



ESTUDIOS
DE MERCADO

2019



El mercado de componentes de automoción en India

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Mumbai

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

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

icex



ESTUDIOS
DE MERCADO

04 marzo 2019
Mumbai

Este estudio ha sido realizado por
María Ester López Lafuente

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Mumbai.

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E., M.P.

NIPO: 114-19-038-4

Índice

1. Resumen ejecutivo	5
2. Definición de sector	7
2.1. Clasificación arancelaria	13
3. Oferta – Análisis de competidores	17
3.1. Introducción: Estructura de la oferta	17
3.2. Facturación y volumen de negocios	18
3.3. Importaciones	20
3.4. Balanza comercial	42
3.5. Localización de la industria	43
3.6. Empresas en el mercado	47
4. Demanda	49
4.1. Estructura de la demanda	49
4.2. Vehículos en India	53
4.3. Ventas y producción doméstica	54
4.4. Estacionalidad de las ventas de vehículos	55
4.5. Hábitos y preferencias de los consumidores	57
4.6. El sector Aftermarket	58
5. Precios	62
5.1. Impuestos a la importación, costes totales	62
5.2. Precio de los componentes de automoción fabricados en India	65
5.3. Precio medio componentes automoción	67
6. Percepción del producto español	69
7. Canales de distribución	71
8. Acceso al mercado – Barreras	74
8.1. Barreras arancelarias	74
8.2. Barreras no arancelarias	80
8.3. Incentivos a la inversión en India	82
9. Perspectivas del sector	84
10. Oportunidades	85
10.1. Un futuro alentador y prometedor	85
10.2. Tendencias generales futuras (2026) en el sector de la automoción	86
10.3. Oportunidades en India	86





11. Información práctica	88
11.1. Recomendaciones para el exportador	92
11.2. Cultura empresarial en India	93
11.3. Contacta con nosotros	96

icex

1. Resumen ejecutivo

Si bien India puede parecer que no se caracteriza por tener una industria fuertemente desarrollada, no se puede pasar por alto que estamos ante la cuarta potencia mundial en el sector de automoción (le preceden China, Estados Unidos y Japón respectivamente). Su industria de fabricación de componentes de automoción también juega un rol fundamental, situándose en una de las posiciones más altas a nivel mundial, alcanzando una producción de 10.900 millones de dólares y dando empleo a más de un millón y medio de personas en todo el país, por lo que estamos ante un sector puntero de la industria.

Este sector en India tiene una media de crecimiento del 9,5% anual, con una producción total de veintinueve millones de vehículos en 2017. India se está convirtiendo rápidamente en uno de los lugares preferidos para la industria automotriz mundial, reduciendo rápidamente su brecha con otros países punteros en cuanto a la implantación de sus filiales o empresas a nivel mundial.

Según un borrador de política nacional de automóviles en India, se preve las exportaciones actuales aumentarán, pasando del 22% actual a un 30-40% en los próximos diez años y consolidándose como uno de los principales países exportadores de automóviles a nivel mundial.

Las exportaciones han crecido anualmente un 11,42% de media entre los años fiscales del 2013 y 2018¹. Además, por parte del Gobierno indio se espera la aplicación de distintas iniciativas, que tendrán un impacto positivo para el sector de la automoción.

En todo el territorio hay varias empresas fabricantes de vehículos punteras en el sector, aunque el monopolio de demanda de los componentes está configurado por las empresas que tienen mayor cuota en el mercado: Maruti Suzuki y Hyundai. Si bien la segunda es surcoreana, la primera es japonesa, pero cuenta con instituciones indias que tienen copropiedad de la empresa, por lo que cuentan con un poder de mercado fuerte, llegando a controlar el sector de los componentes de automoción.

El país se encuentra organizado en distintos *hubs*, principalmente son cuatro: norte, sur, este y oeste. Se espera que el *hub* del norte sea el que alcance mayor auge en los próximos años, o al menos, eso ha declarado la *Automotive Component Manufacturers Association of India* (ACMA).

¹ <https://www.ibef.org/industry/india-automobiles.aspx>



Actualmente, el sector de la automoción contribuye un 12% en el producto interior bruto del país (PIB), aunque se espera que para el 2026 (según el *Automotive Mission Plan 2016-2026*), este represente el 14% del PIB total del país. Otra serie de factores, como el aumento de personas que vivirán en las ciudades para 2030, 500 millones (un 50% más que la población total de Estados Unidos), aportan datos positivos para el crecimiento del sector.

ACMA afirma que en 2016 se alcanzó el récord histórico en la producción de componentes de vehículos. Este sector tiene una aceptación muy fuerte en el mercado, y es globalmente conocido por su capacidad de crecimiento.

El 70 % del valor total del vehículo estará enteramente condicionado por los componentes de automoción que se le apliquen al mismo. La inteligencia artificial en el sector de automoción es responsable de los cambios que se llevan a cabo en este sector y en el cómo se comercializan y fabrican estos productos. Por esto, es de esencial importancia que tanto el fabricante como los productores de componentes, pongan el mayor esfuerzo en los mismos y que estos sean de calidad y precio asumible.

Los aranceles aplicados a algunos de los componentes de automoción, importados a India desde España u otro lugar, varían según la partida arancelaria de la que se trate, aunque oscilan entre el 27,73% y el 49,12% sobre el valor del producto. La mayoría de los vehículos que se fabrican en el territorio de India, se comercializan en el mismo país, por lo que el el sector en su conjunto no depende mucho del riesgo divisa.

Desde 2017 se ha establecido el sistema impositivo del Good and Service Taxes (GST). Con esto se pretende unificar los distintos estados en un mercado único, ofreciendo mejoras y facilidades en el caso de querer hacer negocios. El GST está diseñado de manera que se simplifican los movimientos de mercancía en el interior de India.

En el mercado de los componentes de automoción en India, no existe actualmente una representación fuerte de la marca España, pese a que la percepción de los productos españoles en India en el sector de los componentes de automoción es muy positiva. La percepción del producto español se caracteriza por su alto nivel de diseño de ingeniería y la calidad de los materiales utilizados para su fabricación.

El sector de los componentes de automoción se valoró en 51.200 millones de dólares en el año fiscal 2018. Dentro de este, las exportaciones de los componentes de automoción representaron 26,36%, es decir 13.500 millones de dólares en el mismo año fiscal.

2. Definición de sector

El sector de los componentes de automoción engloba a todas las piezas que conforman el equipo, y el vehículo terminado en su totalidad. Este es un sector que resalta por tener una composición que se define a nivel mundial. Actualmente el sector de la automoción representa el 12% del PIB de India, mientras que el sector de los auto componentes representa el 2,3 % del PIB².

Las piezas y productos están destinados a la fabricación de vehículos nuevos, el uso de piezas en talleres mecánicos para la reparación de coches ya existentes, y la exportación e importación de piezas.

El sector de los componentes de automoción está categorizado y delimitado en dos vertientes. Por un lado, el mercado de primer equipo el cual está orientado a la producción del mismo vehículo. Por otra parte, el mercado de recambio o aftermarket, que abarca todas aquellas actividades de mantenimiento del automóvil tras su venta, hasta que éste queda en desuso.



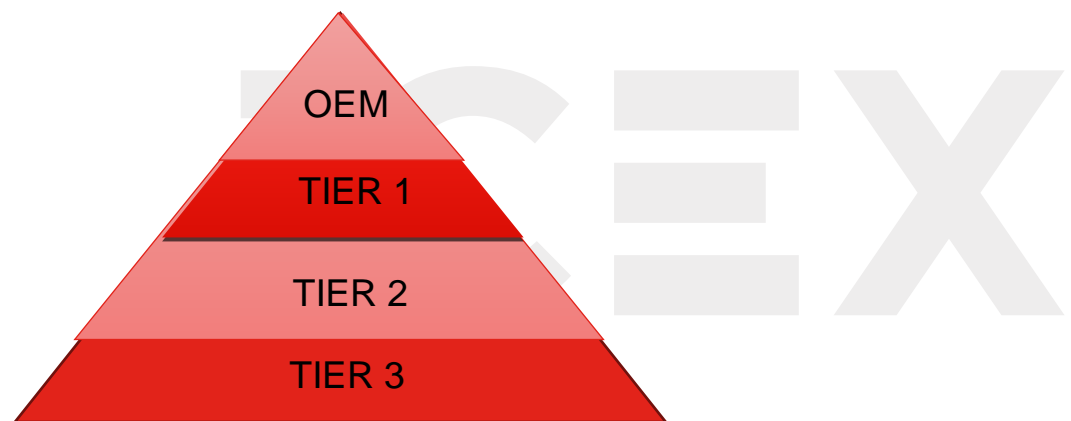
Las empresas montadoras, destinadas a la fabricación de automóviles, serán aquellas que demanden el producto en mayor medida y las que crearán tendencia con nuevos productos y

² <https://www.ibef.org/industry/autocomponents-india.aspx>

piezas instaladas en los coches de última generación. Estos fabricantes de automóviles son responsables del 70% del valor final que tendrá el vehículo. Por otra parte, prestarán su atención en la mejora y actividad en lo que se refiere a la materia de fabricación de motores, ensamblaje, diseño exterior e interior del vehículo, comercialización y marketing y relación con el cliente final.

Existe una tendencia mundial hacia la tercerización de la producción en el sector automovilístico: los fabricantes de piezas efectúan un mayor número de tareas, soportan una mayor carga de trabajo, y son más flexibles para satisfacer las necesidades que requieren las empresas montadoras. El sector automovilístico ha crecido de manera sustancial y ha tenido que adaptarse a los requisitos y nuevas tendencias, dando como resultado componentes enteramente tecnológicos y adaptados a escenarios futuristas.

En el sector de los **componentes de automoción** podemos clasificar a los fabricantes en tres grupos distintos:



FUENTE: Elaboración propia

Principalmente, este sector trata de suplir a los *Original Equipment Manufacturers*, más conocidos como fabricantes, a los que les compete el marketing, diseño y promoción del vehículo. Dentro de este grupo, existe una organización escalonada de la cadena de suministro:

- **TIER-1:** Este grupo engloba todos aquellos fabricantes de sistemas, subsistemas y componentes, que están terminados en su totalidad a los que se aplica alta tecnología, ejemplo de ello, serían las partes de un motor, el sistema de dirección y los componentes de la suspensión.

Estos son los suministradores directos de las montadoras, por lo que generalmente se trata de grandes empresas multinacionales y con estructuras productivas concentradas y competitivas. Mundialmente hay un total de unas 150 empresas que pertenecen a este nivel ya que están especializadas en ingeniería.



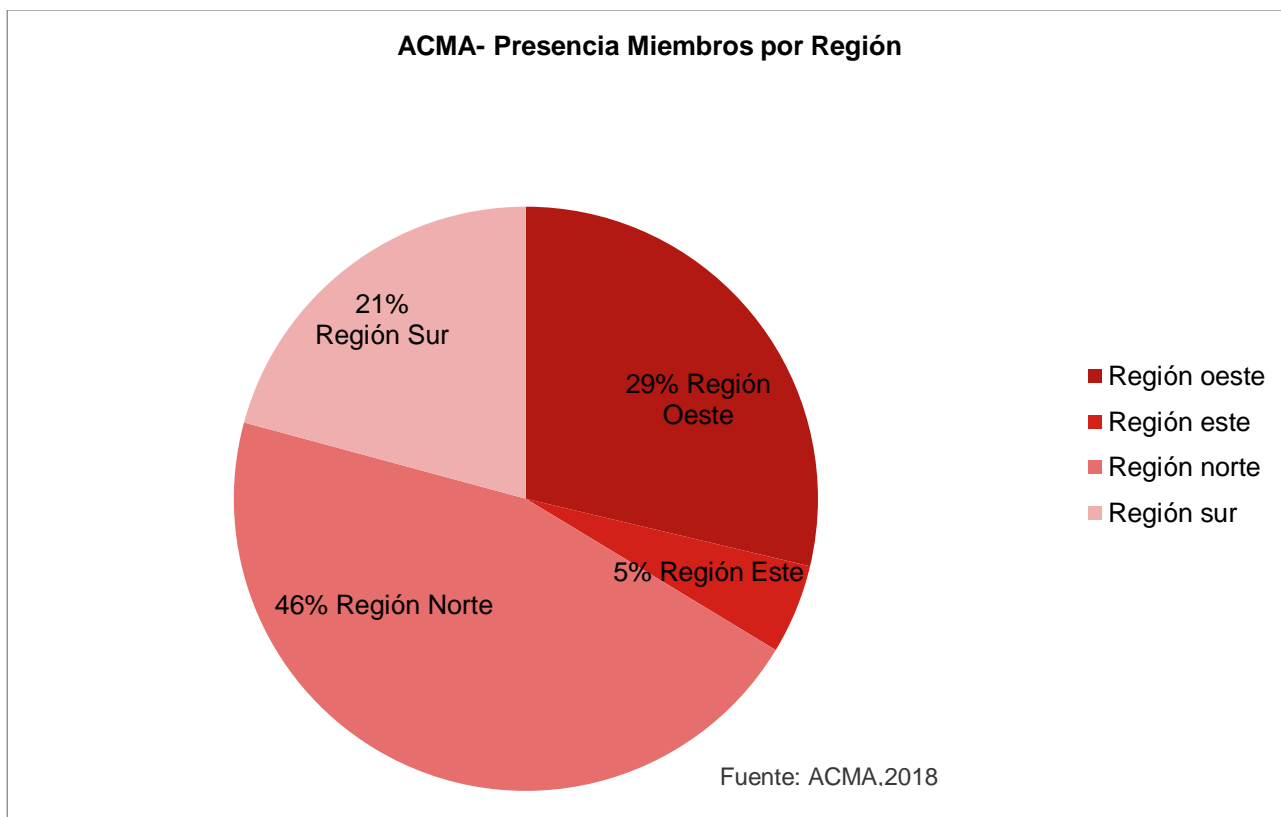
- **TIER-2:** En este grupo se engloba a los fabricantes de sistemas, subsistemas y los componentes completamente finalizados en los que hay alta tecnología para su montaje, o aquellos subsistemas que suministran a los fabricantes de componentes, TIER-1- o montadoras. Se trata de un nivel con características diversas y desiguales por lo que la industria está poco internacionalizada. El número de empresas en esta categoría es mayor que las de TIER 1. Aunque a estos se les exige una alta capacidad en ingeniería, no cubre los estándares del nivel anterior.
- **TIER-3:** Este último nivel hace referencia a los fabricantes de productos semielaborados o de materias primas que posteriormente serán suministradas a cualquiera de los dos niveles anteriores, o directamente a las montadoras. Este es el nivel con mayor cabida en la industria nacional.

El mercado de recambio o “*aftermarket*”, hace alusión a aquel sector que se encarga de reponer y dar servicios al vehículo, una vez este ha sido adquirido y se ha puesto en circulación. Podemos desglosarlo en tres subcategorías:

- **Componentes OEM:** En este grupo podremos clasificar todas aquellas empresas que se dedican a la fabricación de equipamiento original. Esta empresa manufacturará productos que posteriormente serán adquiridos por otros y vendidos a menor precio.
- **Componentes IAM:** Los *Independent Aftermarket* son aquellas piezas que han sido fabricadas por cualquier empresa que sea capaz de dar utilidad al producto, sin necesidad de que éstas sean las originales. Presentan características muy similares a las piezas originales pero con un valor económico muy inferior a estos. A diferencia de los componentes OEM, estos no suelen ofrecer una garantía al cliente.
- **Mercado de accesorios:** lo conforman aquellos componentes que tienen por objeto la modificación o mejora de las características del vehículo y por aquellos productos enfocados al mantenimiento y puesta a punto del vehículo.

Según ACMA, conviene hacer una categorización ulterior entre sector organizado y sector no organizado para entender el mercado de la automoción en su integridad.

La gran mayoría de las empresas de la industria auxiliar pertenecen al **sector organizado** y son miembros de ACMA. La organización cuenta actualmente con un total de 784 miembros, los cuales representa el 85% del sector organizado. El 46% de sus empresas están situadas en el norte del país.

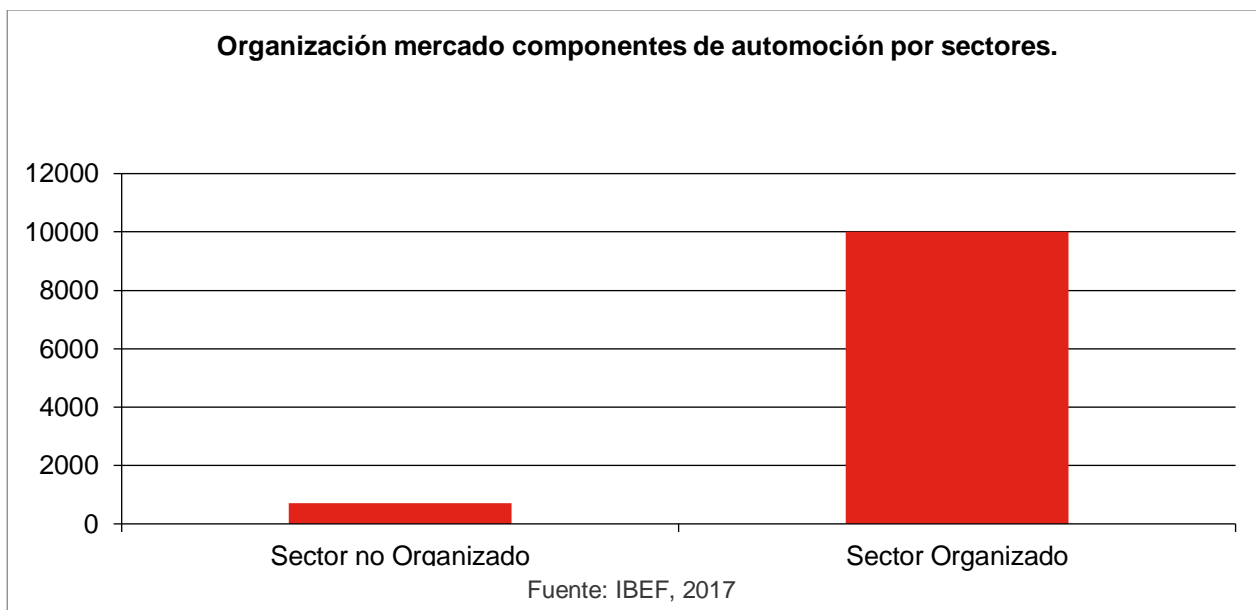


Este tipo de empresas se dedican al suministro de equipos y partes para el ensamblaje de automóviles para la industria que está establecida en India, aunque a su vez, exportan algunos de los productos fabricados en el territorio.

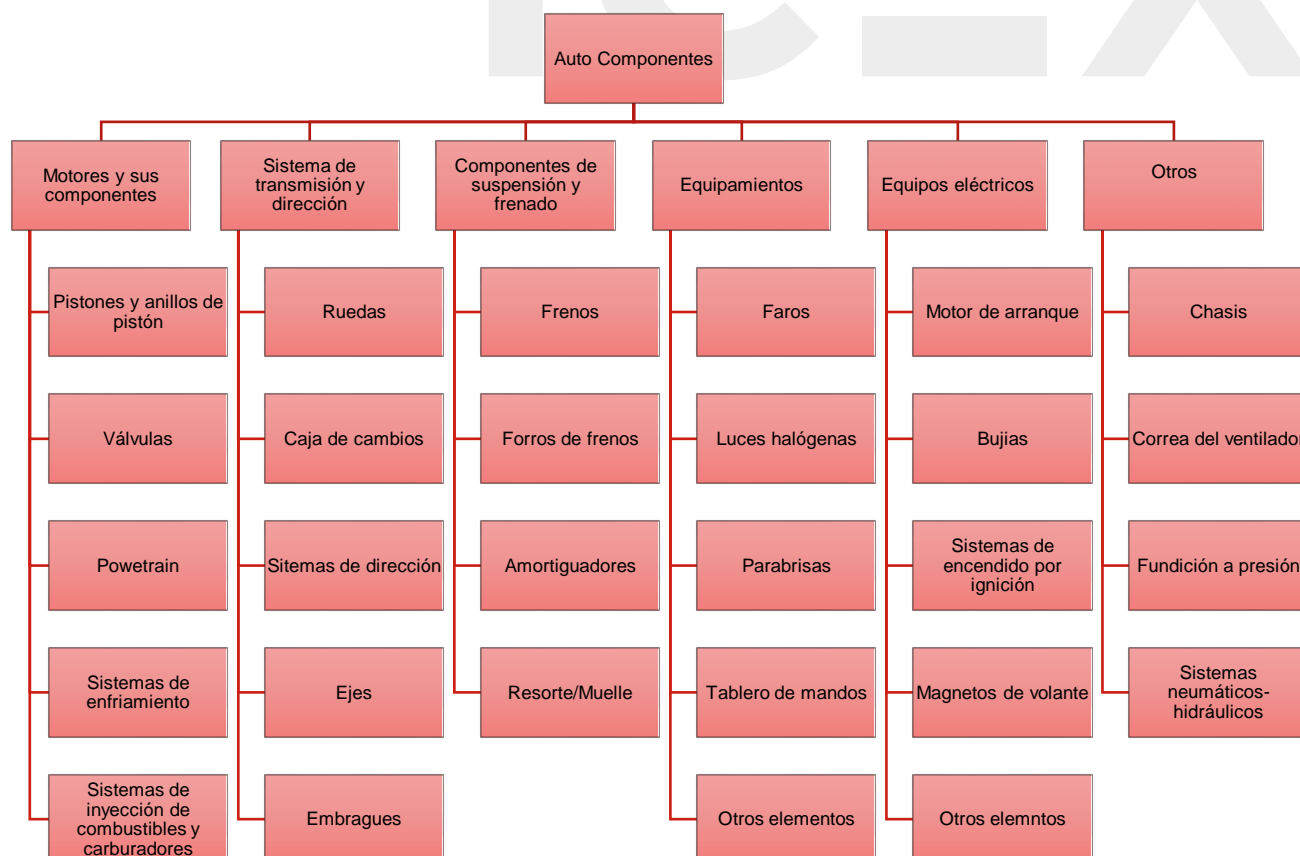
El **sector no organizado**, sin embargo, representa el restante 15%, contando con un total de unas 1.500 empresas en todo el territorio. Pese a que el número de empresas del sector no organizado es menor, su volumen de negocios representa el 85% del total del sector.

El sector de los componentes de automoción se valoró en 51.200 millones de dólares en el año fiscal 2018. Dentro de este, las exportaciones de los componentes de automoción representaron 26,36%, es decir 13.500 millones de dólares en el mismo año fiscal.

Organización mercado componentes de automoción por sectores.

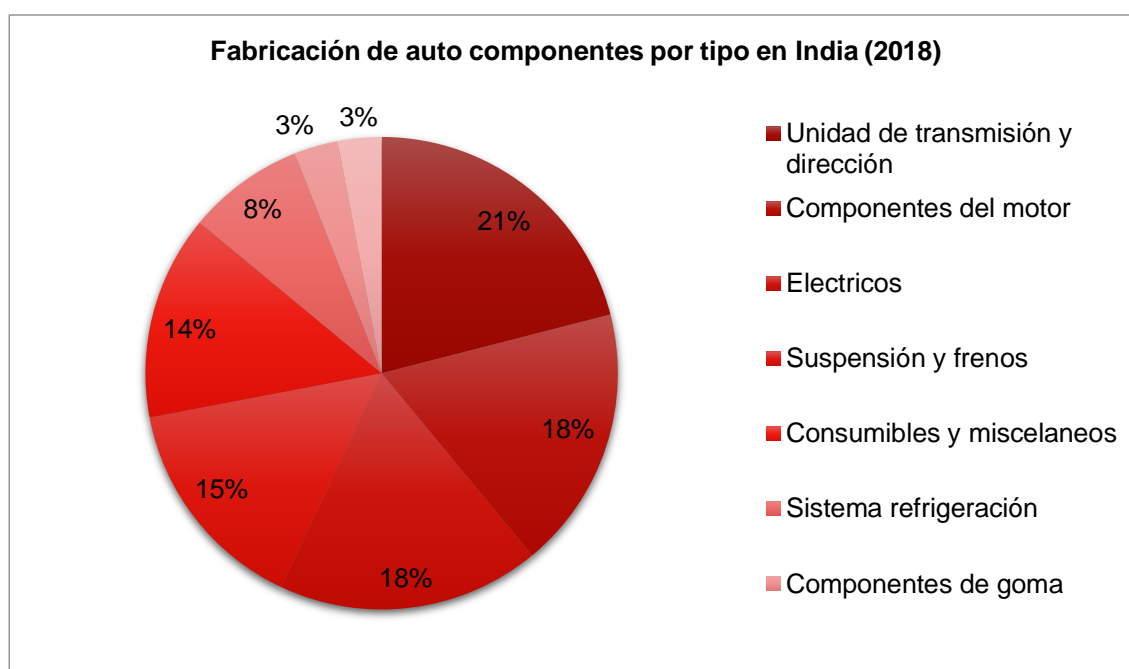


Los productos comercializados en el sector se clasifican en 6 categorías: motores y sus componentes, sistema de transmisión y dirección, componentes de suspensión y frenado, equipamientos, equipos eléctricos, otros:



En cuanto a los tipos de componentes producidos en el territorio de India, el siguiente gráfico muestra las cifras de los mismos en el año fiscal 2017. Claramente, los productos más desarrollados son: componentes de motor, suspensión y frenado, y cuerpo chasis y BiW.

Exactamente en India, las proporciones de tipos de producción según el tipo de vehículos se traducen en estos datos³:



Fuente: Ibef, 2018

El presente estudio de mercado tiene por objeto el análisis y estudio de la situación actual y la proyección de futuro en el sector de la automoción y sus componentes (tanto turismos, como vehículos comerciales) en India.

³ https://www.acma.in/pdf/Annual_Report_06102017.pdf

2.1. Clasificación arancelaria

El sector de los componentes de automoción está conformado por numerosas partidas arancelarias, ya que como se ha señalado anteriormente, son muchos los componentes y sus subcategorías en los distintos sectores. Estas partidas arancelarias se encuentran en el sector ICEX 41302 (Equipos y accesorios de automoción); dentro de esta, hay 241 partidas arancelarias.

Al tratarse de un estudio de mercado se hará mención grosso modo del sector en su conjunto y se señalarán las que consideramos como las más fundamentales. La partida con más peso es aquella con el código 8708; "Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705".

A continuación se refleja la lista de partidas arancelarias con mayor relevación en el sector:

40. Neumáticos

PARTIDA ARANCELARIA	DESCRIPCIÓN
40.11.10	Neumáticos de caucho nuevo para automóviles
40.12.11	Neumáticos recauchados para automóviles
40.13.10	Llantas neumáticas para automóviles
40.16.99	Otros accesorios de caucho

70. Vidrio

PARTIDA ARANCELARIA	DESCRIPCIÓN
70.07.11	Vidrio templado de seguridad
70.07.21	Vidrio contrachapado de seguridad
70.09.10	Espejos retrovisores



84. Motores

PARTIDA ARANCELARIA	DESCRIPCIÓN
84.07.31	Motores de émbolo (pistón) de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³ .
84.07.32	De cilindrada superior a 50 cm ³ pero inferior o igual a 250 cm ³
84.07.33	De cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 1000cm ³
84.07.34	De cilindrada superior a 1000cm ³
84.83.10	Transmisiones
84.08.20	Motores de émbolo (pistón) de encendido por compresión (motores diésel o semidiesel), motores de los tipos utilizados para la propulsión de vehículos.



85. Equipamientos electrónicos y sistemas de iluminación

PARTIDA ARANCELARIA	DESCRIPCIÓN
85.07.10	Acumulaciones
85.11.10	Bujías
85.11.20	Magnetos
85.11.30	Bobinas de encendido
85.11.40	Motores de arranque
85.12.20	Dispositivos eléctricos
85.12.30	Sistemas de alumbrado
85.12.40	Señalización acústica
85.27.21	Receptores de radio
85.39.21	Halógenos de wolframio



83/87. Carrocería y chasis

PARTIDA ARANCELARIA	DESCRIPCIÓN
83.01.20	Cerraduras
83.02.30	Guarniciones y herrajes
87.06.00	Chasis de vehículos
87.07	Carrocerías de vehículos
87.08.10	Parachoques y sus partes

87. Sistemas de transmisión

PARTIDA ARANCELARIA	DESCRIPCIÓN
87.08.30	Frenos y servofrenos; sus partes
87.08.40	Cajas de cambio y sus partes
87.08.50	Ejes con diferencial, incluso provistos con otros órganos de transmisión, y ejes portadores; sus partes.
87.08.70	Ruedas, sus partes y accesorios
87.08.91	Radiadores y sus partes
87.08.92	Silenciadores y tubos de escape
87.08.93	Embragues y sus partes
87.08.94	Volantes, columnas y cajas de dirección para vehículos de motor.
87.08.95	Airbags de seguridad
87.08.99	Partes y accesorios



90. Velocímetros

PARTIDA ARANCELARIA	DESCRIPCIÓN
90.29.20	Velocímetros

94. Asientos

PARTIDA ARANCELARIA	DESCRIPCIÓN
94.01.20	Asientos de los tipos utilizados en vehículos automóviles

ICEX

3. Oferta – Análisis de competidores

3.1. Introducción: Estructura de la oferta

La industria de la automoción en India se ha convertido en la cuarta potencia mundial (por detrás de China, EEUU y Japón respectivamente), con un incremento en sus ventas del 9,5% al año, lo que se traduce en una producción total de 25,33 millones de vehículos en el año fiscal 2016-17⁴. India ocupó la séptima posición en la fabricación de vehículos comerciales en 2017. A su vez, es un importante exportador de automóviles y las expectativas de crecimiento que presenta son muy interesantes. El sector automovilístico comprende coches de pasajeros, vehículos de dos o tres ruedas, y vehículos comerciales. Este sector contribuye al 12% del PIB del total del país en el sector manufacturero por lo que ocupa una posición fuerte en el país.

El mercado indio, en lo que se refiere a la producción de componentes de automoción, tiene una aceptación muy importante en el mercado, y es globalmente conocida por su potencialidad. Según la (ACMA), en 2016 se produjeron un mayor número de componentes de vehículos que cualquier otro año en la historia de la automoción. Este crecimiento no solo se ha dado en India, sino que también en muchas otras regiones del mundo a excepción de Sudamérica. Este crecimiento ha sido del 4,5% con respecto al año anterior, suponiendo un aumento en producción de componentes de automoción y traduciéndose en un volumen de producción de 94,98 millones unidades⁵.

En el año fiscal 2017-18, India produjo un total de 29,86 millones vehículos (esto incluye turismos, vehículos de dos y tres ruedas, autobuses y tractores)⁶, que comparado con la producción de los últimos años, casi la duplica, aunque se preve que en 2021, su crecimiento será aún mayor.

⁴ <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/>

⁵ https://www.acma.in/pdf/Annual_Report_06102017.pdf

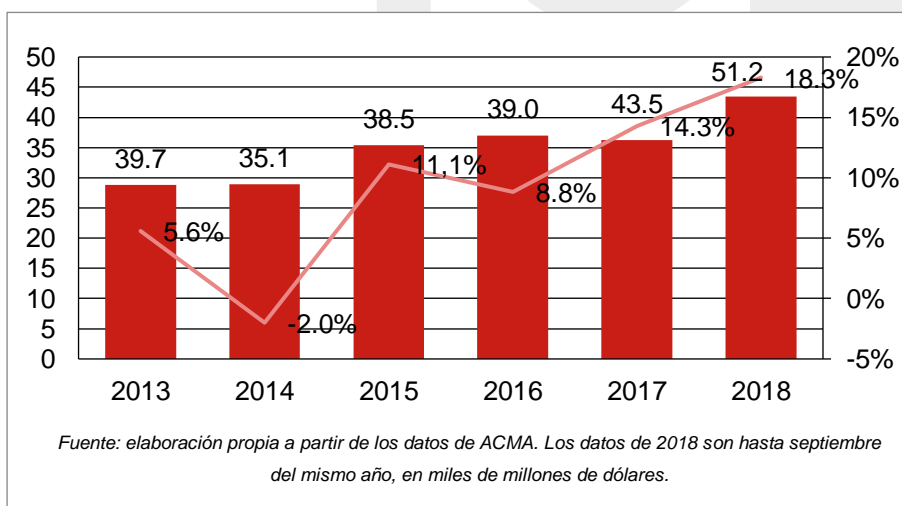
⁶ <http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=9>

3.2. Facturación y volumen de negocios

En cuanto al uso que se le da a los componentes de automoción producidos en India, cabe destacar que el 73,8% se utiliza a nivel local, mientras que el 26,20% restante se exporta fuera de India. Estas cifras son muy bajas, aunque se espera que con la llamada “burbuja de la automoción” estas cifras cambien.

En el gráfico siguiente, se muestran los volúmenes de negocios que ha habido en los últimos cinco años. Como se puede observar, hay claramente una progresión al alza en los mercados y sus ventas crecen de manera progresiva. Este ritmo tangible (en el que casi ha duplicado la facturación) alienta a las empresas a invertir en el sector. Se prevé un crecimiento del 10-15% en los próximos 5 años. Este crecimiento se debe a los cambios en el sector tecnológico e informático, que sin duda aportarán novedades e innovación en el sector.

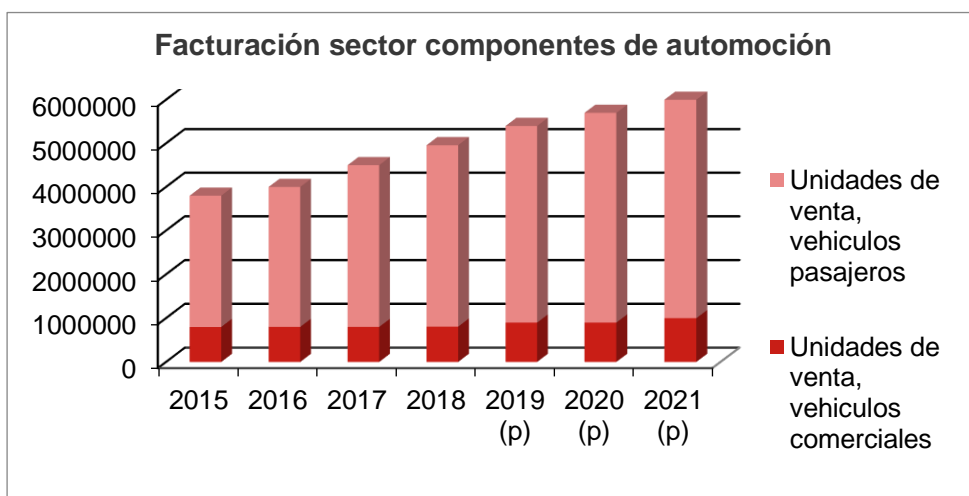
Cifra de negocios y tasa de crecimiento del sector: componentes de automoción



La mayor parte de este crecimiento se imputa a las ventas domésticas, puesto que la gran mayoría se comercializa en el interior del país.

Se preve un aumento del 10-12% anual en la industria de los auto componentes en los próximos años. Sin embargo, a corto plazo, en el año 2019, se prevé un fuerte aumento en el mercado del 14%⁷.

La próxima tabla muestra la facturación registrada por el sector de los componentes de automoción en los últimos dos años y las previsiones que se espera en el sector por parte de los analistas. En el gráfico se ve claramente una previsión crecimiento vertiginoso en el mercado de la automoción.



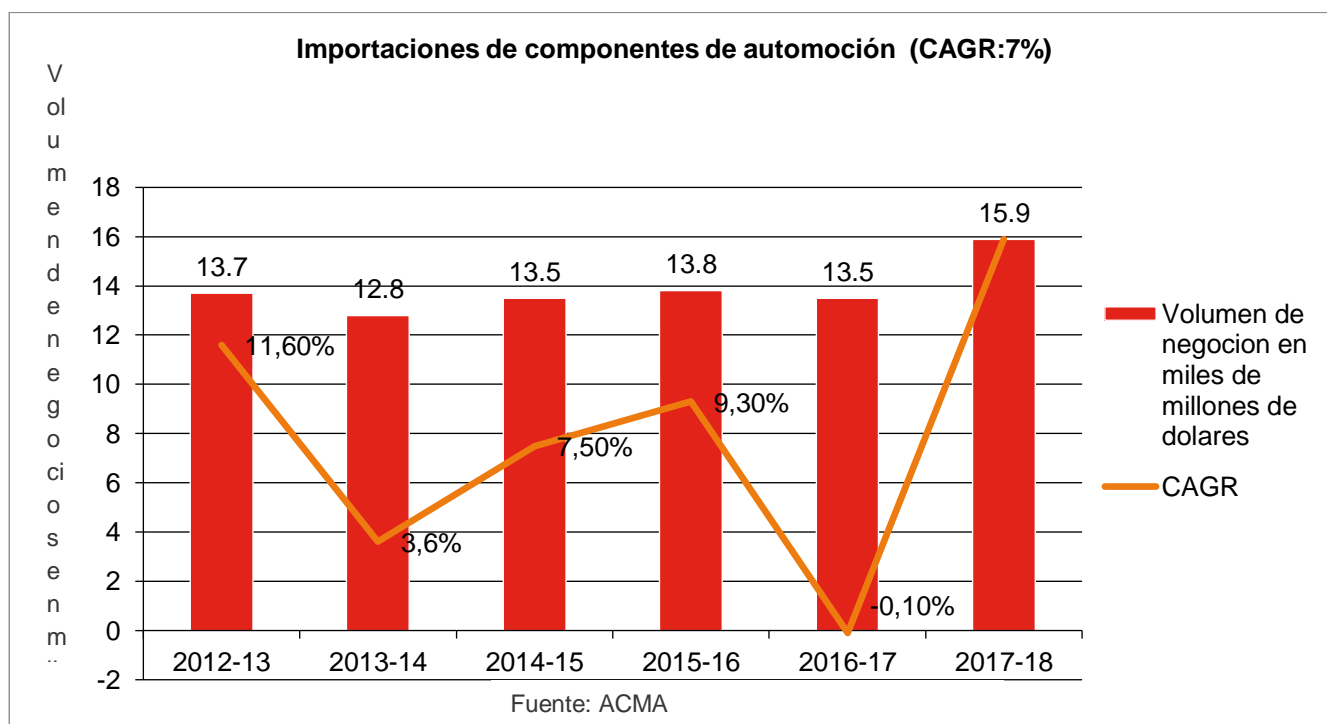
Fuente: BIE, unidades en miles de millones de dólares

⁷ <https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/auto-components/auto-component-industry-to-grow-at-10-12-cagr-in-long-term/64929511>

3.3. Importaciones

Tal y como podemos observar en el siguiente gráfico, las importaciones de productos del sector de componentes de automoción a India son menores que las exportaciones, pero de igual manera crecen de manera constante. Las importaciones han crecido anualmente en un 6,86 % entre los años fiscales 2013 y 2018⁸.

En lo referido a las previsiones de futuro, desde ACMA, se preve un aumento del 10% en los próximos 5 años fiscales, entre 2019 y 2023.



En India, la gran mayoría de las importaciones provienen de países asiáticos, 60% del total, y desde Europa, el 30%.

A continuación se muestra una tabla que recoge los diez países principales de los cuales India importa sus productos (los datos están representados en forma de porcentaje). Una vez más, vemos reflejada en esta tabla la presencia del continente asiático.

⁸ <https://www.ibef.org/industry/india-automobiles.aspx>

Principales países de los que India

Importa componentes de automoción (2017)

China	27%
Alemania	14%
Japón	11%
Corea del Sur	10%
EEUU	7%
Tailandia	6%
Italia	3%
Reino Unido	2%

Fuente: ACMA



A continuación, se muestran unas tablas con las importaciones que India ha recibido en los últimos 3 años fiscales de las partidas arancelarias seleccionadas del sector de los componentes de automoción:

401110	País	Valor en millones de dólares		
		2016-2017	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	TAILANDIA	50,55	62,05	47,85
2	CHINA	58,59	66,22	43,08
3	INDONESIA	8,42	12,06	14,05
4	ALEMANIA	15,85	17,27	11,11
5	REINO UNIDO	9,33	11,95	8,38
6	VIETNAM SOC REP	4,81	6,29	5,05
7	JAPÓN	8,45	8,37	4,84
8	PAÍSES BAJOS	0,53	0,7	4,4
9	EEUU	3,47	3,44	3,08
10	COREA	10,46	2,99	2,52
35	ESPAÑA	0,11	0,03	0,01
	Total	190,17	219,25	157,3

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

401211	País	Valor en millones de dólares		
		2016-2017	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA			0,01
2	EEUU			0,0
3	JAPÓN		0,01	
4	TAILANDIA		0,01	
	Total	0,00	0,02	0,01

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



40.13.10	País	Valor en millones de dólares		
		2016-2017	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	1,54	1,56	0,43
2	ITALIA	1,51	0,92	0,28
3	FRANCIA	0	0	0,04
4	ALEMANIA	0	0,01	0,01
5	PAÍSES BAJOS	0	0	0,01
6	TAILANDIA	0	0,01	0,01
7	EGIPTO	0,01	0	0
8	INDONESIA	0	0	0
9	SINGAPUR	0	0	0
10	SUECIA	0	0,01	0
	Total	3,09	2.53	0.77

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

40.16.99	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	27,76	37,91	31,77
2	EEUU	35,48	37	23,29
3	ALEMANIA	25,85	28,14	19,32
4	BÉLGICA	12,22	20,65	18,72
5	SINGAPUR	13,73	14,82	18,59
6	JAPÓN	25,87	24,63	18
7	COREA	22,37	22,2	16,64
8	TAILANDIA	13,57	14,77	8,85
9	FRANCIA	10,2	12,55	8,78
10	ITALIA	5,21	6,77	5,82
11	ESPAÑA	2,39	2,81	2,06
	Total	229,9	260.71	201.48

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



70.07.21	País	Valor en millones de dólares		
		2016-2017	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	6,02	8,02	5
2	ALEMANIA	3,87	5,49	3,57
3	SINGAPUR	0	0,01	1,78
4	TAILANDIA	4,01	1,91	1,49
5	REINO UNIDO	0,67	1,37	1,4
6	EEUU	0,66	0,8	0,83
7	EMIRATOS ARABES	0,07	0,16	0,74
8	HONG KONG	0	0	0,31
9	PERU	0,17	0,34	0,18
10	TAIWAN	0	0,01	0,16
11	ESPAÑA	0	0,02	0
	Total	16,38	20,61	16,19

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

70.09.10	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA P	11,97	13,21	10,09
2	EEUU	12,09	11,69	7,97
3	ALEMANIA	6,2	9,14	6,65
4	COREA	2,72	3,09	2,33
5	TAILANDIA	3,56	4,2	2,04
6	SINGAPUR	0,01	0,01	1,77
7	TAIWAN	0,53	0,74	0,93
8	REINO UNIDO	0,76	0,97	0,92
9	BÉLGICA	0,03	0,01	0,53
10	ITALIA	0,18	0,23	0,24
11	ESPAÑA	0,24	0,25	0,15
	Total	39,88	45,78	34,65

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



84.07.31	País	Valor en millones de dólares		
		2016-2017	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	0	0	2,13
2	FRANCIA	0	0	0
3	TAIWAN	0	0	0
4	ALEMANIA	0	0	0
5	ESPAÑA	0	0	0
6	SUECIA	0	0	0
	Total	0	0	2,13

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

84.07.32	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	JAPÓN	0	0,03	0,36
2	CHINA	0,91	1,05	0,13
3	AUSTRIA	0,03	0,03	0
4	INDONESIA	0	0,02	0
5	ITALIA	0	0,07	0
6	COREA	0	0	0
7	NO ESPECIFICADO	0	0	0
8	EEUU	0,01	0	0
	Total	0,95	1,21	0,5

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



84.07.33	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	JAPÓN	14,7	8,32	5,63
2	RUMANIA	38,1	19,95	1,39
3	INDONESIA	0	0,22	0,48
4	CHINA	1,25	3,02	0,14
5	ALEMANIA	1,44	2,3	0,05
6	ITALIA	0	0,01	0,01
7	AUSTRIA	0	0	0
8	FRANCIA	0	0,01	0
9	COREA	0	0	
10	SUDÁFRICA	0,95	12,23	
	Total	64,84	62,97	7,69

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

84.07.34	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	COREA	79,12	50,82	78,33
2	SUDÁFRICA	96,53	115,68	63,99
3	CHINA	67,09	117,08	63,29
4	EEUU	0,09	39,8	41,51
5	RUMANIA	0,06	36,17	38,73
6	ALEMANIA	10,61	7,35	25,03
7	SINGAPUR	0	0	17,35
8	CANADA	0	10,68	10,25
9	ITALIA	0,26	2,75	6,08
10	MEXICO	4,14	2,28	2,76
	Total	311,08	434,86	349,12

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



84.83.10	País	Valor en millones de dólares		
		2016-2017	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	64,88	65,82	68,76
2	ALEMANIA	28,25	25,9	25,82
3	COREA	32,34	28,01	17,89
4	JAPÓN	15,19	15,93	15,13
5	ITALIA	8,02	11,58	11,36
6	EEUU	20,19	11,69	7,49
7	SINGAPUR	0,41	0,77	4,45
8	REINO UNIDO	2,39	2,94	3,51
9	TAILANDIA	2,95	3,13	3,4
10	PAÍSES BAJOS	1,1	1,04	2,35
11	ESPAÑA	1,88	1,76	1
	Total	194,71	187,19	175,21

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

84.08.20	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	SINGAPUR			48,21
2	EEUU	7,2	33,23	29,28
3	JAPÓN	92,05	84,91	26,22
4	ALEMANIA	11,88	17,05	13,11
5	SUECIA	15,5	15,07	11,39
6	SUDÁFRICA	12,16	7,25	10,3
7	TAILANDIA	13,66	8,3	7,83
8	ITALIA	2,24	8,1	6,59
9	COREA	10,66	6,65	3,98
10	REINO UNIDO	29,99	6,07	0,66
11	ESPAÑA	7,46	0,77	0,07
	Total	209,1	188,2	158,24

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



85.07.10	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	TAILANDIA	5,03	6,86	5,49
2	CHINA	6,9	13,09	4,69
3	COREA	2,27	4,48	4,35
4	SINGAPUR	0	0	3,4
5	ALEMANIA	3,18	4,38	2,79
6	BANGLADESH	2,75	3,64	2,37
7	EEUU	0,98	6,7	2,04
8	HONG KONG	0,01		1,95
9	ITALIA	0,18	0,32	0,85
10	JAPÓN	1,23	0,94	0,82
11	ESPAÑA	0,03	0,08	0,01
	Total	23,8	43,69	31,34

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

85.11.10	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	TAILANDIA	1,22	3,23	3,11
2	JAPÓN	3,45	3,74	2,35
3	EEUU	3,66	2,07	1,41
4	CHINA	1,3	2,37	1,3
5	ALEMANIA	1,39	1,39	1,22
6	COREA RP	0,88	1,05	0,71
7	SINGAPUR	0,03	0,04	0,21
8	REINO UNIDO	0,05	0,06	0,1
9	ITALIA	0,06	0,03	0,09
10	SUIZA	0	0	0,07
11	ESPAÑA	0,05	0,06	0,06
	Total	12,65	14,39	10,85

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



85.11.20	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	7,66	4,82	4,76
2	COREA	0,71	1,48	1,18
3	EEUU	0,37	0,97	1,09
4	JAPÓN	0,55	0,69	0,92
5	TAILANDIA	0		0,63
6	INDONESIA	0	0,02	0,14
7	SINGAPUR	0	0,06	0,11
8	REINO UNIDO	0,03	0,11	0,11
9	ALEMANIA	0,04	0,07	0,09
10	REPUBLICA CHECA	0		0,06
11	ESPAÑA	0		0
	Total	9,41	8,33	9,24

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

85.11.30	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	COREA	5,00	6,42	6,93
2	CHINA	4,68	6,66	5,6
3	JAPÓN	6,53	7,39	4,37
4	TAILANDIA	3,20	2,24	2,09
5	HUNGRÍA	1,43	1,9	0,81
6	GRECIA	0,00	0,15	0,55
7	ALEMANIA	0,29	0,47	0,47
8	SINGAPUR	0,00	0	0,47
9	INDONESIA	0,07	0,28	0,35
10	EEUU	0,71	0,67	0,26
11	ESPAÑA	0,00	0,01	0
	Total	23,22	27,15	22,48

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



85.11.40	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	JAPÓN	3,06	9,53	11,11
2	REINO UNIDO	2,04	2,09	8,57
3	CHINA	10,02	12,78	8,17
4	EEUU	10,73	9,46	8,17
5	ALEMANIA	5,77	7,4	5,66
6	TAILANDIA	2,03	3,62	4,72
7	SINGAPUR	0,02	0,05	4,24
8	COREA	11,55	11,45	3,88
9	INDONESIA	0,86	1,32	1,41
10	PAÍSES BAJOS	0,02	0,01	1,08
11	ESPAÑA	0	0,07	0,04
	Total	51,13	62,16	59,19

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

85.12.20	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	ALEMANIA	30,51	41,48	29,91
2	CHINA	15,77	30,71	20,05
3	COREA	10,48	6,91	16,23
4	SINGAPUR	0,13	3,49	15,05
5	TAILANDIA	26,1	27,86	10,45
6	JAPÓN	11,97	20,38	8,38
7	EEUU	6,89	9,19	5,9
8	REINO UNIDO	2,69	3,87	4,32
9	ITALIA	1,89	2,71	2,51
10	INDONESIA	7,01	5,85	2,24
11	ESPAÑA	0,33	0,36	0,21
	Total	126,7	173,23	125,22

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



85.12.30	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	9,16	14,57	11,34
2	JAPÓN	2,14	2,92	1,49
3	SINGAPUR	0,12	0,13	1,34
4	TAIWAN	0,49	0,91	0,97
5	ALEMANIA	1,46	1,36	0,62
6	EEUU	0,64	0,65	0,55
7	COREA	0,56	0,46	0,41
8	ESPAÑA	0,5	0,56	0,36
9	VIETNAM	0,14	0,41	0,32
10	REINO UNIDO	0,18	0,28	0,22
	Total	15,98	23,15	18,52

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

85.12.40	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	2,29	3,09	6,77
2	ALEMANIA	0,68	1,29	1,12
3	BÉLGICA	0,4	0,02	1,07
4	EEUU	0,13	1,01	0,67
5	TAILANDIA	0,33	0,84	0,42
6	REINO UNIDO	0,11	0,3	0,31
7	ISLAS VIRGINIA	0	0	0,14
8	JAPÓN	0,09	0,07	0,12
9	COREA	0,4	0,3	0,12
10	FRANCIA	0,02	0,07	0,11
11	ESPAÑA	0,05	0,06	0,03
	Total	5,05	7,54	11,37

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



85.27.21	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	VIETNAM	12,42	24,64	26,44
2	TAILANDIA	58,18	43,44	21,06
3	CHINA	11,99	2,91	9,28
4	INDONESIA	9,47	11,73	7,35
5	COREA	52,21	40,29	6,98
6	EEUU	0,08	11,41	4,52
7	ALEMANIA	1,85	4,2	3,18
8	SINGAPUR	0	0,06	2,25
9	HONG KONG	0,04	0	1,09
10	MALASIA	1,68	1,42	0,86
11	ESPAÑA	5,09	0,36	0
	Total	154,88	142,65	83,19

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

85.39.21	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	13,42	18,13	14,66
2	ALEMANIA	7,77	10,79	9,5
3	COREA	1,67	1,34	1,27
4	POLONIA	1,18	1,2	0,59
5	EEUU	0,38	1,3	0,58
6	JAPÓN	0,6	0,58	0,45
7	HONG KONG	0,04	0,24	0,38
8	SINGAPUR	0,02	0,01	0,32
9	ITALIA	0,08	0,03	0,13
10	IRLANDA	0,12	0,12	0,1
11	ESPAÑA	0,03	0,02	0,01
	Total	25,94	34,70	28,34

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



83.01.20	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	7,73	9,97	10,3
2	COREA	4,98	6,67	6,21
3	ALEMANIA	4,22	6,12	4,68
4	MEXICO	0,07	2,25	2,71
5	SINGAPUR	0	0,06	1,78
6	PAÍSES BAJOS	0	0	1,73
7	ESPAÑA	1,7	1,2	1,14
8	JAPÓN	1,03	1,32	1
9	RUMANIA	0,41	0,56	0,74
10	EEUU	0,18	0,65	0,51
	Total	25,07	33,56	32,63

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

83.02.30	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	ALEMANIA	8,2	10,1	8,03
2	COREA	10,44	10,37	6,6
3	CHINA	1,3	2,77	3,12
4	TAILANDIA	5,38	5,25	2,99
5	EEUU	1,73	3,62	2,49
6	SINGAPUR	0,01	0,01	2,06
7	BRASIL	0,85	2,82	2,01
8	REINO UNIDO	1,26	1,29	1,61
9	JAPÓN	1,71	2,06	1,2
10	PAÍSES BAJOS	0,01	0,02	0,74
11	ESPAÑA	1,45	0,97	0,42
	Total	37,75	46,77	33,34

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



87.06.00	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	1,25	3,86	7,17
2	ALEMANIA	0,72		5,71
3	ESPAÑA	0		0,11
4	HONG KONG	0		0,06
5	INDONESIA	0		0,04
6	EMIRATOS ARABES	0		0,03
7	EEUU	0,2	0,81	0,01
8	FRANCIA	0		0
9	TAILANDIA	0		0
10	SUECIA	12,47	1,62	0
	Total	22,45	6,42	13,13

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

87.07	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	ALEMANIA	25,23	38,98	53,99
2	EEUU	12,57	22,09	13,83
3	PAÍSES BAJOS	0	0	10,05
4	ESPAÑA	9,15	12,16	7,48
5	COREA	1,42	4,16	5,61
6	JAPÓN	0,43	0,8	3,88
7	CHINA	5,11	6,12	2,4
8	MEXICO	0,05	1,19	2,09
9	SINGAPUR	0	0	1,25
10	CANADÁ	0	0	0,81
	Total	75,14	107,02	102,38

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



87.08.10	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	ALEMANIA	13,53	20,59	41,6
2	REINO UNIDO	8,38	11,03	10,95
3	CHINA	3,11	7,31	4,66
4	TAILANDIA	2,35	4,39	4,4
5	EEUU	3,59	3,83	3,72
6	SINGAPUR	0,01	0,01	3,21
7	COREA	6,25	4,17	2,7
8	ESPAÑA	1,41	1,85	1,89
9	MEXICO	0,05	1,34	1,04
10	ITALIA	2,04	3,84	1,02
	Total	45,97	66,6	79,65

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

87.08.30	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	27,26	40,46	42,36
2	ALEMANIA	26,34	40,71	35,63
3	TAILANDIA	13,54	19,79	14,82
4	COREA	16,26	18,99	13,43
5	JAPÓN	15,83	16,58	12,73
6	SINGAPUR	0,07	0,16	11,1
7	ITALIA	7,75	10,61	9,57
8	EEUU	6,7	6,21	8,32
9	REINO UNIDO	3,49	5,19	4,83
10	TURQUIA	2,65	4,17	3,12
11	ESPAÑA	1,78	1,22	0,73
	Total	137,32	188,12	171,18

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



87.08.40	País	Valor en millones de dólares		
		2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)	
1	JAPÓN	243,5	250,93	161,48
2	COREA	183,71	220,39	161,3
3	EEUU	18,16	102,06	92,58
4	ALEMANIA	73,72	83,54	77,77
5	MEXICO	21,63	38,09	64,28
6	SINGAPUR	0,01	0,02	52,92
7	INDONESIA	42,8	52,9	47,76
8	TAILANDIA	27,86	38,84	32,22
9	CHINA	11,2	67,36	31,1
10	VIETNAM	18,18	19	15,24
11	ESPAÑA	19,82	17,36	9,21
	Total	742,88	1,004,36	806,17

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

87.08.50	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	27,17	42,49	36,67
2	ALEMANIA	25,67	38,88	26,46
3	EEUU	9,05	22,87	20,63
4	ITALIA	6,69	18,21	14,49
5	TAILANDIA	18,39	27,08	13,66
6	SUECIA	18,58	17,34	12,57
7	JAPÓN	6,94	13,34	9,41
8	COREA	12,89	10,07	8,95
9	PAÍSES BAJOS	0	0,01	5,92
10	SINGAPUR	0,02	0,01	5,84
11	ESPAÑA	1,08	0,61	0,2
	Total	137,84	228,15	173,08

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



87.08.70	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	67,44	76,38	56,89
2	INDONESIA	9,91	20,1	18,07
3	TAILANDIA	15,51	20,13	14,51
4	ALEMANIA	15,06	20,26	14,1
5	TURQUIA	3,93	13,56	9,76
6	REINO UNIDO	2,93	4,45	4,66
7	EEUU	4,42	4,78	3,81
8	COREA	5,22	6,22	3,58
9	TAIWAN	2,14	1,97	2,6
10	JAPÓN	2,08	2,75	2,19
11	ESPAÑA	2,37	3,11	2,06
	Total	146,4	192,52	141,19

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

87.08.91	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	16,02	7,08	4,72
2	ALEMANIA	4,08	5,88	3,92
3	JAPÓN	4,93	3,22	2,44
4	REINO UNIDO	1,66	2,09	2,41
5	EEUU	1,21	1,44	1,36
6	SINGAPUR	0,03	0	1,14
7	TAILANDIA	7,05	5,4	1,12
8	COREA	1,69	2,01	1,06
9	PAÍSES BAJOS	0,01	0,06	0,83
10	POLONIA	0,58	1,11	0,79
11	ESPAÑA	0,01	0,01	0
	Total	46,07	34,48	22,82

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



87.08.92	País	Valor en millones de dólares		
		2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)	
1	ALEMANIA	8,94	12,08	8,48
2	JAPÓN	6,19	8,66	5,88
3	CHINA	0,47	4,08	5,66
4	EEUU	1,66	3,86	3,56
5	TAILANDIA	1,71	3,23	2,27
6	COREA	30,92	6,25	1,61
7	SUECIA	0,84	1,46	1,56
8	ITALIA	0,47	0,88	1,3
9	REINO UNIDO	0,65	0,76	0,98
10	MEXICO	0	1,87	0,55
11	ESPAÑA	0,4	0,56	0,51
	Total	58,38	48,88	35,02

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

87.08.93	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	ALEMANIA	31,61	27,2	32,22
2	COREA	26,97	35,97	26,96
3	CHINA	13,18	15,28	16,53
4	ITALIA	2,07	4,81	5,07
5	SINGAPUR	0	0,05	4,57
6	JAPÓN	3,11	4,44	3,14
7	TAILANDIA	2,95	4,67	2,2
8	FRANCIA	3,72	3,65	1,92
9	AUSTRIA	11,6	13,2	1,87
10	BÉLGICA	0,05	0,59	1,55
11	ESPAÑA	0,95	0,81	0,27
	Total	116,17	125,03	103,23

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



87.08.94	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	93,59	114,14	80,8
2	ALEMANIA	39,03	47,03	34,26
3	COREA	24,32	33,53	21,52
4	JAPÓN	23,94	22,46	19,22
5	TAILANDIA	15,55	16,77	13,47
6	SINGAPUR	0	0,01	8,67
7	EEUU	3,59	7,7	6,98
8	REINO UNIDO	1,94	3,01	2,93
9	REPUBLICA CHECA	4,81	7,6	2,76
10	ITALIA	0,53	10,29	2,17
11	ESPAÑA	0,18	0,27	0,46
	Total	213,88	273,78	202,8

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

87.08.95	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	CHINA	53,11	69,43	51,27
2	TAILANDIA	23,97	27,79	18,74
3	ALEMANIA	15,41	17,16	18,44
4	COREA	10,72	14,25	11,1
5	EEUU	2,66	6,15	5,97
6	JAPÓN	7,11	9,06	5,27
7	RUMANIA	3,75	6,31	3,82
8	SINGAPUR	0	0	3,35
9	MALASIA	0,82	3,7	3,25
10	VIETNAM	1,58	4,56	3,25
11	ESPAÑA	0,02	0,24	0,33
	Total	129,87	175,62	129,5

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



87.08.99	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	ALEMANIA	211,22	287,61	304,29
2	COREA	281,56	330,37	236,05
3	CHINA	253,41	340,15	217,36
4	JAPÓN	186,32	232,72	108,72
5	SINGAPUR	0,32	1,09	92,16
6	TAILANDIA	179,18	193,31	73,65
7	EEUU	65,32	67,59	51,21
8	ITALIA	46,68	56,43	47,13
9	REINO UNIDO	25,42	37,72	43,11
10	BÉLGICA	8,81	10,39	20,78
11	ESPAÑA	26,21	30,8	18,89
	Total	1,457,40	1,792,09	1,335,68

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

90.29.20	País	Valor en millones de dólares		
		206-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	ALEMANIA	2,8	1,44	1,46
2	REINO UNIDO	0,04	0,07	1
3	EEUU	0,83	0,96	0,9
4	CHINA	0,91	1,5	0,81
5	SUIZA	0,15	0,18	0,64
6	TAILANDIA	0,54	0,45	0,48
7	FILIPINAS	4,26	1,55	0,39
8	JAPÓN	0,68	0,49	0,38
9	SINGAPUR	0,06	0,02	0,34
10	SUECIA	0,16	0,08	0,23
11	ESPAÑA	0,02	0	0
	Total	11,68	7,78	7,86

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India



94.01.20	País	Valor en millones de dólares		
		2016-17	2017-2018	2018-2019(Abr-Dic)
1	ALEMANIA	15,58	15,5	11,35
2	REINO UNIDO	6,31	9,7	10,74
3	CHINA P RP	2,09	9,64	9,17
4	EEUU	2,04	3,55	3,67
5	TAILANDIA	3,2	2,29	3,37
6	BELGIUM	0	0	3,3
7	ESPAÑA	2,84	3,51	2,07
8	COREA RP	3,5	0,11	1,8
9	MEXICO	0	0,8	1,15
10	TURKEY	0,4	1,39	1,14
	Total	41,04	54,93	51,44

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de Export Import Data Bank India

Para la partida: 70.07.11 no se han encontrado datos sobre importaciones en la web de Export Import Data Bank India.

Tal y como se ha podido observar en el análisis anterior, España está presente en India exportando la gran mayoría de las partidas arancelarias propuestas en el estudio de mercado. Pese a que España está presente y su participación se ve incrementada en los próximos años, la gran mayoría de las importaciones provienen de países asiáticos. Los principales exportadores de productos a India en el sector de los componentes de automoción son: China, Alemania, EEUU, Reino Unido, Corea y Tailandia.

3.4. Balanza comercial

En 2017 las exportaciones sumaron un total de 13,5 mil millones de dólares, y las importaciones 15,9 miles de millones, lo que supuso una balanza comercial negativa de 2,4 miles de millones de dólares.

COMERCIO EXTERIOR DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN EN INDIA

	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18
Volumen de negocios	39,7	35,1	36,5	39	43,55	51,2
Crecimiento %	-5,9%	-11,5%	9,6%	1,3%	11,7%	18,3%
Exportaciones	9,7	10,2	11,22	10,81	10,9	13,5
Crecimiento %	9,9%	5,4%	10%	-3,7%	0,8%	24%
Importaciones	13,7	12,8	13,58	13,82	13,50	15,9
Crecimiento %	-0,6%	-6,4%	6,1%	1,8%	-2,3%	17,8%
Mercado Aftermarket	5,8	5,9	6,5	6,8	8,4	9,2
Crecimiento %	-4,3%	1,1%	10,7%	4%	23,5%	9,5%

*en miles de millones de dólares (USD)

Fuente: BIEC

Tal y como podemos observar en la tabla anterior, en los últimos cinco años, tanto las importaciones como las exportaciones han aumentado cada año de manera notable y sustanciosa.

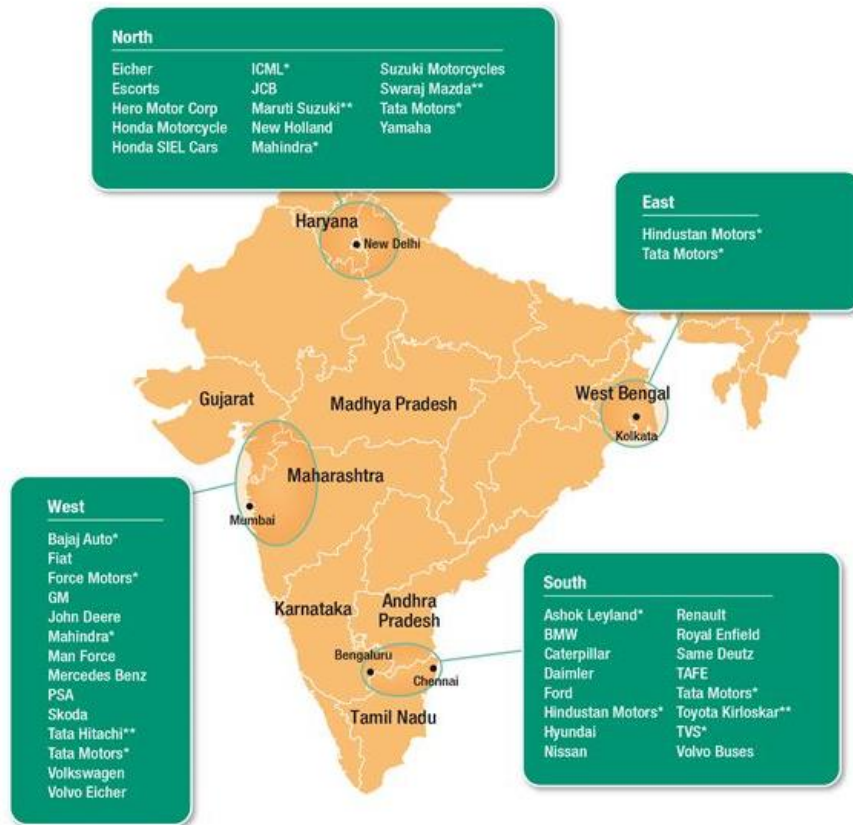
3.5. Localización de la industria

El país se encuentra organizado en distintos centros de operaciones en todo el país, exactamente son cuatro los hubs principales:

NORTH HUB	WEST HUB	SOUTH HUB	EAST HUB
Delhi	Bombay	Chennai	Calcuta
Gurgaon	Pune	Bangalore	
Faridabad	Nasik	Dharampuri	
Ghazibad	Aurangabad- Thane	Vellore	
Gautama Buddha Nagar		Kanchipuram	
		Thiruvallore	

Fuente: Elaboración propia

En el siguiente mapa podemos observar los cuatro hubs que hay en India en el sector de componentes de automoción y las marcas más relevantes en cada una de estas zonas:



Fuente: Quora

Analizaremos a continuación los estados que ofrecen mayores oportunidades tanto de negocio como de expansión en el sector⁹.

Andhra Pradesh

Este estado, situado en el sureste del país ha establecido dos nuevos sub-clusters de automoción en los distritos de Nellore y Chittoor. Desde el Gobierno central indio se están planteando la construcción de varios parques industriales conocidos como *Automotive Supplier's Manufacturing Centers (ASMC)*.

Esta zona ofrece incentivos a todas aquellas compañías que deseen establecerse, entre los que destacan:

⁹<https://www.india-briefing.com/news/indias-auto-component-industry-investment-incentives-location-16698.html/>

- La adquisición de una parcela adicional al mismo precio que sus auxiliares para todas fabricantes de equipos originales que deseen implantar un proyecto mega integrado por valor de 230 millones de dólares o más.
- El reembolso total de GST¹⁰ durante 10 años para mega proyectos integrados y el reembolso del SGST¹¹ a 20 años para aquellos productos finalizados.
- Financiación de capital en aquellos proyectos de capital, hasta un máximo de 3,5 millones de dólares para los fabricantes de componentes para neumáticos.

En el caso de las micro, pequeñas y medianas empresas, el Estado proporcionará asistencia financiera de hasta un máximo de 38.000 dólares en cargos de registro de patentes. A su vez, proporcionará un máximo de 7.500 dólares en asistencia de certificación de calidad.

Guyarat

Guyarat está situado en la costa oeste del país y se ha convertido en el hub pionero del país. A partir de 2017, se establecieron un total de 15 parques de ingeniería alrededor de las ciudades metropolitanas de Ahmedabad y Rajkot. La segunda está situada en el centro de Guyarat y en la misma hay más de 500 empresas dedicadas a la producción de componentes de automoción.

Desde el gobierno regional de Guyarat, se implantó en 2015 una política Industrial que garantiza a los proyectos de gran magnitud, 10 años de vacaciones fiscales.

Aquellos mega proyectos que estén valorados en más de 153,40 millones de dólares, con un mínimo de 2 000 empleados, podrán ser candidatos para percibir asistencia financiera por parte del gobierno estatal y asistencia para la identificación de proyectos definidos por Gujarat Industrial Development Corporation (GIDC).

Los puertos estatales de Kandla, Mundra y Pipavav tienen terminales dedicados a las exportaciones de automoción.

Haryana

El cinturón Gurgaon-Manesar-Bawal es un punto emergente en lo que se refiere al sector de la automoción dentro del estado de Haryana.

Los fabricantes de esta área reciben prioridad en la asignación de tierras desarrolladas por parte del gobierno.

¹⁰ GST es el impuesto sobre bienes y servicios. Es un impuesto de valor agregado, que se aplica a la mayoría de los bienes y servicios vendidos para el consumo interno. El GST se paga por parte de los consumidores, pero es remitido al gobierno por las empresas que venden los bienes y servicios.

¹¹ El SGST es una parte del impuesto sobre bienes y servicios (GST). El State Goods and Service Tax (SGST) es una de las tres categorías bajo el Impuesto sobre Bienes y Servicios (CGST, IGST y SGST). SGST se encuentra regido por la Ley de Impuestos de Bienes y Servicios del Estado 2016.



Haryana se encuentra en el interior del país, por lo que para facilitar su acceso, ha aumentado la construcción de vías ferroviarias, dedicadas enteramente al transporte de mercancías y conectadas con todos los puntos del país.

Maharastra

El estado de Maharastra se encuentra en la costa oeste del país y los centros más importantes están situados en: Bombay, Pune, Nagpur, Aurangabad y Nashik. Pune es la ciudad con mayor flujo en el sector de automoción, ya que alberga a más de 4.000 empresas dedicadas a su fabricación.

Tanto las PYMES como las industrias de gran escala podrán ser electas para percibir subsidios de promoción industrial, subsidios de interés y subsidios de exención de impuestos eléctricos sobre las inversiones de capital en el sector. Las unidades industriales también podrán percibir un incentivo adicional en el caso de que empleen a trabajadores de las comunidades locales o vecinas.

Tamil Nadu

Tamil Nadu produce un 35% de la producción total del sector de componentes de automoción en India. El sector está concentrado entorno a su capital, Chennai.

Hay alrededor de 350 proveedores y más de 4.000 pymes en este centro de operaciones. Los puertos de Chennai, Tuticorin, y Ennore son los encargados del transporte de componentes de automoción.

En el caso de que los requisitos de potencia superen una carga de electricidad más alta de la especificada, el gobierno regional de Tamil Nadu asumirá íntegramente el coste total de dicho desnivel y establecerá una subestación a su propio coste.

Los proyectos de componentes de automoción recibirán un descuento del 5% sobre el coste total de la tierra en el momento de su adquisición. A su vez, los conglomerados que se encuentran en áreas industriales reciben una reducción del 50% sobre el GST¹².

¹² <http://www.makeinindia.com/article/-/v/india-s-automobile-hubs>

3.6. Empresas en el mercado

A continuación se expone un listado con descripción de las principales empresas que fabrican componentes de automoción en India:

- **Jamna Auto Industries**: Con sede en Delhi y fundada en 1954, Jamna Auto Industries es el mayor fabricante indio de autopartes para muelles de suspensión para automóviles. Sus productos se venden en más de 25 países y tiene unidades de producción en cinco ciudades principales de India.
- **Usha International Ltd**: Usha fue fundada en 1934. Además de los componentes de automoción, fabrican electrodomésticos, máquinas de coser, ventiladores, productos eléctricos, enfriadores de agua y dispensadores, y equipos agrícolas. La compañía tiene su sede en Gurgaon, India.
- **Rane Holdings Ltd**: Rane Holdings fabrica componentes para vehículos de pasajeros, vehículos comerciales ligeros, vehículos comerciales medianos y pesados, vehículos de dos ruedas, vehículos de tres ruedas, vehículos multiuso y tractores agrícolas. Su cartera de productos incluye productos de suspensión y productos de articulación de la dirección, productos de fundición a presión, válvulas de motor, guías de válvula y empujadores, forros de freno, pastillas de disco, revestimientos de embrague, dirección asistida hidráulica, bombas hidráulicas, cinturones de seguridad y airbags.
- **Minda Industries Ltd**: Esta compañía es un proveedor líder de nivel TIER 1 de soluciones automotrices patentadas para fabricantes de equipos originales. Tiene 52 plantas de fabricación en 7 países y tres centros de diseño. Minda Industries tiene su sede en Manesar, en el estado de Haryana.
- **Automotive Axles Ltd**: La compañía es fabricante de componentes de automoción y se dedica principalmente a la producción ejes de automóviles y conjuntos de ejes de tracción trasera. También ofrece frenos de aire y ejes de remolque. La cartera de productos de Automotive Axles incluye ejes motrices, ejes de dirección delantera, ejes de defensa, ejes fuera de carretera, ejes sin transmisión, frenos de tambor y frenos de disco.
- **Munjal Showa Ltd**: Esta empresa es uno de los mayores proveedores de amortiguadores de India y atiende a clientes en muchos países, incluidos Japón, Alemania, Estados Unidos y el Reino Unido. Se estableció en 1985 como una colaboración con Showa Corporation, con sede en Japón.
- **Sundaram-Clayton Ltd**: La empresa se dedica a la fabricación de frenos, ejes, ruedas de carretera, cajas de engranajes, amortiguadores de suspensión, radiadores, tubos de escape, catalizadores, embragues, volantes y columnas, y cajas de dirección. Además, ofrece servicios de diseño e ingeniería, fundición a presión, mecanización e inspección de pruebas.

- **India Nippon Electricals Ltd:** La compañía es un importante fabricante de sistemas de encendido electrónico para vehículos de dos ruedas, tres ruedas y motores portátiles. En 1986, India Nippon Electricals nació, fruto de la fusión entre Lucas Indian Service Limited y MAHLE Electric Drives Japón Corporation.
- **Menon Bearings Ltd:** La compañía es un importante productor de componentes de automoción en India, además de ser el fabricante líder de rodamientos de motores en el país. Sus productos son variados, como motores de automóviles, generadores, compresores, motores estacionarios, motores marinos y motores de tierra.
- **Mahindra CIE Automotive Ltd:** La cartera de productos de la compañía incluye componentes de motores; componentes de dirección y chasis de automóviles, tales como cigüeñales, árboles de levas, bielas, nudillos de dirección, barras estabilizadoras, sillas de resorte de láminas, husillos, brazos radiales, brazos de control y brazos pitman; y otros productos no automotrices.

En la siguiente tabla se recoge un resumen con las empresas más destacadas en la fabricación de cada tipo de componente de automoción.

Parte del automóvil	Principales empresas
Motor	Goetze, Rane, Delphi y Tata Cummins
Embragues	Clutch Auto, Ceekay Daikin y Luk Clutches.
Frenos	Brakes India, Kalyani Brakes y Automotive Axles.
Vidrio	Lumax y Autolite
Chasis	Jay Bharat Maruti, Omax Auto y JBM Tools
Partes Eléctricas	Lucas TVS, Remy Electricals, y Denso.

4. Demanda

4.1. Estructura de la demanda

El sector de los componentes de automoción desempeña un papel fundamental en la cadena productiva automovilística: la demanda de piezas viene determinada en gran medida por los vehículos producidos y en circulación. Podemos determinar este sector como auxiliar, puesto que está fuertemente influido por la demanda de vehículos. Las empresas que se dedican a la producción de componentes de automoción juegan un doble rol, pues distribuirán tanto a los fabricantes de primeros equipos (OEM) como al sector del aftermarket.

Normalmente cuando un automóvil tiene una vida aproximada de entre doce y catorce años en India, será competencia de los distribuidores de componentes de automoción tener suficiente material con un volumen de producción acorde con las ventas para poder abastecer a todos aquellos usuarios que tengan necesidad de reparaciones en sus vehículos. Por este motivo, y como se ha reiterado antes, el crecimiento de este sector depende y lleva a su vez aparejada la venta de vehículos de segunda mano. En el caso de India, al haber problemas medioambientales y de contaminación, la vida media de los vehículos se reduce notablemente en comparación a España de igual manera que lo hacen las piezas que lo componen.

En la siguiente tabla podemos observar la evolución en la producción de vehículos en India en los últimos años:

Categoría	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18
Vehículos de pasajeros	3.231.058	3.087.973	3.221.419	3.465.045	3.801.670	4.010.373
Vehículos Comerciales	832.649	699.035	998.298	786.692	810.253	894.551
Vehículos de tres ruedas	839.748	830.108	949.019	934.104	783.721	1.021.911
Vehículos de tres ruedas	1.544.156	16.883.049	18.489.311	18.830.227	19.933.739	23.147.057
Total	20.647.611	21.500.165	23.358.047	24.016.068	25.329.383	29.073.892

*Datos recopilados de la web de SIAM.¹³

Los datos anteriores apuntan la importancia y el papel fundamental que juegan las empresas fabricantes de componentes de automoción en India. Esto es así, porque al comprarse un gran número de automóviles, éstos necesitarán no solo para el mantenimiento posterior del coche, sino que también para la fabricación de los componentes de automoción, y es aquí donde entra en juego el papel de las empresas fabricantes de los componentes. En los últimos cinco años, como podemos comprobar, ha habido un aumento en la venta de vehículos por lo que esto repercutirá de manera positiva en las el sector de los componentes de automoción.

La venta de vehículos en India varía según la marca y el modelo, en la siguiente tabla encontraremos el ranking de los productos más populares en 2017 en lo que se refiere a

¹³ <http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=14>

vehículos de pasajeros. El líder en este sector es la marca Maruti Suzuki, seguida de Hyundai y Mahindra & Mahindra, que recopilan más del 70% de las ventas totales del país.

Posición	Marca
1	Maruti Suzuki
2	Hyundai
3	Toyota
4	Mahindra
5	Tata Motors

Posición	Modelo	Unidades vendidas
1	Maruti Alto	258.539
2	Maruti Swift Dzire	196,990
3	Mahindra Baleno	190.480
4	Maruti Swift	175.928
5	Maruti Wagon R	168.644
6	Hyundai Grand i20	151.113
7	Hyundai Elite i20	136.182

Fuente: Statista: Coches Best Seller en el año fiscal 2017-18, por unidades¹⁴

¹⁴<https://www.statista.com/statistics/318004/best-selling-cars-in-india/>

Los automóviles con más demanda en India son los de la marca Maruti Suzuki ya que como podemos observar en la tabla anterior, de los siete modelos más vendidos en India, seis de ellos pertenecen a esta marca.

En cuanto a los vehículos comerciales pesados y ligeros, las marcas con mayor visibilidad en India son Tata Motors, Ashok Leyland, Swaraj Mazda y Eicher.

Sin embargo, existe una pugna en el sector de los vehículos de tres ruedas entre las marcas Piaggio y la autóctona Bajaj.

Por último, en el segmento de los vehículos de dos ruedas las empresas productoras con mayor cuota en el mercado son: Hero MotoCorps, Honda Motorcycles, Bajaj Auto, TVS Motors y Yamaha.

La gran mayoría de los automóviles fabricados en India combinan un sistema que funciona con gas natural comprimido, mientras que el restante funciona con electricidad. Mahindra, en el año 2017, intentó lanzar vehículos que funcionaban enteramente con electricidad (cumpliendo con los parámetros de viabilidad económica en India) pero el modelo no fue bien aceptado por la sociedad. Parece difícil la entrada en el sector con este tipo de automóvil, por lo que se ha propuesto un modelo en el cual se utiliza gasolina combinada con la trayectoria de la batería (la cual tiene un bajo coste)¹⁵.

Dado el bajo coste de los automóviles en India, sería difícil el intentar insertar en el mercado un coche eléctrico ya que el precio del vehículo eléctrico es casi el doble que el normal. Si bien el precio de las baterías eléctricas en India es irrisorio, el precio al mercado del automóvil no cuajaría por los precios a los que están habituados en el mercado.

Pese a sus estadísticas y sus deseos de que en 2030, el 15% de los automóviles en las calles sean eléctricos para estar a la altura de otros países, este parece un objetivo a largo plazo y de difícil cumplimiento. Actualmente, en 2018 se han vendido un total de 4 millones de vehículos eléctricos (4% del total) en el país. Entre los modelos más vendidos se encuentran Mahindra E Verito y el Mahindra e2oPlus.

¹⁵ <https://qz.com/india/1265198/why-maruti-is-more-excited-about-cng-than-electric-vehicles-right-now/>

4.2. Vehículos en India

India, como hemos visto anteriormente, es conocida por su importante producción tanto de automóviles como de componentes para los mismos. En la siguiente tabla, se muestran los vehículos más vendidos, donde destacan muy especialmente aquellos de dos y tres ruedas, seguido del automóvil. El vehículo de dos y tres ruedas es el que mayor tasa de evolución positiva ha tenido en los últimos cinco años, presentando un crecimiento del 6,41% de tasa de crecimiento interanual, tal y como muestran los datos recabados por ACMA.

Número total de vehículos vendidos en India

Tipo de Vehículo	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18
Vehículo de pasajeros	3 087 000	3 221 000	3 465 000	3 801 000	4 010 000
Tractores	707 000	612 000	570 000	691 000	790 000
Vehículos de Construcción	60 000	61 000	68 000	76 000	79 000
Vehículos de dos y tres ruedas	17 713 000	19 439 000	19 764 000	20 719 000	24 170 000
Total	21 567 000	23 333 000	23 867 000	34 287 000	28 266 000

Fuente: Siam India figuras en años fiscales abril a marzo.

4.3. Ventas y producción doméstica

Los datos referentes a las ventas y producción de automóviles en los últimos años han registrado resultados extraordinarios ya que todos los segmentos: vehículos de turismo, vehículos de dos y tres ruedas, tractores y autobuses han crecido a un ritmo positivo.

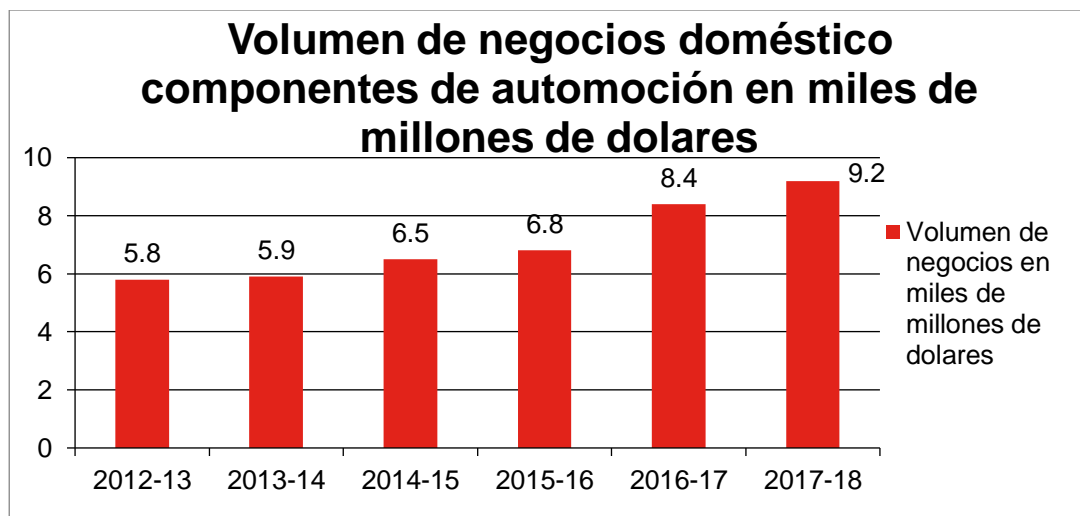
A finales del año 2016, el combustible se encareció un 10%. Ello suponía una inversión de 6000 rupias adicionales anuales, para aquellas familias que repostan una media de 5000 rupias de petróleo al mes (69,62€, según el tipo de cambio del 30 de diciembre de 2016- 1€=71,81). Los precios del keroseno y LPG, sin embargo, no habían sufrido ninguna variación, por lo que tan sólo el petróleo se había visto afectado. Este hecho hizo que las ventas de coches descendiesen considerablemente (17,56%).

En la siguiente tabla podemos observar los datos ventas totales de vehículos. En el pasado año fiscal del 2016 las ventas alcanzaron los 34 millones de unidades. La producción tuvo un crecimiento anual de un 6,81%, mientras que la venta de automóviles creció un 43,66%. Los valores del año fiscal 2016 destacan por el gran aumento en la venta de automóviles en India, siendo el mayor crecimiento obtenido en los últimos años.

En el año 2017, hubo crecimiento fuerte del 14% en la producción de automóviles en India, que representa un total de casi 25 millones de unidades. Esta, ha superado con creces la cifra de 2016. Sin embargo, en cuanto a las ventas, estas han descendido de un 17%, vendiéndose un total de 28 millones de automóviles en comparación con las históricas ventas del año anterior.

En cuanto a la industria de los componentes de automoción, la industria ha crecido un 18,3%, alcanzando los 51.2 miles de millones de dólares en el año fiscal 2017-18. Estas cifras incluyen suministros a OEM's, aftermarket y exportaciones.

En cuanto a la venta a OEM'S, los auto componentes para los vehículos de pasajeros han mostrado la mayor cuota con un 43% del total de los componentes, seguido de ello los vehículos de 2 ruedas representan un 23%, LCVs un 13%, M&HCs 10%, tractores un 6%, vehículos de tres ruedas 3% y vehículos de construcción un 2%. EN el siguiente gráfico se muestran las ventas del sector en los últimos seis años.



Fuente: Annual Report 2018 ACMA



4.4. Estacionalidad de las ventas de vehículos

En lo que se refiere a la estacionalidad de las ventas de vehículos de primera mano en India, tal y como podemos ver en el grafico posterior, la tendencia de compra es mayor en los meses julio a octubre, los cuales representan el 32% de las ventas totales anuales.

Durante los meses de mayo a junio, las ventas caen sustancialmente debido a que comienza la época de monzones y se prefiere esperar a que esta época pase para comprar posteriormente el vehículo. Este esquema se repite de manera continuada durante todos los años. La venta se produce cuando pasa la época de monzón; de julio a octubre.

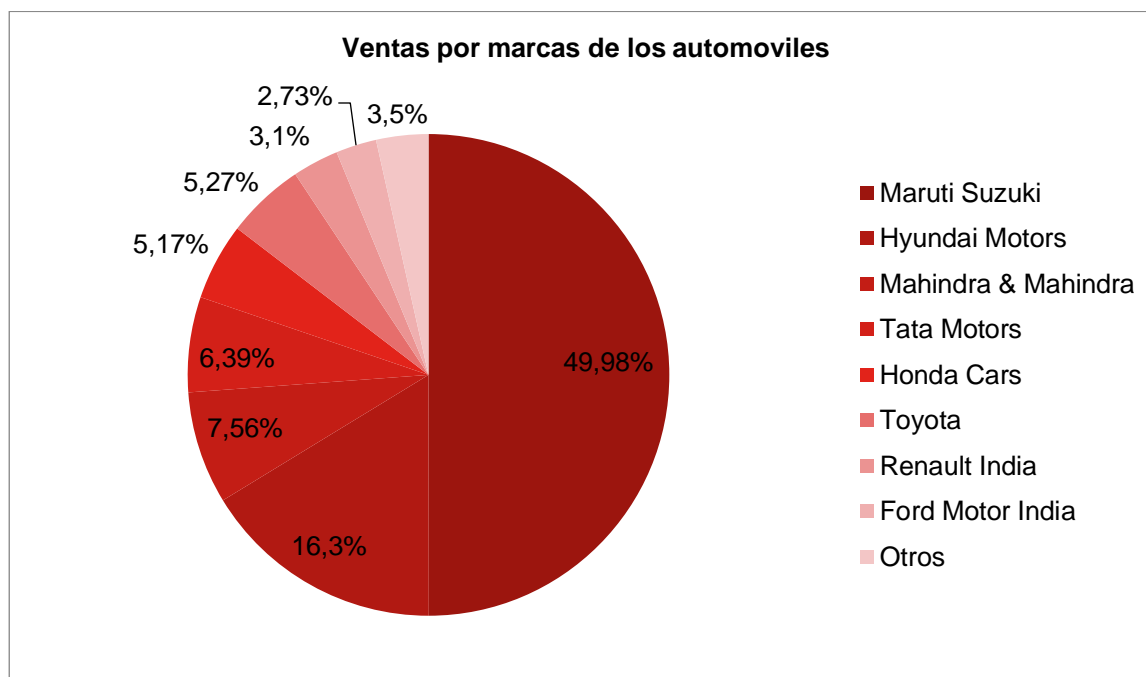


Fuente: Trading Economics



4.5. Hábitos y preferencias de los consumidores

En India, existe cierta diversidad entre las marcas existentes en el sector de la automoción, aunque sí que existen preferencias hacia marcas locales, como es el caso de Mahindra y Tata. En el siguiente gráfico observamos las ventas por marcas de los automóviles en todo el país.



Fuente: <https://www.financialexpress.com/auto/car-news/top-10-carmakers-in-india-and-their-market-share-maruti-suzuki-owns-half-of-the-indian-market/1129193/>

4.6. El sector Aftermarket

El sector del aftermarket juega un rol fundamental en el sector de los componentes de automoción en India. Esto es así, porque del mantenimiento del mismo dependerá la necesidad de incluir o cambiar componentes nuevos en el vehículo. Compete al dueño la inspección y el buen mantenimiento del vehículo una vez ha sido adquirido. Los vehículos deberán inspeccionarse con periodicidad para asegurar su seguridad y la posibilidad de mejoras/ alteraciones en el mismo.

El sector aftermarket ha crecido un 15,3% en comparación con el año anterior, alcanzando un valor de 23,9 miles de millones de dólares. (Alrededor de 489,5 millones de unidades). Se espera que para el año 2023, el sector aftermarket en India alcance los 46,6 miles de millones de dólares (alrededor de 775.8 millones de unidades).

En el caso de que al finalizar el año fiscal 2018-19, el sector aftermarket alcance los 23,9 miles de millones de dólares, representará un TCCA del 15,5% entre 2014 y 2018. Si observamos otros países del sudeste asiático como Corea del sur o China, estos países tienen previsto un TTCA del 5,3% y del 14,7% respectivamente en el mismo periodo que se señalaba para India, con un valor igual a 22,4 miles de millones de dólares y 166,9 millones de dólares respectivamente.

A continuación se presenta una tabla con el TCCA que ha presentado el sector aftermarket de los componentes de automoción en India en el periodo 2014 al 2018.

Año fiscal	Miles de millones de dólares	% de crecimiento
2014	13,4	
2015	15,5	15,3
2016	17,9	15,9
2017	20,7	15,6
2018	23,9	15,3
TCCA		15,5%

Fuente: MarketLine India- Automotive Aftermarket, Report Dec 2018



En lo referido al volumen del mercado y unidades producidas, se presenta la siguiente tabla con la información referente a los años 2014-2018.

Año fiscal	Millones de unidades	% de crecimiento
2014	338,5	
2015	368,5	8,9
2016	405,5	10
2017	445,3	9,8
2018	489,5	9,9
TCCA		9,7%

Fuente: MarketLine India- Automotive Aftermarket, Report Dec 2018

Tal y como se señalaba anteriormente, se pronostica un aumento de beneficios del 95% en los próximos seis años, según el estudio publicado por Marketline¹⁶. Ello situaría el valor del mercado en 46,6 miles de millones de dólares en India.

Año	Miles de millones de dólares	% de crecimiento
2018	23,9	15,3%
2019	27,5	15%
2020	31,4	14,4%
2021	35,9	14,2%
2022	40,9	14%
2023	46,6	13,9%
TCCA		14,3%

Fuente: MarketLine India- Automotive Aftermarket, Report Dec 2018

¹⁶ <https://store.marketline.com/report/ohmf1882--global-automotive-aftermarket/>

En el sector Aftermarket de los componentes de automoción en India, cabe destacar las siguientes compañías líderes en el sector:

Empresas líderes del sector		
Nombre de la empresa	Ingresos AF 2016	Ingresos AF 2017
Asahi India Glass	339,6	395,1
Bharat Forge Limited	3,3	3,5
Sundaram Clayton Ltd	1,1	11,0

Fuente: MarketLine India- Automotive Aftermarket, Report Dec 2018

Datos de facturación en miles de millones de dólares.

El sector aftermarket es aquel donde los componentes se venden directamente a talleres, estaciones de servicio o concesionarios. Estos representan solo una quinta parte de los ingresos totales de la industria de componentes de automoción. El sector ha cobrado importancia en los últimos años tras la caída del “mercado gris” (copias baratas e ilegales de partes), ya que estos tenían el riesgo de ser rastreados más fácilmente en el régimen de GST.

Factores como estos han brindado a los fabricantes de componentes la posibilidad de centrarse en el servicio de posventa, que proporcionan mejores márgenes operativos. Los fabricantes de componentes automotrices como Rico Auto Industries, Setco Automotive Ltd y SteelBird International se están centrando en aumentar sus ingresos en este segmento: El sector aftermarket.

Rico Auto, juega un rol fundamental el mercado secundario de dos ruedas, y en agosto de 2018 anunció su incursión en el mercado secundario de vehículos de cuatro ruedas, ampliando de esta manera su cuota de mercado.

Después de que el impuesto del GST entrase en vigencia, las operaciones del mercado gris se redujeron significativamente y las ventas de vehículos de segunda mano también aumentaron. El mercado gris floreció ya que las piezas originales eran caras.

Setco Automotive Ltd, un proveedor para el brazo de vehículos comerciales de Tata Motors, obtiene casi el 60% de sus ingresos totales del segmento de posventa. Se espera que este



porcentaje aumente en los próximos años ya que los clientes ahora están buscando piezas originales para sus vehículos.

Los aranceles aplicados a algunos de los componentes de automoción rondan entre el 27,73% y el 49,12% según el cálculo final del Custom Duty.

Tras introducción de GST en julio de 2017, muchos fabricantes de componentes automotrices comenzaron a centrarse en las operaciones de posventa, ya que ofrecen mejores márgenes operativos en comparación con la venta de productos directamente a los fabricantes de equipos originales. Además, las operaciones del mercado gris se han reducido después de la implementación del GST, lo que deja espacio para que los fabricantes genuinos llenen este vacío. Según Vinnie Mehta, director general de AMCA *"La industria de componentes en el mercado desarrollado obtiene el 50% de sus ingresos del mercado secundario, mientras que en la India es solo una cuarta parte de la facturación de la industria"*.

Según un estudio de ACMA se espera que el segmento de posventa (sector aftermarket) de componentes de automoción de India crezca un 10,5% y alcance 75.705 crores INR (10 miles de millones dólares) en el 2019-2020. En el 2016, el sector aftermarket facturó un total de 56.098 crores INR (8 miles de millones de dólares).

En cuanto a las ventas domésticas en India del sector aftermarket, estas se han incrementado en un 9,8%, alcanzando los 9,2 miles de millones de dólares en el año fiscal 2017-18, comparado con el año fiscal 2016-17.

5. Precios

El precio de los componentes de automoción importados a India desde España u otro lugar, viene enteramente determinado por los impuestos aplicados a los mismos. En el caso de aquellos productos que son importados desde el exterior, su precio dependerá tanto de la fiscalidad aplicada en el país como de los márgenes de comercialización que se pueden aplicar al mismo. Puede darse el caso de que el precio de los componentes pueda llegarse a duplicar por las altas tasas de importación aplicadas y el régimen de fiscalidad.

Estamos ante un mercado donde existen una gran variedad de productos de distintas características y precios, por lo que generalizar en este tema sería banal. Para la aplicación de la fiscalidad a estos productos se realizará un análisis a modo general y posteriormente se mostrará una tabla con los impuestos aplicados según el tipo de partida arancelaria

5.1. Impuestos a la importación, costes totales

A continuación se tratarán los distintos impuestos sobre aquellos productos que deseen ser exportados a India. Son tres los principales aranceles que se aplicarán: Basic Custom Duty, Social Welfare y el IGST.

En cuanto al Basic Custom Duty, este es el básico aplicado a la importación de todo producto que llegue desde fuera a India. El GST fue introducido en el sistema tributario de India el 1 de julio de 2017 y forma parte de la mayor reforma tributaria que se ha hecho en la historia de India. Este, es un impuesto único que tiene como objetivo modificar el sistema anterior de impuestos indirectos, de manera que afectará de manera positiva a la economía en su totalidad simplificando el sistema tributario y facilitará los pagos a las empresas.

En julio de 2017, India implementó un nuevo sistema de impuestos sobre bienes y servicios: Good and Service Tax (GST), de manera que se unifican los distintos estados en un mercado único, lo que ofrece mejoras y facilidades si se desean hacer negocios. El GST está diseñado de manera que se simplifican los movimientos de mercancía en el interior de India, pese a que también se



aplique en importaciones. Anteriormente había posibilidad de aplicación de tasas ulteriores como el Additonal Duty, CESS, etc. Ahora con el sistema de la tasa GST todas estas tasas quedan canceladas y se aplica un único impuesto sobre los bienes y servicios.

Dentro de la aplicación del GST, existen cuatro tipos de porcentajes que se pueden aplicar: 5%, 12%, 18%, 28%. Estas cifras dependerán del producto o servicio que se esté comercializando.

A continuación encontramos una tabla donde se muestra un ejemplo de cómo se aplica el régimen de fiscalidad en los productos extranjeros importados a India:

Código arancelario	BCD	Social Welfare	IGST	Arancel aplicable
851220	25%	10%	12%	42,80%

Explicación del cálculo del arancel total efectivo para todas las partidas del código 851230

El impuesto se calcula de forma progresiva.

PASO 1

Al valor del CIF (100) le aplicamos un porcentaje de Arancel Básico (Basic Customs Duty o BCD), en este caso es el 25%. El resultado obtenido (25) es el BCD.

Total customs duty without Social Welfare: = 25%

PASO 2

Sobre el valor anterior, (25), aplicamos la tasa de Social Welfare, un 10 %. El resultado de esta operación es 2,5

Total Social Welfare= 2,5

PASO 3

Se suma el resultado de todos los pasos anteriores:

valor del CIF (100)
+ BCD (25)
+ Social Welfare (2,5)
= 127,5

PASO 4

A esta suma se le aplica el impuesto correspondiente: *Integrated Goods and Services Tax* (IGST



=12%)

$12\% * 127,5 = 15,30$

$15,30 + 27,5 = 42,8\%$

Total Customs Duty = 42,80%

En cuanto a los requisitos para poder importar componentes de automoción a India, se requerirá el siguiente certificado:

Bureau Indian Standards

La certificación de productos BIS es de naturaleza voluntaria y se basa en gran medida en la Guía 28 de ISO/IEC, la cual proporciona reglas generales para que el sistema de certificación de terceros determine la conformidad con las normas del producto a través de pruebas iniciales y evaluación de un sistema de gestión de calidad de fábrica y su aceptación.

Una vez otorgada, se realizará un seguimiento de vigilancia que tendrá en cuenta el sistema de gestión de calidad de la fábrica y las pruebas de muestras de la fábrica y el mercado. Todas las certificaciones BIS se llevan a cabo de acuerdo con los estándares de India. Un gran número de elementos operativos del esquema de certificación de productos BIS se corresponden con los requisitos de ISO / IEC 17065.

Pese al ser un certificado opcional para la gran mayoría de los productos, existen algunos productos que es necesaria que superen dicha inspección. En el sector de los componentes de automoción, será necesaria la certificación para los siguientes:

- Tubos para cámaras de neumáticos (IS 13098)
- Los contenedores de gas licuado de petróleo (LPG, Liquefied Petroleum Gas) para vehículos

(IS 14899)

- Los ensamblados de válvulas multifunción para LPG (IS 15100)
- Las cámaras neumáticas para vehículos a motor de dos y tres ruedas (IS 15627)
- Las cámaras neumáticas para vehículos de pasajeros tanto radiales como diagonales (IS

15633)

- Las cámaras neumáticas para vehículos comerciales tanto radiales como diagonales (IS



15636)

Por lo general, se tarda alrededor de 6 meses en la obtención del certificado, pues primero de deberá solicitar y posteriormente el producto será estudiado por el comité para cerciorarse que cumple los estándares de calidad y normativos de India. En el caso de que sea aprobada, la licencia tendrá una caducidad de un año, momento tras el cual deberá ser renovada si se desea seguir comercializando. Este procedimiento deberá formalizarse a través de la Foreign Manufacturers Certification Scheme.

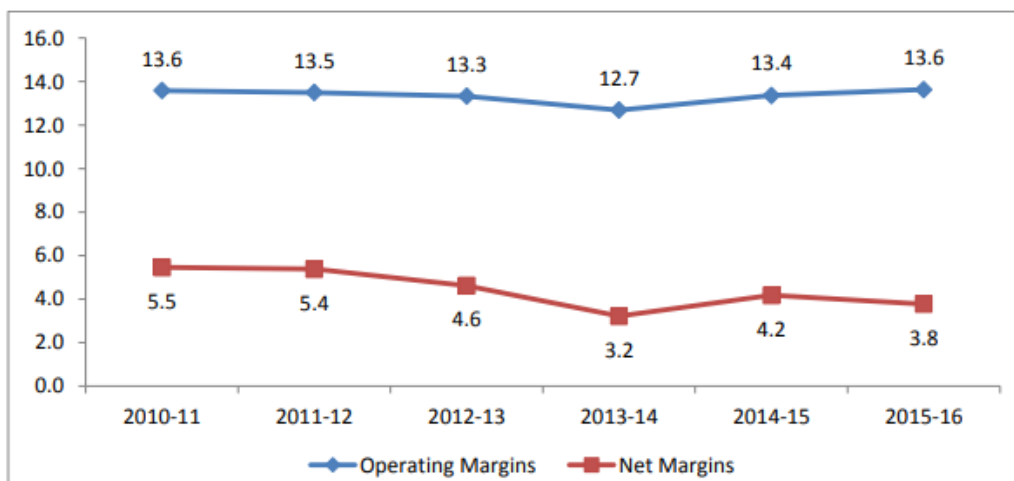
5.2. Precio de los componentes de automoción fabricados en India

En cuanto a los precios de los componentes de automoción, el precio de los mismo varia puesto que depende de la fase donde se encuentren o se quieran comercializar (fabricación, mayorista, fabricante o cliente final). Es de fundamental importancia entender que el sector de los componentes de automoción tiene un margen de operación amplio, y ello se ha demostrado en los últimos años donde el margen se ha ampliado y se ha dado opción a los OEM de obtener beneficios mayores de los componentes vendidos a terceros.

La creciente demanda de automóviles promete impulsar el crecimiento de ingresos para las empresas fabricantes de componentes de automoción durante los años 2019-2021. Sin embargo, los márgenes operativos de beneficio no se mantendrán a la par, ya que como observamos en el siguiente gráfico los costes de fabricación y materia prima se han disparado en los últimos 12 a 18 meses.

Márgenes de beneficio de fabricantes de componentes de automoción

Chart 17: Margins of Auto Ancillary players



Note: The industry margins are based on the financial results of 70 listed auto ancillary companies

Source: AceEquity

Fuente: AceEquity¹⁷

Los beneficios se están viendo empujados positivamente con una media de crecimiento del 8-10% en el caso de componentes de vehículos de pasajeros y vehículos de dos ruedas. Estos dos segmentos representan aproximadamente dos tercios de la demanda total de componentes de automoción. Además, los pronósticos de crecimiento para otros segmentos de automóviles como tractores y vehículos comerciales (excepto vehículos comerciales medianos y pesados) también son positivos con una media de crecimiento del 4-6%.

En general, las perspectivas a corto y medio plazo pueden ser mejores para los fabricantes de componentes de automóviles que tienen una exposición decente en el mercado de India, donde las tasas de crecimiento en cuanto a ingresos y ganancias probablemente sean más fuertes que aquellos componentes importados desde el exterior.

A continuación se muestra una tabla con los márgenes de beneficio en el mercado de los componentes de automoción (tanto para tractores como para automóviles).

¹⁷ <http://www.careratings.com/upload/NewsFiles/SplAnalysis/Auto%20Comp%20march%202017.pdf>

Márgenes de beneficios Industria componentes automoción

Auto & Truck Parts Industry Profitability Ratios					
	2018	2017	2016	2015	2014
Margen bruto	19.88 %	23.66%	21.68%	20.99%	21.14%
Margen EBITDA	10.76 %	10.91%	8.9%	9.2%	12.31%
Margen Operacional	19.52 %	19.95%	22.96%	7.99%	9.25%
Margen pre aplicación de tasas	6.47 %	8.19%	6.62%	6.91%	8.93%
Margen neto	5.13 %	6.52%	4.62%	4.67%	6.13%

Fuente: https://csimarket.com/Industry/industry_Profitability_Ratios.php?ind=405

Como se puede observar, en los últimos cinco años, los márgenes de beneficio netos (tras la aplicación de todas las tasas) rondan entre un 4,62% y 6,52%. En todos los casos (años 2014 hasta 2018), se parte de un margen inicial superior al 20% lo que demuestra que tras la aplicación de las numerosas tasas este se reduce de casi un 60%.

5.3. Precio medio componentes automoción

A continuación, en la siguiente tabla podemos observar los precios orientativos de las siguientes partidas arancelarias del sector de los componentes de automoción en India:

Componente de Automoción	Precio medio de marcas indias	Precio medio de marcas internacionales en India
Neumático vehículo	2260inr-5500inr 31,72\$-77,21\$ https://www.pricedekho.com/tyres/apollo+tyres-price-list.html	3500inr-6432inr 49,13\$-90,30\$
Espejo retrovisor	220inr-10,000 3,08\$-140,24\$ https://dir.indiamart.com/impcat/rear-view-mirrors.html?price	350inr -15,000inr 4,90\$-210,36\$
Bujías	49inr-1600inr 0,68\$-22,43\$ https://dir.indiamart.com/search.mp?ss=car+plugs&prdsr=1&lang=en	350inr-1900inr 4,90\$-26,64\$



Receptores de radio	1,099inr-6,500inr 15,41\$-91,14\$ https://www.amazon.in/s/ref=lp_1389285031_nr_p_36_4?fst=as%3Aoff&rh=n%3A976419031%2Cn%3A%21976420031%2Cn%3A1389221031%2Cn%3A1389267031%2Cn%3A1389268031%2Cn%3A1389285031%2Cp_36%3A1318507031&bbn=1389285031&ie=UTF8&qid=1551269213&rnid=1318502031	1,799inr-27,000inr 25,22\$-378,60\$
Cerraduras	580inr-2900inr 8,13\$-40,66\$ https://dir.indiamart.com/impcat/car-lock.html?price	660inr-10,000inr 9,25\$-140,22\$
Chasis de vehículos	15,000inr-25,000inr 210,49\$-350,82\$ https://dir.indiamart.com/impcat/vehicle-chassis.html?price	12,000inr-25,000inr 168,39\$-350,82\$
Parches de Frenos	476inr-1308inr 6,68\$-18,35\$ https://www.amazon.in/Brakes/b?ie=UTF8&node=5257529031	369inr-4300inr 5,17\$-60,34\$
Silenciadores	400inr-2800inr 5,61\$-39,30\$ https://dir.indiamart.com/search.mp?ss=silencers&prdsr=1&lang=en	900inr-9250inr 12,63\$-129,83\$
Airbags de seguridad	9,000inr-12,000inr 126,33\$-168,44\$ https://dir.indiamart.com/search.mp?ss=car+air+bag&lang=en&pr=1	10,000inr-19,800inr 140,37\$-277,94\$
Velocímetros	1000inr-2500inr 14,03\$-35,09\$ https://dir.indiamart.com/impcat/car-speedometer.html	4200inr-9000inr 58,96\$-126,34\$
Asientos automóviles	1500inr-9000inr 21,05\$-126,33\$ https://dir.indiamart.com/impcat/automotive-seats.html	4000inr-10,500inr 56,14\$-147,38\$

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de las distintas webs de venta de componentes de automoción.

Tipo de cambio aplicado 27 Febrero 2018: 1USD=71,22 INR

6. Percepción del producto español

Pocos sectores tienen la capacidad de arrastre como el sector de la automoción en las economías en las que se encuentran implantadas. Desde este sector se cuenta con una magnífica capacidad innovadora, la adaptabilidad a fuertes normativas impuestas y el entorno globalizado en el que se desarrolla la actividad, y se busca en todo momento la excelencia del producto en la fabricación del mismo. Todas estas características hacen del sector un referente mundial en lo que se refiere a la competitividad, seguridad y valor añadido.

La percepción de los productos españoles en India, pero especialmente en el sector de los componentes de automoción, es muy positiva. Hablar de producto español es hablar de producto europeo, y se piensa que todo aquello proveniente de Europa es de calidad. A diferencia del producto indio, el producto español se caracteriza por su alto nivel de diseño de ingeniería.

El mercado español se considera, por parte del mercado indio, que está al mismo nivel logístico y de calidad que el producto alemán. Nuestros productos principalmente compiten en precios, ya que en materia, calidad, propiedad industrial, y en la investigación llevada a cabo y que las empresas locales persiguen, se posicionan en un buen nivel según el mercado indio.

En cuanto al producto final producido en España y su desarrollo tecnológico, éste ofrece una serie de características positivas que le ha permitido posicionarse en un puesto puntero en el mercado de automoción donde cabe resaltar su perfección en tecnología y calidad del producto final.

Aunque si bien es cierto, que se ha visto una mejor palpable en los últimos años gracias al crecimiento del sector, India cuenta con pocas empresas españolas. Estas empresas han entrado en India en su mayoría de la mano de otras empresas indias, mediante la formación de *joint ventures* o contando con la ayuda de distribuidores. La gran mayoría de las empresas que están en la India comercializando y fabricando provienen del País Vasco.



Algunas de estas empresas establecidas en India son:

Nombre de la empresa:

ALFA MAIER PVT.LTD

CIE AUTOMOTIVE

CIKAUTXO

FAGOR ARRASATE S COOP

FICOSA INTERNATIONAL SA

GESTAMP AUTOMOCIÓN

GRUPO ANTOLÍN-IRAEEUU SA

INDUSTRIAS DEL RECAMBIO SL

IRUÑA BRAKES ESPAÑA

MIJU SA

MONDRAGÓN ASSEMBLY S COOP

SEINSA AUTOFREN

URVINA

WALTER PACK AUTOMOTIVE

ZANINI AUTO GROUP SA



7. Canales de distribución

En cuanto a los tipos de canales de distribución en el sector de componentes de automoción, cabe destacar tres categorías:

- **Canal de distribución tradicional o independiente:** talleres de recambios, intermediarios, concesionarios de vehículos, almacenes y estaciones de servicio.
- **Canal de distribución a través de los OEM's o concesionarios:** fabricantes de automóviles, concesionarios y grupos de compra de vehículos.
- **Canal de distribución a través de minoristas y comercio online:** franquicias de venta de componentes, retailers grandes hipermercados y el comercio digital.

En el primer caso, el destinatario final que recibe el producto es el propietario del vehículo, mientras que en el segundo caso, el cliente final es minorista o mayorista. El último caso, es el canal de distribución online y es de importante mencionarlo puesto que es un canal que cada vez más está cogiendo mayor fuerza. Esto es así porque en muchas ocasiones los clientes finales (los dueños de vehículos o minoristas) acuden a internet para comparar precios y características antes de comprar el componente, de manera que se crea mayor competitividad y también el cliente estará mejor adquire mayores conocimientos en la materia.

Los canales de distribución para la venta de los componentes de automoción en India están sufriendo un cambio importante y avanzando hacia el sector tecnológico. La tecnología se está utilizando cada vez más para interconectar los marketplaces de manera que la venta se haga de manera diversa a como se estaba haciendo hace pocos años atrás.

Los OEM's se están renovando, adoptando un comportamiento distinto, reestructurando la infraestructura de producción y distribución de los componentes de automoción. Estos cambios implementados están reportando beneficios que están afectando de manera positiva a los costes y a las relaciones generadas con los clientes. El cliente recibe una atención más personalizada a través de los nuevos canales creados. Estos nuevos canales incluyen iniciativas relacionadas con la tecnología ya que se ofrece al cliente una experiencia personalizada cubriendo todas sus necesidades.

Por último en las tiendas físicas, se está intentando dar más visibilidad e importancia al nombre de la marca a través de una venta con experiencia virtual. A través de esta venta, se alienta al cliente



a tocar y sentir el producto en el punto de venta antes de comprarlo para que así pueda comprender el producto en su integridad.

La gran mayoría de las marcas están utilizando canales mixtos donde se combina tanto el mundo digital como la tienda física.

Tal y como señala el Ministerio de Asuntos Exteriores en India, alrededor del 95% del volumen del comercio llevado a cabo en India se realiza a través de puertos marítimos o aéreos. El 70% del valor se lleva a cabo por vía marítima. India cuenta con un total de 12 puertos mayores y 200 puertos de tamaño medio y mediano.

La industria portuaria y marítima juega un papel fundamental que sostiene el crecimiento en el comercio del país. Estamos ante la decimosexta potencia mundial en lo que se refiere a comercio marítimo, contando con un total de 7.517km para el desarrollo de la actividad.

Desde el Gobierno central se da apoyo a los puertos para que estos continúen desarrollándose y fomentar y favorecer su crecimiento y que este esté potenciado en todo momento. Es por ello que se ha permitido una inversión extranjera directa, de manera que se financie hasta un 100% en la construcción y mantenimiento de los puertos. A su vez, se ha facilitado vacaciones fiscales (de hasta diez años) para todas aquellas empresas que desarrollen, mantengan y operen los puertos, vías navegables interiores y puertos interiores.¹⁸

En el año fiscal 2017, el tráfico de carga en los puertos principales de todo el país han alcanzado los 679.36 millones de toneladas, y desde enero a octubre de 2018 se ha aumentado un 5,13% de carga del tráfico en los puertos principales.

En India, son varios los puertos de entrada para realizar importaciones y exportaciones de material. A continuación se detallan los puntos estratégicos para realizar estas acciones:

Puertos Navales:

- Jawaharlal Nehru Port
- Madras Sea
- Mundra
- Mangalore Sea
- Bombay Sea
- Tuticorin Sea

¹⁸ <https://www.ibef.org/industry/ports-india-shipping.aspx>



Aeropuertos:

- Bombay Air
- Delhi Air
- Bangalore Air
- Delhi TKD ICD

ICEX

8. Acceso al mercado – Barreras

El mercado de India es un sector complejo donde convergen una serie de preceptos que la hacen cuanto menos diferente a otros países donde invertir o comenzar una actividad económica. En el sector de automoción, al igual que en otros sectores, los objetivos deberán fijarse a largo plazo. Pese a que la política del Gobierno de Modi ha posicionado a India en el puesto 100 del Ranking *Doing Business* del Banco Mundial, avanzando en 30 puestos en tan sólo un año, sigue siendo dificultoso establecerse en India y realizar negocios. Por este motivo, la entrada al mercado deberá hacerse de manera concienzuda, paulatina y quizá de la mano de un distribuidor local, para posteriormente, cuando se haya conseguido confianza en el mercado, incrementar los riesgos e inversiones en el país de manera autónoma.

La particularidad de India, es que las relaciones de negocios están en gran porcentaje caracterizadas por las relaciones personales. Por este motivo, el valor de la confianza tiene un papel fundamental, incluso más que otros aspectos contractuales. No obstante, se deberán tener en cuenta paralelamente todos los aspectos arancelarios y legales que una relación contractual conlleva. Por ello, se aconseja ir acompañado en todo momento de un asesor legal que ayude a evitar conflictos o mal entendimientos entre socios o incluso con la misma burocracia india.

India presenta barreras tanto arancelarias como no arancelarias que a continuación se harán mención:

8.1. Barreras arancelarias

Tarifas arancelarias

La estructura del sistema de los aranceles en India era compleja y conocida por su falta de transparencia en cuanto a la determinación de tasas netas de aranceles, impuestos aduaneros, impuestos especiales u otro tipo de cargas arancelarias. En el año 2017, se decidió modificar, unificando los impuestos para paliar estas deficiencias.

El Gobierno indio ofrece una plataforma para calcular los aranceles sobre los productos: <http://www.icegate.gov.in>. Desde esta plataforma se ofrecen opciones para el cálculo de aranceles, formularios de entrada y facturas de envío.

Los aranceles a la importación son extremadamente altos en comparación con otros países. En el caso de los productos industriales para automóviles y las motocicletas, en muchos casos el arancel supera al 100%.

A los aranceles, se añaden tasas que afectan únicamente a los productos importados (Cess y Surcharges). La introducción de estas tasas se justifica para objetivos concretos y van a un fondo especial de gasto. Sin embargo, la aplicación se convierte en permanente y las tasas solo se derogan cuando se introducen otras nuevas.¹⁹

La aplicación de aranceles altos sobre los productos importados a India tendrá un efecto muy significativo en el volumen de importaciones que se realizarán. De igual manera, afectará la volatilidad de los aranceles aplicados y la falta de transparencia de la regulación de los mismos, la cual crea inseguridad e incertidumbre a las empresas exportadoras de productos. Al existir esta gran volatilidad en los aranceles no es posible programar a medio o largo plazo.

El último ejemplo de esta situación se ha producido en febrero de 2018 cuando el Gobierno anunció una subida de aranceles que afectaba a una larga lista de productos con fecha de entrada en vigor para el día siguiente. En ese mismo momento, se introdujo una nueva "Social Welfare Surcharge" del 10% para todos los productos importados que sustituía a la tasa para educación del 3% lo que encarecía la importación, al margen de los aranceles declarados a la OMC.²⁰

En mayo del 2011 entró en vigencia una norma que obligaba a los neumáticos de importancia tener la certificación otorgada por Bureau of Indian Standards, grabar en sus productos la etiqueta ISI en el neumático, pagar una tasa por cada neumático y depositar una garantía bancaria (aplicable solo a fabricantes extranjeros). Ello trajo una serie de complicaciones y limitó y restringió las importaciones de neumáticos en India. Seis años después, en 2017, tras la presión generada por los OEM, se publicó un listado con los 711 tipos de neumáticos importados y que estarán exentos de dicha normativa aunque no se fabriquen en India. Para que dicha normativa pueda aplicarse efectivamente, será necesario que el producto se importe a través de OEM y deberá venderse a través de los distribuidores autorizados.

Dicha medida ha afectado a la exportación del producto español. Las importaciones de neumáticos desde India sufrieron una tendencia positiva en los años anteriores a la implementación de dicha barrera, sobretudo en el periodo entre 2010 y 2011. Progresivamente, después del 2010, se redujeron, pasando de exportaciones que superaban los 50 millones a exportaciones que como máximo llegaban a los 10 millones. La caída se ha desacelerado y en 2016 se produjo una ligera subida positiva en las exportaciones hacia India.

¹⁹ <http://www.barrerascomerciales.es/es-es/BuscadorBarreras/Paginas/ArancelesIndia.aspx>

²⁰ <http://www.barrerascomerciales.es/es-es/BuscadorBarreras/Paginas/ArancelesIndia.aspx>

Cálculo del Custom Duty

Todos los bienes importados en India están sujetos a un sistema de tasas, a continuación se presentan los factores a tener en cuenta para su cálculo:

- **Basic Custom Duty:** Este impuesto se podrá aplicar tanto como una tasa específica basada en la unidad del artículo o sobre el valor tasable del artículo.
- **Social Welfare Surcharge:** Este es un arancel introducido en los presupuestos generales del estado indio en 2018, y sustituye el Education Cess. La tasa es el 10% sobre el valor de los bienes comercializados.
- **Integrated Goods and Service Tax (IGST):** Mientras que el GST se aplica a cada una de las importaciones en India, el IGST se aplica al valor de las mercancías importadas y a cualquier arancel aduanero exigible sobre las mismas.

Valor de los bienes importados + Basic Custom Duty + Social Welfare= valor sobre el cual se calcula el IGST.

- **GST Compensation Cess:** Se trata de un impuesto que será aplicado además de las tasas del GST. Este se aplica sobre el suministro de algunos bienes notificados, la gran mayoría son bienes de lujo y demérito.
- **Anti-dumping Duty:** Esta tasa se aplica sobre bienes específicos importados de unos países determinados (entre estos está Estados Unidos) con el objetivo de proteger a la industria. A su vez, India ha impuesto derechos de anti-dumping en octubre de 2018 de hasta 185.51 dólares por tonelada durante cinco años, sobre algunas variedades de acero chino para proteger a los jugadores nacionales de las importaciones baratas del país vecino. Este es el caso de los neumáticos radiales de camiones y autobuses (código arancelario 40.11.2010) que provienen de China. A estos se les aplica impuesto de anti dumping de entre 243.35 y 452.33 dólares en el caso de provenir de China. Esta información se encuentra recogida en la Gazette of India en la publicación del directorado general de Anti-dumping & allied duties en su página 67.

De los productos que provienen de España se aplicará el impuesto anti dumping sobre aquellos que contengan:

- Ácido tereftálico puro
- Electrodo de grafito
- **Safeguard Duty:** Este tipo de gravamen podrá ser impuesto por parte del Gobierno indio mediante notificación para imponer un derecho de salvaguardia a los artículos tras concluir que el aumento de cantidades importadas y en las condiciones actuales, amenazarán a la industria nacional.

- **Custom Handling Fee:** Este arancel es impuesto por el Gobierno indio y es del 1% sobre todas las importaciones, además del resto de los aranceles aplicados.

A continuación se muestran los aranceles de cada una de las partidas arancelarias que se han tratado con anterioridad en el estudio de mercado:

TARIC	Resumen descripción	Basic Custom Duty tariff	Social Welfare Surcharge (SWS)	Goods and services tax (IGST Levy)	Arancel total
40.11.10	Neumáticos de caucho nuevo para automóviles	10%	10%	28%	42,08%
40.11.11	Neumáticos recauchados para automóviles				
40.13.10	Llantas neumáticas para automóviles	10%	10%	18%	30,98%
40.16.99	Otros accesorios de caucho	10%	10%	18%	30,98%
70.07.11	Vidrio templado de seguridad	10%	10%	18%	30,98%
70.07.21	Vidrio contrachapado de seguridad	10%	10%	18%	30,98%
70.09.10	Espejos retrovisores	10%	10%	18%	30,98%
84.07.31	Motores de émbolo (pistón) de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³ .	15%	10%	28%	49,12%
84.07.32	De cilindrada superior a 50 cm ³ pero inferior o igual a 250 cm ³	15%	10%	28%	49,12%



84.07.33	De cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 1000cm ³	15%	10%	28%	49,12%
84.07.34	De cilindrada superior a 1000cm ³	15%	10%	28%	49,12%
84.83.10	Transmisiones	7,5%-15%	10%	28%	38,56%-49,12%
84.08.20	Motores de émbolo (pistón) de encendido por compresión (motores diésel o semidiésel), motores de los tipos utilizados para la propulsión de vehículos.	15%	10%	28%	49,12%
85.07.10	Acumulaciones	15%	10%	28%	49,12%
85.11.10	Bujías	15%	10%	28%	49,12%
85.11.20	Magnetos	15%	10%	28%	49,12%
85.11.30	Bobinas de encendido	15%	10%	28%	49,12%
85.11.40	Motores de arranque	15%	10%	28%	49,12%
85.12.20	Dispositivos eléctricos	7,5%-10%	10%	18%	27,73%-30,98%
85.12.30	Sistemas de alumbrado	10%	10%	18%	30,98%
85.12.40	Señalización acústica	10%	10%	18%	30,98%
85.27.21	Receptores de radio	10%	10%	18%	30,98%
85.39.21	Halógenos de wolframio	10%	10%	18%	30,98%
83.01.20	Cerraduras	10%	10%	18%	30,98%
83.02.30	Guarniciones y herrajes	10%	10%	18%	30,98%
87.06.00	Chasis de vehículos	10%	10%	18%	30,98%
87.07	Carrocerías de vehículos	10%	10%	28%	42,08%
08.08.10	Parachoques y sus partes				



87.08.30	Frenos y servofrenos; sus partes	15%	10%	28%	49,12%
87.08.40	Cajas de cambio y sus partes	15%	10%	28%	49,12%
87.08.50	Ejes con diferencial, incluso provistos con otros órganos de transmisión, y ejes portadores; sus partes.	15%	10%	28%	49,12%
87.08.70	Ruedas, sus partes y accesorios	15%	10%	28%	49,12%
87.08.91	Radiadores y sus partes	15%	10%	28%	49,12%
87.08.92	Silenciadores y tubos de escape	15%	10%	28%	49,12%
87.08.93	Embragues y sus partes	15%	10%	28%	49,12%
87.08.94	Volantes, columnas y cajas de dirección para vehículos de motor.	15%	10%	28%	49,12%
87.08.95	Airbags de seguridad	15%	10%	28%	49,12%
87.08.99	Partes y accesorios	15%	10%	28%	49,12%
90.29.20	Velocímetros	7,5%	10%	18%	27,73%
94.01.20	Asientos de los tipos utilizados en vehículos automóviles	20%	10%	18%	43,96%

²¹ Fuente: Elaboración propia a través de los datos extraídos de la Central Board of Exercise and Customs (Ministerio de Finanzas, Departamento de Ingresos. Gobierno de India)

²¹ Disponible en <http://www.cbic.gov.in/#> siguiendo la ruta: Customs> Custom Duty Calculator >Trade guide on Imports. Introducir el HS code. País de origen: ESPAÑA.

8.2. Barreras no arancelarias

Una vez analizadas las barreras arancelarias, cabe destacar también las distintas barreras no arancelarias y las formalidades que deberán cumplirse para establecerse en el mercado indio.

Permanent Account Number

Según la sección (206AA) en el Income-Tax Act de 1961, se establece que cada destinatario de ingresos en India debe obtener un Permanent Account Number (PAN) y registrarse en la oficina de impuestos. Esta normativa se aplica tanto a personas físicas como jurídicas, y por tanto todas las empresas extranjeras que estén obteniendo ingresos en India deben obtener el PAN, para poder beneficiarse de tasas impositivas mejores.

Si el destinatario se olvida de facilitar su número PAN (o no dispone del mismo) en alguna de sus facturas, vouchers o similares, el tipo impositivo de la retención sería el mayor de todos los siguientes:

- Tasa especificada en la sección relevante, dependiendo de la naturaleza del pago.
- Tasa en vigor, especificada en el International Tax Agreement o bajo el tratado impositivo.
- Una tasa equivalente a un 20%.

Esta norma se hizo efectiva el 1 de abril del 2010.

De acuerdo con la ley de impuesto sobre la renta (Income Tax Act) los servicios prestados fuera de la India para su uso posterior dentro del país, también están sometidos al sistema impositivo indio.

La retención se hará en la fuente, y la empresa india transfiere esa suma a la Hacienda india. A posteriori, la empresa española puede solicitar un certificado justificando dicha retención. A la hora de declarar la renta en España se podrá presentar dicho justificante a la Hacienda española para evitar pagar los impuestos correspondientes a este servicio.

Será necesaria la siguiente documentación por parte de la empresa extranjera para obtener el número PAN en India:

- Prueba de identidad y dirección²²

²² <http://www.incometaxindia.gov.in/>



Proof of Identity and Address: Copia del certificado de registro en el país correspondiente (en España), atestado por la Embajada India O Consulado Indio O High Commission de India O Apostilla de la Haya --> Es suficiente con atestarlos con Apostilla de la Haya.

- Formulario 49A,

Este se podrá descargar en la dirección [http://www.incometaxindia.gov.in/ PAN-->FORMS-->APPLY FOR PAN](http://www.incometaxindia.gov.in/PAN-->FORMS-->APPLY FOR PAN)

Tax Residency Certificate (TRC)

Este es un certificado en el que se constata la residencia fiscal de una empresa en España. Este documento se puede obtener solicitándolo a la agencia tributaria de España. En el caso de disponer de un certificado electrónico, se podrá conseguir a través de la sede electrónica de la Agencia tributaria:

<https://www.agenciatributaria.gob.es/AEAT.sede/procedimientoini/G305.shtml>

Acorde a la Ley del Impuesto sobre la Renta de 1961, los beneficios generados por la importación en la India están sujetos a impuestos en el país y por tanto de acuerdo con la sección 195 de la ley, el importador indio puede retener estos impuestos en la base.

Sin embargo, el tratado de doble imposición entre España e India indica que al presentar el Certificado de Residencia Fiscal se puede evitar esta deducción de impuestos en la base.

8.3. Incentivos a la inversión en India

El Gobierno de India alienta la inversión extranjera en el sector del automóvil, pero en especial en el sector de los componentes de automoción. Algunas de las iniciativas recientes tomadas por el Gobierno de India son:

- Las empresas que operan en la India podrán ahorrar entre un 10 y 25% en costos operativo, en comparación la decisión de instalarse en otros países como América Latina o incluso Europa. Ello es así porque:

India es el mayor productor de acero a nivel mundial. Esto es un factor ventajoso ya que el acero es una materia prima de gran importancia para la fabricación de componentes de automoción.

El suministro de las OEM's en India está creciendo de manera vertiginosa en comparación con las OEM's establecidas globalmente.

El crecimiento de los ingresos de exportaciones de los fabricantes establecidos en India de componentes de automoción se ha visto incrementado dada la alta demanda de los mismos. Actualmente, el sector de los componentes de automoción en India comprende el 45% del PIB manufacturero total, colocando a India en el cuarto puesto a nivel mundial en el mercado de automóviles.

- La Auto Policy 2002 permite la aprobación automática de inversión de capital extranjera del 100% en lo que se refiere a instalaciones que fabriquen componentes de automoción.
- La iniciativa Make in India implantada en Septiembre de 2014 por el Primer ministro Narendra Modi, incentiva la fabricación de componentes de automoción en India. Junto con esta iniciativa, se publicó el Automotive Misión Plan 2016 que tiene como objetivo alcanzar los 200 miles de millones de dólares en volumen de negocios del sector. De estos 200 miles de millones de dólares, se espera que 80 estén destinados a las exportaciones y 32 al sector after—market.
- Por parte del gobierno también se ha implantado el National Automotive Testing and R&D Infraestructure Ptoject (NATRiP) el cual está focalizado en impulsar los proyectos de infraestructura.

Special Economic Zones

Las Special Economic Zones (SEZ) son áreas que se dedican a impulsar las empresas con exportaciones, inversión y generando empleo. La SEZ es un enclave libre de impuestos específicamente delimitado y se considerará territorio extranjero a efectos de comercio, operaciones y aranceles. En India hay un total de 203 zonas aunque las más importantes son las



que se encuentra en Guyarat, en el suroeste del país. La zona especial económica ofrece los siguientes incentivos para las empresas:

- Exención de impuestos en lo que se refiere a la adquisición de los productos que se utilizarán posteriormente para el desarrollo y producción del producto.
- Exención los primeros cinco años del 100% de los impuestos sobre las importaciones en aquellos productos de zona SEZ. Los próximos 5 años, se aplicará una reducción del 50% en los impuestos.

ICEX

9. Perspectivas del sector

En el apartado de oferta y demanda, se han presentado algunos gráficos y tablas con previsiones para los próximos años en el sector de los componentes de automoción en India. Tal y como estos determinan, se prevé un crecimiento en el sector en cuanto a lo que se refiere al posicionamiento del país en el mercado de la automoción. Según Mc Kinsey Consultory India, emergerá como la tercera potencia mundial de vehículos en el año 2021. India tardó siete años en incrementar su producción anual de tres a cuatro millones de vehículos, pero, sin embargo, en los próximos cinco años, se preve una subida de cinco millones de vehículos.

Actualmente, el sector contribuye un 7% en el producto interior bruto, pero se espera que para el 2026 según el *Automotive Mission Plan 2016-2026*, este represente el 12% del total del país.

A través del *National Electric Mobility Mission Plan (NEMMP)* y otras iniciativas, el gobierno ha buscado lograr dos objetivos: facilitar el crecimiento a largo plazo en la industria automotriz y reducir las emisiones de polución y la dependencia del petróleo.

En el Plan de Misión Automotriz 2026, el gobierno y la industria de la automoción establecieron como objetivo triplicar los ingresos de la industria, a 300 mil millones de dólares, y ampliar las exportaciones a 80 mil millones de dólares. Para cumplir con estos objetivos, se estima que el sector podría contribuir con más de 60 millones de empleos directos e indirectos adicionales, y el resultado podría ser una mejora en la competitividad de fabricación y una reducción de emisiones de contaminación.

Para hacer frente a las emisiones, el gobierno busca llevar los estándares locales a la par con los estándares globales, lo que permite a India pasar de las emisiones de BS-4 a BS-6 para el año 2020. Además, India ha implementado normas corporativas de eficiencia de combustible promedio, en las que los fabricantes deben mejorar su eficiencia de combustible en un 10% entre 2017 y 2021 y en un 30 % o más a partir de 2022.

Para abordar la contaminación creada por los vehículos más antiguos, el Gobierno está trabajando en una iniciativa que se centra en la formulación de políticas de desguace de estos automóviles. Desde el Gobierno de Modi, se planea incentivar la adopción de estas políticas con la ayuda de impuestos más bajos en la compra de nuevos vehículos, descuentos en los precios de compra y, procesos de compra más simplificados.

10. Oportunidades

Los fabricantes de auto componentes en el país, también aspiran a lograr ser un mercado muy fructífero y que sufrirá un crecimiento en ventas y demanda muy elevado. El futuro de la industria automotriz y de los componentes de automoción está siendo moldeado por múltiples tendencias políticas y discontinuidades. ¿Qué oportunidades crean estas tendencias para la industria de componentes de automóviles? ¿Y cómo puede prepararse la industria para capturar una parte de estas oportunidades?

10.1. Un futuro alentador y prometedor

Los indicadores de crecimiento ofrecen una imagen de optimismo para India: se preve que para 2023, se podrían posicionar como la quinta economía más grande del mundo, con un PIB de 4,7 billones de dólares. El surgimiento y crecimiento de una clase de consumidores, una mayor facilidad para hacer negocios y la expansión de las infraestructuras, son algunos de los factores favorables que podrían impulsar al país hacia adelante y, con ello, a la industria automotriz de India.

El sector en India ya está en una posición fuerte. A nivel mundial, la industria automotriz de India está a la vanguardia de muchos segmentos: líder en vehículos de dos ruedas y tractores del segmento A.

Según el Automotive Mission Plan (AMP) del año 2016, se prevé triplicar la venta de vehículos para el año 2026, pasando de 25 millones a 66, y a 76 millones en el resto de segmentos de este mercado. Esta podría ser una oportunidad positiva en favor de la industria de componentes automotrices de India, puesto que tiene ambiciones propias para 2026, duplicando la contribución al PIB manufacturero con un crecimiento de cuatro veces el tamaño y un aumento de seis veces en las exportaciones.

10.2. Tendencias generales futuras (2026) en el sector de la automoción

A medida que los fabricantes de componentes de automóviles se preparan para un futuro en el que aumentarán el rendimiento en India y en todo el mundo, deben tener en cuenta las numerosas tendencias que marcan 4 dimensiones clave:

- El cambio constante en la dinámica del mercado debido a los cambios en las demandas de los clientes, la fabricación de los modelos operativos y las prioridades locales.
- Las necesidades cambiantes de los fabricantes de equipos originales, pues probablemente quieran incluir en sus vehículos componentes diferentes, más ágiles y rápidos a medida que la demanda, los plazos y los procesos cambian constantemente.
- Las mejoras tecnológicas y las discontinuidades que ya están comenzando a cambiar los grupos de ingresos, desencadenando una nueva competencia e invitando a nuevas formas de cooperación.
- Un entorno regulatorio y comercial en evolución que constituye el telón de fondo para el buen desarrollo del producto final.

10.3. Oportunidades en India

No cabe duda de que el mercado de los componentes de automoción es un sector en continuo crecimiento en India. Si bien las barreras tanto arancelarias como no arancelarias crean temor a las empresas que deseen exportar sus productos a India, es importante entender que desde el gobierno central del país se está intentando paliar este problema. Iniciativas como la imposición del GST, la reglamentación de las medidas para importar neumáticos y el certificado BIS, señalan que efectivamente la regulación está mejorando por parte del país para incentivar la inversión de empresas exportadoras extranjeras.

Son palpables las oportunidades que India ofrece, y ello se demuestra en el gran número de empresas que exportan desde España a India, incluso muchas de ellas que se han establecido en el territorio para fabricar aquí sus propios componentes. La zona de Pune en el estado de Maharashtra y el estado de Gujarat son las zonas donde existe mayor concentración de empresas españolas del sector.



En cuanto a las características del producto español, estas deberán ajustarse al precio ya que principalmente se compite con China o Tailandia en materia de coste. Las características que presentan los componentes de automoción son bien aceptadas en India, situándose a la altura de Alemania en nivel de ingeniería.

En conclusión, es importante la consideración de exportar a India o implantarse en el país siempre teniendo en cuenta la posibilidad de crear una joint venture con una empresa local o a través de venta mediante distribuidor.

icex

11. Información práctica

Ferias:

- **Auto Serve - Motor Show**

Tema: Es la feria de automóviles más importante del país.

Lugar: Chennai

Fechas: Del 23 al 25 de noviembre 2018

Website: www.ciaautoserve.in

- **Transport Expo Eastern Region –Motor Show**

Tema: Feria dedicada a los automóviles en la región Este del país.

Lugar: Calcuta

Fechas: Del 14 al 16 de diciembre 2018

- **Surat International Auto Expo –Motor Show y Componentes de automoción**

Tema: Feria dedicada a los automóviles y componentes de automoción.

Lugar: Surat

Fechas: 25 al 28 de enero 2019

Website: www.autoexpo.sgcci.in

- **MachAuto – Machine Tools y tecnología de la automoción**

Tema: Maquinaria de herramientas y tecnología en la automoción.

Lugar: Ludhiana

Fechas: 22 al 25 de febrero 2018

Website: www.machautoexpo.in



Publicaciones del sector:

- **ETAuto**

Tema: noticias sobre el sector elaboradas por el periódico Economic Times y además dispone de un sistema de alertas por correo.

Website: www.auto.economictimes.indiatimes.com

Asociaciones:

- **NATRIP:** National Automotive Testing and R&D Infrastructure Project

Dirección: NBCC Plave, South, 3rd Floor, Bhisma Pitamah Marg, Pragati Vihar.
Ladhi Road, New Delhi, 110 003

Teléfono: 0091 11 4921 5555

Fax: 0091 11 2436 9333

E-mail: team@natrip.in

Website: www.natrip.in

- **FADA:** Federation of Automobile Dealers Associations

Dirección: 805, Surya Kiran 19, Kasturba Gandhi Marg, New Delhi, 110 001

Teléfono: 0091 11 2332 0095, 6630, 4852, 4253, 1495

Fax: 0091 11 2332 0093

Website: www.fadaindia.org

- **ACMA:** Automotive Component Manufacturers Association of India

Dirección: 80, Dr. Annie Besant Road, Worli. Mumbai, 400 018

Teléfono: 0091 22 2493 3507; 0091 22 2497 8577; 0091 22 2498 0502

Fax: 0091 22 2493 6527

Contacto: Mr. Jotshi - Regional Secretary of ACMA

E-mail: ashwani.jotshi@acma.in

Website: www.acmainfo.com

- **SIAM:** Society of Indian Automobile Manufacturers

Dirección: Core 4-B, 5th Floor, India Habitat Centre. Lodhi Road, Nueva Delhi 110



003, India
Teléfono: 0091 11 2464 7810; 0091 11 2464 7812
Fax: 0091 11 2464 8222
Contacto: Mr Mathur
E-mail: siam@siam.in
Website: www.siamindia.com

- **SAFE:** Society for Automotive Fitness & Environment

Dirección:
India Habitat Centre Core 4B, 5th Floor, Lodhi Road, N. Delhi 110 003
Teléfono 0091 11 2464 7810; 0091 11 2464 7812
Fax: 0091 11 2464 8222
Contacto: Dr. Surojit Gupta
E-mail: safe@siam.in
Website: www.siamindia.com/scripts/aboutsafe.aspx

- **ARAI:** The Automotive Research Association of India

Dirección: Survey No. 102, Vetal Hill, Off Paud Road, Kothrud, Pune - 411 038
Teléfono: 0091 20 3023 1111
Fax: 0091 20 2543 4190
E-mail: info@araiindia.com
Website: www.araiindia.com

- **CII:** Confederation of Indian Industry

Dirección: Mantosh Sondhi Centre; 23 Institutional Area; Lodi Road; New Delhi 110003
Teléfono: 0091 11 2462 9994/7
Fax :0091 11 2468 2229
Contacto: Sra. Supriya Banerji
Email: supriya.banerji@cii.in
Website: www.ciionline.org

- **FICCI:** Federation of Indian Chambers of Commerce & Industry

Dirección: Federation House; Tansen Marg; New Delhi 110001



Teléfono: 0091 11 2373 8760/70

E-mail: ficci@ficci.com

Website: www.ficci.com

- **Department of Commerce, Ministry of Commerce and Industry, Government of India.**

Dirección: Udyog Bhawan, New Delhi 110107

Teléfono: 009111 2306 2261

Fax: 0091 11 2306 3418

Website: www.commerce.nic.in

icex

11.1. Recomendaciones para el exportador

En un país tan amplio, diverso y complejo como India, hacer generalizaciones sobre cómo abordar el mercado indio es equivocarse seguro. En India hay unos 1.300 millones de habitantes que se pueden categorizar en función de la región en la que viven (28 Estados y 7 Territorios de la Unión), el idioma que hablan, (23 idiomas oficiales y miles de dialectos), la religión que profesan (hindúes, musulmanes, cristianos, jainistas, budistas, sikhs, parsis...), la casta a la que pertenecen o incluso en función de si viven en India urbana o en India rural.

A diferencia de las sociedades occidentales, en India, la religión, el determinismo y colectivismo, son componentes de la vida diaria que han de ser respetados si queremos mantener unas buenas relaciones de negocios. A pesar de que el sistema de castas no es tan fuerte como antaño (especialmente en India urbana, no tanto en la rural), India sigue siendo un país absolutamente jerárquico, de modo que, por lo general, de nada sirve reunirse con alguien que no tiene capacidad de tomar decisiones.

A pesar de los cambios, rápidos y profundos que está experimentando el país, el empresario español debe ser consciente, independientemente del sector en el que trabaje, que se encontrará con muchos aspectos que le chocarán de arranque.

Algunos consejos útiles a la hora de tratar con el empresario indio son los siguientes:

- Utilice siempre los títulos de “Profesor” o “Doctor” en caso de que lo sean. En caso contrario, siempre “Mr.”, “Mrs.”, o “Miss”, seguido del apellido.
- La cultura india no es de contacto físico. Para saludar a un hombre, un simple apretón de manos es suficiente. Para saludar a una mujer, es preferible esperar a que ellas inicien el saludo. Hay que olvidarse de besos y abrazos.
- Mantenga siempre una actitud educada y no agresiva.
- Entregue y reciba la tarjeta de visita siempre con las dos manos y con gran solemnidad. Nunca la deje encima de la mesa para que los demás la cojan.
- No rechace comidas ni bebidas durante las reuniones ya que puede ser considerado descortés. Con beber un sorbo o probar un pequeño trozo es suficiente. Conviene recordar que muchos indios, por religión o por tradición, son vegetarianos y ni fuman ni beben alcohol.
- Un ramo de flores es un regalo habitual en muchos eventos (no tanto en simples reuniones de negocios), tanto para hombres como para mujeres. No cogerlo o dejarlo allí “olvidado” es sumamente irrespetuoso.
- Recuerde que el peculiar movimiento de cabeza indio (de izquierda a derecha) no significa negociación sino todo lo contrario, o por lo menos, que están comprendiendo lo que Ud. dice.

11.2. Cultura empresarial en India

Prepare su viaje de prospección al mercado indio

Ya sea en viaje individual o dentro de una misión comercial, el viaje debe prepararse minuciosamente, con lo que será necesario recopilar toda la información posible acerca de aranceles, barreras no arancelarias, importadores, competidores locales y extranjeros.

Conozca los apoyos a su disposición

Asesórese en la dirección Territorial de Comercio más próxima a su lugar de residencia o, directamente, en el ICEX, en Madrid, sobre todas las herramientas de apoyo a la internacionalización de la empresa.

Tenga en cuenta la segmentación existente en el mercado

Elimine cualquier idea preconcebida sobre el mercado indio. No se deje seducir por la cifra de los 1.300 millones de habitantes, ni abatir por la imagen de pobreza que a veces se transmite. El mercado indio es extraordinariamente complejo, muy segmentado en términos geográficos y poblacionales. Investigue quiénes son y dónde están sus potenciales clientes.

Sea consciente de las distancias a la hora de planear su agenda

Bastan dos apuntes para aclarar este consejo. Por un lado la extensión geográfica de India es equivalente a la de la antigua UE-15. Por otro lado, y dentro de las metrópolis – Delhi, Mumbai, Calcuta, Bangalore y Chennai – las distancias en tiempo son significativas. Evite comprometerse a más de 5 reuniones por día y ciudad e intente celebrar alguna en su propio hotel.

Requisitos aeropuertos

Tenga en cuenta que para la entrada a los aeropuertos indios se debe mostrar el pasaporte y los datos sobre el vuelo. Además, en la mayoría de los casos no dejan acceder al aeropuerto hasta 3 horas antes de la hora estipulada para el vuelo.

En caso de vuelos internacionales se recomienda acudir con suficiente antelación puesto que en ocasiones en el control de inmigración se suele emplear bastante tiempo.

Recomendaciones sanitarias

Es muy importante el uso de repelentes en India para prevenir contraer enfermedades infecciosas como el dengue y la malaria cuya transmisión se produce a través de la picadura de mosquitos



infectados. Estas enfermedades no cuentan con ningún tipo de vacuna, por lo que es muy importante evitar el contagio.

Busque representante, agente o distribuidor

Aunque su presencia puntual y periódica en el país es conveniente, el contar con un buen representante, agente o distribuidor es fundamental para introducirse y mantenerse en el mercado.

Procure no conceder exclusividad ya que es muy difícil que dicho representante, agente o distribuidor, sea capaz de cubrir todo el país, aunque lo asegure.

Tenga cuidado con sus listas de clientes: pueden estar desactualizadas o, si éstos son muy numerosos, puede no dedicarle a su producto el tiempo necesario.

Familiarícese con la idiosincrasia del país

Sea al menos consciente de algunos preceptos diferenciadores de las principales religiones del país, celebraciones más importantes, rasgos culturales propios, etc. Al ser el 79% de los matrimonios pactados por los padres, los indios suelen decir que el amor viene después del matrimonio. Este principio también se aplica a las relaciones comerciales. Así, los acuerdos comerciales sólo comprometen realmente a las partes tras haber realizado las primeras operaciones y haber consolidado la relación mercantil y personal.

Los resultados se obtienen a medio plazo: perseverare

India es un mercado emergente que aún tiene que consolidar su desarrollo. Todavía no ha pasado por la revolución en los canales de distribución ni por una liberalización plena de los intercambios, pero ofrece enormes posibilidades. Las dificultades en muchos ámbitos son también relevantes, resultando necesario profundizar en el aprendizaje del mercado.

Hable con las empresas españolas

Aunque sean pocas las empresas españolas establecidas, son la mejor fuente de información para todo el que quiera hacer negocios en este mercado, pero especialmente si su intención es la de instalarse en el país. En marzo de 2018 se inauguró la Cámara de Comercio Indo-Española. Desde la Oficina Comercial podemos ponerle en contacto con las empresas españolas presentes en el mercado.

Analice cuidadosamente su forma de invertir en India

Cuando se trata de realizar una inversión en India no escatime medios en asesorarse profesionalmente. El coste de la consultoría no debería ahorrarse en ningún caso, especialmente



cuando se trate de una Joint Venture con una empresa india. Todos los términos mercantiles, así como la opción de salida, deben estar muy claros desde el principio.

Acuda a la Oficina Comercial para buscar apoyo

La Oficina Comercial podrá darle información útil, actualizarle la información de que disponga sobre regímenes de comercio y aranceles, importadores y distribuidores, ferias comerciales, asociaciones y, sobre todo, podrá proporcionarle información cualitativa acerca del mercado indio y las prácticas comerciales.

icex



11.3. Contacta con nosotros

EMBAJADA DE ESPAÑA EN NUEVA DELHI

12, Prithviraj Road, Nueva Delhi 110011

Tel.: + 91 (11) 4129 3000; Fax: + 91 (11) 4129 3020

c.e.: emb.nuevadelhi@maec.es

OFICINA ECONÓMICA Y COMERCIAL DE ESPAÑA EN NUEVA DELHI

48, Hanuman Road, II Floor, Connaught Place, Nueva Delhi 110001

Tel.: + 91 (11) 43587912 / 13 / 14; Fax: + 91 (11) 43587911

nuevadelhi@comercio.mineco.es

CONSULADO GENERAL DE ESPAÑA EN MUMBAI

Express Towers, 3rd floor; Barrister Rajni Patel Marg, Nariman Point - Mumbai- 400021

Tel.: + 91 22 22880213/19; Fax: + 91 22 22880254

c.e.: cog.mumbai@maec.es

OFICINA ECONÓMICA Y COMERCIAL DE ESPAÑA EN MUMBAI

One Indiabulls Centre, Tower 2, Wing B, Senapati Bapat Marg, Lower Parel Mumbai 400 013

Tel.: + 91 (22) 6740 6800; Fax: + 91 (22) 6740 6820

c.e.: mumbai@comercio.mineco.es

ICEX

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

Ventana Global

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

www.icex.es



ICEX España
Exportación
e Inversiones