3%).

Gráfico 1: Producción de automóviles en Rusia, 2002-2019.



OEMs presentes en el mercado Ruso

Cada vez son más las multinacionales extranjeras con implantación productiva en Rusia, bien a través de acuerdos con fabricantes locales, o bien a través del desarrollo de nuevas fábricas.

Además, hay que sumar los fabricantes locales AvtoVaz (líder del mercado), Grupo GAZ y UAZ.



Ilustración 1: Mapa parcial de Rusia con la situación de los fabricantes de automóviles.





2.1.2. Principales fabricantes establecidos en Rusia



*Fuente: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2020/02/11/822819-avtovaz-sedmoi>



*Fuente: <https://hh.ru/employer/235209>



**Avtotor
 RUSIA**

Es uno de los mayores fabricantes de automóviles de Rusia, el primero en el país que comenzó la producción de automóviles de marcas extranjeras. Realiza su actividad en el territorio de la Zona Económica Especial en la region de Kaliningrado.



1997

Año de implantación

3.000

Número de empleados por planta a principios de 2019*

300.000

Capacidad productiva

212.000

Vehículos producidos en 2019

1

Planta productiva

**VEHÍCULOS
 FABRICADOS**

BMW X1, X4, X5, X6, X3, Serie 3 Sedan, X5 Sedan, X7 Sedan; Genesis G70, G80, G90, G90 limo; KIA Optima, Sportage, Feed, Cerato, Stinger, Mohave, K900, Sorento XM, Sorento Prime, Soul, Picanto; Hyundai Sonata, TUCSON, Santa Fe, Elantra

**EMPRESAS
 ASOCIADAS**

BMW, Kia, Hyundai, Genesis, FAW, Foton

PARTES FABRICADAS

En 2019, la localización de Avtotor en cuanto a los BMW era del 18-25%. El ciclo tecnológico es completo (soldadura, pintura de carrocerías, ensamblaje). En el modo CKD, solo se fabrican los modelos KIA Cerato, Kia Soul, Kia Cerato Classic 2019 y los crossovers Sorento, el resto de los automóviles se producen según el principio SKD.

Fuente: <https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/16/01/2019/5c3f1ef79a794777a2784763>



**Volkswagen
 RUSIA**

La planta de Volkswagen Group Rus se encuentra en el parquet industrial Grabtsevo en Kaluga, aproximadamente 170 km al suroeste de Moscú.



2007

Año de implantación

4.715

Número de empleados por planta en 2018*

225.000

Capacidad productiva

152.000

Vehículos producidos en 2019

1

Planta productiva

**VEHÍCULOS
 FABRICADOS**

Volkswagen Tiguan, Polo; Skoda Octavia, Rapid; Audi A6, A7, A8, Q5, Q7

**EMPRESAS
 ASOCIADAS**

Skoda, Audi

PARTES FABRICADAS

En 2017, la localización era aproximadamente del 60%. La planta cuenta con todas las instalaciones necesarias para la producción, incluyendo un taller de carrocería, área de pintura, una unidad de montaje y una unidad de motores. Los bloques de aluminio y las culatas son fabricadas en Ulianovsk. La producción de los cristales, los alambres y los cables, las piezas estampadas, las baterías, los asientos, partes de suspensión y el interior también está localizada. Depende del modelo, el ensamblaje se puede llevar a cabo a través de CKD o SKD.

Fuente: <https://www.autostat.ru/news/35332/>





**LADA IZHEVSK
 RUSIA**

La planta de Izhevsk es uno de los principales fabricantes de automóviles en Rusia.

				
1965	NA	230.000	128.000	1
<small>Año de implantación</small>	<small>Número de empleados por planta</small>	<small>Capacidad productiva</small>	<small>Vehículos producidos en 2019</small>	<small>Planta productiva</small>

**VEHÍCULOS
 FABRICADOS**

Lada Granta, Vesta, VESTA SW, Vesta SW Crossover, Vesta Sedan Crossover

**EMPRESAS
 ASOCIADAS**

PARTES FABRICADAS

Estampado, fundición y pintura de plástico, soldadura, pintura y ensamblaje (CKD).



**RENAULT
 RUSIA**

La planta moscovita de Renault se dedica a la producción de vehículos de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi.

				
1998	5.125	190.000	100.000	1
<small>Año de implantación</small>	<small>Número de empleados por planta en 2019*</small>	<small>Capacidad productiva</small>	<small>Vehículos producidos en 2019</small>	<small>Planta productiva</small>

**VEHÍCULOS
 FABRICADOS**

Duster 1, Renault Kaptur, Arkana, Nissan Terrano

**EMPRESAS
 ASOCIADAS**

Nissan

PARTES FABRICADAS

En 2019, el grado de localización era aproximadamente del 66%. En Rusia se producen piezas estampadas, vidrio, paneles de puertas, espejos exteriores, cerraduras, parachoques, pedales, combinaciones de instrumentos, neumáticos, faros, asientos, tanques de combustible, y motores ente otras cosas. El ensamblaje es a través del CKD, y en algunos modelos SKD.

*Fuente: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2020/02/11/822819-avtovaz-sedmoi>





TOYOTA

<p>TOYOTA RUSIA</p> <p>La planta de San Petersburgo se inauguró en 2007 con la visita del presidente Vladimir Putin.</p>					
	2007	2.300	100.000	75.000	1
Año de implantación	Número de empleados por planta en 2017*	Capacidad productiva	Vehículos producidos en 2019	Planta productiva	

VEHÍCULOS FABRICADOS	EMPRESAS ASOCIADAS	PARTES FABRICADAS
Toyota Camry, RAV4		En 2019, el grado de localización era del 30%. La fabrica cuenta con un área de estampado donde se producen paneles interiores y exteriores de carrocería, área de producción de piezas de plástico, área de soldadura, área de pintura donde además de pintar la carrocería se proporciona protección anticorrosiva y un área de ensamblaje donde se instala el cableado, airbags, el techo, tablero de instrumentos, y motores entre otras cosas. El ensamblaje sigue el modelo de CKD.

*Fuente: https://www.toyota.ru/news_and_events/2017/production-st-petersburg



<p>GAZ RUSIA</p> <p>La planta se encuentra en Nizhni Nóvgorod.</p>					
	1932	NA	130.000	64.000	1
Año de implantación	Número de empleados por planta	Capacidad productiva	Vehículos producidos en 2019	Planta productiva	

VEHÍCULOS FABRICADOS	EMPRESAS ASOCIADAS	PARTES FABRICADAS
"Liftback" Skoda Octavia, Crossovers Kodiaq y Karoq. En 2020, se lanza la fabricación del gemelo de Karoq, el Volkswagen Tharu.	Volkswagen, Skoda	En 2017, la localización era aproximadamente del 60% tal y como sucede en la planta de Volkswagen en Kaluga. La fábrica cuenta con un ciclo CKD de ensamblaje. La producción de los cristales, los alambres y los cables, las piezas estampadas, las baterías, los asientos, partes de suspensión el interior y motores está localizada.





**NISSAN
 RUSIA**

La planta se encuentra en San Petersburgo.

				
2009	1.900	100.000	52.000	1
Año de implantación	Número de empleados por planta en 2019*	Capacidad productiva	Vehículos producidos en 2019	Planta productiva

VEHÍCULOS FABRICADOS

Nissan Qashqai, X-Trail, Murano

EMPRESAS ASOCIADAS

PARTES FABRICADAS

En 2019, el grado de localización era del 68%. En esta planta, se fabrican elementos de carrocería, ventanas eléctricas, combinaciones de instrumentos, sistemas de escape, asientos, tapetes, ventanas, tanques de combustible, parachoques, espejos laterales, baterías, aire acondicionado, sistemas de audio, neumáticos y otros componentes. Los crossovers Nissan Qashqai, X-Trail y Murano todavía se producen aquí en ciclo completo (CKD). Potencialmente, la línea de ensamblaje puede aceptar dos modelos más, y el candidato más probable es el SUV compacto Nissan Kicks.

*Fuente: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2020/02/11/822819-avtovaz-sedmoi>



**UAZ
 RUSIA**

La planta que pertenece a Sollers se encuentra en Ulyanovsk.

				
1941	8.900	99.000	42.000	1
Año de implantación	Número de empleados por planta en 2019*	Capacidad productiva	Vehículos producidos en 2019	Planta productiva

VEHÍCULOS FABRICADOS

UAZ 469, HUNTER, PATRIOT, SIMBIR, GAZ 69

EMPRESAS ASOCIADAS

PARTES FABRICADAS

NA

*Fuente: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/31/807740-shtat-uaza-sokratitsya>



PEUGEOT CITROEN (GRUPO PSA) RUSIA

La planta PCMA (Peugeot Citroen Mitsubishi Automotive) se encuentra en Kaluga.

2010	1.381	125.000	40.000	1
Año de implantación	Número de empleados por planta en 2016*	Capacidad productiva	Vehículos producidos en 2019	Planta productiva

VEHÍCULOS FABRICADOS	EMPRESAS ASOCIADAS	PARTES FABRICADAS
Peugeot 308, 4007, Expert, Traveller; Citroen C4, C-Crosser, Jumpy, SpaceTourer; Mitsubishi Outlander, Pajero Sport	Mitsubishi	El nivel de localización de Mitsubishi en 2019 era del 29%, los modelos Citroen Jumpy y Citroen SpaceTourer al 40%, el C4 Sedan junto con Peugeot al 35%. Para los sedanes en Rusia, fabrican las partes de acero, el plástico para los paneles del interior, asientos, aislamiento acústico, paneles de instrumentos, tanques de combustible, neumáticos y otros componentes. Algunos coches se ensamblan en ciclo CKD, otros pocos en SKD.

*Fuente: https://www.gazeta.ru/auto/2016/04/07_a_8165135.shtml

SOLLERS RUSIA

Esta es la planta del Joint Venture entre Mazda y Sollers, en Vladivostok. En su propiedad se encuentran la fábrica UAZ y la planta de motores ZMZ, la cual fabrica motores para UAZ.

2009	550	97.000	31.000	1
Año de implantación	Número de empleados por planta en 2019*	Capacidad productiva	Vehículos producidos en 2019	Planta productiva

VEHÍCULOS FABRICADOS	EMPRESAS ASOCIADAS	PARTES FABRICADAS
Mazda CX-5 Y CX-9, Sedan Mazda 6	Mazda	Próximo a la planta, se encuentra la planta de producción de motores, con una capacidad de 50 mil unidades por año. Los tres modelos se ensamblan acorde con la tecnología SKD. La localización era del 30% en 2017.

*Fuente: <https://www.primorsky.ru/news/160180/>



*Fuente: https://www.gazeta.ru/auto/2016/07/27_a_9714317.shtml



*Fuente: <https://www.autostat.ru/news/42905/>



DAIMLER

La planta de Daimler en Esipovo, cerca de Moscú, comenzó la producción de automóviles en abril de 2019.

2019	1.000	25.000	3.155	1
Año de implantación	Número de empleados por planta en 2019*	Capacidad productiva	Vehículos producidos en 2019	Plantas productivas

VEHÍCULOS FABRICADOS

Sedan Mercedes-Benz Clase E, Crossovers GLC, GLE, GLS

EMPRESAS ASOCIADAS

Mercedes

PARTES FABRICADAS

Los modelos Mercedes E class se ensamblan acorde con la tecnología CKD

*Fuente: <https://www.interfax.ru/business/656914>

CHECHENAVTO RUSIA

La planta se encuentra en Argún, República de Chechenia.

2008	NA	20.000	5.027	1
Año de implantación	Número de empleados por planta	Capacidad productiva	Vehículos producidos en 2019	Planta productiva

VEHÍCULOS FABRICADOS

Lada Priora (ya no se fabrica), Lada Granta, Chaborz M-3 military buggy

EMPRESAS ASOCIADAS

Lada

PARTES FABRICADAS

NA



*Fuente: <http://lmzauto.ru/about/>

La situación de las fábricas de automóviles en Rusia

AvtoVAZ (Togliatti)

AvtoVAZ, capaz de producir 950 mil automóviles en las instalaciones existentes, produjo solo 355 mil automóviles el año pasado, casi un 5% menos que el año anterior. De estos, 260 Lada, 73 mil Renault Logan / Sandero, y casi 23 mil Datsun. La más productiva sigue siendo la línea de fabricación principal, donde los automóviles se fabrican en la plataforma B0 (Logan / Sandero, Lada XRAY y Largus): con una capacidad de 350 mil, se produjeron 159 mil automóviles. La segunda línea dejó de existir hace seis años (2014), y en la tercera línea con una capacidad de 300 mil automóviles, solo se han fabricado 39 mil SUV Lada 4x4. Un taller separado, donde se ensamblan Grants y Datsuns, también diseñado para 300 mil, produjo 155 mil autos el año pasado. Otros 1.552 autos fueron producidos por la división Lada Sport.

Hyundai (San Petersburgo)

La planta de Hyundai en San Petersburgo volvió a superar el plan de producción: con una capacidad declarada de 230 mil automóviles al año, en 2019, la compañía logró producir 245 mil automóviles Hyundai Creta, Solaris y Kia Rio en CKD. Esta sigue siendo la única fábrica de automóviles completamente cargada en el país, pero no se habla de expandirla. Pero el próximo año una nueva empresa comenzará a trabajar en la zona, que producirá motores 1.6 de combustión interna. La capacidad estimada es de 150 mil motores por año.

Avtotor (Kaliningrado)

Avtotor en Kaliningrado aumentó la producción: 212 mil automóviles de pasajeros el año pasado, aunque la compañía puede producir hasta 300 mil. Las marcas coreanas proporcionaron un aumento del 5% en comparación con 2018: 140.5 mil autos Kia (más el 5%), 48 mil Hyundai (un aumento del 1.6%) y 2089 sedanes Genesis (más el 60%) abandonaron la línea de ensamblaje. Sin embargo, este es principalmente un SKD assembly, y solo se produjeron cuatro modelos con pintura y soldadura del cuerpo: a los nuevos Cerato y Kia Soul se unieron a los sedanes Kia Cerato Classic 2019 y los crossovers Sorento de la generación anterior. El volumen de producción de automóviles chinos está creciendo, pero hasta ahora es pequeño: los crossovers Chery (2.412 coches por año), FAW (2.060 automóviles) y Foton (168 automóviles). Cabe mencionar que esta es la segunda ronda de cooperación de Avtotor con Chery: hace casi quince años, Tiggo y Amulets se ensamblaron aquí. Pero BMW mostró una caída del 17 por ciento a 17 mil automóviles, principalmente debido



a un cambio en la generación de la tercera serie, que desapareció temporalmente del programa de producción. En Avtotor, todavía se fabrican sedanes de la quinta y séptima serie, así como crossovers X1, X3, X4, X5, X6 y X7 en los niveles de acabado más populares. La colaboración con Audi no tuvo éxito: después del lanzamiento de un lote piloto de 250 crossovers Audi Q7, el proyecto se congeló.

Volkswagen (Kaluga)

La planta Aswagen de Kaluga tiene una capacidad de 225 mil unidades al año, produjo 152 mil automóviles con un crecimiento del 4%. Los modelos Volkswagen Polo y Tiguan, así como “liftbacks” Skoda Rapid, se producen aquí en CKD con soldadura y pintura corporal. El SKD ensamblaje de los crossovers Audi Q7 también existe. La capacidad de la planta de motores de acuerdo con el plan aumentará de 150 a 300 mil motores, y además de los motores 1.6 de combustión interna, los motores turbo 1.4 se fabricarán aquí.

Lada Izhevsk

La planta de Lada Izhevsk mantuvo el ritmo de producción: en 2019, 128 mil automóviles Lada Vesta salieron de la línea de ensamblaje. En noviembre, fue comenzada la producción de Lada Vesta con CVT, pero hasta ahora no hay nada para cargar una empresa con una capacidad productiva de 230 mil automóviles al año.

Renault (Moscú)

Con la llegada de Arkana, la planta de Renault Moscú el año pasado pudo superar la marca número 100.000, aunque el volumen de producción de otros modelos (estos son Renault Duster, Kaptur y Nissan Terrano) disminuyó, lo que resultó en un aumento de solo el 2.5%. Existe la posibilidad de un aumento adicional en la producción (la planta está diseñada para 190 mil automóviles al año), pero los planes son solo para modernizar el Capture y la nueva generación de Duster.

Toyota (San Petersburgo)

La planta de Toyota en San Petersburgo estableció un récord: se produjeron 75.000 sedanes Toyota Camry y crossovers RAV4, contando con una capacidad de 100.000. El aumento (1.6%) podría haber sido mayor, pero la nueva generación RAV4 solo apareció el otoño 2019.

Gaz (Nizhniy Novgorod)

GAZ aumentó el volumen de producción en un 14%, de 57 mil a 64 mil automóviles. En el taller con una capacidad de 130 mil automóviles en CKD, se producen automóviles “liftback” Skoda Octavia, Crossovers Kodiaq y Karoq (su producción comenzó a fines de 2019). GAZ no ha estado fabricando automóviles Volkswagen desde 2018, sin embargo, de acuerdo con el plan original, en 2020, se lanza la fabricación del gemelo de Karoq el Volkswagen Tharu. El taller con una capacidad de 30 mil automóviles al año, donde se ensambló el Chevrolet Aveo antes, todavía está inactivo. Pero GAZ todavía se dedica a soldar y pintar marcos para SUV Kaluga Mitsubishi Pajero Sport.

Nissan (San Petersburgo)

La planta de San Petersburgo de Nissan, produjo 52 mil automóviles en lugar de 56,5 mil el año anterior. En otoño de 2018, una planta con una capacidad de 100 mil automóviles al año introdujo un segundo turno para expandir la gama, pero el pasado febrero la compañía regresó a un modo de turno único: solo los crossovers Nissan Qashqai, X-Trail y Murano se producen todavía aquí en CKD. Potencialmente, la línea de producción puede aceptar dos modelos más, y el candidato más probable es el SUV compacto Nissan Kicks.

UAZ (Uljanovsk)

Tras la disminución de la demanda, UAZ redujo la producción de los modelos de pasajeros Hunter y Patriot en un 3%, a 17 mil unidades, y teniendo en cuenta los vehículos comerciales, el resultado general disminuyó en un 6%, de 44.5 a 42



mil automóviles. El año pasado, una planta con una capacidad de 99 mil automóviles mejoró la línea de control de calidad y pruebas de automóviles terminados, y las modificaciones del Patriot con transmisión automática aparecieron en el rango. El debut del Patriot profundamente modernizado se pospuso hasta la segunda mitad de 2021.

PCMA (Peugeot Citroen Mitsubishi Automotive) (Kaluga)

La planta PCMA (Peugeot Citroen Mitsubishi Automotive) en Kaluga ha estado aumentando la producción por segundo año: el volumen ha alcanzado los 40 mil automóviles (más el 6%). Como antes, la mayoría provenía de los SUV Mitsubishi Outlander y Pajero Sport. Además de ellos, con la soldadura y pintura de los cuerpos aquí se producen en cantidades pequeñas sedanes Peugeot 408 y Citroen C4. La producción de furgonetas y minibuses Peugeot Expert / Traveler y Citroen Jumpy / SpaceTourer está creciendo gradualmente, a lo que Opel Zafira Life se unió a fines del año pasado. A largo plazo, el comienzo del lanzamiento de Peugeot Partner / Citroen Berlingo de la generación anterior, lo que ayudará a cargar una empresa con una capacidad de 125 mil automóviles al año.

Sollers (Vladivostok)

En la planta de Sollers en Vladivostok, se produjeron 31 mil automóviles Mazda (más 5%). Los Crossovers CX-5 y CX-9, así como los sedanes Mazda 6, todavía se ensamblan acorde con la tecnología SKD. Se quedan congelados los planes de construcción de talleres de soldadura y pintura. Pero en las proximidades hay una planta de motores con una capacidad de 50 mil unidades por año, donde se producen los motores Skyactiv-G.

GM-AvtoVAZ JV

GM-AvtoVAZ JV a fines del año pasado se convirtió completamente en propiedad de AvtoVAZ, aunque el antiguo nombre aún se conserva, y el cambio de marca de los SUV Chevrolet Niva producidos aquí tendrá lugar solo el próximo verano. El año pasado, la producción cayó de 32 mil a 20 mil automóviles. El próximo año, un taller con una capacidad de 98 mil automóviles al año continuará operando en el modo actual, pero luego la producción de Niva se transferirá a la tercera línea de AvtoVAZ, y el taller de la antigua empresa conjunta se puede convertir para producir modelos Renault.

Ford

Ford dejó el mercado ruso, la empresa conjunta Ford Sollers detuvo tres plantas. Estas son plantas de ensamblaje de automóviles en Vsevolozhsk (Focus y Mondeo lo hicieron aquí) y en Naberezhnye Chelny (Fiesta y EcoSport), así como una fábrica de motores, donde producían motores 1.6. de combustión interna. Su equipo ya ha comenzado a ser subastado. Solo la planta en Yelabuga con una capacidad de 65 mil automóviles por año permaneció en servicio: antes, se producían crossovers Kuga y Explorer aquí, pero ahora producen solo los vehículos comerciales Transit. En la primavera de 2021, Sollers tiene la intención de comenzar la producción de automóviles Aurus en Yelabuga, el plan de producción es de cinco mil automóviles al año.

Haval

El pasado mayo, la planta de Haval en la región de Tula comenzó a operar. Hasta finales de año, se produjeron 6.084 automóviles: la mayor parte son los modelos F7, pero en invierno, se unieron al SUV F7x y el H9. Si bien la capacidad de la planta se limita a 80 mil automóviles por año, en el futuro se puede aumentar a 150 mil. Los planes para este año son el inicio de la producción de camionetas Haval H5 de bajo costo y camionetas Great Wall. Además, Haval tiene la intención de invertir 17.750 millones de rublos en la construcción de su propia planta de motores con una capacidad de 80 mil unidades por año.

Chechenavto (Argun)

En la planta de Chechenavto en Argun, con una capacidad de 20 mil automóviles al año, los sedanes Lada Grant se ensamblan a partir de kits de automóviles pequeño. El año pasado, solo se fabricaron 5.027 automóviles (una disminución del 16%). Los planes anunciados previamente para aumentar la producción y la transición a CKD están congelados.



Daimler

La planta de Daimler en Esipovo, cerca de Moscú, comenzó la producción de automóviles en abril, y para fines de año se produjeron 3.155 automóviles con pintura y soldadura de carrocerías. Estos son principalmente sedanes Mercedes-Benz clase E, y en invierno llegaron los crossovers GLC, GLE y GLS. La capacidad de la empresa no supera los 25 mil automóviles por año, y la compañía aún no planea expandirla.

LMZ (Lipetsk)

La Planta Mecánica de Lipetsk (LMZ), construida por una empresa privada Irito, tiene talleres de soldadura y pintura, y la capacidad prevista es de 120 mil automóviles al año. Pero de enero a agosto, se ensamblaron 241 crossovers Changan CS35 aquí, después de lo cual la compañía china dejó de trabajar con la compañía y desmanteló la línea de montaje. Las perspectivas adicionales de la planta no están definidas.

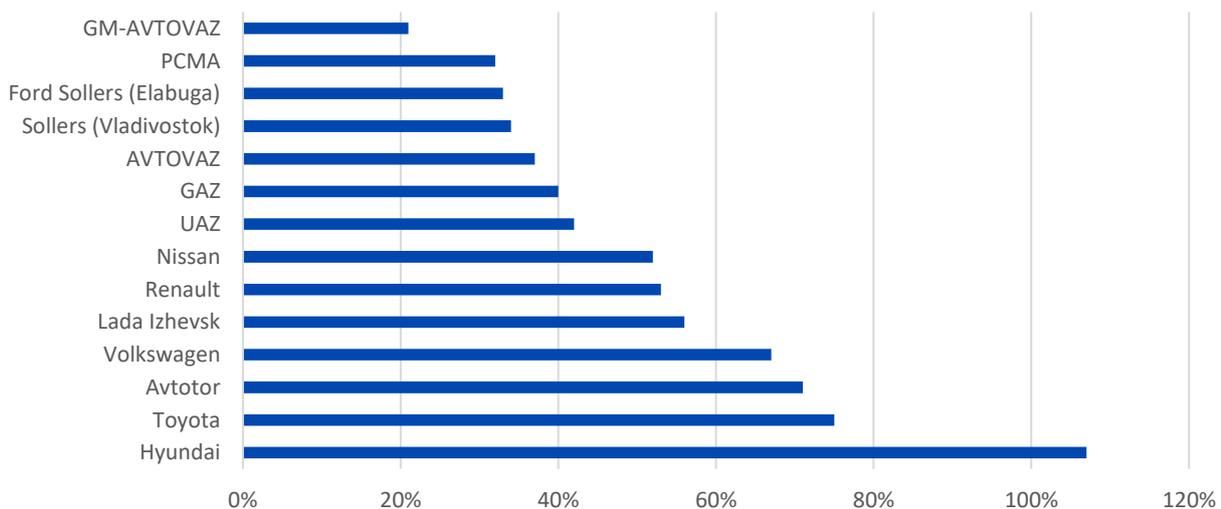
Aurus

En los talleres de Moscú NAMI está realizando una producción a pequeña escala de sedanes y limusinas Aurus para el servicio civil. Las estadísticas de producción no se revelan, pero el plan inicial para 2019 incluía el ensamblaje de 120 autos. Sin embargo, incluso después de organizar la producción en serie del Aurus en Elabuga, la planta de Moscú continuará produciendo piezas de máquinas no estándar.

Derways

La planta de Derways se detuvo en 2018 y se declaró en quiebra en febrero de 2020, y la filial de Stavropol Auto se declaró en quiebra formalmente a fines del año pasado. No se habla de reiniciar la producción. La compañía Lifan finalmente abandonó la idea de construir su propia planta en la región de Lipetsk, aunque la primera piedra fue puesta en 2015. La antigua planta de General Motors en San Petersburgo (con una capacidad de 108 mil automóviles) ha estado inactiva durante cinco años, pero aún no ha encontrado un comprador: la subsidiaria de la fábrica bielorrusa, Unison, la compañía Unison Auto Russia, ha perdido interés en seguir discutiendo el acuerdo.

Gráfico 2: Grado de carga de las plantas de automóviles rusas en 2019





2.2. Comercio exterior

2.2.1. Exportaciones

Tabla 5: Exportaciones de automóviles turismo 2014-2018

Año	Unidades	USD
2018	93.359	1.284.864.077
2017	69.313	1.144.949.043
2016	67.990	1.097.518.940
2015	97.423	1.109.782.570
2014	127.530	1.460.545.453

Fuente: autostat.ru

Tabla 6: Exportaciones de camiones 2014-2018

Año	Unidades	USD
2018	15.000	369.623.686
2017	13.979	317.073.296
2016	14.303	352.856.086
2015	19.978	451.529.448
2014	21.987	503.556.515

Fuente: autostat.ru

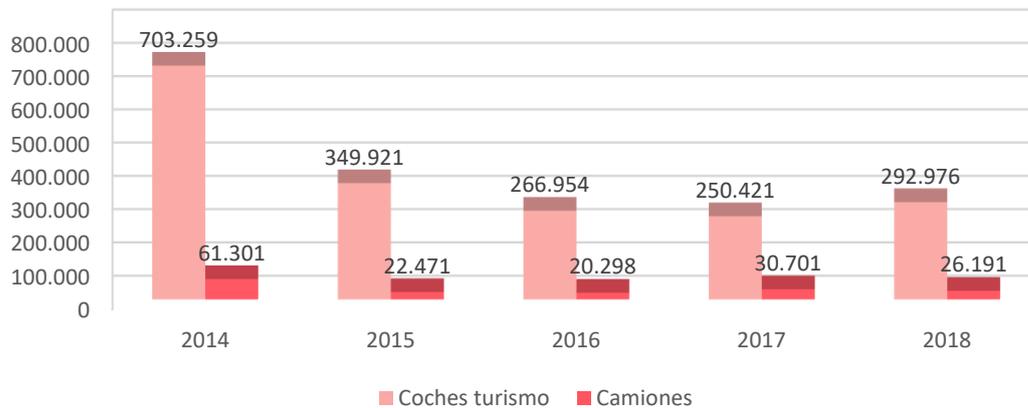
Las exportaciones suman unos 107.000 vehículos en 2018, y durante los últimos años las exportaciones de vehículos desde Rusia se han mantenido aproximadamente constantes. Los principales destinatarios de las exportaciones rusas de automóviles son los países de la CEI. Estos países son muy cercanos a Rusia y cuentan con unos niveles de renta bastante bajos, por lo que, la mayoría de la población no puede adquirir vehículos de coste medio.

Además de los vehículos locales, se exportan los coches de los fabricantes “occidentales” establecidos en Rusia. Por ejemplo, en segundo lugar, de exportaciones en 2018, después de la local LADA 4x4, aparecen Skoda Octavia, Volkswagen Polo y KIA Rio.

En las siguientes tablas aparecen los principales datos comerciales del mercado automovilístico ruso que ofrecen una visión general del tamaño en términos de unidades y monetarios.



Gráfico 3: Importaciones de automóviles (miles de unidades)



Fuente: Autostat.ru

Tabla 7: Importaciones de coches de turismo por países de procedencia 2018 (unidades, USD)

	País	Código país	Unidades	USD
1	JAPÓN	JP	88.994	2.245.098.062
2	ALEMANIA	DE	43.343	1.326.556.128
3	EEUU	US	26.563	923.923.859
4	REINO UNIDO	GB	18.227	663.596.120
5	ESLOVAQUIA	SK	9.902	434.480.121
6	SUECIA	SE	4.743	159.940.470
7	TAILANDIA	TH	7.295	158.993.388
8	ESPAÑA	ES	4.950	149.791.461
9	CHINA	CN	21.512	129.488.020
10	FINLANDIA	FI	7.672	127.046.722
	OTROS		59.775	940.653.111
Total			292.976	7.259.567.462

Fuente: <https://customsonline.ru/>

Tabla 8: Importaciones de camiones por países de procedencia 2018 (unidades, USD)

	País	Código país	Unidades	USD
1	BIELORRUSIA	BY	5.113	873.551.421
2	EEUU	US	132	165.259.542
3	FINLANDIA	FI	415	117.421.393
4	TAILANDIA	TH	5.831	113.568.711
5	CHINA	CN	2.288	110.447.511
6	JAPÓN	JP	1.336	100.601.759
7	SUECIA	SE	625	98.659.168
8	ALEMANIA	DE	2019	85.760.543
9	POLONIA	PL	1716	65.346.334
10	ESPAÑA	ES	1672	46.222.582
	OTROS		5044	213501478
Total			26.191	1.990.340.442

Fuente: <https://customsonline.ru/>



IMPORTACIONES DE COMPONENTES

En las siguientes tablas aparecen los principales datos sobre las importaciones de diferentes piezas de automoción para dar una visión general de necesidades del mercado ruso en términos de unidades y monetarios.

Entre la gran cantidad de partidas arancelarias que constituyen el sector de componentes y accesorios de automoción, las más representativas son las 8706, 8707 y 8708. En las páginas siguientes se analizan las importaciones de dichas partidas.

Tabla 9: Importaciones 8706 por país (USD)

Rango	País	2017	2018
1	CHINA	2 570 025	13 371 909
2	CANADÁ	0	2 335 153
3	BIELORRUSIA	3 051 073	1 425 552
4	ESPAÑA	2 682 801	632 035
5	ALEMANIA	84 029	460 021
6	JAPÓN	60 922	114 691
7	ITALIA	35 348	0
8	PAÍSES BAJOS	9581	0
9	EEUU	0	0
10	FRANCIA	0	0
11	SUIZA	0	0
12	SUECIA	769915	0
13	REINO UNIDO	0	0
Total		9 320 453	18 339 361

Tabla 10: Importaciones 8707 por país (USD)

Rango	País	2017	2018
1	REPÚBLICA DE COREA	498 773 400	704 414 727
2	JAPÓN	307 727 528	432 975 725
3	ESLOVAQUIA	388 554 447	418 111 237
4	REPÚBLICA CHECA	83 441 726	158 666 850
5	ALEMANIA	88 236 872	144 545 736
6	EEUU	26 222 048	76 204 360
7	POLONIA	11 650 915	18 591 492
8	AUSTRIA	5 419 939	6 641 034
9	SUECIA	5 193 817	5 771 114
10	PAÍSES BAJOS	898 998	5 671 879
26	ESPAÑA	330 049	199 559
Total		1 441 592 503	2 005 614 435

Fuente: <https://customsonline.ru/>

Las partes y accesorios son el principal subsector de los componentes de automoción. A continuación, se muestran las importaciones de su partida arancelaria durante los últimos años. Como se puede observar, España cuenta con una posición que se encuentra estable en la vigésimo sexta posición con una cuota de mercado de casi el 2%.



Tabla 11: Importaciones 8708 por país (USD)

Rango	País	2017	2018
1	JAPÓN	3 513 865 868	4 126 211 487
2	ALEMANIA	2 785 805 978	3 275 595 743
3	REPÚBLICA COREA	1 543 557 027	1 995 547 545
4	EEUU	1 354 563 743	1 690 990 946
5	BIELORRUSIA	1 523 948 299	1 636 527 915
6	CHINA	1 269 243 618	1 531 751 138
7	ESLOVAQUIA	858 968 737	1 175 155 249
8	UK	718 398 897	786 868 183
9	REPÚBLICA CHECA	558 579 706	740 351 485
10	SUECIA	424 946 853	512 119 962
11	FRANCIA	408 041 714	467 068 184
12	ESPAÑA	400 023 344	443 475 295
Total		19 074 786 897	22 390 181 364

2.2.2. Importaciones de las principales partidas arancelarias 2014-2019

En los siguientes gráficos se representa las importaciones de Rusia de los Tarifs más relevantes del sector con el siguiente foco:

- Los 3 países con mayor volumen
- Los 4 países europeos de mayor volumen
- Posición de España

Tabla 12: Volantes y cajas de dirección

Posición	Exportador	Valor en USD
1	Rep. de Corea	\$110.591.379
2	China	\$71.605.132
3	Alemania	\$66.975.000
5	Polonia	\$38.572.898
6	Francia	\$33.433.530
7	Romanía	\$18.932.113
8	Turquía	\$17.977.865
12	España	\$7.569.808
NA	Otros	\$141.302.546
Total		\$506.960.271

Fuente: www.customsonline.ru

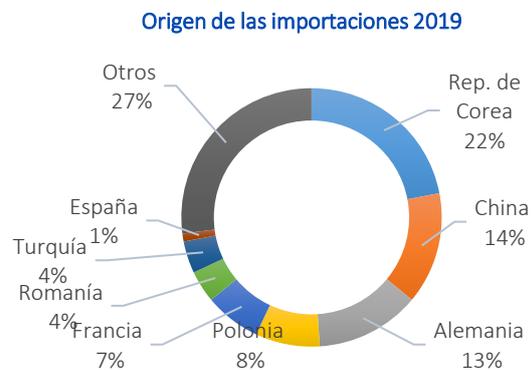




Tabla 13: Cajas de cambios

Posición	Exportador	Valor en USD
1	Alemania	\$297.125.356
2	Rep. de Corea	\$285.562.265
3	Japón	\$240.699.367
6	Rep. Checa	\$87.417.227
7	Francia	\$62.811.391
8	Eslovaquia	\$46.799.647
9	Romanía	\$31.336.259
11	España	\$23.498.275
NA	Otros	\$361.074.805
	Total	\$1.436.324.592

Fuente: www.customsonline.ru

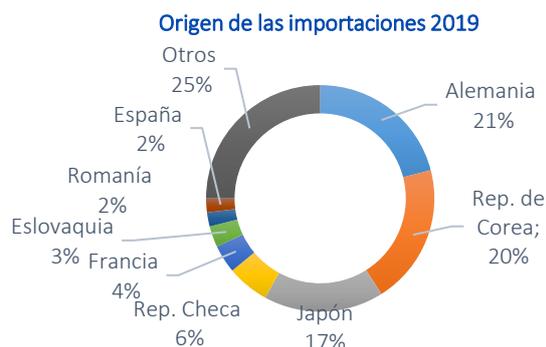


Tabla 14: Piezas de caucho-metal para automóviles

Posición	Exportador	Valor en USD
1	China	\$61925672
2	Alemania	\$52480403
3	Japón	\$26397404
4	Italia	\$20024482
6	Turquía	\$17453211
8	Francia	\$12035058
10	España	\$9259905
NA	Otros	\$133635505
	Total	\$333211640

Fuente: www.customsonline.ru

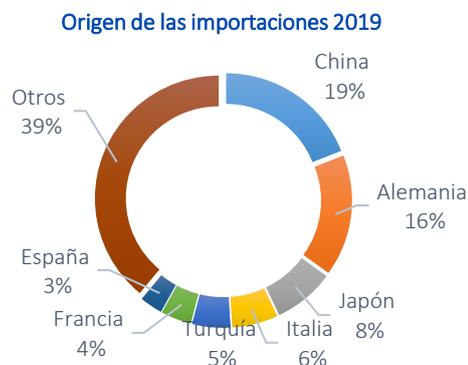


Tabla 15: Sistemas de suspensión

Posición	Exportador	Valor en USD
1	Japón	\$33427667
2	Rep.de Corea	\$32427369
3	China	\$31830300
4	Alemania	\$19238024
5	Turquía	\$10055386
6	Rep. Checa	\$8219022
7	Romanía	\$8176253
12	España	\$3813518
NA	Otros	\$39211854
	Total	\$186399393

Fuente: www.customsonline.ru

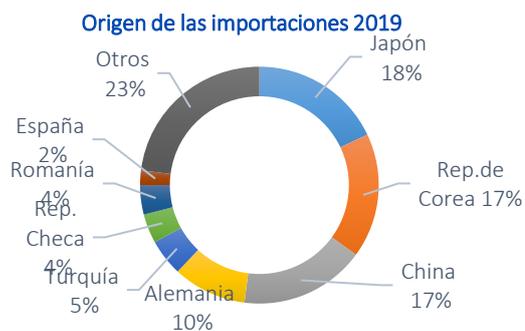




Tabla 16: Ejes y transmisión

Posición	Exportador	Valor en USD
1	Alemania	\$35716829
2	China	\$13884578
3	Suecia	\$11962367
4	Rep. De Corea	\$9204379
7	Austria	\$4116982
8	Italia	\$3827006
9	Eslovaquia	\$2231488
17	España	\$617372
NA	Otros	\$29938021
	Total	\$ 111499022

Fuente: www.customsonline.ru

Origen de las importaciones 2019

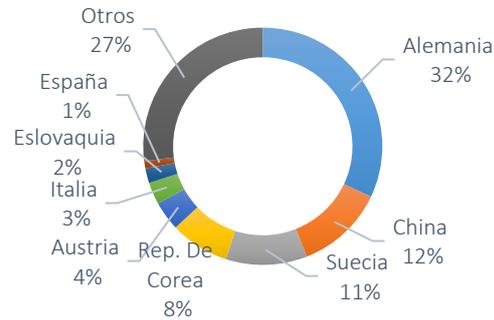
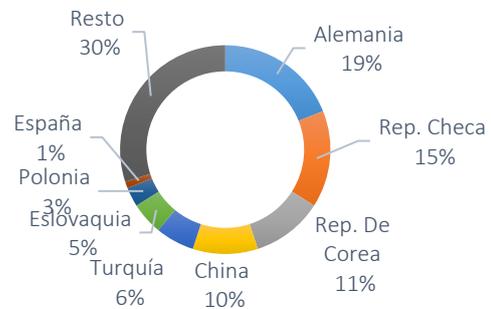


Tabla 17: Silenciadores y tubos de escape

Posición	Exportador	Valor en USD
1	Alemania	\$8453112
2	Rep. Checa	\$6404275
3	Rep. De Corea	\$4564160
4	China	\$4228678
5	Turquía	\$2720616
8	Eslovaquia	\$2341027
10	Polonia	\$1327218
20	España	\$617372
NA	Otros	\$203098
	Total	\$ 43377263

Fuente: www.customsonline.ru

Origen de las importaciones 2019



2.3. Tamaño del mercado

Puesto que tanto los datos de comercio exterior de automóviles como los de producción son conocidos, se puede analizar el tamaño del mercado ruso y su evolución.

Tabla 18: Tamaño del mercado de automóviles de pasajeros y camiones en la FR (unidades)

	2014	2015	2016	2017	2018	% cambio 17/18
Importaciones	764.560	372.392	287.252	281.122	319.167	+ 13%
Exportaciones	149.517	117.401	82.293	83.292	108.359	+ 30%
Producción	1.876.300	1.370.200	1.291.800	1.538.500	1.754.500	+14%
Total	2.491.343	1.625.191	1.496.759	1.736.330	1.965.308	+13%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de <https://customsonline.ru/>, ASM Holding OJSC (<http://www.asm-holding.ru/>), NP OAR (<http://www.oar-info.ru/>)

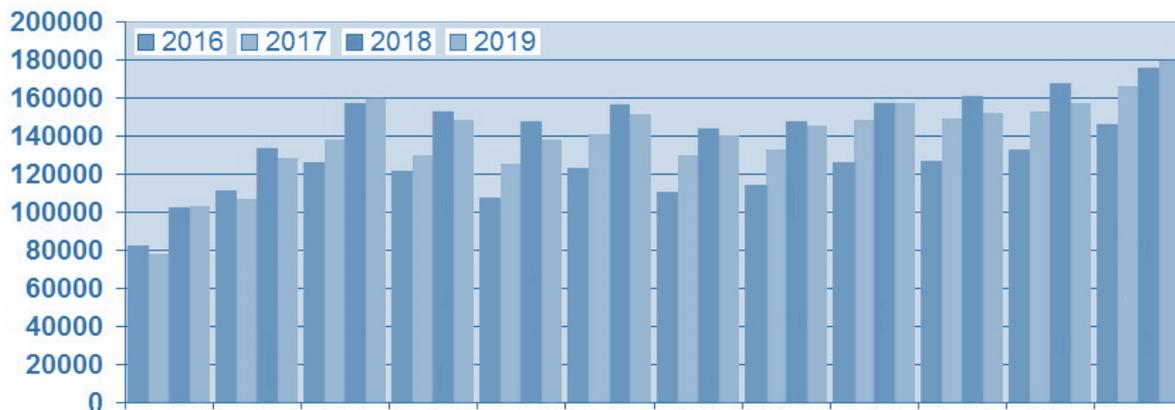


2.3.1. Ventas

Las ventas de automóviles nuevos en Rusia han estado cayendo desde abril 2019, pero los resultados de diciembre fueron sorprendentemente positivos: un aumento del 2,3%. Según la Asociación de Empresas Europeas (AEB), se vendieron 179 mil automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros por mes en lugar de 175 mil el año anterior. Sin embargo, los resultados del año no son alentadores: el mercado ruso cayó un 2,3%. Según AEB, de enero a diciembre, se vendieron 1 millón 760 mil automóviles nuevos en comparación con 1 millón 801 mil en 2018.

Los líderes del mercado son los mismos que antes. En primer lugar, está Lada, con una demanda que ha crecido un 1% a 362 mil automóviles: Granta y Vesta dieron un aumento, aunque Largus y especialmente XRAY estaban "en rojo". Entre los tres líderes están los "coreanos" Kia (226 mil autos) y Hyundai (179 mil), quienes lograron mantener el volumen de ventas del 2018. Los indicadores de diciembre mostraron que Renault vendió 145.000 automóviles durante el año, que es un 6% más que el año anterior, aunque no hubo crecimiento en los próximos once meses.

Gráfico 4: Ventas de automóviles nuevos en Rusia, 2016-2019 (por meses)



Skoda mostró el aumento más significativo entre los principales actores del mercado: más del 9% , hasta 89 mil automóviles debido a la excelente demanda de Kodiaq. BMW también destacó, aumentando las ventas en un 17%, a 42 mil automóviles. Haval y Geely multiplicaron los resultados de 2018 por cuatro y tres veces, respectivamente, gracias al inicio de la producción local (Geely se produce en Bielorrusia, pero estos automóviles llegan a Rusia libres de impuestos). Ford mostró una disminución del 43% debido al cese de la producción y venta de automóviles: solo los Tránsito permanecieron en el mercado. A finales de año, Opel regresó a Rusia.

Los bestsellers rusos son Lada Granta (136 mil autos) y Vesta (111 mil). En tercer lugar, Kia Rio (92 mil), pero las ventas están cayendo, así como Solaris (59 mil). Y el crossover más popular es Hyundai Creta (71 mil).

AEB asegura que el año pasado los fabricantes de automóviles hicieron todo lo posible para mantener o al menos minimizar la reducción en la demanda del mercado. Pero el pronóstico para 2020 no inspira optimismo: menos 2%, siendo así la misma bajada del 2% que vimos en 2019. Y este no es un mal escenario: algunos actores del mercado esperan que las ventas caigan un cinco o incluso un diez por ciento.



3. OFERTA

En cuanto al sector de componentes de automoción, en Rusia están ya presentes las principales multinacionales del sector (Bosch, Siemens, Michelin, Magna, Delphi, Johnson Controls, Magnetti-Marelli,...) que sirven a las plantas de modelos extranjeros y, en menor medida, a los fabricantes rusos. Esto último les convierte en una amenaza para una industria local con una gran necesidad de modernización.

3.1. Fabricantes locales

Como ya ha sido mencionado anteriormente, la industria automovilística estaba integrada verticalmente durante la Unión Soviética, y en sus plantas eran capaces de realizar todas y cada una de las operaciones de fabricación. Tras la caída de la URSS y la crisis de los 90, han sobrevivido algunos productores independientes y un grupo de unas 100 empresas para las cuales la fabricación de componentes es una actividad secundaria. Hoy en día, los propios fabricantes rusos están presentes en gran parte del mercado de componentes de automoción, tanto de forma independiente como en cooperación con otras empresas.

Una de las características de la industria rusa es que las instalaciones de producción han quedado obsoletas y cuentan con métodos poco eficientes de producción, lo que supone una calidad inferior en comparación con componentes importados o producidos localmente por empresas extranjeras. Este es también el caso de los fabricantes rusos de componentes y accesorios de automoción. No obstante, ha habido un empuje de fabricantes extranjeros y nacionales hacia una mejora y una reconversión total. Asimismo, cada vez son más los que optan por adoptar los estándares europeos de calidad como las normativas ISO y técnicas de mejora de la calidad y eficiencia de la producción como el “just-in-time”.

3.2. Fabricantes extranjeros

Tras la disolución de la URSS, poco a poco fabricantes extranjeros fueron estableciéndose en el mercado ruso, a pesar de las complicadas condiciones de acceso y el hecho de que a veces la localización no fuera rentable del todo. Así, el primero en llegar fue Siemens VDO Automotive, en 1994. En lo que se refiere al modo de entrada, algunas compañías han decidido localizarse por sí mismas, o a través de la compra de una fábrica local, así como colaborando con compañías rusas.

AGC Flat Glass: En Rusia cuenta con una planta de vidrio flotado, vidrio revestido, espejos y vidrio laminado en Klin; las Oficinas centrales de Europa del Este se encuentran en Moscú; en Bor cuentan con una planta de vidrio de reemplazo automotriz y otra planta de vidrio flotado.

Air Liquide: Air Liquide se estableció en Rusia en 1989 y se ocupó principalmente de la venta de equipos de producción de gas industrial. En 2005, fue fundada OOO Air Liquide, la filial rusa para la producción y venta de gases industriales.

Akzo Nobel: AkzoNobel es un experto en la fabricación de pinturas y revestimientos, estableciendo el estándar en color y protección desde 1792. En Rusia está presente en el Óblast de Moscú con Akzo Nobel Lakokraska Ltd y en Vladivostok con International Paint (East Russia) dedicados a la fabricación de pigmentos inorgánicos, incluidos negro, blanco y color.

Atlas Copco: Sus productos y servicios comprenden desde soluciones de aire comprimido, accesorios de tratamiento de aire, generadores de gas industrial y tuberías, grupos electrógenos, bombas de achique, torres de iluminación, herramientas industriales y sistemas de montaje, hasta el correspondiente servicio postventa y alquiler de maquinaria. En Moscú cuenta con un centro de servicio Atlas Copco, proporcionando soporte de servicio para garantizar la eficiencia del uso de nuestros equipos en cualquier lugar de Rusia, y también con un centro de atención al cliente Atlas Copco ZAO Customer Center Rusia.



Tabla 19: Listado de grandes empresas extranjeras del sector presentes en Rusia

Listado de grandes empresas extranjeras del sector presentes en Rusia				
AGC Flat Glass	Denso	AGC Glass	Nagares	Thyssen Krupp
Air Liquide	Dow Corning	Hella Autotechnik	Nokian Tires	Toyota Boshoku Corporation
Akzo Nobel	DSM	Hyundai Mobis	Pilkington	TRW Automotive
Atlas Copco	Eberspächer	Johnson Controls	Pirelli	Tudor
BASF	EDAG	Knorr Bremse	Robert Bosch	Valeo
Bosal	Faurecia Interior Systems	Lear Corp.	Siemens VDO Automotive	Varta
CIE Automotive	Federal Mogul Corporation	Leoni	SKF	Webasto
Continental Tires	Ficosa	Magna International	Stadco Ltd	WPT
Cummins Inc.	Freudenberg	Magnetti Marelli	Takata	ZF Fiedrichschafen
Delphi Corporation	Gestamp	Michelin Group	Tenneco Automotive	

BASF: Su portafolio se organiza en seis segmentos: Chemicals, Materials, Industrial Solutions, Surface Technologies, Nutrition & Care and Agricultural Solutions. En Rusia cuenta con 10 plantas productivas por todo el país (San Petersburgo – Planta de productos químicos para la construcción, Moscú, Safonovo, Kazan, Kirovo-Chepetsk, Nizhnekamsk, Engels, Krasnodar), 6 oficinas (San Petersburgo, Moscú, Kazán, Krasdonar, Novosibirsk y Voronzeh), y un centro técnico en San Petersburgo.

La alemana **Benteler** posee dos plantas en rusa, una en Kaluga y otra en Nóvgorod.

Bosal: En Rusia, cuenta con su presencia en Nizhny Nóvgorod con la implantación LLC Bosal-GAZ y en Kaluga con la implantación BOSAL OOO, ambos fabricantes de piezas de automóviles.

Continental Tires: Desde 2013, en Rusia cuenta con una planta productiva de neumáticos para pasajeros y camiones ligeros en Kaluga.

Delphi Corporation: Sus actividades de negocio comprenden el diseño, fabricación y distribución de componentes y sistemas mecánicos y electrónicos para el sector industrial de la automoción y transporte. Sus oficinas en el mercado ruso se encuentran en Moscú. Su gama incluye sistemas de frenos, sistemas de dirección y suspensión, sistemas de aire acondicionado y control del motor, sistemas de encendido, alimentación e inyección de combustible, equipos avanzados de diagnóstico y prueba, técnicos y más.

Denso: es un fabricante global de piezas automotrices. Estableció operaciones en Rusia en 2009 con la apertura de una oficina de ventas en Moscú, DENSO Sales Rus L.L.C. Esta compañía representa a DENSO After Market and Industrial Solutions y su gama de productos y servicios del mercado de accesorios, así como desarrolla e implementa estrategias de promoción de ventas para la región.

Dow Corning: Con más de 40 años de presencia continua en Rusia, está presente en Vladimir a través de JV Dow Izolan OOO (productos químicos), en Moscú a través de Dow Europe GmbH (oficina de representación) y Finndisp OOO (fabricación de pinturas, barnices, lacas, esmaltes y otros productos).

DSM: Cuenta con dos implantaciones, en Togliatti “DSM Engineering Materials” y en Naberezhnye Chelny “DSM Nutritional Products, además de las Oficinas Centrales en Moscú.



Eberspächer: En Rusia cuenta con Eberspächer Climate Control Systems RUS ZAO en Moscú (empresa filial de calentadores de combustible y aire acondicionado), y Eberspaecher Exhaust Systems RUS LLC en Togliatti, San Petersburgo y Moscú (tecnologías de escape).

EDAG: Activo en el segmento "Servicios de ingeniería", trabaja en los campos de desarrollo de productos, desarrollo de plantas de producción, ingeniería de plantas y producción en serie pequeña. El Grupo EDAG es uno de los mayores socios de desarrollo independientes del mundo para la industria del automóvil y la industria de la aviación. En Rusia, EDAG se encuentra ubicada en Kaluga como OOO EDAG Production Solutions RU.

Faurecia Interior Systems: La compañía Faurecia llegó a Rusia en 2006. Faurecia, como proveedor automotriz, trabaja en estrecha colaboración con sus clientes, socios globales como Volkswagen, Ford, Renault, Nissan, Peugeot, Citroën, Mitsubishi, GM, Hyundai, Mercedes, así como el gigante automovilístico ruso AvtoVAZ. Cuenta con 6 plantas de producción en Kaluga (planta de piezas interiores y planta de soluciones automotrices ecológicas), Togliatti (planta de asientos y planta de soluciones automotrices ecológicas), San Petersburgo (planta de asientos) y la región de Leningrado (planta de piezas interiores).

Federal Mogul Corporation: En Rusia cuenta con tres plantas productivas. Una planta de rodamientos del motor en Dimitrograd, y dos de pistones en Naberezhnye Chelny y Togliatti. Sus oficinas se encuentran en Moscú.

Ficosa: En 2007 firmó un acuerdo con la compañía rusa Zavod Avtocomponent de Nizhny Nóvgorod, a través del cual inició sus operaciones en Rusia. El acuerdo incluía la gestión de licencias técnicas a Avtocomponent para poder desarrollar y producir los sistemas y componentes de la multinacional española para el mercado ruso, así como la firma, en el futuro, de una empresa conjunta para desarrollar y producir componentes, en el que Ficosa sería su socio mayoritario. La línea de negocio de la compañía incluye la fabricación de piezas y accesorios para vehículos de motor.

La empresa checa **Hella Autotechnik** empezó con un acuerdo de cooperación en 2005 con el Grupo SOK para fabricar elementos de iluminación. Hoy en día la compañía HELLA en Rusia es un almacén al por mayor, situado en el territorio de la región de Moscú, con una amplia variedad de productos en todas las áreas comerciales clave: iluminación, electricidad / electrónica, sistemas de refrigeración y aire acondicionado de motores, equipos de garaje y diagnóstico, así como componentes para sistemas de frenos de automóviles.

Hyundai Mobis: MOBIS Russia se encuentra en St Petersburg, produce módulos de cabina, parachoques y piezas de moldeo de plástico y los suministra a la fábrica de Hyundai Rusia.

Freudenberg: Varias empresas de Freudenberg ofrecen sus productos y servicios a clientes rusos, llegando a varias ramas de la industria, incluidos los sectores de automoción, construcción, energía y química, ingeniería mecánica y de plantas, limpieza doméstica y profesional, textiles y prendas de vestir. Las empresas de Freudenberg tienen su sede en Moscú, San Petersburgo y Nizhniy Novgorod, donde el parque industrial de Zavolzhie alberga las operaciones de Freudenberg Performance Materials y Freudenberg Home and Cleaning Solutions.

Magneti Marelli: En Rusia está ubicado en Ryazan como "OOO Automotive lighting" como fabricante de iluminación automotriz.

Johnson Controls: La oficina central se encuentra en Moscú y se centra en el equipo de construcción, el servicio y la producción la llevan a cabo en Khimki (Óblast de Moscú). Además, cuenta con oficinas en San Petersburgo, Krasnodar y Ekaterinburgo. **Faurecia**, parte del grupo francés PSA, formó en 2006 una joint venture con la rusa Technoplast para la fabricación de parachoques en Nizhni Nóvgorod. Hoy en día está presente en diferentes regiones, Faurecia trabaja en estrecha colaboración con sus clientes, socios globales como Volkswagen, Ford, Renault, Nissan, Peugeot, Citroën, Mitsubishi, GM, Hyundai, Mercedes, así como el gigante automovilístico ruso AvtoVAZ. Con 6 sitios de producción en Kaluga, Togliatti, San Petersburgo y la región de Leningrado, Faurecia no deja de trabajar en nuevos programas y proyectos, introduciendo las tecnologías y métodos de producción más avanzados. La compañía americana



Knorr Bremse: es un fabricante alemán de sistemas de frenos para vehículos ferroviarios y comerciales que ha operado en el campo durante más de 110 años. En Rusia está presente en San Petersburgo, Moscú y Naberezhnye Chelny.

Lear Corporation tiene plantas en Nizhny Nóvgorod, Kaluga y Volokolamsk desde las que provee a GAZ, VW y otras. En Kaluga y Nizhny Nóvgorod fabricando asientos para automóviles, y en Volokolamsk fabricando sistemas eléctricos para automóviles.

Leoni: En Rusia cuenta con plantas productivas en Nizhni Novgorod y Naberezhnye Chelny para el desarrollo y producción de sistemas de cableado para la industria automotriz.

Magna International: Es el mayor fabricante de componentes para el automóvil de Canadá. En Rusia cuenta con 6 instalaciones en San Petersburgo, Kaluga y Nizhny Nóvgorod de manufactura/ensamble de componentes para el automóvil y más de 2.000 empleados.

Magneti Marelli posee una fábrica de elementos de alumbrado en Ryazan a través del grupo Automotive Lighting.

Michelin Group: En Rusia y la CEI Michelin lleva establecido desde 1997. Michelin es el primer fabricante extranjero de neumáticos que lanzó su fábrica en Rusia, en 2004. La fábrica de Michelin está situada en Davydovo, región de Moscú.

Nagares (Mahle): En 2017 se lleva a cabo la adquisición por parte de MAHLE del especialista en electrónica Nagares SA. Tras la aprobación de las autoridades antimonopolio, la empresa española se integrará ahora en el grupo.

Nokian Tires: Nokian Tyres se concentra en Rusia en la venta de neumáticos de la marca Nokian del segmento A y en la construcción de su propia fábrica de neumáticos. La compañía ha iniciado un proceso con el objetivo de terminar las operaciones de su empresa rusa JV Amtel-Nokian Tyres, que se estableció para vender neumáticos del segmento B de la marca Nordman. Con el fin de reforzar aún más la red de distribución y venta de neumáticos del segmento A, Nokian Tyres ha establecido un centro logístico en el área de Moscú.

Pilkington: La compañía de vidrio plano NSG Group, que Opera bajo la marca Pilkington está presente en el mercado ruso desde 2003 a través de su implantación en Chulkova, cerca de Moscú, para la fabricación de vidrio flotado.

La alemana **Robert Bosch** tiene una planta en Engels donde produce bujías, sistemas de inyección y otros componentes. Bosch tiene siete de sus propias instalaciones de producción: lavadoras y refrigeradores en la región de Leningrado, herramientas eléctricas, componentes automotrices, equipos de calefacción y radiadores en la ciudad de Engels, región de Saratov y componentes para automóviles en la región de Samara.

Thyssen Krupp: thyssenkrupp Industrial Solutions (RUS) es la organización local rusa de thyssenkrupp Industrial Solutions AG (Alemania). Está ubicado en Nizhny Novgorod, y cuenta con oficinas en Moscú. Thyssenkrupp Industrial Solutions (RUS) ofrece un paquete completo de servicios globales, desde ingeniería conceptual y diseño hasta construcción, puesta en servicio y servicio. Asumimos la responsabilidad de la implementación de proyectos a gran escala como contratista para la ingeniería, adquisición y construcción (EPC), y garantizamos el soporte in situ ofrecido por nuestros profesionales calificados y experimentados.

SKF: En Rusia cuenta con una planta productiva en Tver que fabrica unidades de rodamientos para juegos de ruedas ferroviarias, una fábrica de reparaciones en Moscú y numerosas sucursales por todo el país

Siemens VDO Automotive: Desde 1996, en la ciudad de Chistopol (República de Tatarstán), la empresa conjunta ruso-alemana "continental Automotiv RUS" realiza el desarrollo, la producción y el suministro de la electrónica automotriz y la mecatrónica a los transportadores de los productores rusos y extranjeros.



Stadco Ltd: es un proveedor internacional Tier 1 de productos y servicios automotrices Body-in-White presente en el mercado ruso. Las capacidades principales son la fabricación de estampados y ensamblajes de aluminio y acero.

Takata: Empresa adquirida por Key Safety Systems, renombrado más tarde como Joyson Safety Systems. En el mercado se encuentra presente como Takata Rus OOO, fundada en 2010. La línea de negocio de la compañía incluye la fabricación de piezas y accesorios para vehículos de motor.

Tenneco Automotive: Cuenta con dos plantas en Rusia, una planta de fabricación de control de emisiones en San Petersburgo para fabricantes de equipos originales (OEM), y una planta para producir componentes de escape y ensamblajes en Togliatti.

Toyota Boshoku Corporation: La corporación se estableció en San Petersburgo en 2006, y llevan a cabo la producción de asientos de automóviles.

TRW Automotive: TRW Aftermarket es líder mundial en la fabricación de productos de seguridad para automóviles con la calidad de Equipo Original (EO). Sus sistemas de freno, piezas de dirección y suspensión, componentes para vehículos industriales y equipos son ampliamente conocidos por su calidad y su diseño innovador.

Valeo: En Togliatti, Valeo fabrica sistemas de confort y asistencia a la conducción, sistemas térmicos y sistemas de visibilidad. En Nizhny Nóvgorod cuenta con un centro de logística para la venta de sistemas de visibilidad. La planta de Moscú se ocupa de la fabricación de sistemas térmicos, es también un centro de I + D y ventas. Además, en Moscú están ubicadas las oficinas de ventas de sistemas de tren motriz, de Valeo Service, y de comodidad y sistemas de asistencia a la conducción.

Varta: La empresa alemana está presente en Rusia, el proveedor local de baterías se ubica en Moscú.

Webasto: Webasto Rus es la filial rusa de la empresa alemana "Webasto". Webasto Rus es el fabricante líder de precalentadores, calentadores de aire independientes y auxiliares, así como aires acondicionados para todo tipo de autobuses y otros vehículos. Vende, instala y presta servicios a todos los productos Webasto y Spheros en la oficina central de Moscú, así como a través de sucursales: en St. Petersburgo, Nizhniy Novgorod, Ekaterimburgo y Novosibirsk.

WPT: La presencia de Cummins en Rusia se remonta a mediados de la década de 1970, cuando los motores Cummins ingresaron al mercado instalados en camiones mineros importados. Desde entonces, la marca Cummins ha sido ampliamente reconocida entre los principales sitios mineros de la antigua Unión Soviética, creando una base sólida para la lealtad del cliente que estamos orgullosos de declarar. La Oficina Regional de Cummins se fundó en Moscú en 1985 y luego se estableció la oficina de distribución en 2003 y la empresa conjunta con el fabricante local líder de camiones KAMAZ en 2006.

Con un acuerdo de cooperación con Kamaz, **ZF Friedrichshafen** empezó a fabricar cajas de cambios en Rusia. Hoy en día ya nos podemos encontrar a la compañía presenta en Moscú, Naberezhnye Chelny, San Petersburgo y Toliatti.

El fabricante alemán cuenta en Moscú con un centro de servicio para reparación y restauración industrial de unidades ZF en Moscú, las tareas del centro incluyen proporcionar servicio postventa y soporte técnico a empresas de transporte, estaciones de servicio independientes y usuarios finales de productos. En San Petersburgo, cuenta con la oficina y centro de servicios. En febrero de 1999, ZF abrió el primer centro de servicio en Rusia en San Petersburgo. La especialización principal es la revisión y diagnóstico de unidades para autobuses, construcción de carreteras, maquinaria agrícola y camiones. También cuenta con oficinas en Togliatti

Por otro lado, OOO ZF KAMA fue creado en Naberezhnye Chelny para proporcionar a los vehículos KAMAZ transmisiones de última generación, eficientes y duraderas. ZF KAMA es la primera empresa conjunta de KAMAZ y el único sitio de producción de ZF en los países de la CEI. En 2007, la empresa recibió el estatus de "asamblea industrial" y fue incluida en



la lista de proyectos de inversión en la República de Tatarstán. Desde 2010, se ha trabajado para localizar la producción basada en las tecnologías más avanzadas. ZF KAMA se dedica tanto al ensamblaje de la transmisión como a la fabricación independiente de sus componentes, como engranajes y ejes.

3.3. LOCALIZACIÓN DE PRODUCCIÓN

Estas son las principales regiones donde se ubica la producción rusa de componentes para automóviles: región de Leningrado, Kaluga, Moscú, Samara, Nizhni Nóvgorod, Uliánovsk y en Tartaristán. Los fabricantes de componentes extranjeros están concentrados en torno a clústeres o regiones, que suelen estar cerca al emplazamiento de las fábricas de automóviles a las que proveen, aunque hay algunas excepciones con proveedores lejanos.

La localización de la producción se ha convertido en la palabra clave del sector automotriz ruso donde están presentes varios OEMS extranjeros. Al mismo tiempo, la placa de identificación francesa, alemana o coreana esconde una base de material gigantesco que garantiza la producción. Consiste no solo en tecnologías importadas, sino también en un sistema completo de proveedores, porque la proporción de materiales y componentes representa aproximadamente el 80% del coste del automóvil y no siempre es fácil averiguar por qué y para quién se producen las piezas de automóviles en Rusia.

1930	Comienza la producción propia de automóviles. Se requieren proveedores de componentes y comienzan a aparecer centros industriales completos en Gorki, en los Urales, en Uliánovsk, Toliatti, así como en empresas individuales de otras regiones. La economía planificada hace posible llevar a cabo una logística compleja entre las industrias de todo el país, pero sin garantizar la calidad adecuada de los productos.
1980	A pesar de que el número de automóviles producidos anualmente excede la marca de dos millones, no hay suficientes automóviles de pasajeros, su calidad deja mucho que desear, y la gama de modelos y su equipo técnico están notablemente detrás de los europeos, japoneses o estadounidenses. Debido a la fuerte demanda y cierta estabilidad política, en cuanto se hace posible la reestructuración de la importación de automóviles extranjeros, llegan en decenas de miles.
1990	Altos aranceles como barrera artificial a la importación de automóviles. Esto lleva a la creación de plantas de ensamblaje en el país. Las primeras plantas de ensamblaje de automóviles comienzan a abrir a finales de la década, cuando Daewoo Nexia y Espero ensamblan en la planta de Doninvest. Luego aparecen las primeras empresas conjuntas: Avtoframos, GM-AvtoVAZ.
2005	Primer decreto sobre el ensamblaje industrial No. 166 (literalmente, "Enmendar el arancel aduanero de la Federación de Rusia con respecto a los componentes automotrices importados para el ensamblaje industrial"). Esto establece condiciones atractivas para la creación de la producción automotriz extranjera. El requisito es una localización del 30%, proporcionado normalmente por el kit de ensamblaje y la logística interna. Los acuerdos de ensamblaje industrial establecen diversos beneficios fiscales y bajos aranceles de importación o la falta de ellos para los componentes importados.
2010	Los primeros acuerdos de montaje industrial comienzan a expirar, y aumentan los requisitos: la localización debería ser del 60%. Debido a que la industria rusa no puede ofrecer productos de una calidad adecuada, la mayoría de los fabricantes de automóviles "lideran" a sus propios proveedores, creando plantas a partir de fábricas soviéticas o desde cero. Además, se da la creación de zonas económicas especiales y parques industriales que brindan una serie de beneficios.
2018	Más de 1,55 millones de automóviles extranjeros producidos en las fábricas rusas, el 70,3% del volumen total de producción en el país. Casi todos los modelos ensamblados en Rusia tienen componentes locales, pero su número depende del grado de localización. La mayoría de las partes locales los tienen los vehículos de la alianza Renault - Nissan - AvtoVAZ, y los automóviles Mercedes contienen el número más pequeño de componentes rusos.

A continuación, se muestra una tabla con modelos de automóviles que se ensamblan en Rusia y el nivel de su localización.


Tabla 20: Modelos ensamblados en Rusia y su nivel de localización

Modelo	Modelos ensamblados en Rusia	Ubicación	Nivel de localización 2019
BMW	Sedán 3, 5, y 7 series, X1, X3, X4, X5, X6, X7	«Avtotor», Kaliningrado	18–25%
Citroen	C4 sedán	«PSMA Rus», Kaluga	35%
	Citroen Jumpy, Citroen SpaceTourer		40%
Haval	F7, F7x, H9	«Haval Motor Rus», Región de Tula	30%
Hyundai	Solaris, Creta	«Hyundai Motor Manufacturing Rus», St Petersburgo	48%
	Elantra, Sonata, Tucson, Santa Fe, i30	«Avtotor», Kaliningrado	No se revela
	Genesis G90, G80, G80 Sport, G70	«Avtotor», Kaliningrado	No se revela
Kia	Rio	St. Petersburgo	48%
	Picanto, Ceed, Cerato, Optima, Quoris, K900, Stinger, Soul, Sportage, Sorento, Sorento Prime, Mohave	«Avtotor», Kaliningrado	No se revela (la fabricación de Cerato y Sorento es CKD)
Mazda	6, CX-5	Vladivostok	No se revela
Mercedes-Benz	E-class (GLC, GLE и GLS с 2020 г.)	«Mercedes-Benz Moskovia», Región de Moscú.	No se revela
Mitsubishi	Outlander, Pajero Sport	«PSMA Rus», Kaluga	29%
Nissan	Qashqai, X-Trail, Murano	«Nissan Manufacturing Rus», Región de Leningrado	68% (de toda alianza)
	Terrano	«Renault Rossia», Moscú	68% (de toda alianza)
Peugeot	408	«PSMA Rus», Kaluga	35%
	Peugeot Expert, Peugeot Traveller		40%
Renault	Duster, Captur, Arkana	«Renault Rossia», Moscú	66%
	Logan, Sandero	AvtoVAZ, Togliatti	68% (de toda alianza)*
VW-Group	VW Polo, VW Tiguan, Skoda Rapid	«VW-Group Rus», Kaluga	No se revela (45% en 2014)
	Skoda Octavia, Kodiaq, Karoq	GAZ, Nizhniy Novgorod	No se revela
Toyota	Camry, RAV-4	«Toyota Motor», Región de Leningrado	30%

Fuente: www.drom.ru

* Datos generales sobre el consorcio de Renault - Nissan, AvtoVAZ, KAMAZ y Mercedes-Benz Truck

La mayor parte de producción localizada son las piezas de plástico y metal, incluidas partes del cuerpo, que no están sujetas a procesamiento adicional, sino que se envían directamente a la línea de producción. Estos son los llamados componentes de primer nivel. Muy a menudo, estos son varios paneles, revestimientos, asientos, calefacción, ventilación, sistemas de aire acondicionado, accesorios de iluminación, muchos sujetadores y enchufes. La localización de baterías y ruedas también es alta.

Los motores de fabricación rusa son de tres marcas extranjeras. Volkswagen ha construido una planta en Kaluga para ensamblar un motor de gasolina de 1.6 MPI. Mazda Motor Plant en Vladivostok lanza el motor de gasolina Skyactiv-G. Ambas compañías ensamblan estos motores a partir de piezas terminadas importadas. AvtoVAZ produce motores 1.6 para automóviles de Renault-Nissan y Lada B0. Además, tienen establecida su propia fundición, aunque algunos de los componentes se subcontratan e importan. Antes del cierre de las fábricas en Elabuga, Ford producía motores Ti-VCT Sigma de 1.6 litros.

El número de las plantas TIER-n (2-3) es mucho menor que TIER1 pero existen en Rusia. Además, los componentes incluyen lubricantes y fluidos especiales que se vierten en los automóviles en la línea de producción. La mayoría de ellos se producen en Rusia, pero en esencia es solo una mezcla de componentes importados, embotellado y envasado.



La calidad de los proveedores de plantas rusas cumple con los estándares internacionales y, en ocasiones, los supera. Son estos productos los que se exportan como componentes parapantas de fábricas extranjeras. Sin embargo, la mayoría de las entregas son productos de metal y plástico con un procesamiento relativamente simple, que son difíciles de estropear debido a la alta automatización de la producción.

Renault es uno de los mayores exportadores de componentes automotrices de producción rusa. En 2018, el número de artículos aumentó a 238. Se exportan piezas de estampación, plástico, elementos del sistema de frenos y tren de rodaje y dispositivos de iluminación. Los principales mercados de exportación son los países de Eurasia (64%), América Latina (22%), Europa (8%), así como África, Medio Oriente e India.

La planta de Nissan cerca de San Petersburgo desde su taller de fundición de grandes piezas de plástico exporta parachoques a X-Trail a Europa. Las entregas ascienden a unos 10.000 productos. También se considera la posibilidad de exportar a Europa partes del cuerpo de metal de los modelos X-Trail y Qashqai.

En 2018, se exportaron 44,000 motores Volkswagen a plantas de producción en España y la República Checa, y Mazda suministra motores de fabricación rusa a Japón.

PSA Peugeot Citroen exporta desde Rusia los componentes para Peugeot 408 y Citroen C4 del ensamblaje Kaluga al mercado secundario de repuestos en los países de la CEI. Estas son piezas estampadas, ventanas, parachoques, faros y luces traseras, pasos de rueda, etc.

A pesar de cierto nivel y el número de componentes automáticos localizados, la situación general es complicada. La prolongada crisis económica, que ralentiza las ventas de automóviles, la salida de las marcas estadounidenses, la complejidad del sistema burocrático y otros problemas, están obligando a las empresas a cerrar las fábricas rusas. Así, después de que GM se fuera, el fabricante estadounidense de componentes para automóviles Johnson Controls cerró la compañía en San Petersburgo. Cerró también "Fujikura Automotive Rus Cheboksary", que producía arneses de automóviles, así como "Adler Pelzer Rus" (Tolyatti), que producía componentes de aislamiento de ruido y calor. Algunas compañías se van permanentemente, sacando equipos, algunas venden sus acciones, algunas conservan la producción con la esperanza de mejorar la situación económica.

Al mismo tiempo, los empresarios rusos no tienen un gran deseo de crear nuevas empresas desde cero. Requieren inversiones financieras significativas, a pesar del hecho de que comenzarán a obtener ganancias solo después de cinco a diez años de trabajo. El otro problema clave es el personal. Durante varios años de inactividad, la industria rusa perdió a miles de especialistas cualificados.

La disminución en las ventas de automóviles conduce a una producción reducida. Para mantener la rentabilidad, las empresas no solo retiran del mercado modelos no rentables, sino que también reducen la variedad de modelos rentables (desde 2014, la línea se ha reducido a la mitad). Podemos suponer que sin grandes cambios macro en el futuro cercano lanzarán solo unos pocos modelos en plataformas estandarizadas con un conjunto mínimo de unidades de potencia. Esto significa que también se reducirá la necesidad de una amplia variedad de componentes automotrices. Solo las empresas homologadas sobrevivirán.

Pero todavía hay algo de potencial: la localización de la producción de motores, transmisiones, piezas de chasis y electrónica. La necesidad de su producción surge tanto por razones internas (endureciendo las condiciones de los contratos especiales de inversión de los fabricantes de automóviles para aumentar la localización) como externas (según los estándares de la OMC, los componentes automotrices se importan en igualdad de condiciones con los derechos ordinarios). No funcionará sin el apoyo del estado. El Ministerio de Industria y Comercio ya ha desarrollado el concepto de un programa para el desarrollo de la producción nacional de alta tecnología de componentes y sistemas para la industria automotriz (AK-2025). Para su implementación hasta 2025, se planea asignar 150 mil millones de rublos del presupuesto.



4. RELACIONES COMERCIALES EUSKADI CON RUSIA

4.1. Exportaciones vascas y españolas

En el año 2018, el valor de las exportaciones españolas correspondientes al sector de automoción superó los 265 millones de euros, lo que supuso el 1,33% del valor total de las importaciones de dicho sector en Rusia. Este dato es positivo ya que refleja un aumento del 2% del valor de las exportaciones españolas respecto al 2017. En 2018, España ocupó la posición 17 en el ranking de países que exportan a Rusia.

Tabla 21: Evolución España – País Vasco de exportaciones e importaciones con Rusia, 2015-2018

SECTOR AUTOMÓVIL (miles de €)	2015	2016	2017	2018	INCR.2018
Exportaciones españolas	118.009,36	180.096,20	260.935,02	265.733,91	2%
Exportaciones vascas	41.642,96	74.924,28	99.238,79	112.304,46	13%
Importaciones españolas	3.326,77	3.261,44	3.544,52	4.335,88	22%
Importaciones vascas	1,55	35,85	14,14	19,58	38%
Balanza comercial española	114.682,59	176.834,76	257.390,50	261.398,03	2%
Balanza comercial vasca	41.641,41	74.888,43	99.224,65	112.284,88	13%

Fuente: elaboración propia a partir de Datacomex, 2020

Exportaciones españolas y vascas de las partidas arancelarias correspondientes al sector de automoción (Taric 87), y su cuota sobre las importaciones del país (cuota de España y cuota de Euskadi)

Tabla 22: Evolución España – País Vasco de cuota de exportaciones e importaciones en Rusia, 2015-2018

SECTOR AUTOMÓVIL (en %)	2015	2016	2017	2018	INCR.2018
Cuota Euskadi en export. españolas totales a Rusia	10,11%	11,99%	12,33%	12,40%	0,59%
Cuota Euskadi en export. españolas sector a Rusia	35,29%	41,60%	38,03%	42,26%	11,12%
Cuota España en import. rusas sector	0,88%	1,27%	1,38%	1,33%	-3,66%
Cuota Euskadi en import. rusas sector	0,31%	0,53%	0,52%	0,56%	7,06%

Fuente: elaboración propia a partir de Datacomex, 2020

A continuación, se presentan los valores de las partidas arancelarias del sector automoción que tienen un mayor volumen de exportación del País Vasco a Rusia. También se muestra el share de dichas partidas con respecto al sector de automoción completo.

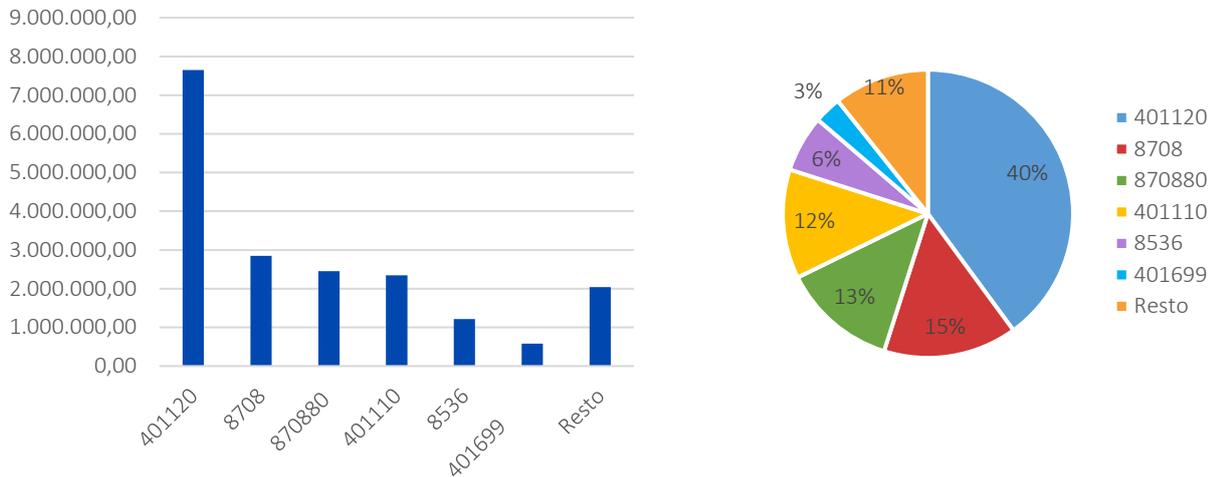
Tabla 23: Volumen de las partidas arancelarias del sector del automóvil (en €), 2018

TARIC	VOLUMEN	DESCRIPCIÓN
401120	7.645.742,67	Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho. De los tipos utilizados en autobuses o camiones
8708	2.848.578,89	Partes y accesorios de vehículos automóviles
870880	2.454.320,00	Sistemas de suspensión y sus partes (incluidos los amortiguadores)
401110	2.342.040,00	Neumáticos nuevos de caucho, de los tipos utilizados en automóviles de turismo



TARIC	VOLUMEN	DESCRIPCIÓN
8536	1.212.970	Aparatos para corte, seccionamiento, protección, derivación, empalme o conexión de circuitos eléctricos, para una tensión inferior o igual a 1 000 V; conectores de fibras ópticas, haces o cables de fibras ópticas
401699	579.060,00	Piezas de caucho-metal para automóviles
Resto	2.038.138,44	Demás partidas arancelarias del sector automoción

Tabla 24: Volumen y share de los principales TARIC que exporta el País Vasco a Rusia, 2018



Fuente: elaboración propia de Datacomex

Se ha entendido como sector (sector automoción) las siguientes partidas arancelarias: 401110, 401120, 401699, 681381, 700711, 700721, 700910, 830120, 830230, 83026090, 840733, 840734, 840820, 840991, 841330, 841520, 84213190, 8483, 8484, 850760, 8512, 8511, 8518, 8526, 852721, 8536, 8542, 854430, 8706, 8707, 8708, 9026, 9029, 9104, 940120CESO AL MERCADO



5. ACCESO AL MERCADO

5.1. Canales de distribución

Mercado primario o de equipamiento original

En el mercado ruso de la automoción, los componentes destinados al proceso productivo del automóvil se introducen, por norma general, directamente a la cadena de montaje. Esto se debe a que los fabricantes de componentes rusos normalmente son parte constituyente integrada dentro de los fabricantes de automóviles. Aproximadamente más de la mitad de la producción rusa de componentes es realizada por los propios fabricantes de automóviles.

Cabe destacar que está prevista la evolución del sector ruso de equipamiento original, aunque sea paulatinamente. Así, se dirigirá hacia un enfoque más clásico, de suministro basado en empresas Tier3, Tier 2, Tier 1 y OEM.

En lo que se refiere a los importadores de componentes, partes y accesorios, se pueden dividir en cuatro grandes grupos:

Por lo que respecta a las importaciones en particular, se pueden dividir a los importadores de componentes, partes y accesorios en cuatro categorías.

- **Categoría 1: Fabricantes de automóviles, tanto rusos como extranjeros implantados en Rusia**

Estos fabricantes, habitualmente importan de sus proveedores foráneos de nivel 1, estos componentes son incorporados de manera directa al proceso productivo. Además, la mayoría de los fabricantes foráneos de vehículos que comercializan sus vehículos sin estar implantados en Rusia, también tienen su propio almacén central y cadena de suministro de partes y recambios. El gráfico a continuación explica el proceso que siguen los fabricantes de esta categoría.



- **Categoría 2: Grandes importadores, representantes de productos extranjeros.**

Principalmente importan recambios, y el canal resultante es el siguiente gráfico. En las ciudades donde se encuentran estos distribuidores el canal es más corto, esto se debe a que la venta es directa a los compradores locales.

Ilustración 2: Importadores de segunda categoría



- **Categoría 3: Pequeños importadores.**



La situación es similar a la de categoría 2 de grandes importadores. Se diferencian en el tamaño de la importación, así como en el número y tamaño de puntos de venta inferiores.

- **Categoría 4: Personas físicas y/o consumidores directos**

En este caso, las partes de recambio son importadas directamente para un uso directo y personal, o para la comercialización en el mercado ruso. En ciertos puntos de Rusia, este factor debe tenerse en cuenta ya que, en ciudades como San Petersburgo, una gran cantidad de suministradores comercializan partes de recambio finlandeses adquiridos por compradores individuales.

5.2. Barreras arancelarias

En cuanto a las barreras arancelarias, el instrumento principal de la política proteccionista consistió en el pasado en una elevación continua de los aranceles a la importación de vehículos extranjeros nuevos y usados, así como de los componentes de automoción extranjeros, algo que ha cambiado con la incorporación de Rusia a la OMC.

Desde el 10 de septiembre de 2019, los aranceles para la importación de automóviles a Rusia se han reducido hasta el 15% del coste del automóvil. Por lo tanto, Rusia cumplió con los compromisos asumidos al unirse a la OMC. Las negociaciones duraron hasta 18 años, y el protocolo de adhesión se firmó en diciembre 2011. Entre otros compromisos, preveía una reducción gradual de los aranceles de Rusia a los automóviles extranjeros del 30% al 15%.

Los tipos en 2019 de los derechos de importación para los vehículos de segunda mano se bajaron hasta el 17%. La reducción solo cubrirá los automóviles, ya que el período de transición para los camiones de acuerdo con las obligaciones de Rusia ante la OMC ya ha terminado en 2017. Los aranceles en los camiones se establecen actualmente en el rango de 0-15%.

Mientras tanto, la reducción de los derechos de aduana en los automóviles con motores de combustión interna no afectará a los vehículos eléctricos. A pesar de la inclusión de vehículos eléctricos en las áreas prioritarias para la promoción de la industria automotriz, el gobierno no tiene intención de apoyar las importaciones de vehículos eléctricos. Sin embargo, el gobierno está dispuesto a subvencionar una producción nacional en serie de dichos vehículos (actualmente ninguno). Según lo declarado por el Ministerio de Industria y Comercio, los derechos de aduana sobre los vehículos eléctricos se encuentran actualmente en un nivel mínimo, que se sitúa en 15%.

Hablando de los componentes de automoción en temas arancelarios es complicado dar un dato concreto para el sector, ya que varían bastante según componentes. Algunas partidas que destacamos son las siguientes:

Aranceles desde la Unión Europea a Rusia:

- 401699: 5-10%
- 870840: 0-5%
- 870894: 0-5%
- 870880: 0-10%
- 870850: 0-5%
- 870892: 0-5%
- 870893: 0-5%

Es recomendable consultar la página web Market Access Database (<https://madb.europa.eu/madb/>) para conocer el arancel correspondiente a cada partida arancelaria en cada momento.



5.2.1. Barreras no arancelarias/Barreras técnicas a la importación: El Certificado Gost-R y la Normativa EAC

Los certificados GOST solían ser los principales certificados necesarios para las ventas en Rusia. Ahora GOST está siendo reemplazado gradualmente por certificados y declaraciones EAC TR CU.

Certificados GOST

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

Hay que tener en cuenta que la FATRM y sus laboratorios autorizados realizan las pruebas y emiten los certificados de acuerdo con 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.

Los reglamentos técnicos que afectan al sector son:

- Reglamento técnico “Sobre la seguridad de los medios de transporte sobre ruedas”
- Reglamento técnico especial “Sobre las emisiones de los vehículos que salen a la venta en el territorio de la Federación Rusa”

Normativa EAC

La Unión Económica Euroasiática (de manera abreviada UEE), entró oficialmente en vigor en 2015 pero empezó a funcionar en 2010 cuando los primeros tres países miembros (Rusia, Bielorrusia y Kazajistán) acordaron un código aduanero común.

Uno de los objetivos de la UEE ha sido desde el principio la eliminación de las barreras al comercio entre los países miembros y, por lo tanto, la creación de un auténtico mercado único, con un complejo de normas comunes en materia de seguridad, prevención de riesgos, etiquetado, procesos productivos, calidad, etc.

Para que un producto pueda ponerse a la venta y circular en la Unión Económica Euroasiática (UEE) tiene que cumplir por lo tanto con una normativa comunitaria, en este caso llamada “normativa EAC” (EuroAsiatic Community). Esto se traduce, para cualquier empresa exportadora, en la necesidad de pasar por un único procedimiento de certificación que le permitirá vender en los 5 países de la Unión.

GOST es el acrónimo de Государственный Стандарт (Gosudarstvenny Standart), que significa «estándar estatal, norma estatal». Los certificados GOST, como permisos de exportación, llevan un siglo de historia y, tras la caída de la URSS, se han seguido expidiendo acompañados por una letra que identifica el país de emisión: los GOST-R son rusos, los GOST-K kazajos, etc.

Dependiendo de las circunstancias, la certificación se hace en base a las normativas nacionales o las comunitarias. Todas las materias que no son de expresa competencia comunitaria (es decir: que no son objeto de uno de los 36 Reglamentos Técnicos de la Unión Económica Euroasiática) entran dentro del ámbito de las normativas nacionales. Por lo tanto, para



poder exportar a Rusia un producto sobre el que no existe normativa comunitaria será necesario conseguir una certificación de tipo GOST.

El aspecto más interesante y moderno de la normativa GOST reside en la posibilidad de solicitar la certificación de manera voluntaria para acreditar la calidad de un producto. A menudo son los importadores rusos los que solicitan este documento al exportador para confiar en él, pero a veces es el propio fabricante, motu proprio, el que lo incluye en su estrategia comercial. Hoy en día, la mayoría de los certificados GOST expedidos son de tipo voluntario.

Es conveniente entender bien las diferencias entre las normativas EAC y GOST, lo cual ayudará a nivel comercial. Hay que tener muy presente que una empresa española sin filial rusa podrá ser titular de un certificado GOST pero no podrá serlo de uno EAC. En este caso se debe decidir si contratar una empresa que será formalmente la titular del documento o dejar en manos de un importador la certificación.



6. PERSPECTIVAS Y OPORTUNIDADES DEL SECTOR

Debido a la baja motorización de la población, el mercado potencial de automóviles ruso sigue siendo grande, pero es poco probable que regrese al nivel que tenía en 2008 o 2012. El rápido desarrollo de la industria automotriz rusa se queda atrás.

Es cierto que el año pasado las fábricas de las compañías Daimler y Haval comenzaron a operar aquí, pero esto se debe a que planearon construirlas y lanzarlas hace varios años, y ya era demasiado tarde para abandonarlas. Por otro lado, nos encontramos con el cierre de tres plantas de Ford Sollers a la vez, la bancarota de la planta de Derways y el cierre de la planta en Lipetsk donde se fabricaban los automóviles Changan.

El pronóstico de los especialistas del sector dice que en los próximos años no va a superar el 1.5–2 millones de automóviles al año. Hay alrededor de 50 millones de automóviles en Rusia. La jubilación natural representa el 3%, 1.5 millones de vehículos por año. Para que el parque no envejezca hace falta mantener las ventas al nivel de al menos 1.5 millones de autos nuevos por año. No es solo la economía: la actitud hacia el automóvil personal ha comenzado a cambiar. En las grandes ciudades, el tráfico está creciendo y el transporte público se está desarrollando. Por lo tanto, muchas personas ya no buscan tener un automóvil privado.

Como lo demuestra la experiencia de los países europeos, un mercado con una capacidad de 2 a 2.5 millones de automóviles por año es más que suficiente para un desarrollo de la producción; Lo principal es que la demanda sea estable. Pero esto no significa que el status quo vaya a continuar. Los fabricantes que no estén listos para esperar e invertir se irán, y pueden aparecer nuevos en su lugar, principalmente aquellos que desean utilizar el mercado ruso para desarrollar su modelo de exportación. Además, habrá procesos de consolidación, primero a nivel de modelos producidos y después, a nivel de producción de diferentes fabricantes.

En un mercado estancado, **los fabricantes de automóviles no tienen prisa por invertir en Rusia**, y las constantes revisiones de los términos de los contratos especiales de inversión (SPIC) no agregan confianza. BMW ha detenido las negociaciones sobre la construcción de su propia planta, y Volkswagen se ha negado a localizar el nuevo Jetta. Así, la situación de los últimos meses con fluctuaciones monetarias demuestra que una estrategia tan segura era la correcta.

El volumen de las exportaciones de automóviles fuera de la Unión Económica Euroasiática (EAEU) creció en casi un cuarto, a alrededor de 36 mil unidades en comparación con 29 mil en 2018. Aunque para toda la industria automotriz rusa todavía es una cifra irrelevante.

El número total de empleados en la industria automotriz ha disminuido. Por ejemplo, el personal de AvtoVAZ se redujo en un 4% y la planta de Lada Izhevsk en un 5,5%. La planta de Renault en Moscú perdió solo el 1% de sus empleados; la planta de PCMA en Kaluga se redujo en un 2%. Las empresas más pequeñas se quedan en una situación peor: la planta Chechenavto Argun, que perdió el 15% de su personal el año pasado, fue un buen ejemplo.

Por el momento, para los fabricantes que desean llegar al mercado ruso, existen condiciones atractivas para la implantación, pero dicho fabricante debe estar seguro de que el mercado le proporcionará los volúmenes necesarios. También hay una serie de artículos que continúan siendo importados desde el extranjero, pero aquí debe tenerse en cuenta que el mercado ruso es lo suficientemente maduro y las necesidades de estas posiciones se están cerrando rápidamente. Por lo general, las empresas se enteran de tales oportunidades a través de sus socios europeos. Además, de la fuente de tal información pueden servir organizados por los Clusters y fabricantes «Días de suministradores»

Implantación de fabricantes extranjeros:



A pesar de las dificultades, en los últimos años un gran número de empresas extranjeras se han implantado en el mercado ruso, es decir, la confianza ha aumentado y los principales métodos para ello son la colaboración con un socio ruso y la implantación productiva independiente. En términos generales, las razones por las que una empresa extranjera decide implantarse en el mercado ruso suelen ser debido a las siguientes situaciones:

1. Elevados costes logísticos y aduaneros para importación de sus componentes
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 por parte del OEM de componentes de automoción locales dentro del valor del vehículo producido, cumpliendo los requisitos necesarios para la aplicación del Decreto Nº 166.
6. A veces los fabricantes suelen querer llevarse consigo a sus suministradores para una mayor seguridad a la hora de implantarse en suelo ruso.
7. Ventajas logísticas y económicas debido a la moneda local, el rublo.

El OEM puede recurrir a la importación cuando no existe ningún suministrador local que sea capaz de fabricar un componente bajo las especificaciones mínimas.

Por un lado, la implantación independiente se encuentra con la dificultad del propio país debido a la burocracia y la corrupción, traducido en un aumento de los costes y de los plazos. Otros posibles problemas para las empresas de componentes son la falta de competitividad de los proveedores, la baja calidad de las materias primas, la falta de personal cualificado, las malas comunicaciones y los costes operacionales crecientes.

Por otro lado, una “Joint-Venture” con un fabricante local con el objetivo de utilizar sus instalaciones también presenta posibles problemas como la diferencia en la cultura empresarial y los objetivos. Por esta y otras razones, se recomienda al fabricante extranjero hacerse con la mayoría accionarial. Esta es una manera de poder garantizar la gestión empresarial, así como hacerse con una participación superior al 75% para evitar la minoría de bloqueo del socio local.

Políticas de ubicación:

Para la implantación en Rusia existen una serie de zonas que ofrecen ventajas de tipo administrativo y económico:

- **Zonas económicas especiales (ZEE)**

Para crear condiciones de producción óptimas bajo la supervisión del Ministerio de Desarrollo Económico, empezando a finales de 2005 crearon 25 zonas económicas especiales en Rusia, nueve de las cuales son de tipo de producción industrial. Las plantas de Ford Sollers están ubicadas en Alabuga, PSA, Volkswagen, los fabricantes de Volvo Trucks en Kaluga, Lifan en Lipetsk, AvtoVAZ en Togliatti, así como sus proveedores de componentes. Debido a los beneficios fiscales y aduaneros, el acceso simplificado a la infraestructura de ingeniería y transporte, los costos de los residentes de zonas económicas especiales son en promedio un 30% más bajos que en la Federación de Rusia. 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. La ZEE en Samara, con una clara orientación al sector automovilístico, es un ejemplo de ello. La ZEE de Togliatti se encuentra entre las mejores zonas económicas del mundo, mencionada en la calificación global de zonas económicas libres que anualmente publica la revista internacional autorizada fDi.

- **Zonas industriales**

Una gran cantidad de industrias se concentra en zonas industriales que se crearon como parte de proyectos regionales. Estas suelen realizar una inversión en infraestructuras y dar un buen trato a las empresas que se quieren instalar, lo que puede representar un importante factor de éxito. Así, cerca de San Petersburgo hay parques industriales de proveedores de Hyundai y Nissan. Alrededor de Kaliningrado Avtotot (ensamblaje de BMW, Genesis, Hyundai, Kia, así como vehículos



comerciales), apareció una ciudad entera de empresas proveedoras. Varios fabricantes de componentes automotrices se encuentran en el territorio de GAZ.

Muchas empresas están dispersas por todo el país. Se basan en instalaciones de producción creadas en la época soviética o construidas desde cero. Y en este caso, la elección de la ubicación estuvo influenciada por la lealtad de las autoridades locales, la proximidad a las fuentes de materias primas, energía, carreteras y simplemente una ubicación conveniente para los propietarios.

Situación COVID-19 en Rusia a 15 de mayo 2020

Según el Servicio Federal de Estadísticas del Estado, en los primeros tres meses de 2020, 323 mil automóviles fueron producidos en Rusia, lo que supone un 15.8% menos que el año pasado. Se produjeron 111 mil automóviles en marzo, lo que representa un 19% menos que el año anterior. Mientras tanto, desde el 30 de marzo, las fábricas de automóviles rusas suspendieron la producción de automóviles en conformidad con el decreto del presidente de Rusia sobre medidas adicionales para evitar la propagación del coronavirus. La producción de camiones en enero-marzo llegó a 27,3 mil unidades, un 6,7% menos que la cifra del mismo período del año pasado. 13,2 mil camiones fueron producidos en marzo, un 2,1% más que el año anterior.

Destacando los principales factores económicos que afectan el mercado del automóvil, podemos dividirlos claramente en dos grupos: los factores hasta marzo de 2020, y los factores a partir de esta fecha.

El primer grupo incluye el coste del petróleo, el tipo de cambio del rublo, el poder adquisitivo de la población, el número de personas económicamente activas, los precios de los automóviles y otros.

En abril, se agregó un factor asociado con la pandemia del coronavirus. Esta crisis supone una restricción en el funcionamiento de las empresas, la imprevisibilidad del régimen operativo en diferentes regiones, restricciones a la movilidad, cierre de las fronteras de las regiones y ciudades, rompiendo así las cadenas de suministro.

Por lo tanto, los expertos no dudan de que no se trate de una crisis que vaya a pasar en un año. La crisis actual tiene como consecuencia la disminución en los ingresos de las empresas, pérdidas de ciertos tipos de actividades, quiebras masivas de empresas inestables, una disminución en los ingresos de la población, la cesación de pagos de los prestatarios a bancos e instituciones financieras y, en consecuencia, una crisis en el sector financiero. Todo esto no contribuirá al crecimiento del interés en los automóviles. Por lo tanto, con respecto al pronóstico para el mercado de automóviles para 2020, los expertos predicen una caída en las ventas de automóviles nuevos en un 30 - 50% (la profundidad de la caída dependerá de muchos factores, incluido el apoyo estatal para la industria).

El Ministerio de Industria y Comercio aprobó una lista ampliada de empresas imprescindibles para el sistema, que pueden contar con el apoyo estatal en tiempos de crisis. La lista incluye 12 fábricas de automóviles, incluidas las que producen automóviles extranjeros. Todos ellos cumplen ciertos criterios: ingresos anuales de al menos 20 mil millones de rublos y un número de empleados de al menos 1.000 personas. La lista incluye el Grupo AvtoVAZ (plantas en Togliatti e Izhevsk), Ural, GAZ, KAMAZ, Sollers (UAZ y empresas conjuntas con Ford en Elabuga y Mazda en Vladivostok). Además, la lista incluye fábricas que producen solo automóviles extranjeros: Renault en Moscú, Volkswagen en Kaluga y PSMA Rus (una planta conjunta de PSA Peugeot-Citroën y Mitsubishi Motors), Hyundai en San Petersburgo, Nissan y Toyota, así como Avtotor en Kaliningrado, donde se lanzó la producción de automóviles BMW, KIA y Hyundai. Las plantas seleccionadas pueden contar con ayuda estatal. Se trata de medidas contra la crisis, como préstamos blandos para capital de trabajo. Además, están sujetos a una moratoria de seis meses en los procedimientos de quiebra. Vale la pena señalar que al menos dos fábricas de automóviles rusas no estaban incluidas en la lista: las empresas Mercedes-Benz en la región de Moscú y Haval en la región de Tula. En el caso de este último, esto se debe al hecho de que el gobierno aún no ha firmado un contrato especial de inversión con él. Dicho contrato otorga el derecho a beneficios fiscales y garantiza el no deterioro de las condiciones comerciales a cambio de la inversión.



7. INFORMACIÓN DE INTERÉS

7.1. Definición del sector

La industria auxiliar de la automoción abarca una amplia gama de productos. Este estudio de mercado abarca las siguientes partidas según el código TARIC:

Tabla 25: Códigos TARIC foco del estudio de mercado

Partida	Denominación	Partida	Denominación
4011	Neumáticos nuevos de caucho	8511	Aparatos eléctricos (bujías, magnetos, distribuidores)
401110	Piezas de caucho-metal para automóviles	8512	Aparatos eléctricos (alumbrado, señalización, limpiaparabrisas)
401120	Guarniciones de fricción	8518	Cajas acústicas, altavoces
401699	Piezas de caucho-metal para automóviles	8526	Aparatos de navegación asistida
6813	Guarniciones de fricción	8527	Aparatos receptores de radioemisiones
681381	Guarniciones para frenos	852721	Aparatos receptores de radioemisiones
7007	Vidrio de seguridad	8536	Aparatos para la protección y conexión de circuitos
700711	Vidrio contrachapado, de empleo en automóviles	8542	Circuitos electrónicos integrados
700721	Vidrio templado, de empleo en automóviles	854430	Juegos de cables para bujías de encendido y demás juegos de cables...
700910	Espejos retrovisores	8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705
830120	Cerraduras para puertas de automóviles	8707	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705
830230	Guarnecidos para automóviles	8708	Partes y accesorios de vehículos automóviles
83026090	Aparatos eléctricos (alumbrado, señalización, limpiaparabrisas)	870810	Parachoques
8407	Motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa	870821	Las demás partes y accesorios de carrocería (incluidas las de cabina)
840733	De cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 1000m ³	870830	Frenos
840734	De cilindrada superior a 1000m ³	870840	Cajas de cambios
8408	Motores diesel o semi-diesel	870850	Ejes y transmisión
840820	Motores de los tipos utilizados para propulsión de vehículos del capítulo 87	870870	Ruedas
8409	Partes de motores de las partidas 8407 y 8408	870880	Sistemas de suspensión
840991	Partes de motores de las partidas 8407 y 8408 (No aviación)	870891	Radiadores
8413	Bombas de combustión	870892	Silenciadores y tubos de escape
841330	Bombas de combustión	870893	Embragues
841520	Acondicionadores de aire	870894	Volantes y cajas de dirección
842131	Filtros para entrada de aire en motores de encendido	870895	Airbag
84213190	Filtros para entrada de aire en motores de encendido (No aviación)	9026	Aparatos electrónicos para la medición de presión de líquidos y gases
8483	Árboles de transmisión	9029	Velocímetros
8484	Juntas metaloplásticas	9104	Relojes de tablero de instrumentos
8507	Baterías	940120	Asientos de automóviles
850760	Baterías de ion de litio		

Fuente: elaboración propia



7.2. Asociaciones y Clústeres

Tabla 26: Las principales asociaciones del sector de la automoción en Rusia

ASOCIACIÓN	PÁGINA WEB
<i>Asociación Rusa de Concesionarios de Automóviles</i>	http://www.asroad.org/
<i>Asociación de ingenieros automotrices</i>	http://www.autoengineer.org/
<i>Asociación de fabricantes de automóviles rusos</i>	http://www.oar-info.ru/
<i>Asociación Nacional de Fabricantes de Componentes Automotrices (RUSAUTOconnect ex. NAPAK)</i>	http://rusautoconnect.com/

Los clústeres de la industria de la automoción no se encuentran en cada región, ya que hay regiones especializadas donde el potencial para crear clústeres es muy alto:

Ilustración 3: Clústeres de la industria de la automoción por regiones



Tabla 27: Principales clústeres de la industria de la automoción

	CLÚSTER	PÁGINA WEB
	<i>Clúster de la industria automotriz de la región de Samara</i>	http://en.caisr.org/ (EN)
	<i>Clúster automotriz de la región de Kaluga</i>	http://airko.org/clusters/auto-cluster/en (EN)
	<i>Clúster Industrial Automotriz de la Región de Uliánovsk</i>	http://caiur.ru/mainpageeng (EN)



	CLÚSTER	PÁGINA WEB
 АВТОПРОМ СЕВЕРО-ЗАПАД ПРОМЫШЛЕННЫЙ КЛАСТЕР	<i>Clúster de la Industria Automotriz del Noroeste</i>	http://nwasz.ru/ (RU)
 ПРОМЫШЛЕННЫЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КЛАСТЕР РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН	<i>Clúster de Construcción de Maquinaria de la República de Tatarstán</i>	http://www.kamaklaster.ru/rus/kamsky-center/ (EN) http://clusters.monocore.ru/cluster/44 (RU)
 ИННОКАМ	<i>Clúster de Innovación Territorial y Producción de Kama</i>	http://www.innokam.ru/ (EN)
 Интеграция	<i>Clúster de innovación industrial de Nizhny Novgorod en el campo de la automoción y la petroquímica</i>	http://nic-integration.ru/about

- **Clúster de la industria automotriz de la región de Samara**

El clúster de la industria automotriz de la región de Samara es el conjunto de las empresas y las organizaciones que abastecen el funcionamiento y el desarrollo de la industria automotriz y automovilística de la región de Samara.

El núcleo del grupo está formado por AVTOVAZ El sector automotriz en la región está representado por más de 100 empresas de diferentes niveles, más de la mitad de las cuales son entidades de pequeñas y medianas empresas.

Empresas participantes: <http://en.caisr.org/members> (el listado completo por tipo de producto en inglés)

Socios extranjeros: Renault, Nissan, Hyundai, Volvo, Volkswagen, PSA Peugeot Citroen.

- **Clúster automotriz de la región de Kaluga**

En la región de Kaluga se están desarrollando activamente los grupos automotrices, de transporte y logísticos, turísticos y recreativos, agro e IT, así como los grupos de metalurgia, productos farmacéuticos, biotecnología y biomedicina, tecnologías aeroespaciales y otros. Un lugar especial en esta lista es ocupado por el clúster de fabricación de automóviles. En términos de producción, es uno de los tres principales centros de automóviles de Rusia. En su composición se combinan empresas rusas y extranjeras. El núcleo del grupo son tres OEM: **Volkswagen Group Rus, Peugeot-Citroen Mitsubishi Automotive** y las empresas rusas del grupo **Volvo**. Fue con la industria automotriz, o más bien, con la apertura de la planta "Volkswagen" que comenzó la historia de la nueva economía de la región, que cambió radicalmente la estructura del complejo industrial.



Ilustración 4: Clúster automotriz de la región de Kaluga (OEMs y proveedores)

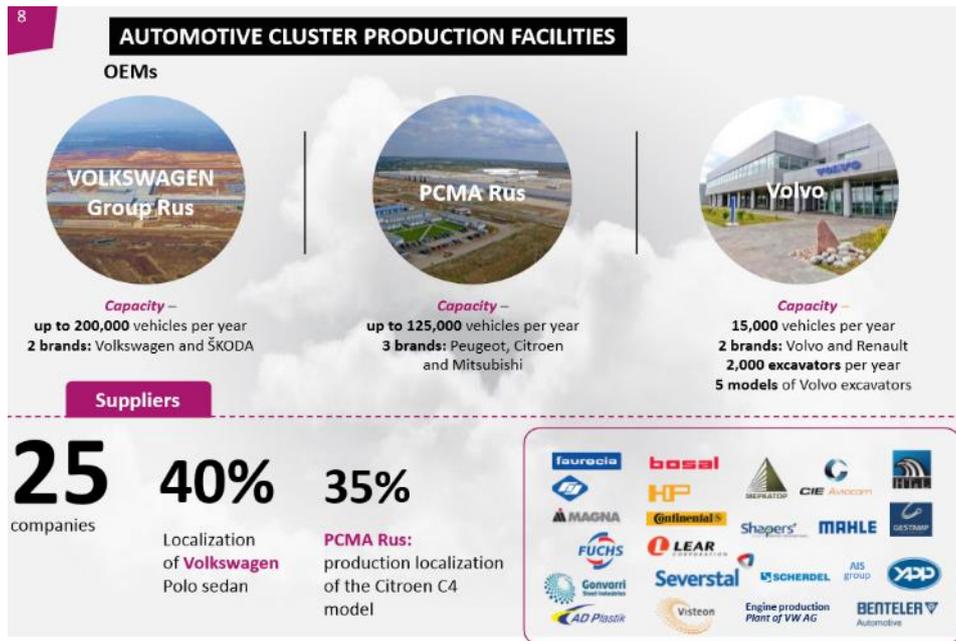


Ilustración 5: Clúster automotriz de la región de Kaluga, localización

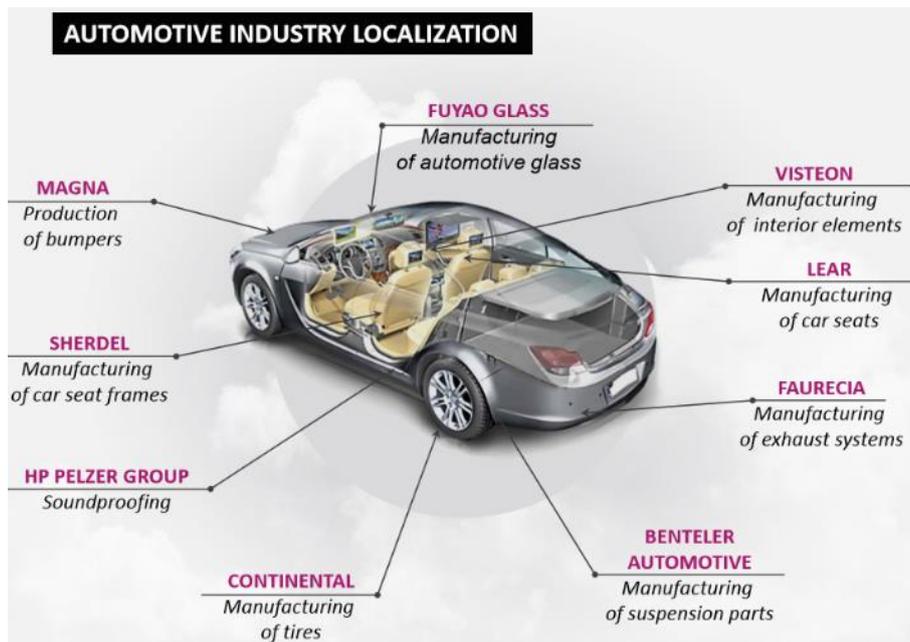




Ilustración 6: Clúster automotriz de la región de Kaluga, integración



- **Clúster industrial Automotriz de la Región de Uliánovsk**

El clúster industrial automotriz de la región de Uliánovsk es un conjunto de organizaciones que garantizan la conservación y el desarrollo de la industria automotriz en la región de Uliánovsk. Fue creado por iniciativa de UAZ LLC, una empresa de anclaje. El sector automotriz está compuesto por más de 14 empresas de diferentes niveles, más de la mitad de las cuales son PYMEs. El número total de empleados en las empresas del clúster es de más de 14.000 personas. El volumen de productos producidos en 2017 ascendió a más de 34 mil millones de rublos, lo que representó casi el 50% de todos los productos producidos por el tipo de actividad "producción de vehículos".

- **Clúster de la industria Automotriz de Noroeste**

La formación del clúster de la Industria Automotriz del Noroeste fue iniciada en 2015 por los proveedores de componentes de automóviles con el apoyo estratégico de las empresas de ensamblaje de automóviles "Nissan Manufacturing Rus" y "Ford Motor Company". El 1 de junio de 2017, en el marco del foro económico internacional de San Petersburgo, se firmó un acuerdo entre San Petersburgo y la Unión de la industria Automotriz del noroeste, sobre la creación de un clúster automotriz industrial.

- **Clúster de Construcción de Maquinaria de la República de Tatarstán**

Socios Extranjeros:

- Verband der Automobilindustrie: Unión alemana de fabricantes de componentes de automóviles.
- Asociación nacional china para la producción y comercialización de componentes de automóviles comerciales
- **Grandes fabricantes de automóviles anclados:** KAMAZ, ELAZ, Mitsubishi Fuso Kamaz Trucks Rus, Mercedes Benz Trucks Vostok



- Clúster de Innovación Territorial y Producción de Kama

Ilustración 7: Socios Internacionales

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПАРТНЕРЫ				
				
АВТОМОБИЛСТРОЕНИЕ	ЭПОКСИДНЫЕ ПОЛИМЕРНЫЕ ПОКРЫТИЯ	ПРОМЫШЛЕННЫЕ ГАЗЫ	ШАРОВЫЕ КРАНЫ ДЛЯ ГАЗОПРОВОДОВ	ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ
				
КРУПНОУЗЛОВЫЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ	ТРАКТОРНАЯ ТЕХНИКА	АВТОБУСЫ	АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДИСКИ	ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ
				
АВТОЗЕРКАЛА И АВТОСТЕКЛА	ЗАМКИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ	ТРАНСМИССИИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ	СТЕКЛОВОЛОКНО	АВТОКОМПЛЕКТУЮЩИЕ

- Clúster de innovación industrial de Nizhni Novgorod en el campo de la automoción y la petroquímica.

La región de Nizhni Novgorod participa en la competencia del Ministerio de desarrollo económico de Rusia para otorgar subsidios federales para el desarrollo del Clúster Industrial desde 2014. Entre los participantes del clúster pueden ser empresas industriales, organizaciones públicas, Universidades, incubadoras de empresas, parques tecnológicos. Hasta la fecha, el número total de participantes en el clúster Industrial de Nizhni Novgorod es de 62 compañías. Las principales áreas de actividad de las empresas participantes en el clúster son la investigación, desarrollo, producción y promoción de productos en el campo de la petroquímica y la industria automotriz.

Empresas participantes: <http://nic-integration.ru/users>



7.3. Ferias y publicaciones

Las ferias son una gran oportunidad, ya que funcionan como plataformas para promover nuevos productos y servicios. Esto puede llevar a un aumento de las ventas y ampliar la geografía, puede suponer nuevos contactos directos con autoridades y compradores de todas las regiones rusas, además de facilitar las reuniones B2B con redes de compras y empresas mayoristas. Una de las ferias más importantes de automoción en la Federación Rusa es “Interauto”.

Tabla 28: Ferias de automoción a nivel nacional en Rusia (2020)

FERIA	SECTOR	PÁGINA WEB
Salón Internacional Del Automóvil De San Petersburgo (SPB)	Automoción	https://www.autoworldexpo.ru/
Transporte y carreteras de Siberia. Equipo especial (Irkutsk)	Automoción	http://www.sibexpo.ru/events/transport_2020.html
Renwex (Moscú)	Energía renovable y vehículos eléctricos	https://www.renwex.ru/en/
AutoMirEXPO (Abakan)	Automoción	https://exposale.net/tr/exhibition/avtomirekspo
Salón del automóvil de los Urales-2020. Transporte comercial (Cheliábinsk)	Automoción	https://epochel.ru/expo/avto-20/
ElectroTrans (Moscú)	Transporte eléctrico urbano	http://www.electrotrans-expo.ru/en
MIMS Automechanika (Moscú)	Automoción	https://automechanika.ru.messefrankfurt.com/moscow/en.html
Interauto (Moscú)	Automoción	http://eng.interauto-expo.ru/interauto/exhibition/
Transporte de los Urales (Ufa)	Automoción	https://uraltransexpo.ru/
GasSUF (Moscú)	GNC, GLP, vehículos de gas y equipos de repostaje de gas	https://www.gassuf.ru/en-GB
BusWorld (Moscú)	Automoción – autobuses	https://www.busworldrussia.org/

Aparte de este tipo de ferias más convencionales, existen proyectos de búsqueda de proveedores. Estos suelen ser organizados por los propios fabricantes, y un ejemplo de dicha búsqueda es la que organizó Volkswagen en septiembre de 2019 **“Supplier Week at VOLKSWAGEN Group Rus’ Kaluga Plant”**. Allí, los proveedores actuales y potenciales presentaron sus proyectos de localización de piezas de automóviles, así como proyectos para la optimización de la producción de los componentes existentes. Otro ejemplo, menos relevante, es KAMAZ que planea comenzar la producción de un camión comercial ligero “Compass” en 2021-22. En este momento, la empresa está buscando proveedores para este proyecto.

Cluster de la industria automotriz de la región de Samara también suele organizar “Supplier Week” para los fabricantes TIER de diferentes niveles acorde con las necesidades de las empresas implantadas en su área industrial.



8. REFERENCIAS

- Автозапчасти – www.avtoal.ru
- ASM HOLDING- <http://www.asm-holding.ru/>
- Association of European Business (AEB) – <http://www.aebus.ru/>
- Autobusiness – www.abiz.ru
- Autoreview - <https://autoreview.ru/>
- AUTOSTAT- <http://autostat.ru/>
- Cluster de la industria automotriz de la región de Samara - <http://caisr.org/>
- DROM - www.drom.ru
- EBRD - <http://www.ebrd.com/>
- Ernst&Young - www.ey.com
- FC-Novosti Information Agency - <http://www.fcinfo.ru>
- ICEX <https://www.icex.es/>
- IET – www.iee.org
- Grupo GAZ
- Kommersant - www.kommersant.ru
- Local Global – www.localglobal.org
- Market Access Database - <http://mkaccdb.eu.int/>
- NAPI – www.napinfo.ru
- NAPAK – www.napak.ru
- Northwest Development and Investment Agency
- Rusautoconnect - <http://rusautoconnect.com/>
- The Boston Consulting Group
- The Moscow Times – www.themoscowtimes.com
- Volkswagen Group



Anexo: Importaciones de componentes -USD

Partida	Denominación	2015	2016	2017	2018	De España 2018
4011	Neumáticos nuevos de caucho	1 297 478 457	1 300 709 216	1 616 766 109	1 887 089 755	129 455 726
401110	Neumáticos nuevos de caucho, utilizados en automóviles de turismo, incluidos los de tipo failiar (break o station wagon)	497 266 418	461 237 708	611 430 494	753 755 488	7 873 385
401120	Neumáticos nuevos de caucho de los utilizados en autobuses y camiones	358 738 071	387 077 949	459 521 225	461 495 331	34 707 436
401699	Piezas de caucho-metal para automóviles	199 490 979	228 830 902	273 087 911	313 360 412	8 697 616
6813	Guarniciones de fricción	18 793 638	22 039 969	24 375 715	23 049 235	80 940
681381	Guarniciones para frenos	11 090 952	14 978 087	16 136 062	14 080 166	29 610
7007	Vidrio de seguridad	113 809 216	90 454 126	108 775 470	130 298 601	629 072
700711	Vidrio contrachapado. De dimensiones y formatos que permitan su empleo en automóviles.	27 385 660	20 701 548	21 553 597	23 212 367	125 100
700721	Vidrio templado. De dimensiones y formatos que permitan su empleo en automóviles.	67 990 087	51 967 004	58 767 556	61 261 895	410 891
700910	Espejos retrovisores	49 645 449	55 063 320	80 915 319	98 810 934	2 491 812
830120	Cerraduras para puertas de automóviles	40 378 416	43 012 879	52 473 699	63 622 919	118 726
830230	Guarnecidos para automóviles	94 920 089	104 076 926	135 642 422	170 794 570	3 196 788
8707	Motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa (motores de explosión)	1 073 583 670	913 360 993	1 143 116 104	1 328 580 680	664 744
840733	De cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 1.000 cm ³	9 300 319	8 082 592	8 237 467	11 631 059	0
840734	De cilindrada superior a 1.000 cm ³	968 778 697	819 794 146	1 033 343 422	1 192 761 764	664 235
8408	Motores diésel o semi-diésel	439 506 592	560 622 757	802 167 646	915 528 833	90 597
840820	Motores de los tipos utilizados para la propulsión de vehículos del capítulo 87	315 102 560	386 732 957	602 312 718	699 456 140	32 145
8409	Partes de motores de las partidas 8407 y 8408	423 200 939	493 829 322	599 510 677	712 491 697	6 744 700
840991	Partes de motores de las partidas 8407 y 8408 – NO AVIACIÓN	170 432 471	193 263 845	203 720 874	268 424 098	4 567 927
841330	Bombas de combustión	119 263 081	144 494 200	188 033 273	212 301 195	8 471 550
841520	Acondicionadores de aire	39 894 706	43 086 503	37 893 140	48 168 731	589 770
842131	Filtros para entrada de aire en motores de encendido	95 438 803	100 305 736	110 527 448	136 070 953	1 315 230
8483	Árboles de transmisión (no es automoción, es industrial genérico)	661 317 408	758 130 495	889 827 912	1 063 085 517	27 380 071
8484	Juntas metaloplásticas	86 248 118	100 319 109	116 569 403	144 764 951	3 288 091
8507	Baterías	386 677 705	494 226 596	543 217 682	667 226 990	5 816 858
850760	Baterías de ión litio	54 749 678	69 918 723	76 835 619	122 700 488	1 910
8511	Aparatos eléctricos (bujías, magnetos, distribuidores)	250 043 822	291 490 101	351 730 568	399 237 763	7 037 957



Partida	Denominación	2015	2016	2017	2018	De España 2018
8512	Aparatos eléctricos (alumbrado, señalización, limpiaparabrisas)	352 436 744	366 905 689	494 760 233	638 838 246	8 323 161
8518	Cajas acústicas, altavoces.	247 298 139	287 308 054	401 626 892	579 001 087	1 782 534
8526	Aparatos de navegación asistida	151 734 251	146 341 016	206 514 878	230 913 493	9 300 042
8527	Aparatos receptores de radioemisiones	168 642 756	164 990 015	199 508 021	246 268 900	801 807
852721	Aparatos receptores de radioemisiones	106 678 277	114 609 854	135 429 994	161 476 951	797 457
8536	Aparatos para la protección y conexión de circuitos	745 784 357	801 905 295	1 008 469 200	1 263 034 372	19 980 869
8542	Circuitos electrónicos integrados	787 737 175	975 771 235	989 847 170	1 284 211 977	3 942 834
854430	Juegos de cables para bujías de encendido y demás juegos de cables de los tipos utilizados en los medios de transporte.	123 249 492	123 898 897	159 449 084	209 044 824	951 033
8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, equipados con su motor	10 007 030	14 668 176	9 320 453	18 339 361	632 035
8707	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, incluidas las cabinas	1 078 062 606	1 124 514 982	1 441 592 503	2 005 614 435	199 559
8708	Partes y accesorios de vehículos automóviles	5 377 406 930	5 716 564 042	7 460 227 705	8 964 560 300	196 615 608
870810	Parachoques	153 151 358	136 517 341	186 479 205	220 464 371	4 461 576
870821	Las demás partes y accesorios de carrocería (incluidas las de cabina)	39 067 959	36 351 462	47 501 081	54 614 057	755
870830	Frenos	531 594 593	585 743 691	673 496 248	759 983 742	42 009 596
870840	Cajas de cambios	802 956 424	856 412 184	1 209 453 150	1 430 848 536	18 816 232
870850	Ejes y transmisión	250 018 778	287 356 563	419 564 180	515 550 713	11 475 013
870870	Ruedas	528 469 144	555 923 997	654 460 926	853 409 216	1 797 607
870880	Sistemas de suspensión	552 667 922	636 302 917	809 856 162	929 147 467	27 072 352
870891	Radiadores	124 084 497	118 043 619	167 444 294	188 915 972	1 070 191
870892	Silenciadores y tubos de escape	108 546 588	114 425 244	150 726 206	200 654 215	1 587 682
870893	Embragues	126 486 360	135 155 122	162 116 170	192 074 731	2 499 278
870894	Volantes y cajas de dirección	330 248 463	337 082 446	394 385 200	502 156 699	8 837 911
870895	Airbag	65 301 831	76 805 766	109 026 296	124 052 051	1 707 983
9026	Aparatos electrónicos para la medición de presión de liquidez y gases	268 268 691	271 641 247	308 736 078	352 879 562	696 852
9029	Velocímetros	57 681 649	59 641 788	81 775 695	91 101 714	2 236 200
9104	Relojes de tablero de instrumentos	677 313	897 568	1 404 917	1 396 837	0
940120	Asientos automóviles	107 746 543	97 843 930	163 904 269	193 243 676	16 139

Fuente: www.customsonline.ru

© Agencia Vasca de Internacionalización
Basque Trade and Investment S.A.



**BasqueTrade
& Investment**

Agencia Vasca de Internacionalización
Nazioartekotzeko Euskal Agentzia

GRUPO
spri
TALDEA



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
BASQUE GOVERNMENT**