

**Facultad de Ciencias Económicas  
Departamento de Comercio Internacional  
Licenciatura en Comercio Internacional**

# **Investigación del mercado autopartista ARGENTINA – INDIA**

**Trabajo de Investigación Final en conformidad para obtener el título de  
grado de Licenciado en Comercio Internacional**

**Profesor: Sequeira, Aníbal - Aldaz, Luisina**

**Autores:**

**Barreiros Cavaco, Germán – L.U.: 1045681**

**Días Oyhanart, Martina – L.U.: 1046651**

**Jaltar, Yanil – L.U.: 1048971**

**Zappia, Agustina – L.U.: 1047033**

**Año 2018**

## Índice de contenido

Resumen ejecutivo.....	6
Abstract.....	7
1 Introducción .....	9
2 Tendencia del comercio mundial de autopartes .....	10
2.1 Comportamiento de las importaciones mundiales .....	10
2.2 Comportamiento de las exportaciones mundiales.....	14
3 Análisis de las exportaciones argentinas de autopartes.....	21
3.1 Análisis de los principales destinos de las exportaciones argentinas.....	21
3.2 Composición del comercio por ítem .....	23
3.3 Origen de las principales exportaciones argentinas por provincia.....	25
3.4 Análisis logístico de exportación .....	27
3.4.1 Estructura del sector autopartista .....	27
3.4.2 Envase y embalaje.....	29
3.4.3 Transporte .....	30
3.4.4 Estructura de costos logísticos para la exportación.....	31
4 Análisis de la oferta.....	32
4.1 Principales empresas exportadoras por posición .....	34
4.2 Ventajas .....	36
4.2.1 Actividades promocionales sectoriales.....	38
4.3 Desventajas .....	39
5 Caso Empresa Taranto S.A. ....	41
6 Análisis del mercado de India.....	43
6.1 Sector autopartista.....	43
6.1.1 Tendencias del sector .....	46
6.1.2 Polos de producción autopartista .....	47

6.1.3	Principales empresas autopartistas de India .....	50
6.1.4	Análisis de importaciones .....	52
6.1.5	Composición del comercio por ítem .....	55
6.1.6	Participación de Argentina en las importaciones de India .....	57
6.2	Sector Automotriz .....	58
6.2.1	Polos automotrices .....	61
6.3	Políticas de promoción sectorial .....	64
6.4	Barreras comerciales .....	66
6.4.1	Política de importación de India: procedimientos y obligaciones .....	66
6.4.2	Estándares de calidad en India .....	69
6.4.3	Análisis de la competencia .....	72
6.5	Rutas marítimas Argentina – India .....	74
6.6	Estrategias para el contacto comercial .....	78
6.6.1	Ferias .....	79
6.6.2	Marca País .....	81
7	Análisis de la demanda .....	83
7.1	Tendencias generales del consumo: .....	83
7.1.1	Factores sociodemográficos .....	83
7.1.2	Factores económicos .....	84
7.1.3	Tendencias sociopolíticas .....	85
7.1.4	Tendencias legislativas y fiscales.....	89
7.1.5	Marco ecológico – ambiental.....	90
7.2	Análisis del comportamiento del consumidor .....	91
8	Conclusión .....	94
9	Anexos .....	97
9.1	Anexo I: Entrevista AFAC .....	97

9.2	Anexo II: Entrevista Taranto S.A.....	102
9.3	Anexo III: Empresas de India importadoras de autopartes .....	104
10	Bibliografía.....	105

## Índice de tablas

Tabla 2.1:	Importaciones mundiales de autopartes desagregadas por país importador. (En miles de dólares).....	11
Tabla 2.2:	Importaciones mundiales de autopartes desagregadas por subpartida arancelaria (En miles de dólares).....	13
Tabla 2.3:	Exportaciones mundiales de autopartes desagregadas por país proveedor. (En miles de dólares).....	15
Tabla 2.4:	Exportaciones mundiales de autopartes desagregadas por partidas arancelarias. (En miles de dólares) .....	17
Tabla 3.1:	Argentina: exportaciones de autopartes desagregadas por destino (En miles de dólares).....	22
Tabla 3.2:	Argentina: exportaciones de autopartes desagregadas por subpartida arancelaria (En miles de dólares).....	24
Tabla 3.3:	Argentina: Origen de las exportaciones - Partes y piezas de vehículos y tractores (1er Semestre).....	26
Tabla 5.1:	Principales empresas autopartistas de India .....	51
Tabla 5.2:	Balanza comercial de autopartes de India (miles de USD).....	52
Tabla 5.3:	Importaciones de autopartes de India (miles de USD) .....	54
Tabla 5.4:	Balanza comercial de las autopartes objeto de estudio (miles de USD) .	55
Tabla 5.5:	Importaciones por ítem y los principales orígenes (miles de USD) .....	56
Tabla 5.6:	Exportación de autopartes de Argentina a India (miles de USD).....	57
Tabla 5.7:	Normas comerciales de autopartes.....	70
Tabla 5.8:	Comparativa entre Argentina, China, Japón.....	72
Tabla 5.9:	Rutas marítimas Buenos Aires - India .....	76
Tabla 5.10:	Rutas marítimas Zárate - India .....	77
Tabla 6.1:	Indicadores económicos de India.....	85

## Índice de gráficos

Gráfico 2.1: Participación de los principales importadores de autopartes (Año 2017)	12
Gráfico 2.2: Participación de las importaciones mundiales de autopartes desagregadas por partida arancelaria (Año 2017)	14
Gráfico 2.3: Participación de los principales exportadores mundiales de autopartes (Año 2017)	15
Gráfico 2.4: Participación de las exportaciones mundiales de autopartes desagregadas por partidas arancelarias (Año 2017)	18
Gráfico 3.1: Argentina: Participación de los principales destinos de exportación de autopartes (Año 2017)	22
Gráfico 3.2: Argentina: participación de las exportaciones de autopartes desagregadas por posición arancelaria (Año 2017)	25
Gráfico 3.3: Cadena técnica de valor del complejo automotriz	29
Gráfico 4.1: Exportaciones de cajas de cambio y sus partes por empresa (FOB en USD)	34
Gráfico 4.2: Exportaciones de partes de motor por empresa (FOB en USD)	35
Gráfico 4.3: Exportaciones de ejes con diferencial y sus partes por empresa (FOB en USD)	36
Gráfico 5.1: Número de jugadores (FY17)	43
Gráfico 5.2: Participación en las ganancias OEM vs <i>Aftermarket</i> (FY17)	44
Gráfico 5.3: Ganancia anual de la industria autopartista en India	44
Gráfico 5.4: Auto componentes provistos a OEM (FY17)	45
Gráfico 5.5: Potencial del mercado doméstico por componente (2020E)	45
Gráfico 5.6: Importaciones de autopartes (miles de USD)	53
Gráfico 5.7: Orígenes de las importaciones de autopartes de India	54
Gráfico 5.8: Balanza comercial autopartista entre India y Argentina (miles de USD)	58
Gráfico 5.9: Segmentos del sector automotriz	59
Gráfico 5.10: Producción de vehículos en unidades	60

Gráfico 5.11: Participación de mercado por segmento.....	60
--	----

## Índice de ilustraciones

Ilustración 3.1: Argentina: Participación de las exportaciones de autopartes por provincia (1er Semestre 2017).....	26
Ilustración 4.1: Aglomerados autopartistas en Argentina.....	33
Ilustración 5.1: Polos automotrices de India.....	50
Ilustración 5.2: Polos automotrices de India.....	63
Ilustración 5.3: Trámites de Importación en India .....	67
Ilustración 5.4: Terminales portuarias de India.....	75

## Resumen ejecutivo

El propósito de este trabajo de investigación es describir el sector autopartista argentino y su participación en el comercio internacional. Conocer la capacidad de producción y volúmenes de exportación de las partes de motor, cajas de cambio y sus partes, y de los ejes con diferencial y sus partes. Comprender las fortalezas y dificultades de Argentina en este mercado. Analizar la oferta existente y requerimientos de calidad. Mostrar el potencial de exportación a India. Y finalmente brindar sugerencias a partes interesadas que permitan fomentar la industria autopartista argentina.

Hoy en día, las empresas autopartistas están desaprovechando sus recursos utilizando sólo entre el 50% y 60% de su capacidad productiva. El gobierno argentino, ha implementado numerosos programas de promoción sectorial orientados a otorgar beneficios impositivos, asistencia financiera, capacitación y asesoramiento a fines de fomentar el sector.

A pesar de las dificultades que presenta el sector autopartista argentino, principalmente como consecuencia de los altos costos salariales, costos de producción, grandes cargas impositivas y presión sindical; Argentina cuenta con recursos humanos calificados y gran capacidad para adaptarse a las crisis, logrando destacarse como líder en calidad de la región.

India está emergiendo como un *hub* automovilístico. Su mercado automotriz es el cuarto más grande del mundo. El mismo, resulta atractivo tanto en ventas domésticas como exportaciones, ubicándose además como el séptimo productor de vehículos comerciales.

Los componentes de motores, transmisiones, direcciones y suspensiones representan más del 50% de las autopartes importadas por India. Éstas, a su vez, resultan ser las más exportadas por Argentina.

Teniendo en cuenta el gran potencial que representa el país indio en el sector automotriz, sería de gran utilidad la creación de acuerdos comerciales y apertura de negociaciones en materia de autopartes. Por lo que el Estado se convierte en un elemento clave para promover el sector y la apertura hacia nuevos mercados.

**Palabras clave:** autopartes, exportación, mercado original, mercado de reposición

## Abstract

The purpose of this research work is to describe the Argentine automobile components sector and its participation in international trade. To know the production capacity and export volumes of engine parts, gearboxes and their parts, and axes with differential and their parts. To understand the strengths and difficulties of Argentina in this segment. To analyze the existing offer and quality requirements. To show the export potential to India. And finally, to offer suggestions to interested parties that allow promoting the Argentine automobile parts industry.

Nowadays, the automobile components companies are wasting their resources using only between 50% and 60% of their productive capacity. The Argentine government has implemented numerous sectoral promotion programs aimed at granting tax benefits, financial assistance, training and advice in order to promote the sector.

Despite the difficulties that the Argentine automobile parts sector presents, mainly as a result of high salary costs, production costs, great tax burden and union pressure; Argentina has qualified human resources and great capacity to adapt to crises, managing to stand out as a leader of the region in terms of quality.

India is emerging as an automobile hub. Its automotive market is the fourth largest in the world. It is attractive both in domestic sales and exports, and is also the seventh producer of commercial vehicles.

The components of engines, transmissions, steering parts and suspensions represent more than 50% of the automobile parts imported by India. These, at the same time, turn out to be the most exported by Argentina.

Taking into account the great potential that represents the Indian country in the automotive sector, it would be very useful to create trade agreements and open negotiations on automobile components matters. Therefore, the State becomes a key element to promote the sector and the opening to new markets.

**Keywords:** automobile components, export, original market, aftermarket

**PARTE 1**  
***ANÁLISIS DE TENDENCIA***  
***DEL MERCADO INTERNACIONAL***

Autopartes

## 1 Introducción

En la presente investigación de mercado, se propone el estudio integral del sector autopartista, el cual ha sido tema de exposición de diversos autores, analizado por entidades privadas, y foco de discusión de políticas públicas a lo largo de los años.

Para poder partir de una base coyuntural local e internacional, se analiza el mercado argentino de autopartes y su interacción con el flujo de comercio mundial del sector.

La industria autopartista, constituye un área estratégica no sólo porque supone un considerable aporte en términos de producción, empleo y exportaciones, sino también por las sinergias que genera en el complejo productivo del país. Por ello, es necesario profundizar el estudio de la competitividad que tienen las empresas del sector en cuanto en pos de lograr un potencial exportable.

Se plantea India como destino de las exportaciones del sector debido a su gran atractivo económico a mediano-largo plazo, con un desarrollo del sector automotriz que crece a ritmos acelerados. Un marco gubernamental estable, un mayor poder adquisitivo, un gran mercado interno y un desarrollo cada vez mayor de la infraestructura han convertido a India en un destino favorable para la inversión (IBEF: *Indian Brand Equity Foundation*, 2018).

Con el propósito de estudiar el potencial del sector en el país indio, se detallan las principales exportaciones argentinas por posición arancelaria y su competitividad a nivel internacional. Los principales criterios analizados son: la oferta existente, logística, estándares de calidad y requerimientos arancelarios y para-arancelarios. Por otra parte, se realiza el mismo estudio para la demanda de importaciones en India con el fin de elaborar una comparación entre ambos países y hallar oportunidades de mercado que Argentina pueda satisfacer.

En base a este análisis, son seleccionadas las posiciones arancelarias con mayor potencial exportador y con altas probabilidades de penetración en el mercado autopartista de India.

## 2 Tendencia del comercio mundial de autopartes

Con el propósito de analizar el desempeño del sector autopartista en el mercado internacional, se ha desarrollado un estudio estadístico de las importaciones y exportaciones de las siguientes posiciones arancelarias pertenecientes al Sistema Armonizado:

- **8409.91** - PARTES IDENTIFICABLES COMO DESTINADAS, EXCLUSIVA O PRINCIPALMENTE, A LOS MOTORES DE LAS PARTIDAS 84.07 U 84.08. **Identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de émbolo (pistón) de encendido por chispa.**
- **8708.40** - PARTES Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05. **Cajas de cambio y sus partes**
- **8708.50** - PARTES Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 87.05. **Ejes con diferencial, incluso provistos con otros órganos de transmisión, y ejes portadores; sus partes.**

### 2.1 Comportamiento de las importaciones mundiales

En el año 2017 las importaciones mundiales de autopartes superaron los 120 mil millones de dólares, lo cual representa un crecimiento interanual de 6%. Luego de este análisis, se observa que los principales importadores de autopartes son Estados Unidos, China, Alemania, México y Reino Unido. Cabe destacar la variación interanual 2016-17 de Indonesia, Brasil y Alemania de 32%, 23% y 21% respectivamente.

España y Francia presentan las mayores variaciones quinquenales, siendo éstas de 69% y 55% respectivamente. Entre ellos, Francia fue el país con el mayor valor de

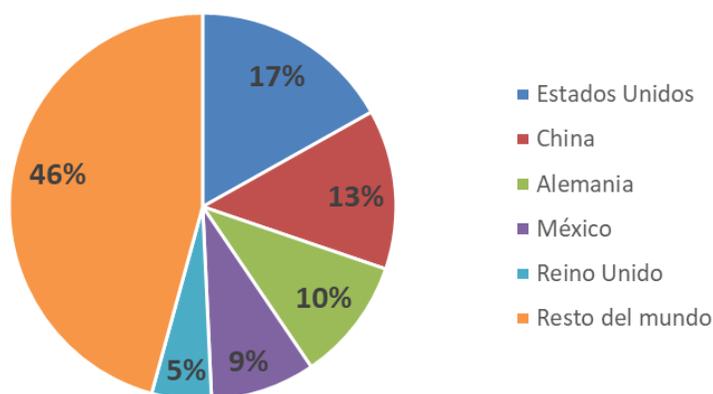
importaciones en 2017, llegando a compras de 3 mil millones de dólares, seguido por España que tuvo compras de 2 mil millones de dólares.

**Tabla 2.1: Importaciones mundiales de autopartes desagregadas por país importador. (En miles de dólares)**

<b>Importadores</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Estados Unidos	\$ 18,923,804	\$ 20,053,969	\$ 20,492,747	\$ 20,489,791	\$ 20,383,925
China	\$ 13,795,687	\$ 15,888,903	\$ 13,235,273	\$ 14,835,129	\$ 16,107,463
Alemania	\$ 9,126,235	\$ 9,415,177	\$ 8,873,767	\$ 10,189,320	\$ 12,435,002
México	\$ 7,928,942	\$ 8,847,248	\$ 9,222,307	\$ 9,534,485	\$ 10,577,749
Reino Unido	\$ 6,250,798	\$ 6,462,717	\$ 5,834,665	\$ 5,959,854	\$ 6,031,160
Canadá	\$ 6,623,299	\$ 5,746,353	\$ 5,318,389	\$ 5,402,328	\$ 5,397,932
Francia	\$ 2,126,734	\$ 2,201,807	\$ 2,372,117	\$ 2,982,862	\$ 3,432,353
Tailandia	\$ 2,745,274	\$ 2,024,914	\$ 2,076,134	\$ 2,388,250	\$ 2,385,773
España	\$ 1,220,472	\$ 1,445,661	\$ 1,957,831	\$ 2,082,829	\$ 2,060,589
Brasil	\$ 2,242,905	\$ 2,000,230	\$ 1,570,277	\$ 1,522,620	\$ 1,855,179
Hungría	\$ 1,605,694	\$ 1,749,583	\$ 1,355,014	\$ 1,420,702	\$ 1,464,174
Austria	\$ 1,444,794	\$ 1,415,865	\$ 1,166,105	\$ 1,168,496	\$ 1,114,725
Japón	\$ 932,536	\$ 1,009,600	\$ 989,877	\$ 976,364	\$ 1,057,246
Países Bajos	\$ 777,496	\$ 739,450	\$ 713,912	\$ 762,247	\$ 864,785
República Checa	\$ 694,434	\$ 718,644	\$ 651,358	\$ 717,151	\$ 804,514
Bélgica	\$ 981,460	\$ 902,998	\$ 718,579	\$ 796,222	\$ 785,255
Italia	\$ 712,262	\$ 725,106	\$ 630,254	\$ 628,785	\$ 737,208
Resto del mundo	\$ 35,528,207	\$ 35,079,009	\$ 31,390,661	\$ 32,672,564	\$ 33,291,327
<b>Total general</b>	<b>\$ 113,661,033</b>	<b>\$ 116,427,234</b>	<b>\$ 108,569,267</b>	<b>\$ 114,529,999</b>	<b>\$ 120,786,359</b>

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map.*

El gráfico 2.1 muestra que Estados Unidos concentró el 17% de las importaciones de autopartes, China el 13%, Alemania el 10%, México el 9% y por último Reino Unido con el 5%.



**Gráfico 2.1: Participación de los principales importadores de autopartes (Año 2017)**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map.*

La tabla 2.2 ilustra que la posición arancelaria que registró el mayor nivel de importaciones fue la 8708.40: Cajas de cambio y sus partes, con un monto CIF que superó los 67 mil millones de dólares en 2017, habiendo sido los principales importadores China, Estados Unidos y Alemania. El mercado que presenta la mayor variación interanual es Alemania, aumentando un 35% sus importaciones en 2017, junto con un crecimiento quinquenal de 74%. Francia y España se destacan por el aumento de sus compras a lo largo del período analizado, alcanzado un incremento de 82% y 69% respectivamente.

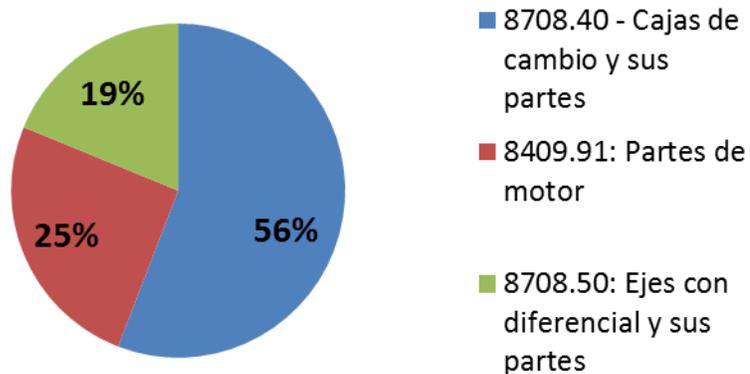
La segunda partida más importada es la 8409.91: Partes de motor. Estos productos alcanzaron un monto total de importación en 2017 de 30 mil millones de dólares, Estados Unidos, Alemania y México son sus mayores compradores. Alemania se destaca entre éstos con un crecimiento quinquenal del 22%.

Tabla 2.2: Importaciones mundiales de autopartes desagregadas por subpartida arancelaria (En miles de dólares)

	Importadores	2013	2014	2015	2016	2017
<b>8409.91 - Partes de motor</b>	Estados Unidos	\$ 5.936.513	\$ 6.399.458	\$ 6.762.225	\$ 6.709.741	\$ 6.497.880
	Alemania	\$ 2.885.376	\$ 3.266.059	\$ 2.881.021	\$ 2.825.746	\$ 2.943.101
	México	\$ 2.389.827	\$ 2.705.738	\$ 2.815.705	\$ 2.804.631	\$ 2.919.850
	China	\$ 2.832.499	\$ 3.058.073	\$ 2.636.186	\$ 2.560.061	\$ 2.714.519
	Reino Unido	\$ 2.421.381	\$ 2.249.769	\$ 1.916.095	\$ 2.118.847	\$ 2.330.540
	Canadá	\$ 1.368.993	\$ 1.686.353	\$ 1.700.176	\$ 1.620.804	\$ 1.567.071
	Hungría	\$ 1.605.694	\$ 1.749.583	\$ 1.355.014	\$ 1.420.702	\$ 1.464.174
	Austria	\$ 1.444.794	\$ 1.415.865	\$ 1.166.105	\$ 1.168.496	\$ 1.114.725
	Japón	\$ 932.536	\$ 1.009.600	\$ 989.877	\$ 976.364	\$ 1.057.246
	Italia	\$ 712.262	\$ 725.106	\$ 630.254	\$ 628.785	\$ 737.208
	Resto del mundo	\$ 10.150.119	\$ 9.882.365	\$ 8.631.419	\$ 8.287.199	\$ 7.267.466
	<b>Subtotal</b>	<b>\$ 32.679.994</b>	<b>\$ 34.147.969</b>	<b>\$ 31.484.077</b>	<b>\$ 31.121.376</b>	<b>\$ 30.613.780</b>
<b>8708.40 - Cajas de cambio y sus partes</b>	China	\$ 10.356.311	\$ 11.982.248	\$ 9.791.618	\$ 11.400.402	\$ 12.528.979
	Estados Unidos	\$ 9.626.889	\$ 9.913.906	\$ 9.599.427	\$ 9.808.572	\$ 9.837.748
	Alemania	\$ 4.076.817	\$ 3.987.801	\$ 4.170.235	\$ 5.246.947	\$ 7.090.425
	México	\$ 3.474.221	\$ 3.845.736	\$ 4.052.638	\$ 4.548.199	\$ 5.006.599
	Reino Unido	\$ 2.870.720	\$ 2.884.416	\$ 2.833.708	\$ 3.042.437	\$ 3.009.877
	Canadá	\$ 4.152.399	\$ 3.084.587	\$ 2.619.679	\$ 2.764.486	\$ 2.808.432
	Francia	\$ 1.486.275	\$ 1.589.415	\$ 1.867.877	\$ 2.343.276	\$ 2.710.109
	Tailandia	\$ 2.745.274	\$ 2.024.914	\$ 2.076.134	\$ 2.388.250	\$ 2.385.773
	España	\$ 1.220.472	\$ 1.445.661	\$ 1.957.831	\$ 2.082.829	\$ 2.060.589
	Brasil	\$ 2.242.905	\$ 2.000.230	\$ 1.570.277	\$ 1.522.620	\$ 1.855.179
	Resto del mundo	\$ 17.102.197	\$ 17.275.397	\$ 15.747.370	\$ 17.185.342	\$ 18.171.842
	<b>Subtotal</b>	<b>\$ 59.354.480</b>	<b>\$ 60.034.311</b>	<b>\$ 56.286.794</b>	<b>\$ 62.333.360</b>	<b>\$ 67.465.552</b>
<b>8708.50 - Ejes con diferencial y sus partes</b>	Estados Unidos	\$ 3.360.402	\$ 3.740.605	\$ 4.131.095	\$ 3.971.478	\$ 4.048.297
	México	\$ 2.064.894	\$ 2.295.774	\$ 2.353.964	\$ 2.181.655	\$ 2.651.300
	Alemania	\$ 2.164.042	\$ 2.161.317	\$ 1.822.511	\$ 2.116.627	\$ 2.401.476
	Canadá	\$ 1.101.907	\$ 975.413	\$ 998.534	\$ 1.017.038	\$ 1.022.429
	Países Bajos	\$ 777.496	\$ 739.450	\$ 713.912	\$ 762.247	\$ 864.785
	China	\$ 606.877	\$ 848.582	\$ 807.469	\$ 874.666	\$ 863.965
	República Checa	\$ 694.434	\$ 718.644	\$ 651.358	\$ 717.151	\$ 804.514
	Bélgica	\$ 981.460	\$ 902.998	\$ 718.579	\$ 796.222	\$ 785.255
	Francia	\$ 640.459	\$ 612.392	\$ 504.240	\$ 639.586	\$ 722.244
	Reino Unido	\$ 958.697	\$ 1.328.532	\$ 1.084.862	\$ 798.570	\$ 690.743
	Resto del mundo	\$ 8.275.891	\$ 7.921.247	\$ 7.011.872	\$ 7.200.023	\$ 7.852.019
	<b>Subtotal</b>	<b>\$ 21.626.559</b>	<b>\$ 22.244.954</b>	<b>\$ 20.798.396</b>	<b>\$ 21.075.263</b>	<b>\$ 22.707.027</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>\$ 113.661.033</b>	<b>\$ 116.427.234</b>	<b>\$ 108.569.267</b>	<b>\$ 114.529.999</b>	<b>\$ 120.786.359</b>	

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map.

El gráfico 2.2 muestra que la posición 8708.40: cajas de cambio y sus partes, concentró el 56% de las importaciones mundiales, seguida por 8409.91: partes de motor (25%) y 8708.50: ejes con diferencial y sus partes (19%).



**Gráfico 2.2: Participación de las importaciones mundiales de autopartes desagregadas por partida arancelaria (Año 2017)**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map.*

## 2.2 Comportamiento de las exportaciones mundiales

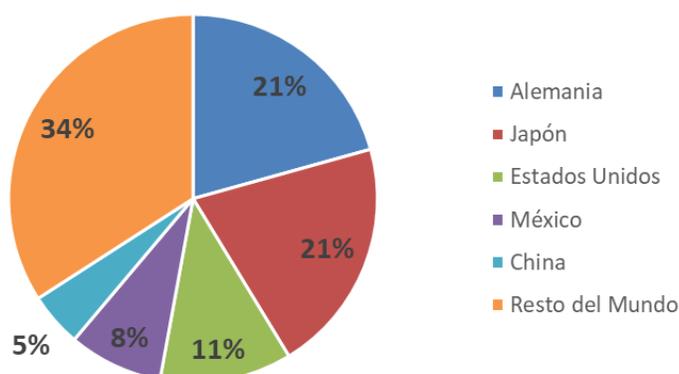
En la tabla 2.3 se puede observar que el total de exportaciones mundiales en 2017 superó el monto de 120 mil millones de dólares. Los principales exportadores son Alemania, Japón, Estados Unidos y México. Los tres primeros presentaron un crecimiento interanual de aproximadamente 10%, excepto México que solo creció un 2% respecto de 2016.

**Tabla 2.3: Exportaciones mundiales de autopartes desagregadas por país proveedor. (En miles de dólares)**

Pais Exportador	2013	2014	2015	2016	2017
Alemania	\$ 23,609,972	\$ 25,374,562	\$ 21,953,428	\$ 22,891,355	\$ 25,406,231
Japón	\$ 24,286,090	\$ 23,179,121	\$ 20,564,227	\$ 23,038,404	\$ 25,323,641
Estados Unidos	\$ 12,007,136	\$ 12,283,090	\$ 12,390,561	\$ 12,808,790	\$ 14,236,101
México	\$ 6,924,839	\$ 8,278,331	\$ 9,408,900	\$ 9,961,761	\$ 10,159,531
China	\$ 5,046,573	\$ 5,667,701	\$ 5,256,301	\$ 5,080,742	\$ 5,828,984
Corea	\$ 4,950,842	\$ 5,460,125	\$ 5,620,859	\$ 5,979,063	\$ 5,376,204
Italia	\$ 3,911,875	\$ 3,673,858	\$ 3,037,797	\$ 3,145,921	\$ 3,590,931
Francia	\$ 3,636,943	\$ 3,581,184	\$ 3,210,616	\$ 3,425,309	\$ 3,560,446
Suecia	\$ 1,873,250	\$ 1,422,979	\$ 1,297,374	\$ 1,996,553	\$ 2,216,149
Rumania	\$ 548,393	\$ 853,034	\$ 861,053	\$ 1,203,337	\$ 2,122,698
Polonia	\$ 654,035	\$ 751,980	\$ 700,906	\$ 732,330	\$ 897,141
Canadá	\$ 844,394	\$ 809,039	\$ 914,467	\$ 875,845	\$ 823,295
Bélgica	\$ 665,561	\$ 468,178	\$ 583,414	\$ 638,427	\$ 642,095
Austria	\$ 804,515	\$ 875,081	\$ 739,397	\$ 644,859	\$ 597,633
Resto del mundo	\$ 20,933,152	\$ 21,366,992	\$ 20,114,867	\$ 20,879,752	\$ 22,067,842
<b>Total general</b>	<b>\$ 110,697,570</b>	<b>\$ 114,045,255</b>	<b>\$ 106,654,167</b>	<b>\$ 113,302,448</b>	<b>\$ 122,848,922</b>

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map*

Tal como se puede observar en el gráfico 2.3 Alemania y Japón concentran el 42% de las exportaciones de autopartes, seguido por Estados Unidos con el 11%, México con el 8% y China con el 5%.



**Gráfico 2.3: Participación de los principales exportadores mundiales de autopartes (Año 2017)**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map*

En base a la tabla 2.4 y en concordancia con lo expuesto en el apartado de las importaciones mundiales, la posición arancelaria más exportada es la 8708.40: Cajas de cambio y sus partes. Las ventas de estos productos alcanzaron un valor CIF total en 2017 de 65 mil millones de dólares, con un aumento interanual del 14%. Los principales proveedores de esta posición son Japón y Alemania.

La segunda posición arancelaria más exportada, también en coincidencia con las importaciones analizadas, es la 8409.91: Partes de motor, la cual sumó un monto total de ventas en 2017 de 31 mil millones de dólares.

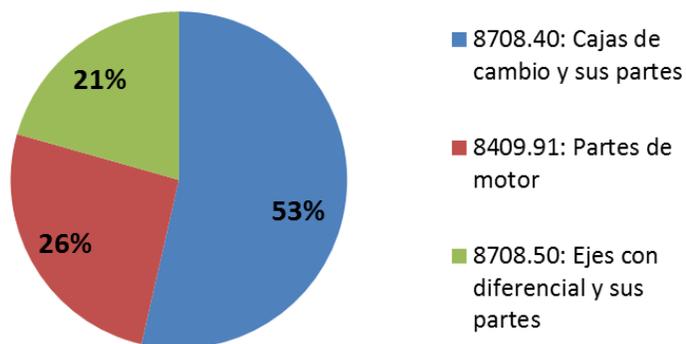
El crecimiento de las exportaciones de Rumania se destaca en los productos de la posición 8708.40: Cajas de cambio y sus partes, contando con un incremento interanual de 76% y quinquenal de 287%. Sus ventas en 2017 llegaron a los 2 mil millones de dólares.

Tabla 2.4: Exportaciones mundiales de autopartes desagregadas por partidas arancelarias. (En miles de dólares)

	Exportadores	2013	2014	2015	2016	2017
<b>8409.91 - Partes de motor</b>	Alemania	\$ 6.310.548	\$ 6.504.891	\$ 5.618.824	\$ 5.530.628	\$ 5.640.904
	Japón	\$ 5.544.151	\$ 5.111.633	\$ 4.342.241	\$ 4.503.331	\$ 4.753.900
	Estados Unidos	\$ 3.292.006	\$ 3.645.244	\$ 3.643.659	\$ 3.772.968	\$ 3.871.728
	China	\$ 2.309.082	\$ 2.709.390	\$ 2.603.852	\$ 2.690.674	\$ 3.172.298
	México	\$ 2.433.625	\$ 2.789.864	\$ 2.948.330	\$ 3.003.575	\$ 2.901.130
	Corea	\$ 1.341.790	\$ 1.389.537	\$ 1.309.271	\$ 1.217.012	\$ 1.197.443
	Italia	\$ 1.046.730	\$ 1.036.261	\$ 820.968	\$ 908.363	\$ 1.075.926
	Polonia	\$ 654.035	\$ 751.980	\$ 700.906	\$ 732.330	\$ 897.141
	Canadá	\$ 844.394	\$ 809.039	\$ 914.467	\$ 875.845	\$ 823.295
	Austria	\$ 804.515	\$ 875.081	\$ 739.397	\$ 644.859	\$ 597.633
	Resto del mundo	\$ 6.837.184	\$ 6.837.786	\$ 6.788.545	\$ 6.770.324	\$ 6.778.772
	<b>Subtotal</b>	<b>\$ 31.418.060</b>	<b>\$ 32.460.706</b>	<b>\$ 30.430.460</b>	<b>\$ 30.649.909</b>	<b>\$ 31.710.170</b>
<b>8708.40 - Cajas de cambio y sus partes</b>	Japón	\$ 16.197.600	\$ 15.644.451	\$ 13.819.754	\$ 16.077.651	\$ 18.046.808
	Alemania	\$ 12.696.571	\$ 14.260.721	\$ 12.506.452	\$ 13.302.895	\$ 15.160.943
	Estados Unidos	\$ 6.698.628	\$ 6.347.103	\$ 6.431.717	\$ 6.820.122	\$ 7.759.248
	Corea	\$ 3.011.929	\$ 3.395.026	\$ 3.625.634	\$ 3.990.743	\$ 3.425.281
	México	\$ 1.671.112	\$ 2.128.570	\$ 2.505.137	\$ 2.817.726	\$ 3.122.825
	Francia	\$ 2.852.318	\$ 2.870.023	\$ 2.555.146	\$ 2.601.859	\$ 2.737.640
	Rumania	\$ 548.393	\$ 853.034	\$ 861.053	\$ 1.203.337	\$ 2.122.698
	China	\$ 1.846.851	\$ 1.915.634	\$ 1.649.206	\$ 1.493.654	\$ 1.659.983
	Italia	\$ 1.535.731	\$ 1.409.478	\$ 1.188.615	\$ 1.246.932	\$ 1.279.309
	Suecia	\$ 841.077	\$ 479.276	\$ 409.739	\$ 899.612	\$ 1.066.622
	Resto del mundo	\$ 9.603.507	\$ 9.878.139	\$ 9.175.770	\$ 9.561.310	\$ 9.441.438
	<b>Subtotal</b>	<b>\$ 57.503.717</b>	<b>\$ 59.181.455</b>	<b>\$ 54.728.223</b>	<b>\$ 60.015.841</b>	<b>\$ 65.822.795</b>
<b>8708.50 - Ejes con diferencial y sus partes</b>	Alemania	\$ 4.602.853	\$ 4.608.950	\$ 3.828.152	\$ 4.057.832	\$ 4.604.384
	México	\$ 2.820.102	\$ 3.359.897	\$ 3.955.433	\$ 4.140.460	\$ 4.135.576
	Estados Unidos	\$ 2.016.502	\$ 2.290.743	\$ 2.315.185	\$ 2.215.700	\$ 2.605.125
	Japón	\$ 2.544.339	\$ 2.423.037	\$ 2.402.232	\$ 2.457.422	\$ 2.522.933
	Italia	\$ 1.329.414	\$ 1.228.119	\$ 1.028.214	\$ 990.626	\$ 1.235.696
	Suecia	\$ 1.032.173	\$ 943.703	\$ 887.635	\$ 1.096.941	\$ 1.149.527
	China	\$ 890.640	\$ 1.042.677	\$ 1.003.243	\$ 896.414	\$ 996.703
	Francia	\$ 784.625	\$ 711.161	\$ 655.470	\$ 823.450	\$ 822.806
	Corea	\$ 597.123	\$ 675.562	\$ 685.954	\$ 771.308	\$ 753.480
	Bélgica	\$ 665.561	\$ 468.178	\$ 583.414	\$ 638.427	\$ 642.095
	Resto del mundo	\$ 4.492.461	\$ 4.651.067	\$ 4.150.552	\$ 4.548.118	\$ 5.847.632
	<b>Subtotal</b>	<b>\$ 21.775.793</b>	<b>\$ 22.403.094</b>	<b>\$ 21.495.484</b>	<b>\$ 22.636.698</b>	<b>\$ 25.315.957</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>\$ 110.697.570</b>	<b>\$ 114.045.255</b>	<b>\$ 106.654.167</b>	<b>\$ 113.302.448</b>	<b>\$ 122.848.922</b>	

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade map.

En el gráfico 2.4 se puede observar que los productos de la posición arancelaria 8708.40: Cajas de cambio y sus partes, concentran el 53% de las exportaciones mundiales, seguidos por la posición 8409.91: Partes de motor, con el 26%, y en último lugar 8708.50: Ejes con diferencial y sus partes, con el 21%.



**Gráfico 2.4: Participación de las exportaciones mundiales de autopartes desagregadas por partidas arancelarias (Año 2017)**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map.*

***PARTE II***  
***PERFILES DE MERCADO***

Autopartes

***PERFILES  
DE MERCADO***

Argentina

### **3 Análisis de las exportaciones argentinas de autopartes**

#### **3.1 Análisis de los principales destinos de las exportaciones argentinas**

Las exportaciones de autopartes argentinas mostraban un decrecimiento continuo desde 2013. Sin embargo, en 2017, se puede observar una recuperación del sector, con un incremento en las ventas del 10%.

En la tabla 3.1 se puede observar que Brasil es el principal socio comercial del país para las posiciones bajo análisis; alcanzando en 2017 un total aproximado de 367 millones de dólares, con un incremento del 20% respecto al año anterior. Detrás de Brasil, se encuentran Alemania y México con importaciones de 50 y 45 millones de dólares respectivamente.

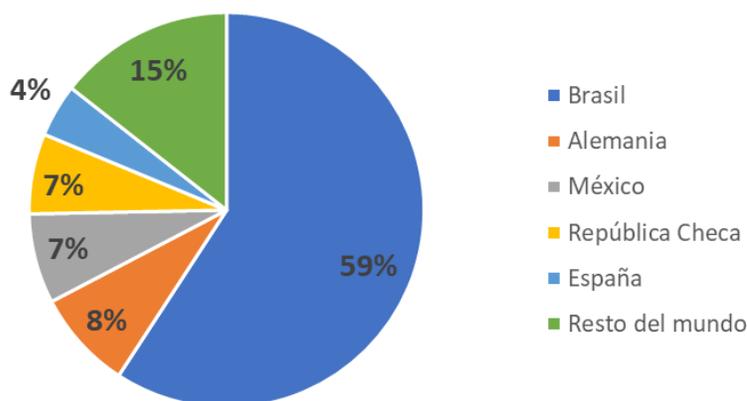
Al analizar las principales variaciones interanuales, cabe destacar el notable incremento de las importaciones de India provenientes de Argentina, las cuales pasaron de ser casi nulas en el 2016, a un total de 4 millones de dólares en 2017. Un caso similar es el de Bélgica, cuyas importaciones aumentaron en más de 6 millones de dólares respecto de 2016.

**Tabla 3.1: Argentina: exportaciones de autopartes desagregadas por destino (En miles de dólares)**

Destino de las exportaciones	2013	2014	2015	2016	2017
Brasil	\$ 706,551	\$ 583,924	\$ 369,119	\$ 300,541	\$ 367,279
Alemania	\$ 2,820	\$ 5,688	\$ 24,162	\$ 31,931	\$ 50,466
México	\$ 81,393	\$ 61,672	\$ 56,379	\$ 66,844	\$ 45,636
República Checa	\$ 7,480	\$ 38,786	\$ 47,602	\$ 55,425	\$ 40,788
España	\$ 38,617	\$ 44,836	\$ 34,836	\$ 28,485	\$ 26,902
Suecia	\$ 323	\$ 2,423	\$ 27,694	\$ 24,641	\$ 25,050
Chile	\$ 28,359	\$ 28,913	\$ 22,817	\$ 20,053	\$ 21,187
Estados Unidos	\$ 27,099	\$ 11,167	\$ 11,845	\$ 9,331	\$ 11,005
Bélgica	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1,159	\$ 7,884
Italia	\$ 5,192	\$ 5,090	\$ 4,721	\$ 5,093	\$ 6,103
India	\$ 2	\$ 18	\$ 11	\$ 2	\$ 4,139
Sudafrica	\$ 2	\$ 5	\$ 1	\$ 36	\$ 2,894
Colombia	\$ 2,369	\$ 2,271	\$ 2,376	\$ 2,568	\$ 2,771
Austria	\$ 3,438	\$ 3,180	\$ 2,502	\$ 2,425	\$ 1,185
Reino Unido	\$ 159	\$ 596	\$ 549	\$ 748	\$ 849
Francia	\$ 2,041	\$ 1,544	\$ 1,040	\$ 915	\$ 775
Venezuela	\$ 1,440	\$ 161	\$ 478	\$ 101	\$ 409
Ecuador	\$ 7	\$ 111	\$ 66	\$ 32	\$ 157
Paraguay	\$ 16	\$ 40	\$ 13	\$ 19	\$ 73
Uruguay	\$ 127	\$ 74	\$ 30	\$ 26	\$ 33
Resto del mundo	\$ 8,826	\$ 8,913	\$ 78,730	\$ 14,666	\$ 4,822
<b>Total general</b>	<b>\$ 916,261</b>	<b>\$ 799,412</b>	<b>\$ 684,971</b>	<b>\$ 565,041</b>	<b>\$ 620,407</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map

En el gráfico 3.1 se advierte que Brasil concentró el 59% del total de exportaciones de autopartes argentinas, seguido en menor medida por Alemania y México en 8% y 7% respectivamente.



**Gráfico 3.1: Argentina: Participación de los principales destinos de exportación de autopartes (Año 2017)**

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map.

### 3.2 Composición del comercio por ítem

En base a la tabla 3.2, la posición arancelaria más exportada por Argentina es la 8708.40: Cajas de cambio y sus partes. Las ventas de estos productos alcanzaron un valor de 500 millones de dólares, con un aumento interanual del 11%. Los principales importadores de esta posición son Brasil y Alemania.

Por otra parte, India muestra un gran incremento en la compra de estas autopartes, pasando de comprar 2 mil dólares en 2016 a demandar la suma de 4 millones de dólares en 2017. Bélgica también se destaca en las importaciones de esta posición, habiendo aumentado sus compras en 6 millones de dólares.

La segunda posición arancelaria más exportada es la 8708.50: Ejes con diferencial y sus partes. Sumó un monto total de ventas en 2017 de 71 millones de dólares, siendo Brasil el principal destino y en segundo lugar México, existiendo sin embargo, una amplia diferencia entre ambos. Sudáfrica logró posicionarse como tercer mayor importador en 2017, comprando 2.8 millones de dólares más que en 2016.

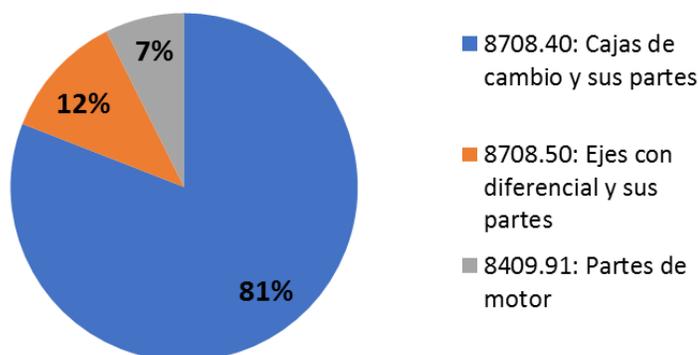
Ecuador, Venezuela y Paraguay muestran una amplia variación interanual, habiendo aumentado sus importaciones un 300% más que en 2016.

Tabla 3.2: Argentina: exportaciones de autopartes desagregadas por subpartida arancelaria (En miles de dólares)

	Importadores	2013	2014	2015	2016	2017
<b>8409.91: Partes de motor</b>	Brasil	\$ 40.406	\$ 27.108	\$ 27.589	\$ 19.743	\$ 11.833
	México	\$ 6.419	\$ 7.762	\$ 9.159	\$ 13.149	\$ 11.506
	Estados Unidos	\$ 9.527	\$ 10.141	\$ 11.520	\$ 9.254	\$ 10.905
	Colombia	\$ 2.369	\$ 2.271	\$ 2.376	\$ 2.568	\$ 2.771
	Italia	\$ 1.582	\$ 1.719	\$ 1.266	\$ 1.535	\$ 2.667
	Alemania	\$ 1.115	\$ 1.347	\$ 1.452	\$ 963	\$ 1.220
	Austria	\$ 3.438	\$ 3.180	\$ 2.502	\$ 2.425	\$ 1.185
	Reino Unido	\$ 159	\$ 596	\$ 549	\$ 748	\$ 849
	Francia	\$ 2.041	\$ 1.544	\$ 1.040	\$ 915	\$ 775
	Chile	\$ 635	\$ 481	\$ 511	\$ 613	\$ 454
	Resto	\$ 2.690	\$ 2.060	\$ 1.443	\$ 3.160	\$ 1.696
	<b>Subtotal</b>	<b>\$ 70.381</b>	<b>\$ 58.209</b>	<b>\$ 59.407</b>	<b>\$ 55.073</b>	<b>\$ 45.861</b>
<b>8708.40: Cajas de cambio y sus partes</b>	Brasil	\$ 529.428	\$ 463.213	\$ 274.996	\$ 232.774	\$ 291.943
	Alemania	\$ 1.705	\$ 4.341	\$ 22.710	\$ 30.968	\$ 49.246
	República Checa	\$ 7.480	\$ 38.786	\$ 47.602	\$ 55.425	\$ 40.788
	México	\$ 71.330	\$ 49.032	\$ 41.730	\$ 49.601	\$ 29.256
	España	\$ 38.617	\$ 44.836	\$ 34.836	\$ 28.485	\$ 26.902
	Suecia	\$ 323	\$ 1.189	\$ 19.983	\$ 18.930	\$ 24.798
	Chile	\$ 27.724	\$ 28.432	\$ 22.306	\$ 19.440	\$ 20.733
	Bélgica	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.159	\$ 7.884
	India	\$ 2	\$ 18	\$ 11	\$ 2	\$ 4.139
	Italia	\$ 2.781	\$ 2.919	\$ 2.968	\$ 3.354	\$ 3.255
	Resto	\$ 3.144	\$ 5.159	\$ 76.745	\$ 11.284	\$ 3.043
	<b>Subtotal</b>	<b>\$ 682.534</b>	<b>\$ 637.925</b>	<b>\$ 543.887</b>	<b>\$ 451.422</b>	<b>\$ 501.987</b>
<b>8708.50: Ejes con diferencial y sus partes</b>	Brasil	\$ 136.717	\$ 93.603	\$ 66.534	\$ 48.024	\$ 63.503
	México	\$ 3.644	\$ 4.878	\$ 5.490	\$ 4.094	\$ 4.874
	Sudafrica	\$ 2	\$ 5	\$ 1	\$ 36	\$ 2.894
	Venezuela	\$ 1.440	\$ 161	\$ 478	\$ 101	\$ 409
	Suecia	\$ -	\$ 1.234	\$ 7.711	\$ 5.711	\$ 252
	Italia	\$ 829	\$ 452	\$ 487	\$ 204	\$ 181
	Ecuador	\$ 7	\$ 111	\$ 66	\$ 32	\$ 157
	Estados Unidos	\$ 17.572	\$ 1.026	\$ 325	\$ 77	\$ 100
	Paraguay	\$ 16	\$ 40	\$ 13	\$ 19	\$ 73
	Uruguay	\$ 127	\$ 74	\$ 30	\$ 26	\$ 33
	Resto	\$ 2.992	\$ 1.694	\$ 542	\$ 222	\$ 83
	<b>Subtotal</b>	<b>\$ 163.346</b>	<b>\$ 103.278</b>	<b>\$ 81.677</b>	<b>\$ 58.546</b>	<b>\$ 72.559</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>\$ 916.261</b>	<b>\$ 799.412</b>	<b>\$ 684.971</b>	<b>\$ 565.041</b>	<b>\$ 620.407</b>	

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map.

El gráfico 3.2 muestra que la posición arancelaria 8708.40: Cajas de cambio y sus partes, representa el 81% de las exportaciones en 2017, seguida por la posición arancelaria 8708.50: Ejes con diferencial y sus partes, cuyas ventas representan el 12%.



**Gráfico 3.2: Argentina: participación de las exportaciones de autopartes desagregadas por posición arancelaria (Año 2017)**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade Map.*

### **3.3 Origen de las principales exportaciones argentinas por provincia**

La tabla 3.3 muestra que en el primer semestre del 2017, se presenta un total de exportaciones de partes de vehículos por 378,5 millones de dólares, lo cual indica un crecimiento del 7% respecto a 2016.

El origen principal de las exportaciones es Córdoba. Esta provincia posee un monto total de ventas cercano a 249 millones de dólares y una variación interanual del 2,8%. En segundo lugar, se encuentra Tucumán con un total de 65,7 millones de dólares, seguida por la provincia de Buenos Aires con ventas de 49,5 millones de dólares.

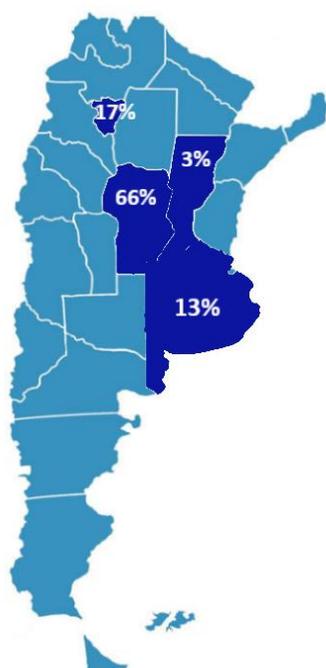
Cabe destacar que el mayor incremento con respecto al 2016 se presentó en el total exportado por la provincia de Tucumán, con una variación de 41,6%. Por otro lado, a pesar de las mejoras en general del comercio internacional de autopartes, las exportaciones de Santa Fe disminuyeron en un 30,5% en comparación con el período anterior.

**Tabla 3.3: Argentina: Origen de las exportaciones - Partes y piezas de vehículos y tractores (1er Semestre)**

Provincia	2013	2014	2015	2016	2017
Cordoba	\$ 381.400.000	\$ 382.500.000	\$ 315.600.000	\$ 242.100.000	\$ 248.800.000
Tucuman	\$ 33.100.000	\$ 44.700.000	\$ 43.600.000	\$ 46.400.000	\$ 65.700.000
Buenos Aires	\$ 192.100.000	\$ 102.500.000	\$ 77.700.000	\$ 47.100.000	\$ 49.500.000
Santa Fe	\$ 34.500.000	\$ 29.100.000	\$ 23.000.000	\$ 16.400.000	\$ 11.400.000
CABA	\$ 200.000	\$ 200.000	\$ 100.000	\$ 100.000	\$ 100.000
Entre Rios	\$ 200.000	\$ 200.000	\$ 100.000	\$ 100.000	\$ 100.000
Resto	\$ 380.000	\$ 200.000	\$ 500.000	\$ -	\$ 2.900.000
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 227.380.000</b>	<b>\$ 559.400.000</b>	<b>\$ 460.600.000</b>	<b>\$ 352.200.000</b>	<b>\$ 378.500.000</b>

*Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Hacienda*

*NOTA: El porcentaje de las exportaciones nacionales "resto" comprende además aquellas exportaciones que no pueden ser distribuidas entre las provincias y a los bienes con origen extranjero que son importados y luego reexportados sin o con mínima transformación en el país.*



La ilustración 3.1 permite observar la participación de las provincias en cuanto a las exportaciones argentinas de piezas de vehículos y tractores.

El mayor nivel de ventas se manifiesta en Córdoba, concentrando el 66% de las exportaciones, seguida por Tucumán con el 17%.

Otra provincia a destacar es Buenos Aires, que participa en el 13% de las exportaciones del país.

**Ilustración 3.1: Argentina: Participación de las exportaciones de autopartes por provincia (1er Semestre 2017)**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Hacienda*

## 3.4 Análisis logístico de exportación

### 3.4.1 Estructura del sector autopartista

El sector autopartista argentino incluye la producción de partes, subconjuntos y conjuntos para automotores, los cuales pueden estar destinados a la producción de vehículos (terminales), al mercado externo o al mercado de reposición (*aftermarket*).

Entre los fabricantes de partes y piezas, se pueden identificar principalmente empresas de capital nacional. En lo que respecta a la fabricación de conjuntos y subconjuntos, el mercado se conforma en mayor medida por filiales de empresas multinacionales.

Tal como se comentó anteriormente, los productos de la industria autopartista pueden utilizarse tanto para suministro a las terminales, en la incorporación en la línea de producción o venta de repuestos a través de su red de distribución (OEM); como para el mercado independiente (*aftermarket*), ya sea para la reposición de partes o para el mercado de los accesorios y *retrofitting*.

Los repuestos originales son adquiridos a través de la red oficial de venta de repuestos de las marcas fabricantes de autos y son los mismos que se utilizan en la línea de montaje. Se caracterizan por una mayor calidad y confiabilidad. Por otro lado, los repuestos alternativos son fabricados para el mercado de reposición por empresas tanto nacionales como extranjeras y si bien no son originales, representan una buena alternativa en relación costo-calidad.

En base al grado de vinculación, complejidad de los vehículos y el tipo de cliente, las empresas que conforman la industria de autopartes se pueden clasificar en cinco tipos de proveedores:

- **Proveedores Mega Globales (PMG):** proveedores con alcance global que utilizan tecnología propia y se caracterizan por el grado de cercanía productiva con las terminales.<sup>1</sup>
- **Primer anillo:** empresas que proveen de manera directa a las terminales. Poseen capacidades propias de diseño e innovación con un alcance global limitado.<sup>2</sup>
- **Segundo anillo:** firmas que producen en base a diseños suministrados por las terminales para abastecer a las empresas del primer anillo. Cuentan con habilidades técnicas desarrolladas para cumplir con los requerimientos de costos y flexibilidad. Tienen además posibilidades de crecer en el comercio internacional.<sup>3</sup>
- **Tercer anillo:** proveedores que ofrecen productos relativamente básicos, con un mayor nivel de estandarización, cuya fabricación requiere menor capacitación en habilidades técnicas. Este eslabón se caracteriza por la competencia de precios y puede abastecer tanto a las terminales, como al mercado de *aftermarket*.<sup>4</sup>
- **Mercados de reposición:** se adapta a las necesidades del mercado local, sin aplicar diseño a los productos. Puede también actuar en el mercado internacional.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Consejo Federal de Inversiones. Informe del Sector Autopartista en la Argentina [en línea]. 2016.

<http://biblioteca.cfi.org.ar/wp-content/uploads/sites/2/2016/03/informe-sector-autopartista.pdf>. [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>2</sup> Sessa, Carolina. Plan Argentina Innovadora 2020, Autopartes [en línea]. Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, 2013. <[http://www.argentinainnovadora2020.mincyt.gob.ar/?wpfb\\_dl=44](http://www.argentinainnovadora2020.mincyt.gob.ar/?wpfb_dl=44)> [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>3</sup> Sessa, Carolina. Plan Argentina Innovadora 2020, Autopartes [en línea]. Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, 2013. <[http://www.argentinainnovadora2020.mincyt.gob.ar/?wpfb\\_dl=44](http://www.argentinainnovadora2020.mincyt.gob.ar/?wpfb_dl=44)> [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>4</sup> Grosso, Josefina; Paniagua, Cecilia. Informes de cadenas de valor automotriz y autopartista. [en línea]. Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas, 2016.

<[https://www.economia.gob.ar/peconomica/docs/2017/SSPE\\_Cadena\\_de\\_Valor\\_Automotriz.pdf](https://www.economia.gob.ar/peconomica/docs/2017/SSPE_Cadena_de_Valor_Automotriz.pdf)> [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>5</sup> Consejo Federal de Inversiones. Informe del Sector Autopartista en la Argentina [en línea]. 2016.

<http://biblioteca.cfi.org.ar/wp-content/uploads/sites/2/2016/03/informe-sector-autopartista.pdf>. [Consulta: 22 abril. 2018].

## CADENA TÉCNICA DE VALOR DEL COMPLEJO AUTOMOTRIZ

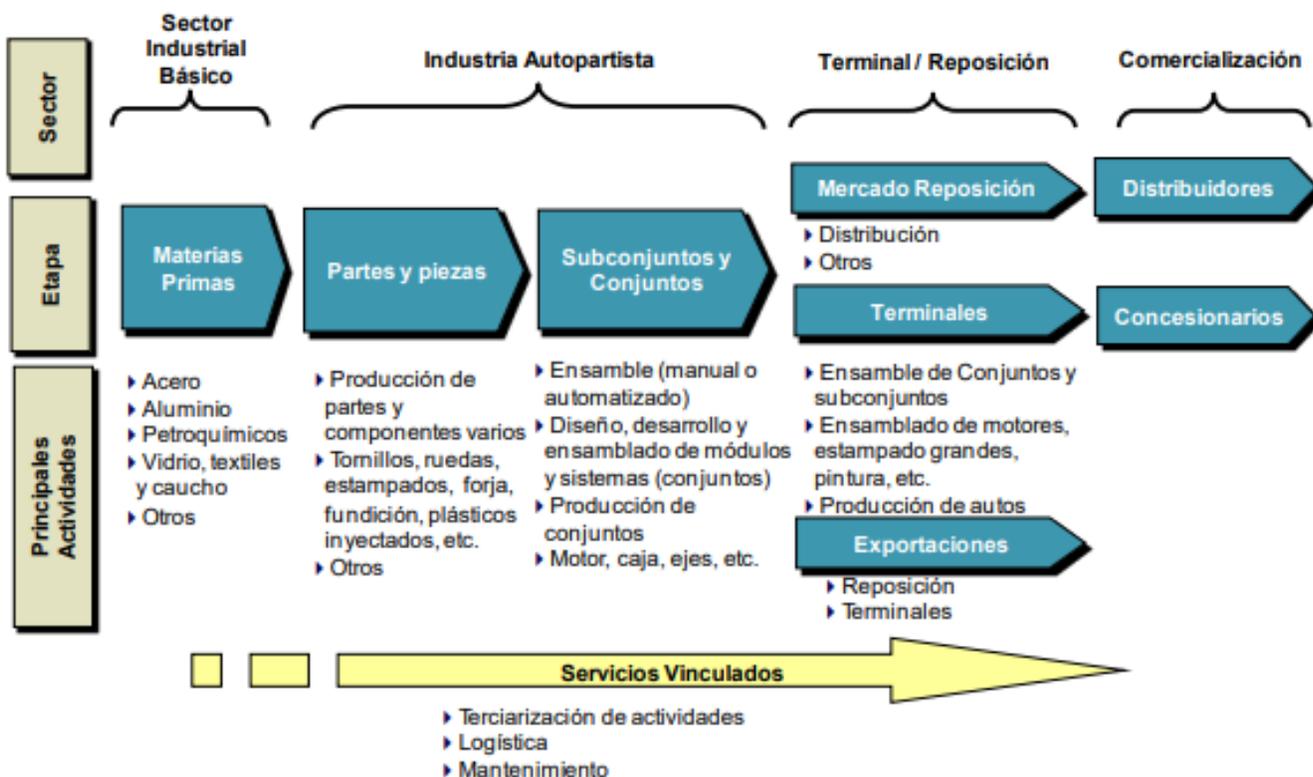


Gráfico 3.3: Cadena técnica de valor del complejo automotriz

Fuente: Reporte Plan Argentina Innovadora 2020, Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva<sup>6</sup>

### 3.4.2 Envase y embalaje

En el caso particular de las autopartes que abarcan las posiciones arancelarias en estudio, se considera que el embalaje más apropiado es el de madera, debido al peso de estos productos. Este tipo de embalaje proporciona mayor seguridad a la carga en el manipuleo. No obstante, cada unidad de mercadería puede disponer además de un envase secundario o propio, de cartón corrugado, para facilitar la individualización y posterior comercialización.

<sup>6</sup> Sessa, Carolina. Plan Argentina Innovadora 2020, Autopartes [en línea]. Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, 2013. <[http://www.argentinainnovadora2020.mincyt.gob.ar/?wpfb\\_dl=44](http://www.argentinainnovadora2020.mincyt.gob.ar/?wpfb_dl=44)> [Consulta: 22 abril. 2018].

Algunas recomendaciones son las siguientes<sup>7</sup>:

- Utilizar madera tratada, cumpliendo con las normativas fitosanitarias
- Colocar termocontraíble, o envoltura en nylon para proteger las piezas
- Especificar al momento de realizar el trabajo de carpintería que deben dejarse ventanas de inspección que permitan acceder a las características/descripciones del producto

Por otra parte, todos los artículos pre-empaquetados exportados a India deben llevar la siguiente información en el etiquetado:

- Nombre y dirección del importador
- Nombre genérico o común del artículo empaquetado
- Cantidad neta en términos de unidades estándar de peso y medida
- Mes y año del paquete en el que la mercancía se fabrica, se empaqueta o se importa
- Precio máximo de venta minorista (MRP) al que se venderá el artículo empaquetado al consumidor final
- Idiomas permitidos en el embalaje y el etiquetado: inglés y/o hindi

### 3.4.3 Transporte

A nivel interno y regional cabe destacar que aunque el 60% de la red carretera está en mal estado, el 92,5% del transporte de mercaderías se realiza en camión, 7,3% en tren y apenas el 0.04% por vía aérea. Por otro lado, el transporte internacional de mercancías fuera de Mercosur se hace, sobre todo, por vía marítima.<sup>8</sup>

En cuanto al sector autopartista, hay que destacar que las terminales portuarias que se encuentran en la ciudad y en provincia de Buenos Aires cumplen un papel trascendente en el comercio exterior de nuestro país. Las podemos dividir en tres zonas:

---

<sup>7</sup> Export Enterprises SA. India: empaques y normas. [en línea]. Santander Río, 2018. <<https://es.portal.santandertrade.com/gestionar-embarques/india/empaques-y-nomas>>. [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>8</sup> Armada Argentina, Secretaría General Naval. Intereses Marítimos Nacionales. [en línea] Subsecretaría de Intereses Marítimos. <<http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/IIMM-04-Capitulo%204.pdf>> [Consulta: 22 abril. 2018].

- Paraná Inferior (San Nicolás, San Pedro, Campana y Zárate)
- Río de la Plata (Dock Sud, y La Plata)
- Litoral Atlántico-Norte (Mar del Plata, Quequén, Coronel Rosales y Bahía Blanca)

La mayor concentración de instalaciones para la exportación de autopartes en contenedores de 20 y 40 pies (FCL-LCL), se realiza en el puerto de Buenos Aires el cual abarca el 60% del tráfico portuario y en Dock Sud, quedándose éste con el 30% del movimiento de contenedores del país. Luego, entre Zárate y Santa Fe, se encuentran una gran cantidad de puertos privados los cuales mueven el 70% de las exportaciones de la región.<sup>9</sup>

### 3.4.4 Estructura de costos logísticos para la exportación

Del total del costo de las PyMEs pertenecientes a la cadena autopartista, el 48% corresponde a materias primas, insumos, partes y componentes, seguido por el costo salarial total con un 34% de incidencia. En lo que respecta al costo logístico, las empresas manifiestan que representa el 5,7% de las ventas debido al alto valor (en relación al volumen) de los productos fabricados.<sup>10</sup>

Sin embargo, se destacan los problemas relacionados al transporte de mercadería debido a los elevados costos del mismo, el deficiente estado de la infraestructura y la excesiva burocracia para el movimiento en el mercado interno.

En cuanto a tiempos y costos para la logística interna, en base a datos obtenidos en *Doing Business*, en promedio se tardan 21 horas desde la fábrica hasta la puesta de la mercadería sobre el medio de transporte internacional. La obtención, preparación y presentación de documentos durante el manejo en puertos o fronteras, el despacho de aduanas y los procedimientos de inspección suman un total aproximado de 150 dólares.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Armada Argentina, Secretaría General Naval. Intereses Marítimos Nacionales. [en línea] Subsecretaría de Intereses Marítimos. <<http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/IIMM-04-Capitulo%204.pdf>> [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>10</sup> Fundación Observatorio Pyme. Informe especial: Costos, Precios y Rentabilidad de las PyME industriales, 2010. [en línea]. [http://www.observatoriopyme.org.ar/newsite/wp-content/uploads/2014/09/FOP\\_IE\\_1006\\_Costos-Precios-y-Rentabilidad-de-las-PyME-industriales.pdf](http://www.observatoriopyme.org.ar/newsite/wp-content/uploads/2014/09/FOP_IE_1006_Costos-Precios-y-Rentabilidad-de-las-PyME-industriales.pdf) [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>11</sup>The World Bank Group. Facilidad para hacer negocios en Argentina. [en línea] <<http://www.doingbusiness.org/data/exploreconomies/argentina#trading-across-borders>> [Consulta: 22 abril. 2018].

El requerimiento documental para completar la operación de exportación se estima en 30 horas con un gasto promedio de 60 dólares. Estos datos, cumplen con los requisitos de presentación de documentos de todos los organismos gubernamentales de la economía de origen, la economía de destino y las economías de tránsito.<sup>12</sup>

## 4 Análisis de la oferta

En Argentina, el sector automotriz está compuesto por empresas multinacionales de Estados Unidos, Europa Occidental y Japón. Las más importantes son:

- Ford Motor Argentina
- General Motors
- Fiat
- Mercedes-Benz
- Peugeot
- Citroën
- Renault
- Toyota
- Volkswagen
- Honda
- Iveco

La industria autopartista argentina puede estar destinada a dos tipos de líneas de negocios. Por un lado, el abastecimiento de las grandes marcas globales, que cuando se cierran contratos para proveer a alguna de ellas en el mercado interno es muy probable lograr exportar a plantas que la misma marca tiene en el exterior, y por otro lado, la exportación de piezas para el segmento de reposición, sobre todo para países emergentes<sup>13</sup>.

Según el Consejo Federal de Inversiones (2016)<sup>14</sup>, la industria autopartista está compuesta por 600 empresas que emplean a 70.000 personas de forma directa. En base a la entrevista realizada a Luis Katz, responsable del Departamento de Asuntos Comerciales y

---

<sup>12</sup> The World Bank Group. Facilidad para hacer negocios en Argentina. [en línea]

<<http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/argentina#trading-across-borders>> [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>13</sup> Castaño, Saturnino Ángel. La situación de la industria automotriz y de autopartes en la Argentina. [en línea]

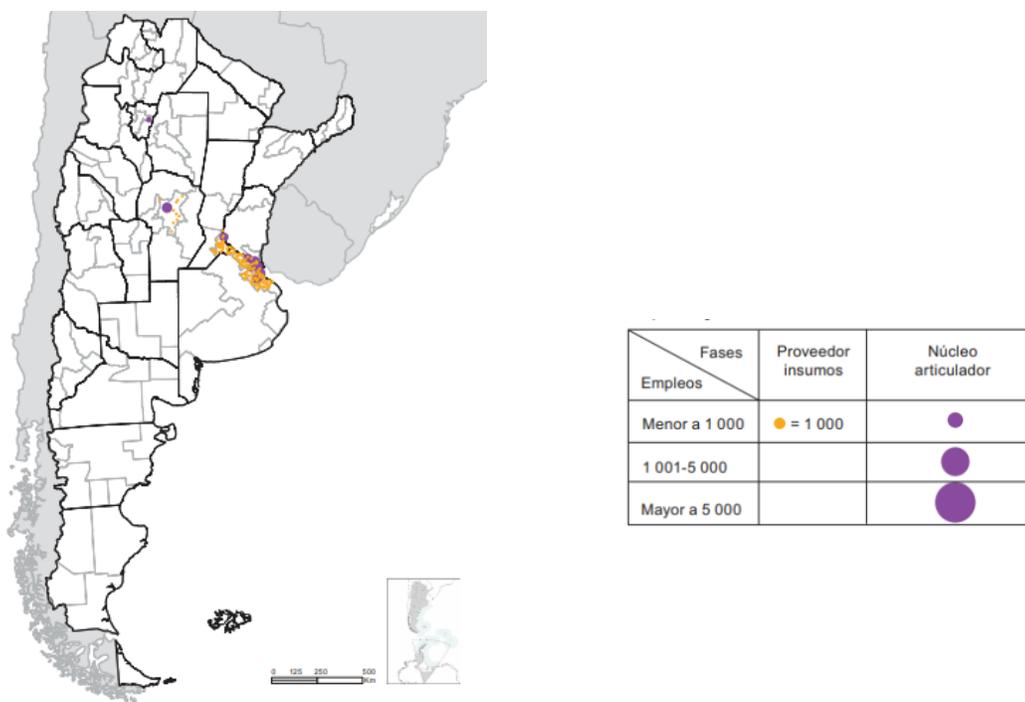
<<http://www.vocesenelfenix.com/sites/default/files/pdf/8.pdf>> [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>14</sup> Consejo Federal de Inversiones. Informe del sector autopartista en Argentina, 2016. [en línea]. <<http://cfi.org.ar/wp-content/uploads/2016/05/informe-sectorial-industria-metalmeccanica-2016.pdf>> [Consulta: 18 abril. 2018]

Económicos de AFAC (ver anexo I), del total de empresas autopartistas 50 son proveedoras del primer anillo, 200 del segundo anillo y el resto del tercer anillo y mercado de reposición.

El 85% de los fabricantes autopartistas están radicados en las provincias de Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires, cconcentrando esta última el 44% de las empresas<sup>15</sup>.

Se han conformado distintos aglomerados productivos en torno a las terminales como el agrupamiento industrial de Ford en Pacheco, General Motors en los alrededores de Rosario, Fiat en Ferreyra (Córdoba) y Peugeot en la zona de El Palomar (Buenos Aires).



**Ilustración 4.1: Aglomerados autopartistas en Argentina**

*Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)<sup>16</sup>*

En la entrevista realizada a Luis Katz, éste indicó que el volumen de producción del sector en 2017 fue de alrededor de 5.400 millones de dólares, habiéndose exportado 1.600 millones de dólares.

<sup>15</sup> Moya Daniela. Análisis de diagnóstico tecnológico sectorial. [en línea] <<http://www.mincyt.gob.ar/adjuntos/archivos/000/043/0000043743.pdf>> [Consulta: 18 abril. 2018].

<sup>16</sup> Borello José. Complejos productivos y territorio en la Argentina. [en línea] <[https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/Complejos-productivos-territorio-argentina-\(2015\).pdf](https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/Complejos-productivos-territorio-argentina-(2015).pdf)> [Consulta: 18 abril. 2018].

Las principales autopartes producidas en Argentina a nivel de valor agregado son: cajas de velocidad, piezas plásticas, piezas estampadas, piezas de climatización, llantas de aleación y neumáticos. A grandes rasgos, Argentina produce casi todas las partes del vehículo<sup>17</sup>.

Las empresas autopartistas cuentan con capacidad ociosa, utilizando entre el 50 y 60% de su capacidad instalada. El país tiene recursos para fabricar 1.300.000 autos, sin embargo, hoy el mercado está produciendo un tercio de eso.

#### 4.1 Principales empresas exportadoras por posición

A continuación, se detallan las cinco principales empresas autopartistas de Argentina que cuentan con los mayores volúmenes de exportación desglosadas por posición arancelaria.

En el gráfico 4.1 puede observarse a Volkswagen como el principal exportador de cajas de cambio y sus partes (8708.40) promediando los 400 millones de dolares FOB y marcando una distinguida diferencia con Scania que en 2017 tuvo un FOB total de 98 millones de dólares. Les siguen como principales exportadores Renault con 18 milones de dólares, Benevenuta S.A. y Establecimientos Metalurgicos ST con 3 millones de dólares.

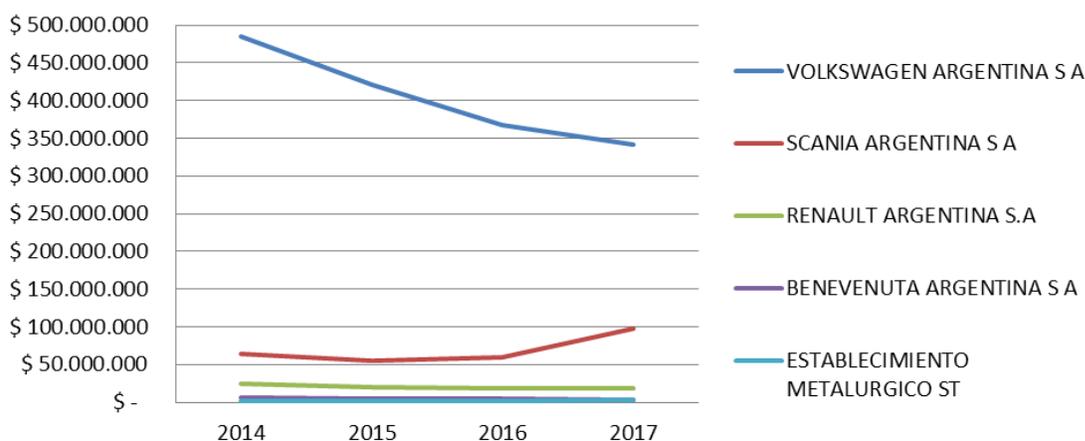


Gráfico 4.1: Exportaciones de cajas de cambio y sus partes por empresa (FOB en USD)

<sup>17</sup>Castro Ángela Andrea. En este negocio se debe invertir permanente porque los cambios son cada vez más rápidos: Presidente AFAC. Metalmecánica. [en línea] <<http://www.metalmecanica.com/temas/En-este-negocio-se-debe-invertir-permanente-porque-los-cambios-son-cada-vez-mas-rapidos,-Presidente-AFAC+121027>> [Consulta: 18 abril. 2018].

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Penta Transaction

Para las partes de motor (8409.91), el gráfico 4.2 muestra el destacado protagonismo de Basso S.A. que se mantiene como líder con un promedio de exportaciones de 16 millones de dólares anuales.

Con una leve diferencia respecto de Basso S.A., Mahle se destaca como otro gran proveedor internacional alcanzando en 2017 un monto de exportación de 12 millones de dólares.

Además, dentro de este grupo se pueden observar empresas como Motor Parts S.A. con 5 millones de dólares y, Renault y Peugeot con 2 millones de dólares en exportación.

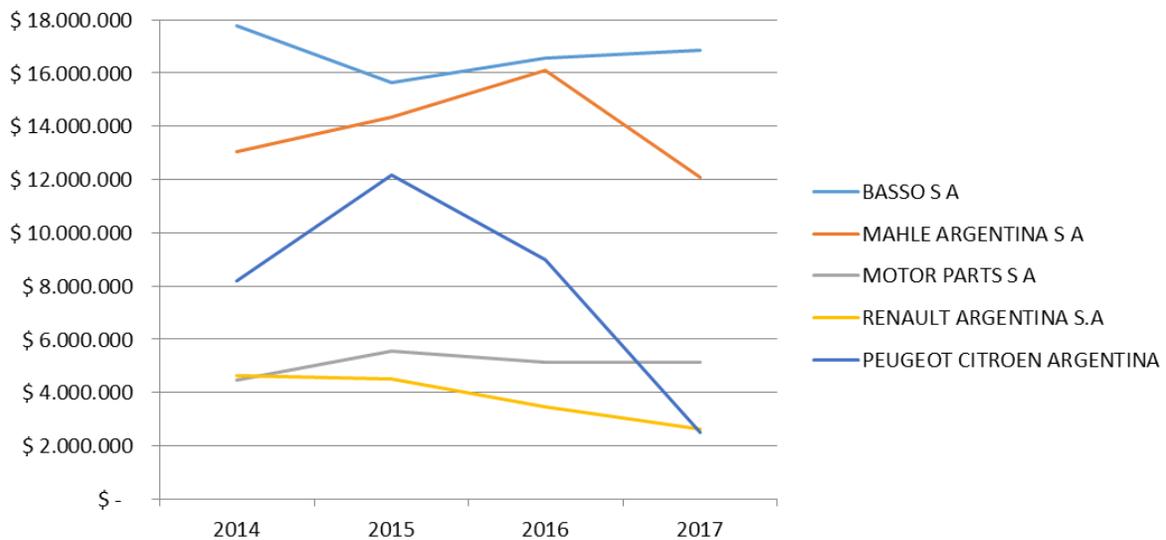


Gráfico 4.2: Exportaciones de partes de motor por empresa (FOB en USD)

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Penta Transaction

Por último, como ilustra el gráfico 4.3, con respecto a los ejes con diferencial y sus partes (8708.50) en 2017 Scania fue el mayor exportador con un monto de 52 millones de dólares. Por su parts, Spicer Ejes S.A. y Carraro S.A. se han establecido como principales exportadores con promedios de 3 y 12 millones de dólares respectivamente.

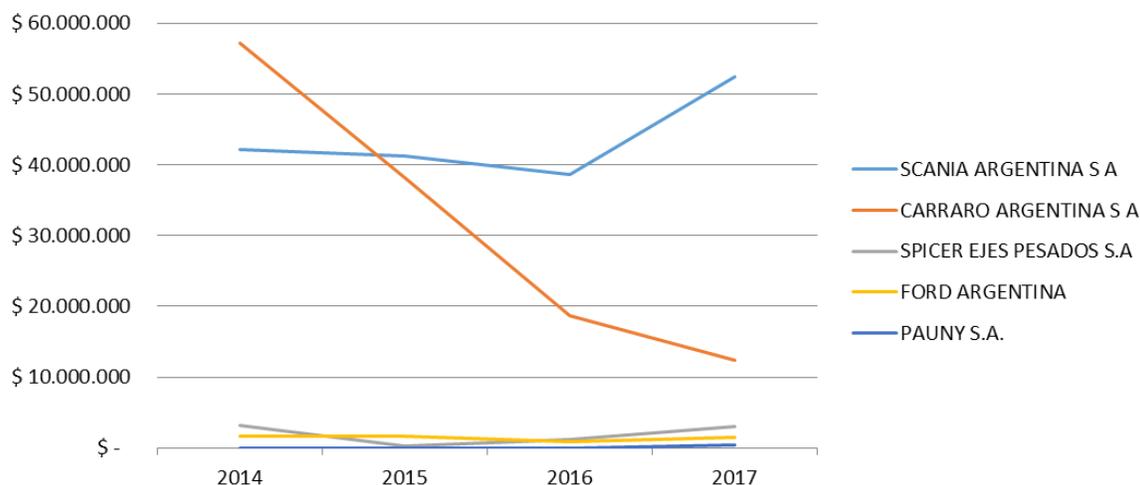


Gráfico 4.3: Exportaciones de ejes con diferencial y sus partes por empresa (FOB en USD)

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Penta Transaction

## 4.2 Ventajas

El año 2017 fue el segundo mejor en la historia automotriz, con ventas que se acercan al record de 2013, cuando se patentaron 955 mil unidades. Las autopartistas, a su vez, se ven beneficiadas por este crecimiento debido a la correlación existente entre ambas industrias<sup>18</sup>.

Algunos de los motivos de los resultados positivos del sector:

- Mejora en la dinámica de las terminales.
- Ley de autopartes.
- Recuperación de Brasil.
- Eliminación de los derechos de exportación.
- Aumento a los reintegros de exportación.

Las empresas autopartistas argentinas cuentan con una larga trayectoria en la industria y pueden manejar crisis con gran capacidad de adaptación. El entonces Ministro

<sup>18</sup> Fossati Guillermina. Industria automotriz: prevén 0km con más “componente argentino” tras beneficios impositivos. iProfesional, AutosiPro. [en línea]<<http://www.iprofesional.com/notas/257900-industria-automotriz-produccion-vehiculos-Industria-automotriz-preven-0Km-con-mas-componente-argentino-tras-beneficios-impositivos>> [Consulta: 10 abril. 2018].

de Producción Francisco Cabrera afirmó *“En poco tiempo logramos revertir años de desinversión, caídas de la producción y una oferta restringida para el consumidor. Este año (2018) la producción crecerá 20%, las exportaciones 40% y tenemos record histórico de ventas en una industria que se integra al mundo”*<sup>19</sup>.

Entre las medidas que se tomaron para fomentar la industria se destacan: la integración de autopartes locales cercana al 40% en los nuevos proyectos de las terminales, la disminución de la carga tributaria, la reducción de los costos logísticos con la autorización de la circulación de bitrenes y las medidas de simplificación productiva. Todas estas políticas, entre otras, hicieron posible un ahorro de costos aduaneros de 2 millones de dólares por año para el sector.

Por otra parte, el gobierno, cámaras empresarias y sindicatos formularon una agenda de trabajo con el fin de desarrollar e internacionalizar proveedores. El Secretario de Industria de la Nación, Fernando Grasso destacó, *“La apuesta es mejorar la competitividad y calidad de las autopartistas. Estamos trabajando con el sector privado para identificar las cuestiones micro que las afectan y diseñar las herramientas de política para solucionarlas, así como lograr la creación de un Centro de Desarrollo Tecnológico específico para el sector, que coordine toda la red científico-tecnológica”*<sup>20</sup>.

Por último, nuestro país cuenta con recursos humanos calificados de reconocida capacidad científica y también laboratorios de I+D de primer nivel. La industria autopartista es líder en calidad dentro del Mercosur y existe una alta relación entre fabricantes y terminales, por lo que se debería potenciar el diseño y co-diseño de componentes.

---

<sup>19</sup> Ministerio de Producción. Macri lideró la mesa automotriz con el objetivo de mejorar la competitividad del sector. [en línea] <<https://www.argentina.gob.ar/noticias/macri-lidero-la-mesa-automotriz-con-el-objetivo-de-mejorar-la-competitividad-del-sector>> [Consulta: 20 mayo. 2018].

<sup>20</sup> Ministerio de Producción. Macri lideró la mesa automotriz con el objetivo de mejorar la competitividad del sector. [en línea] <<https://www.argentina.gob.ar/noticias/macri-lidero-la-mesa-automotriz-con-el-objetivo-de-mejorar-la-competitividad-del-sector>> [Consulta: 20 mayo. 2018].

En este contexto, el papel del Estado se torna fundamental para continuar impulsando nuevas acciones que promuevan el desarrollo del sector y aprovechar así la capacidad ociosa existente en las plantas.

#### 4.2.1 Actividades promocionales sectoriales

En base al informe “Cadena de valor automotriz” realizado por el Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas<sup>21</sup>, se han hallado las siguientes actividades promocionales del sector automotriz:

- **Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo argentino:** otorga beneficios fiscales a terminales automotrices y fabricantes de maquinaria vial y agrícola en base al grado de integración nacional de las autopartes en el producto final. Consiste en el reintegro para el pago de impuestos nacionales (principalmente IVA y ganancias) que oscila entre 4% y 15% por un monto proporcional al valor de compra de autopartes locales. Las empresas que accedan a este beneficio deberán cumplir con un contenido mínimo de autopartes nacionales del 30%.
- **Programa de Acceso al Crédito y Competitividad (PACC):** financiamiento de servicios profesionales y capacitación a microempresas y PyMES, cubriendo el 60% de los honorarios pagados en consultoría y asistencia técnica.
- **Certificación y homologación de autopartes:** fomenta las actividades vinculadas a la certificación, homologación y validación de conjuntos y autopartes.

Además, se ha firmado un **Acuerdo Automotriz** entre el gobierno nacional y las provincias de Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires cuyo objetivo es lograr la producción de un millón de vehículos en 2023. Para esto, se prevé aumentar la participación de las PyMES autopartistas, incorporar nuevas tecnologías, mejorar la infraestructura pública para

---

<sup>21</sup> Grosso, Josefina; Paniagua, Cecilia. Informes de cadenas de valor automotriz y autopartista. Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas, 2016. [en línea].  
<[https://www.economia.gob.ar/peconomica/docs/2017/SSPE\\_Cadena\\_de\\_Valor\\_Automotriz.pdf](https://www.economia.gob.ar/peconomica/docs/2017/SSPE_Cadena_de_Valor_Automotriz.pdf)> [Consulta: 22 abril. 2018].

la certificación de productos y procesos de calidad, y buscar nuevos mercados de exportación<sup>22</sup>.

Se lanzó el **Programa de Desarrollo Exportador de Autopartes (PDE)**, que aporta diferentes herramientas para fortalecer el sector y mejorar la competitividad exportadora. El plan fue desarrollado por la Agencia ProCórdoba, junto con la Cámara de Industriales Metalúrgicos y Componentes de Córdoba (CIMCC). El proyecto provee recomendaciones y modelos de internacionalización que eviten fracasos o riesgos demasiado grandes. También acompaña a las empresas en la certificación de normas técnicas y administrativas.

Por último, se ha creado **Mercoparts (Consejo Autopartista del Mercosur)**, una entidad supranacional representativa del sector de autopartes de Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay. Surge con el propósito de fortalecer la industria a nivel regional y consolidar una posición concreta frente a las negociaciones internacionales del Mercosur con otros bloques<sup>23</sup>.

### 4.3 Desventajas

El sector autopartista presenta altos costos de producción, lo que afecta a su competitividad. Raúl Amil, presidente de AFAC, afirma que las industrias cuentan con *“una carga impositiva que llega al 50% y es fatal para el país porque se cargan todos a la producción. Otro tema son los costos laborales y los problemas con la ART. Si bien en todas las plantas se mejoró la seguridad, desde la cámara advirtieron que se duplicó la cantidad de litigios que se presentan y que esto representa una carga para las empresas. Esto claramente nos quita competitividad”*<sup>24</sup>.

En base a las declaraciones de Luis Katz, las empresas deben enfocarse en mejorar los procesos y adoptar nuevas tecnologías para aumentar la productividad, pero las

---

<sup>22</sup> Ministerio de Producción. Acuerdo por la producción y el empleo: Cadena Automotriz, Plan 1 millón. [en línea] <<https://www.produccion.gob.ar/comunicados/2017/03/14/acuerdoautomotriz-60629>> [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>23</sup> AFAC. Mercoparts. [en línea]. <<http://www.afac.org.ar/paginas/departamentos.php?id=98&pagina=M>> [Consulta: 22 abril. 2018].

<sup>24</sup> Fossati Guillermina. Industria automotriz: prevén 0km con más “componente argentino” tras beneficios impositivos. iProfesional, AutosiPro. [en línea] <<http://www.iprofesional.com/notas/257900-industria-automotriz-produccion-vehiculos-Industria-automotriz-preven-0Km-con-mas-componente-argentino-tras-beneficios-impositivos>> [Consulta: 10 abril. 2018].

negociaciones con los sindicatos pueden tomar muchos meses causando que se frenen o pierdan las oportunidades de inversión.

Para aquellos productos de mayor complejidad tecnológica, las terminales automotrices cuentan con patentes en diseños específicos y licencias que realizan en forma conjunta con proveedores globales y utilizan estas formas contractuales de acceso a la tecnología para protegerlos. Debido a esto, muchas autopartistas locales quedan fuera de mercado a pesar de contar con la capacidad para ofrecer estos productos y predomina la inversión extranjera directa o los joint-ventures con firmas foráneas que disponen de dichas licencias de fabricación.

Por otra parte, es esencial que las autopartistas cumplan con normas, estándares técnicos y certificaciones de productos para poder participar en el mercado como proveedoras de terminales automotrices. Normas de calidad son exigidas, como las ISO 9000, ISO 14000, QS 9000 (EEUU), AVSQ (Italia), EAQF (Francia) y VDA (Alemania). A su vez, la industria automotriz cuenta con una norma propia de certificación –la ISO/TS 16949– que tiene como objetivo tender hacia una homogeneización de muchos requisitos<sup>25</sup>.

Con el propósito de cumplir con estas exigencias, se han realizado acuerdos entre el INTI y entidades empresarias sectoriales (AFAC, ADEFA y Grupo Proa) para promover y fortalecer todas las actividades relacionadas con la certificación, homologación y validación de autopartes.

Un caso ejemplar es la empresa Volkswagen que produce en el país cajas de cambio con alta integración local de sus componentes. Además, alrededor del 90-95% de su producción se exporta a diferentes regiones del mundo, lo que demuestra la capacidad de los proveedores locales para lograr niveles de calidad equiparables a las mejores del mercado.

---

<sup>25</sup> Moya Daniela. Análisis de diagnóstico tecnológico sectorial. [en línea] <<http://www.mincyt.gov.ar/adjuntos/archivos/000/043/0000043743.pdf>> [Consulta: 18 abril. 2018].

## 5 Caso Empresa Taranto S.A.

A fines de conocer el punto de vista de una empresa local y su desempeño en el mercado internacional, se realizó una entrevista a Gustavo Daniel Colotta, responsable del Departamento de Comercio Exterior de Taranto S.A. (ver anexo II).

La empresa se dedica a la fabricación de juntas y juegos de juntas, bulones para tapas de cilindros de motores de líneas livianas y pesadas, retenes radiales, axiales, guías de válvula, kit y conjuntos de embrague para línea liviana. Del total de su producción, exporta aproximadamente un 30% enfocándose en el mercado original. Los principales destinos son: Mercosur, Chile, Perú, Colombia, Estados Unidos, Alemania, Francia, Guatemala, Italia, México y El Salvador.

La empresa observa una gran dificultad respecto de los competidores asiáticos que presentan productos confiables a precios realmente competitivos. Sin embargo, logran contrarrestarlo con la calidad de sus productos, las garantías que ofrecen y las certificaciones que poseen, tales como: ISO-TS 16949, ISO 9001, QS 9000, ISO 9002 e ISO 14001.

Por otra parte, la empresa mantiene su competitividad utilizando regímenes especiales para la importación de materia prima (ejemplo: importación temporal), logrando una importante reducción de costos de producción a fines de adecuar sus precios de venta al de los distintos mercados internacionales.

Por último, se destaca la importancia de la participación en ferias internacionales, el permanente contacto con clientes actuales y potenciales, ofreciendo un gran servicio posventa.

***PERFILES  
DE MERCADO***

India

## 6 Análisis del mercado de India

### 6.1 Sector autopartista

La industria autopartista, se divide en el sector organizado y no organizado. El primero, atiende a los fabricantes de equipos originales y, en cierta medida, al mercado secundario de fabricación de componentes de ingeniería de precisión de alto valor agregado. Por otro lado, los jugadores del sector no organizado, atienden principalmente al mercado de reposición o *aftermarket* que trata de componentes de menor valor agregado<sup>26</sup>.

En base a estudios de IBEF, se espera que el sector de reposición crezca un 10,5%, alcanzando los 13 mil millones de dólares para 2019-20.<sup>27</sup>

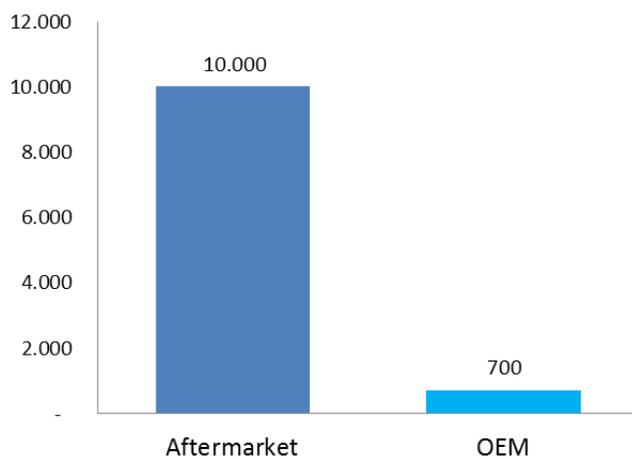
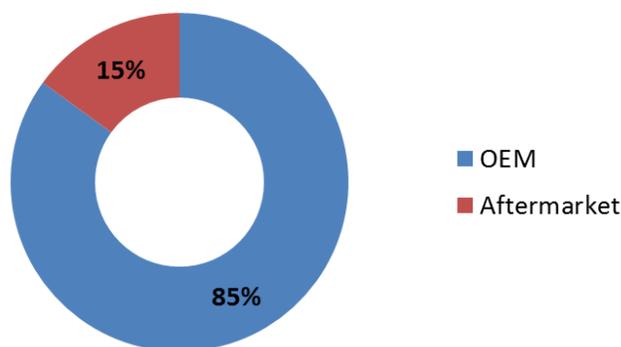


Gráfico 6.1: Número de jugadores (FY17)

Fuente: Elaboración propia en base a datos de IBEF

<sup>26</sup>Tata Strategic Management Group, 2011. [en línea]  
<<http://www.tsmg.com/download/article/Overview%20of%20the%20Indian%20Auto%20Component%20industry.pdf>>  
[Consulta: 18 abril. 2018].

<sup>27</sup>India Brand Equity Foundation. Indian Auto Components Industry Analysis. [en línea]  
<<https://www.ibef.org/industry/autocomponents-india>> [Consulta: 20 abril. 2018].

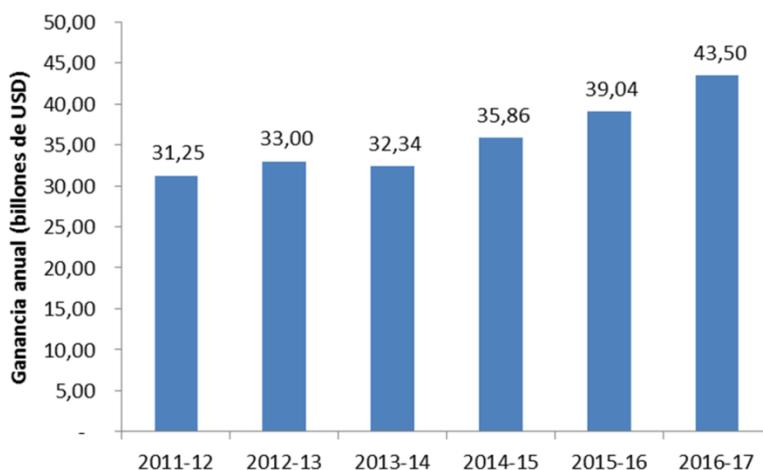


**Gráfico 6.2: Participación en las ganancias OEM vs Aftermarket (FY17)**

Fuente: Elaboración propia en base a datos de IBEF

Tal como muestran los gráficos 5.1 y 5.2, el sector *aftermarket* está formado por 10.000 empresas, superando en gran medida a las 700 del mercado original. Sin embargo, el sector organizado (OEM) percibe el 85% de las ganancias de la industria.

El reporte anual 2017 de ACMA (*Automotive Componentes Manufacturers Association of India*) muestra que la industria autopartista en India registró un crecimiento en las ganancias de 14,3% alcanzando los 43,5 billones de dólares en 2016-17 (ver gráfico 5.3). Este crecimiento fue impulsado mayormente por las ventas domésticas, mientras que las exportaciones evidenciaron un incremento de solamente 3,1% siendo éstas de 10,9 billones de dólares.<sup>28</sup>



**Gráfico 6.3: Ganancia anual de la industria autopartista en India**

<sup>28</sup> Automotive Component Manufacturers Association of India. Future of Mobility, Annual Report 2016-17. [en línea] <[https://www.acma.in/pdf/Annual\\_Report\\_06102017.pdf](https://www.acma.in/pdf/Annual_Report_06102017.pdf)> [Consulta: 23 abril. 2018].

Fuente: Elaboración propia es base a datos de ACMA

Como muestra el gráfico 5.4, los repuestos de vehículos de pasajeros tuvieron la mayor participación en el total de auto componentes provistos al mercado original (OEM) en 2017, seguido por los repuestos de vehículos de dos ruedas y vehículos comerciales medianos y pesados (M&HCV).

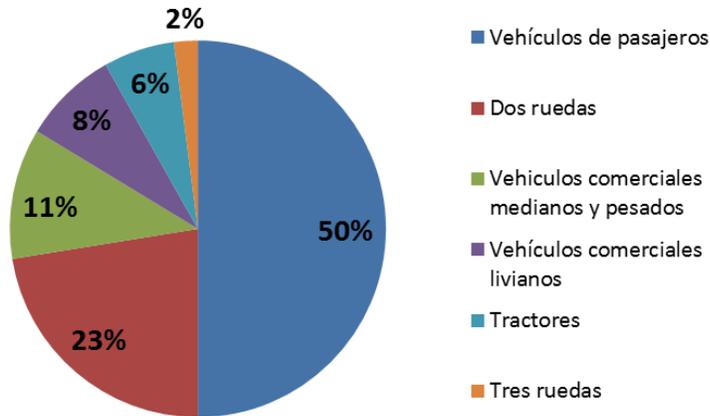


Gráfico 6.4: Auto componentes provistos a OEM (FY17)

Fuente: Elaboración propia en base a datos de IBEF

El gráfico 5.5 muestra el potencial por tipo de producto que presenta el mercado indio para el año 2020. Los motores y escapes, junto con el cuerpo y estructura, se espera que alcancen el 50% de las ventas domésticas en 2020. Por otra parte, las transmisiones y direcciones junto con las partes electrónicas serían otros productos clave, sumando éstos un potencial de mercado del 35%.

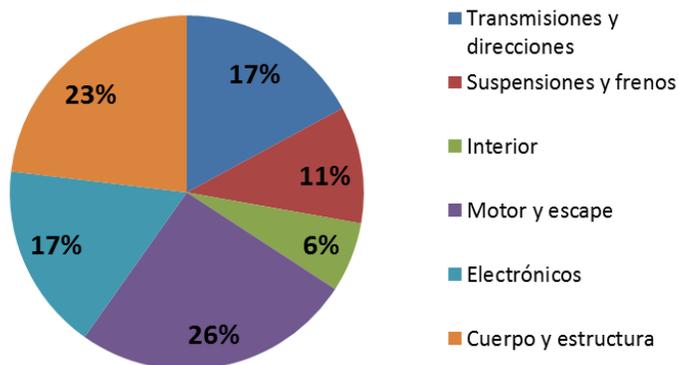


Gráfico 6.5: Potencial del mercado doméstico por componente (2020E)

Fuente: Elaboración propia en base a datos de IBEF

### 6.1.1 Tendencias del sector

Algunas de las principales tendencias del sector autopartista son:

- Mejora en la capacidad de desarrollo de producto.
- Aumento de las inversiones en operaciones y laboratorios de I+D, que se están estableciendo para llevar a cabo actividades tales como análisis, simulación y animaciones de ingeniería.
- El crecimiento del aprovisionamiento OEM global de India y el aumento de la indigenización de OEM globales está convirtiendo al país en una base de diseño y fabricación.
- India está emergiendo como un polo proveedor para componentes del motor, con OEMs instalando cada vez más fábricas de motores en el país.
- Para fábricas como Ford, Fiat, Susuki y General Motors, India se ha establecido como un *hub* global de motores pequeños.

#### **Estrategias adoptadas**

- Muchas empresas indias se especializan en un solo mercado o segmento de productos y esperan diversificarse horizontalmente en otros segmentos, como vehículos de dos ruedas, turismo o vehículos comerciales.
- Tanto los fabricantes indios como globales están invirtiendo en capacidades y programas, para obtener una ventaja a largo plazo.
- A medida que los mercados en el norte, oeste y sur se saturan, los fabricantes de componentes ahora se están enfocando en un mercado sin explotar como la región noreste del país.

### 6.1.2 Polos de producción autopartista<sup>29</sup>

Los incentivos ofrecidos por estados específicos de India han atraído inversiones extranjeras directas destinadas a la fabricación de componentes para automóviles. Debido a esto, se formaron los siguientes polos autopartistas:

#### **Andhra Pradesh**

En el Estado, se han establecido dos nuevos *clusters* autopartistas en los distritos de Nellore y Chittoor.

Un fabricante de equipos originales (OEM) que quiera establecerse en uno de estos centros con una inversión de 230 millones de dólares o superior, puede recibir otra parcela a la misma tasa que sus auxiliares. Sin embargo, la tasa de descuento aplica hasta un máximo del 50% de la tierra adicional.

Andhra Pradesh, ofrece reembolsos y reducciones impositivas por períodos de hasta 20 años. Además de facilidades para la obtención de asistencia financiera para inversiones de capital fijo, hasta un máximo de 3.5 millones de dólares.

En el caso de micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES), el estado proporciona asistencia financiera de hasta un máximo de 38.000 dólares en cargos de registro de patentes y un máximo de 7.500 dólares en asistencia de certificación de calidad.

Andhra Pradesh tiene 15 puertos de aguas profundas, destacándose el puerto de Visakhapatnam equipado con infraestructura portuaria de última generación y capaz de manejar embarcaciones de hasta 200.000 toneladas de peso muerto (DWT). El puerto también goza de una mayor conectividad con los mercados cercanos del sudeste asiático.

---

<sup>29</sup> Gonsalves Oliver. India's Auto Component Industry: Investment Incentives by Location. India Briefing. [en línea]<<https://www.india-briefing.com/news/indias-auto-component-industry-investment-incentives-location-16698.html/>> [Consulta: 22 abril. 2018].

## **Gujarat**

Situado en la costa occidental, Gujarat es el centro de fabricación de componentes para automóviles más reciente de India. A partir de 2017, se establecieron 15 parques industriales alrededor de las ciudades de Ahmedabad y Rajkot. Rajkot, en el centro de Gujarat, contiene más de 500 fabricantes de autopartes, siendo 50 de ellos OEM y el resto PyMEs que atienden al mercado de reposición

Gujarat garantiza beneficios fiscales de hasta 10 años, que oscilan entre el 70% y el 90%, dependiendo de la ubicación del sitio y la cantidad de inversiones de capital fijo. Los proyectos con inversiones de 153,40 millones de dólares, con un mínimo de 2.000 empleados, reciben asistencia financiera del gobierno.

Los puertos de Kandla, Mundra y Pipavav tienen terminales dedicadas a las exportaciones automotrices.

## **Haryana**

El cinturón Gurgaon-Manesar-Bawal es un centro emergente de fabricación de auto componentes clave en el estado de Haryana.

Los fabricantes en esta área reciben prioridad en la asignación de tierras por parte del gobierno. Además, su ubicación en el interior del país ha promovido la construcción de apartaderos ferroviarios equipados con centros de despacho y administración de inventarios, que se conectan a los diversos puertos del país.

## **Maharashtra**

El estado de Maharashtra en la costa occidental tiene parques industriales autopartistas ubicados en las ciudades de Mumbai, Pune, Nagpur, Aurangabad y Nashik. Siendo Pune la más grande con 4.000 empresas.

Las MIPYMES y las Industrias de Gran Escala (LSI, por sus siglas en inglés) reciben subsidios de Promoción Industrial, Subsidios de Interés y Exención de Impuestos Eléctricos sobre inversiones de capital fijo en el sector.

La adquisición de tierras y préstamos a plazo por parte de las MIPYMES y LSI's están exentas del pago del impuesto de timbre. Las MIPYME también están exentas del pago de impuestos sobre la electricidad consumida.

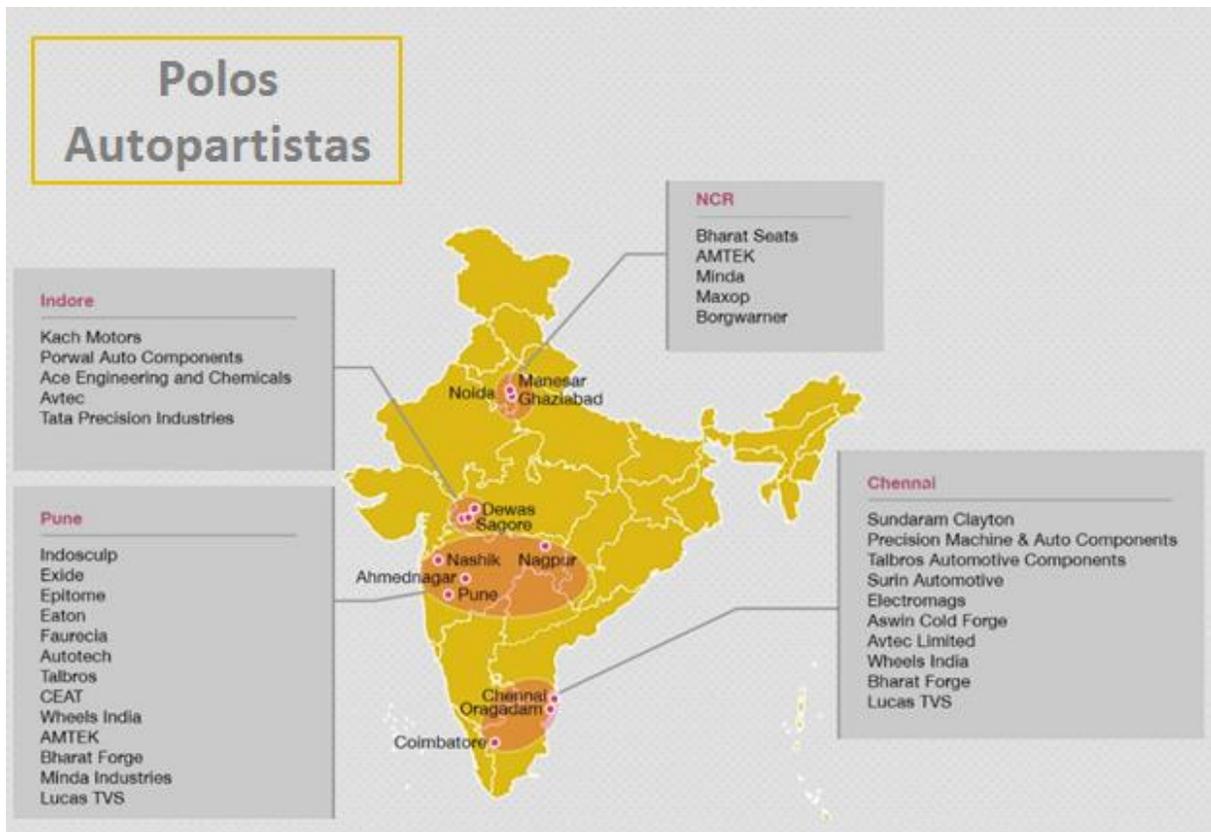
### **Tamil Nadu**

El centro de Tamil Nadu se concentra en torno a su capital, Chennai. El estado produce el 35% de los componentes automotrices totales fabricados en India, concentrando más de 350 grandes proveedores y 4.000 PyMEs.

Los puertos de Chennai, Tuticorin y Ennore atienden el comercio de los auto componentes del polo industrial.

Los proyectos autopartistas reciben un descuento del 5% sobre el costo de la tierra otorgado por la Corporación de Promoción de las Industrias Estatales de Tamil Nadu (SIPCOT). Además, reciben una reducción del 50% en el impuesto de timbre y un 50% de subsidio de capital.

Los proyectos también reciben un 25% del costo de capital o un subsidio de 45.000 dólares para una Planta de Tratamiento de Efluentes (ETP) y/o una Instalación de Almacenamiento y Disposición de Tratamiento de Desechos Peligrosos (HWTSDf).



**Ilustración 6.1: Polos automotrices de India**

*Fuente: Invest India*

### 6.1.3 Principales empresas autopartistas de India

Los fabricantes de componentes para automóviles se concentran mayormente en el oeste, norte y sur de la India. Los principales *hubs* autopartistas están situados en Pune, Gurgaon y Chennai.

Las empresas autopartistas más importantes de India son:

- Sundaram Clayton Ltd
- Bosch India
- Exide Industries Ltd
- Dunlop India Ltd
- CEAT Ltd
- Bharat Seats Ltd
- JBM Auto Components

- Wheels India
- Avtec Ltd
- Lucas TVS
- Minda Industries
- Anand Group
- SONA KOYO
- Bharat Forge
- Amtek

Con respecto a aquellas empresas productoras de los ítems objetos de esta investigación, las principales halladas son:

**Tabla 6.1: Principales empresas autopartistas de India**

Empresa	Producto	Ubicación
<b>RANE</b>	Válvulas del motor - guías de válvula	Chennai
	Tapetes mecánicos	
	Engranajes de dirección manual - vínculos de dirección	
	Componentes de suspensión	
	Productos hidráulicos	
	Conjunto de engranaje de dirección	
	Asamblea de la bomba de dirección asistida y ensamblajes conjuntas universales	
	Ejes intermedios	
	Columnas de dirección de energía eléctrica	
	Absorción de energía y columnas plegables	
<b>SHRIRAM PISTONS &amp; RINGSS LTD.</b>	Pistón	New Delhi
	Anillos	
	Válvulas de motor	
<b>SSV VALVES</b>	Inserto de asiento de válvula - Válvula del motor - guía de válvula	Gujarat
<b>Tata Cummins</b>	Sistemas de combustible	Maharashtra
	Soluciones de emisión	
	Turbo Technologies	
	Filtración	
<b>Sona Koyo Steering Systems</b>	Columna de dirección	Gurgaon, Delhi
	Eje intermedio - eje telescópico	
	Dirección asistida	
	Avanzada tecnología telescópica I-shaft para HCV	
	Módulo de asistencia de energía eléctrica (EPAM)	
<b>JBM autocomponents</b>	Paneles de revestimiento	Gurgaon, Delhi

		Piezas de Biw	
		Ejes	
		Sistemas de escape	
		Ensamblajes de ruedas de chasis - ensamblajes oslados	
		Suspensión	
		Tubos y manipulaciones tubulares	
<b>Avtec Ltd</b>		Culata y bloques	New Delhi, Chennai, Hosur, Pithampur
		Hubs y Pistons	
		Transmisiones	
		Engranajes redondos - engranajes de anillo	
		Ejes	
		Volante	
<b>Anand Group</b>	<b>Faurecia</b>	Sistemas de escape	Tamil, Pune
		Convertidores catalíticos	
		Vigas de impacto lateral	
		Ensamblajes de paneles de instrumentos de refuerzo	
	<b>Federal mogul powertrain</b>	Juntas de culata, escape, cárter de aceite y tapa de válvula	
		Colector de admisión	
	<b>Mando</b>	Cajas de cambios de dirección	
		Suspensión	
		Sistemas de frenos	
	<b>Dana Spicer india</b>	Ejes de transmisión	
Ejes con diferenciales			

#### 6.1.4 Análisis de importaciones

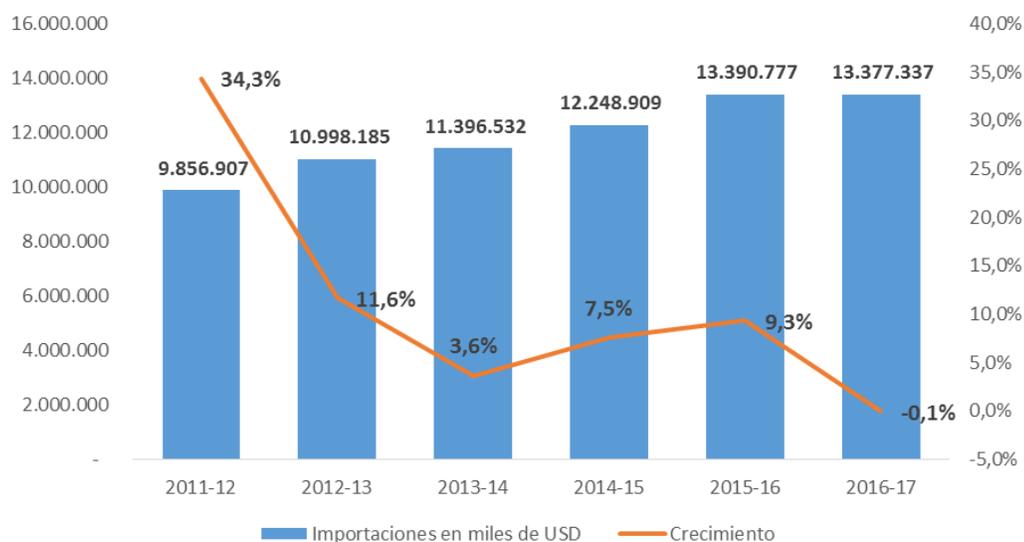
A lo largo de los años, la balanza comercial de autopartes del mercado indio siempre ha sido deficitaria. En todos los períodos analizados, las importaciones superaron en más de un 20% a las exportaciones de auto componentes.

**Tabla 6.2: Balanza comercial de autopartes de India (miles de USD)**

	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
Exportaciones (miles de USD)	\$ 7.782.313	\$ 9.052.090	\$ 10.120.699	\$ 10.474.293	\$ 10.801.006
Importaciones (miles de USD)	\$ 10.998.185	\$ 11.396.532	\$ 12.248.909	\$ 13.390.777	\$ 13.377.337
Saldo comercial	\$ -3.215.872	\$ -2.344.442	\$ -2.128.209	\$ -2.916.484	\$ -2.576.331

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de AFAC*

El gráfico 5.6 elaborado en base al reporte anual de ACMA muestra que las importaciones de autopartes en 2016-17 superaron los 13 mil millones de dólares, sin embargo, las mismas disminuyeron un 0,1% respecto de 2015-16<sup>30</sup>. Los componentes de motores, transmisiones, direcciones y suspensiones representan más del 50% de las autopartes importadas.

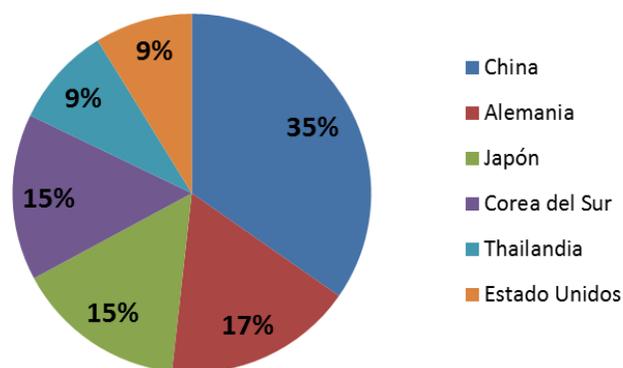


**Gráfico 6.6: Importaciones de autopartes (miles de USD)**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de ACMA*

Por otro lado, se puede ver en el gráfico 5.7 que los principales orígenes de las autopartes importadas por India son China, Alemania, Japón y Corea del Sur, con una participación en las importaciones del 35%, 17% y 15% respectivamente.

<sup>30</sup> Automotive Components Manufacturers Association of India. Future of Mobility. Annual Report 2016-17 [en línea] <[https://www.acma.in/pdf/Annual\\_Report\\_06102017.pdf](https://www.acma.in/pdf/Annual_Report_06102017.pdf)> [Consulta: 23 abril. 2018].



**Gráfico 6.7: Orígenes de las importaciones de autopartes de India**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de ACMA*

Respecto a las autopartes analizadas en esta investigación, India importa mayormente cajas de cambios (8708.40), alcanzando un monto de importaciones en 2017 de 741 millones de dólares.

**Tabla 6.3: Importaciones de autopartes de India (miles de USD)**

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>8708.40 – Cajas de cambio y sus partes</b>	\$ 489.180	\$ 558.583	\$ 682.758	\$ 716.430	\$ 741.752
<b>8409.91 – Partes de motor</b>	\$ 282.641	\$ 257.044	\$ 253.098	\$ 305.009	\$ 274.789
<b>8708.50 – Ejes con diferencial y sus partes</b>	\$ 200.478	\$ 166.622	\$ 169.931	\$ 166.510	\$ 166.691
<b>Total</b>	<b>\$ 972.299</b>	<b>\$ 982.249</b>	<b>\$ 1.105.787</b>	<b>\$ 1.187.949</b>	<b>\$ 1.183.232</b>

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade map*

En cuanto a la balanza comercial de India respecto de los componentes objetos de estudio, se puede observar en la tabla 5.4 que únicamente en los ejes las exportaciones superan a las importaciones; tanto las cajas de cambio como las válvulas son mayormente importadas que exportadas por el mercado indio.

**Tabla 6.4: Balanza comercial de las autopartes objeto de estudio (miles de USD)**

	2013	2014	2015	2016	2017
8708.40 – Cajas de cambio	\$ -160.006,00	\$ -227.368,00	\$ -327.310,00	\$ -444.257,00	\$ -499.145,00
8409.91 – Partes de motor	\$ -12.071,00	\$ 26.298,00	\$ -20.193,00	\$ -85.994,00	\$ -93.737,00
8708.50 - Ejes con diferencial y sus partes	\$ 2.623,00	\$ 18.022,00	\$ 22.513,00	\$ 16.802,00	\$ 77.326,00
<b>Total</b>	<b>\$ -167.441,00</b>	<b>\$ -181.034,00</b>	<b>\$ -322.975,00</b>	<b>\$ -511.433,00</b>	<b>\$ -513.539,00</b>

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade map*

### 6.1.5 Composición del comercio por ítem

La tabla 5.5 muestra que a pesar de haber disminuido un 21% el valor de las exportaciones con respecto a 2016, Japón continúa siendo el principal origen de las importaciones de cajas de cambio de India con valores que alcanzaron los 181 millones de dólares en 2017.

Italia, presentó el mayor incremento interanual cuadruplicando sus exportaciones de cajas de cambio a India en 2017 respecto del año anterior. Por otra parte, China y Estados Unidos triplicaron en 2017 las exportaciones de cajas de cambio con destino a India respecto de 2016.

Cabe destacar la creciente presencia de Indonesia en las importaciones de cajas de cambio, pasando de exportar 1 millón de dólares en 2013 a 40 millones de dólares en 2017.

China es el mayor exportador de partes de motor con destino a India. Los montos exportados fueron de aproximadamente 80 millones de dólares en 2017. Indonesia, por su parte, presenta el mayor aumento interanual de 300% pasando de exportar 2 millones de dólares en 2016 a exportar 9 millones de dólares en 2017.

El principal origen de las importaciones de ejes es China con un monto cercano a los 30 millones de dólares en 2017, sin embargo, muestra un decrecimiento respecto de 2016 del 13%.

Existe una mayor presencia en 2017 de importaciones de ejes de origen italiano y francés con valores que se duplican respecto de 2016. Estados Unidos es otro exportador

que se destaca con un interanual 2016-17 de 74%. Por último, República Checa ha incrementado notablemente sus exportaciones de ejes al mercado indio, pasando de exportar 1,8 millones de dólares en 2013 a exportar 13 millones de dólares en 2017.

**Tabla 6.5: Importaciones por ítem y los principales orígenes (miles de USD)**

	Origen	2013	2014	2015	2016	2017
<b>8409.91 – Partes de motor</b>	China	\$ 27.985	\$ 23.084	\$ 37.474	\$ 74.820	\$ 79.114
	Tailandia	\$ 47.154	\$ 55.005	\$ 58.753	\$ 74.058	\$ 66.987
	Japón	\$ 116.194	\$ 104.007	\$ 80.210	\$ 75.163	\$ 57.759
	Corea	\$ 31.630	\$ 23.102	\$ 26.873	\$ 32.128	\$ 18.061
	Alemania	\$ 10.779	\$ 8.750	\$ 8.740	\$ 10.349	\$ 12.166
	Indonesia	\$ 1.550	\$ 1.300	\$ 4.166	\$ 2.255	\$ 9.014
	República Checa	\$ 1.293	\$ 568	\$ 2.345	\$ 3.699	\$ 6.106
	Estados Unidos	\$ 8.310	\$ 4.917	\$ 3.949	\$ 8.657	\$ 5.903
	Italia	\$ 12.379	\$ 13.850	\$ 13.598	\$ 5.735	\$ 3.674
	Reino Unido	\$ 3.135	\$ 3.146	\$ 950	\$ 5.381	\$ 3.194
	Resto del mundo	\$ 22.232	\$ 19.315	\$ 16.040	\$ 12.764	\$ 12.811
	<b>Subtotal</b>	<b>\$ 282.641</b>	<b>\$ 257.044</b>	<b>\$ 253.098</b>	<b>\$ 305.009</b>	<b>\$ 274.789</b>
	<b>8708.40 - Cajas de cambio y sus partes</b>	Japón	\$ 103.144	\$ 134.098	\$ 190.138	\$ 229.770
Corea		\$ 106.127	\$ 117.963	\$ 135.207	\$ 173.071	\$ 171.798
Estados Unidos		\$ 4.706	\$ 16.579	\$ 41.433	\$ 23.383	\$ 71.187
Alemania		\$ 90.167	\$ 100.232	\$ 111.254	\$ 77.292	\$ 63.074
China		\$ 37.178	\$ 37.150	\$ 24.658	\$ 14.011	\$ 48.625
Indonesia		\$ 1.019	\$ 16.375	\$ 32.553	\$ 36.531	\$ 40.646
República Checa		\$ 13.112	\$ 11.822	\$ 26.212	\$ 33.127	\$ 27.697
Tailandia		\$ 3.958	\$ 23.091	\$ 25.757	\$ 31.684	\$ 27.579
México		\$ 11.595	\$ 11.367	\$ 14.387	\$ 19.135	\$ 23.676
Italia		\$ 625	\$ 7.782	\$ 6.480	\$ 3.486	\$ 14.942
Resto del mundo		\$ 117.549	\$ 82.124	\$ 74.679	\$ 74.940	\$ 71.058
<b>Subtotal</b>		<b>\$ 489.180</b>	<b>\$ 558.583</b>	<b>\$ 682.758</b>	<b>\$ 716.430</b>	<b>\$ 741.752</b>

<b>8708.50 - Ejes con diferencial y sus partes</b>	China	\$ 28.478	\$ 42.429	\$ 54.457	\$ 33.604	\$ 29.399
	Alemania	\$ 31.262	\$ 23.966	\$ 25.416	\$ 46.217	\$ 27.800
	Tailandia	\$ 18.625	\$ 18.376	\$ 18.533	\$ 15.341	\$ 20.347

Estados Unidos	\$ 6.712	\$ 8.518	\$ 10.582	\$ 9.136	\$ 15.865
Suecia	\$ 16.017	\$ 15.282	\$ 23.530	\$ 18.779	\$ 13.599
República Checa	\$ 1.819	\$ 1.916	\$ 3.003	\$ 7.916	\$ 13.255
Italia	\$ 3.608	\$ 5.895	\$ 7.662	\$ 6.221	\$ 12.332
Japón	\$ 45.374	\$ 21.018	\$ 2.330	\$ 6.092	\$ 10.495
Corea	\$ 15.192	\$ 9.119	\$ 8.357	\$ 12.455	\$ 7.498
Francia	\$ 2.820	\$ 2.398	\$ 2.131	\$ 3.243	\$ 6.265
Resto del mundo	\$ 30.571	\$ 17.705	\$ 13.930	\$ 7.506	\$ 9.836
<b>Subtotal</b>	<b>\$ 200.478</b>	<b>\$ 166.622</b>	<b>\$ 169.931</b>	<b>\$ 166.510</b>	<b>\$ 166.691</b>
<b>Total</b>	<b>\$ 972.299</b>	<b>\$ 982.249</b>	<b>\$ 1.105.787</b>	<b>\$ 1.187.949</b>	<b>\$ 1.183.232</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade map

### 6.1.6 Participación de Argentina en las importaciones de India

Se puede observar en la tabla 5.6 que la participación argentina en las importaciones de India de autopartes ha sido muy pequeña e incluso nula en algunos años. Se destaca el gran incremento de las exportaciones de cajas de cambio con destino a India en 2017, superando los 4 millones de dólares.

Tabla 6.6: Exportación de autopartes de Argentina a India (miles de USD)

	Argentina exporta hacia India				
	2013	2014	2015	2016	2017
<b>8409.91 - Partes de motor</b>	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>8708.40 - Cajas de cambio y sus partes</b>	\$ 2	\$ 18	\$ 11	\$ 2	\$ 4.139
<b>8708.50 - Ejes con diferencial y sus partes</b>	\$ -	\$ 17	\$ 15	\$ 4	\$ -
<b>Total</b>	<b>\$ 2</b>	<b>\$ 35</b>	<b>\$ 26</b>	<b>\$ 6</b>	<b>\$ 4.139</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade map

Como muestra el gráfico 5.8, las exportaciones de India hacia Argentina de las autopartes analizadas en este trabajo, desde 2013 hasta 2016, han superado a la demanda del mercado indio de componentes provenientes de Argentina. Solamente en 2017, la balanza comercial dio positiva para Argentina, debido al notable incremento de las exportaciones de cajas de cambio realizadas a India.

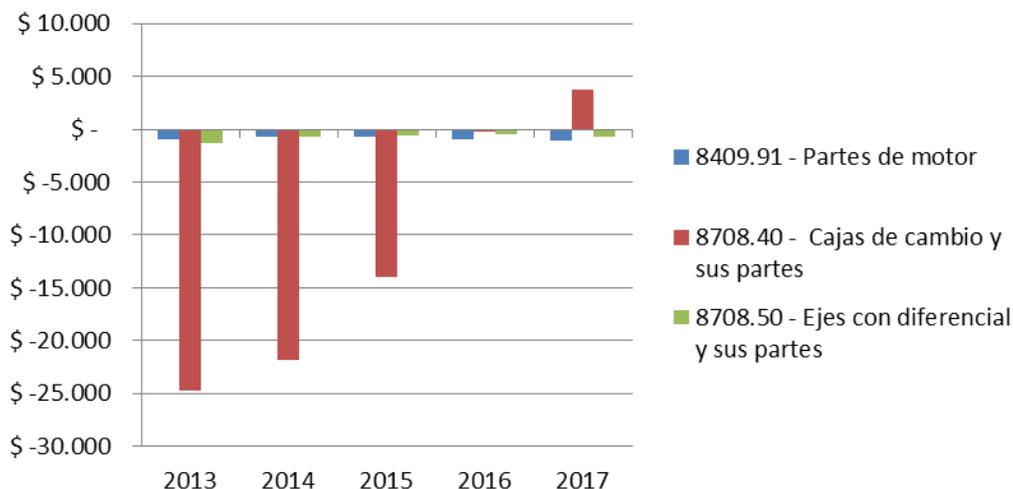


Gráfico 6.8: Balanza comercial autopartista entre India y Argentina (miles de USD)

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Trade map

## 6.2 Sector Automotriz

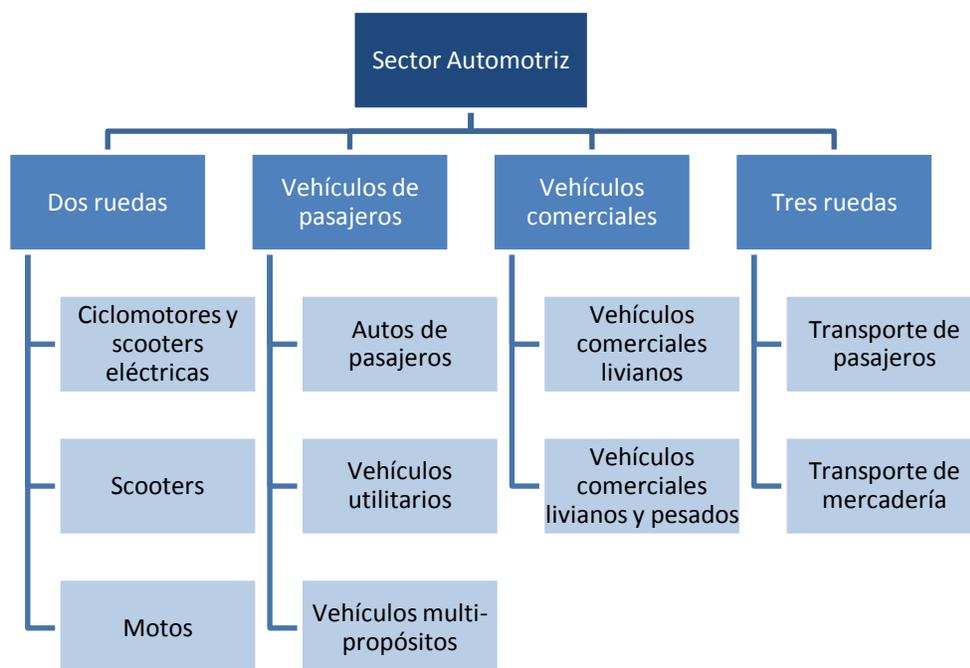
La industria del automóvil ocupa un lugar importante en la economía de India. En el año financiero 2015-16, el sector automotriz contribuyó con un 7,1% al Producto Bruto Interno y un 49% del PBI manufacturero del país.

Datos generales del mercado en base a un estudio de IBEF:

- Cuarto mercado más grande del mundo.
  - Mercado fuerte en términos tanto de ventas domésticas como de exportaciones.
  - Séptimo productor más grande de vehículos comerciales.
  - Crecimiento de 8,85% en las ventas de autos, vehículos utilitarios y camionetas en el año 2017.
  - Se espera que la industria alcance los 251,4 billones de dólares para 2026.
- Perspectivas de crecimiento positivas.
  - Las exportaciones crecieron a una tasa anual compuesta de 4,3% entre 2012-17.
  - La producción de vehículos de dos ruedas se estima que crezca a una tasa anual compuesta de 16% entre 2017-20.

- Las ventas domésticas de vehículos de pasajeros se espera que aumenten a una tasa anual compuesta de 12,87% entre 2017-26.

El mercado automotriz está formado por cuatro grandes segmentos: vehículos de dos ruedas, vehículos de pasajeros, vehículos comerciales y vehículos de tres ruedas. Éstos a su vez se dividen en otros subsegmentos como muestra el gráfico 5.9.

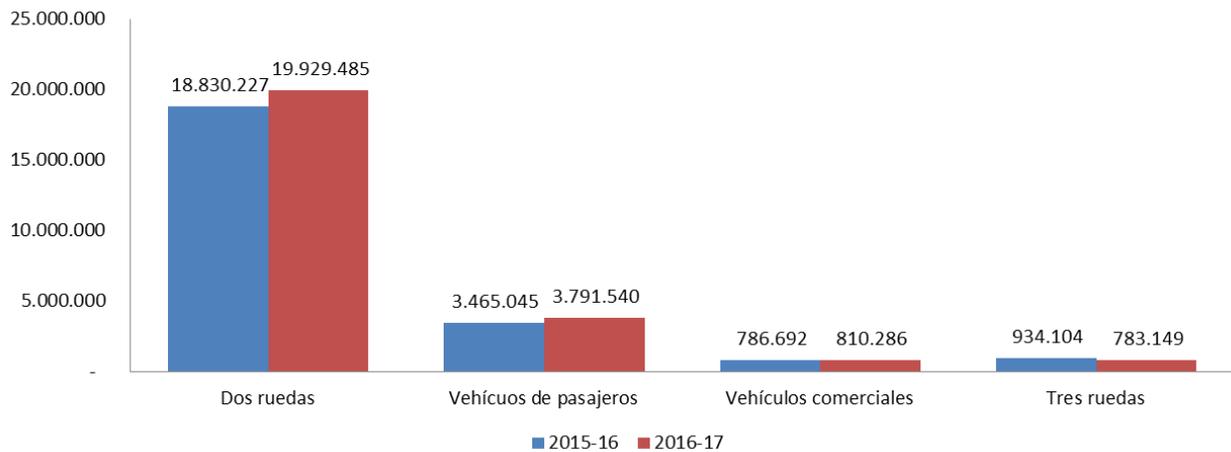


**Gráfico 6.9: Segmentos del sector automotriz**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de IBEF*

En cuanto a la producción, la industria fabricó un total de 25.316.044 vehículos en 2016-17 contra 24.016.599 en 2015-16, registrando un crecimiento de 5,41%. Se espera que en 2018 la producción de automóviles supere los 26 millones de unidades.

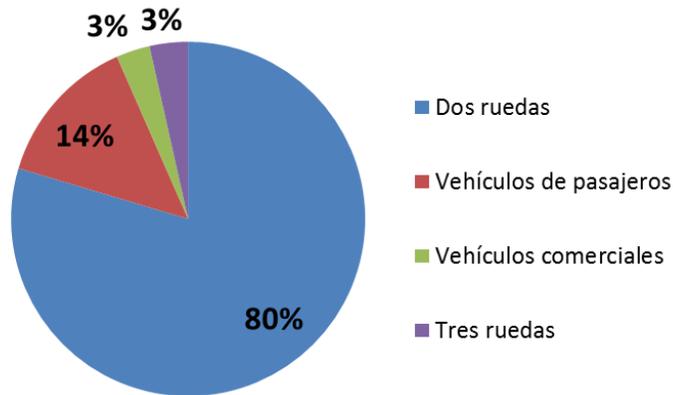
Como muestra el gráfico 5.10, la producción de vehículos de pasajeros creció un 9,4% alcanzando las 3.791.540 unidades en 2016-17, mientras que la producción de vehículos comerciales fue de 810.286 unidades en 2016-17, registrando un aumento de 3%. La fabricación de vehículos de dos ruedas aumentó un 5,8% habiendo sido de 19.929.485 unidades en 2016-17. En cambio, el número de vehículos de tres ruedas se redujo un 16,2% a 783.149 unidades en 2016-17.



**Gráfico 6.10: Producción de vehículos en unidades**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de ACMA*

Por otro lado, tal como se puede observar en el gráfico 5.11 la producción de vehículos de dos ruedas y de pasajeros domina el mercado automotriz de India. Los vehículos de dos ruedas representaron en 2017 el 79% de la producción total en India, seguido por los vehículos de pasajeros con el 14%.



**Gráfico 6.11: Participación de mercado por segmento**

*Fuente: Elaboración propia en base a datos de IBEF*

### 6.2.1 Polos automotrices <sup>31</sup>

Distintas regiones de India se han convertido en grandes *clusters* de fabricantes automotrices, cada uno formado por diferentes jugadores.

#### **Chakan, Maharashtra**

Es un polo automotriz ubicado cerca de la ciudad de Pune en Maharashtra. Las empresas más conocidas establecidas en Chakan son las automotrices de origen indio como Mahindra & Mahindra y Bajaj Auto.

El cinturón Chakan-Talegaon alberga alrededor de 750 industrias grandes y pequeñas, predominantemente enfocadas en la fabricación de automóviles y componentes de automóviles, contando con una capacidad instalada total para la fabricación de 1.1 millones de vehículos y 3 millones de vehículos de dos / tres ruedas.

El desarrollo de esta región como *cluster* automotriz se debe a su proximidad a la costa, la disponibilidad de suministro de energía, mano de obra calificada e infraestructura. Chakan se encuentra próximo al puerto de Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) en Mumbai y de las autopistas nacionales que conectan ciudades importantes.

#### **Oragadam, Tamil Nadu**

En la región se encuentran las empresas de BMW, Royal Enfield, Renault, Hyundai, Mitsubishi, Daimle y Ford. Tamil Nadu es uno de los 10 mejores centros automotrices del mundo, teniendo una capacidad instalada para producir 1.4 millones de automóviles por año.

Tres puertos modernos en Chennai y uno en Tuticorin proporcionan un buen acceso para las exportaciones e importaciones. Además, se considera que la fuerza de trabajo de Chennai es un importante contribuyente a su éxito como clúster de automóviles.

---

<sup>31</sup> Auto Hubs: India. Make in India. [en línea] <[http:// www.makeinindia.com/article/-/v/india-s-automobile-hubs](http://www.makeinindia.com/article/-/v/india-s-automobile-hubs)> [Consulta: 26 abril. 2018].

### **National Capital Region (NCR)**

Este clúster de automóviles alberga a la empresa Maruti Suzuki, uno de los fabricantes de automóviles de pasajeros más antiguos de la India. El polo automotriz está distribuido en tres estados: Uttar Pradesh, Haryana y Delhi, en los que se encuentran las instalaciones de producción de Honda, Hero Moto Corp, Yamaha, entre otros.

El acceso al gran mercado nacional, el apoyo gubernamental y la disponibilidad de tierras fueron factores importantes en el crecimiento del sector automotriz de la región. Keli y Haryana tienen una excelente red de carreteras que facilita un transporte más rápido de mercancías desde el punto de producción hasta el punto de consumo.

### **Sanand, Gujarat**

En el área industrial de Sanand se encuentran grandes multinacionales como AMW Motors, Maruti Suzuki, Ford, Honda y Hero Motocorp, y por otro lado, la empresa india Tata Motors.

Sanand cuenta con una excelente infraestructura y está muy bien conectado con el resto del país. Está situado a 35 km del aeropuerto internacional de Ahmedabad y cercano a los principales puertos: Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) Mumbai, Kandla, Mundra y Pipavav. Por otra parte, su conectividad con el puerto principal de Kandla lo convierte en un centro de exportación ideal.

El cinturón Sanand - Hansalpur - Vithalpur tiene una capacidad instalada de producción de 1.5 millones de vehículos y tres millones de vehículos de dos ruedas.

### **Pithampur, Madhya Pradesh**

Situado a una distancia de 30 km de la ciudad de Indore, Pithampur cuenta con una producción automotriz anual de 500 millones de dólares. El clúster alberga 122 unidades industriales de mediana y gran escala, más de 455 industrias de pequeña escala y gigantes automotrices como Larsen & Toubro, Eicher, Volvo, Mahindra e Hindustan Motors.

Pithampur ha atraído una inversión acumulada de más de 1.000 millones de dólares y hoy brinda empleo a aproximadamente 25.000 personas. Además, Madhya Pradesh, al ser el centro de la India, disfruta de ubicaciones estratégicas, como la proximidad a los principales mercados automotrices.

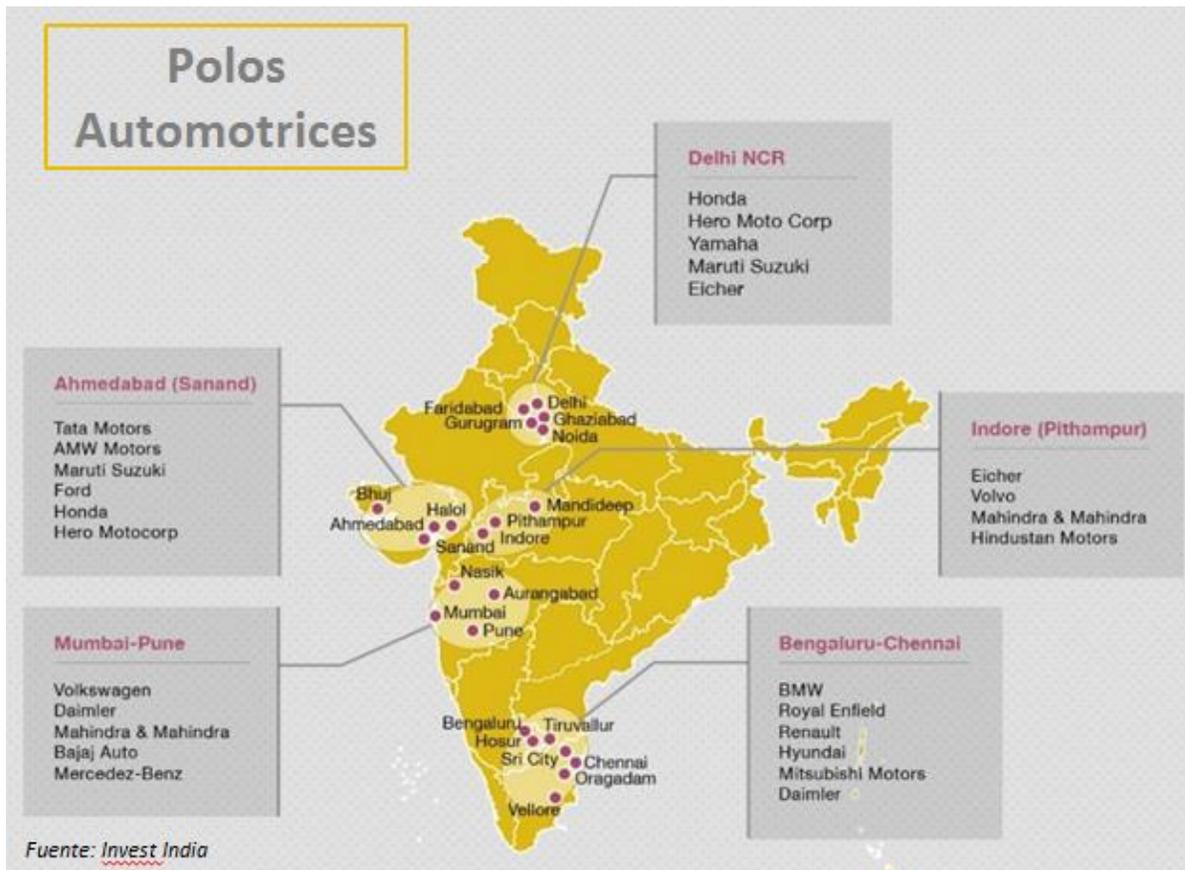


Ilustración 6.2: Polos automotrices de India

Cada segmento en el sector automotriz de India cuenta con un número reducido de jugadores clave quienes concentran la mayor porción del mercado. Los principales según IBEF son:

- **Maruti Suzuki:** líder en el segmento de vehículos de pasajeros teniendo el 47% de la participación de mercado. La compañía vendió 149.284 unidades en febrero 2018, lo que representa un aumento del 15% respecto del mismo mes del año anterior.
- **Tata Motors:** líder en el segmento de vehículos comerciales con el 42% de la participación de mercado en 2017.

- **Hero MotoCorp y Honda:** son los líderes en el segmento de vehículos de dos ruedas, con una participación de mercado de 38,33% y 29,81% en febrero 2018.
- **Bajaj y Piaggio:** Bajaj es líder en el segmento de vehículos de transporte de pasajeros con el 59,9% de la participación de mercado. Piaggio, por su parte, es líder en transportes de cargas con el 49,7% de la participación de mercado en 2017.

### 6.3 Políticas de promoción sectorial<sup>32</sup>

#### **Política de auto 2002:**

- Aprobación automática para 100% de inversión de capital extranjero en instalaciones de fabricación de componentes de automóviles.
- La fabricación y las importaciones en este sector están exentas de licencias y aprobaciones.

#### **Plan de misión automotriz 2016-26:**

Para el año 2016 se planea que la industria automotriz de la India:

- Crecza de 260 mil millones de dólares a 300 mil millones a fines del año fiscal 2026.
- India estará entre las tres principales industrias automotrices del mundo para el año 2026.
- Generará 65 millones de empleos directos e indirectos para el 2026. Contribuirá un 12% al PBI para el 2026
- Se espera que el crecimiento de vehículos de pasajeros, se triplique a 9,4 millones de unidades por año en 2026.
- El plan también prevé que India sea la primera en el mundo en producción/venta de automóviles pequeños, vehículos de dos ruedas, vehículos de tres ruedas, tractores y autobuses; y tercero en vehículos de pasajeros y camiones pesados.

---

<sup>32</sup> Ministerio de producción de India. Make in India. [en línea]< <http://www.makeinindia.com/sector/automobile-components> > [Consulta: 20 abril. 2018].

### **Proyecto Nacional de Pruebas Automotrices e I+D de Infraestructura (NATRiP):**

- Inversión total de 573 millones de dólares para permitir que la industria adopte e implemente estándares de rendimiento globales. Se centra en proporcionar soluciones de fabricación y desarrollo de productos de bajo costo.

### **Departamento de Industrias Pesadas y Empresas Públicas:**

- Inversión de 200 millones de dólares para modernizar la industria de autopartes al proporcionar un subsidio de intereses sobre préstamos e inversiones en nuevas plantas y equipos.
- Beneficios de exportación proporcionados a proveedores intermedios de componentes de automóviles contra el Certificado de Reabastecimiento Libre de Impuestos (DFRC).

### **Plan Nacional de Misión de Movilidad Eléctrica 2020 (NEMMP):**

- Promueve la movilidad híbrida y eléctrica en la India. Se prevé una población de vehículos eléctricos/híbridos de 6-7 millones en la India para 2020.

### **Adopción y fabricación más rápidas de vehículos eléctricos híbridos (FAME)**

- El plan tiene como objetivo desplegar una serie de autobuses eléctricos, vehículos eléctricos de tres ruedas y taxis eléctricos para el transporte público multimodal.

A pesar de las débiles disposiciones legales, las iniciativas de la industria han ayudado a controlar la penetración de piezas falsas disminuyendo la misma en un 5%<sup>33</sup>. Esta cifra no es menor teniendo en cuenta el tamaño y la extensión del mercado indio.

Se espera que las regulaciones proporcionen un medio para que la industria desarrolle y proporcione mejores productos para el mercado, y proteja al consumidor de partes falsas.

---

<sup>33</sup> Automotive Components Manufacturers Association of India. Indian Automotive Aftermarket Study. [en línea] <[http://acma.in/pdf/executive\\_summary.pdf](http://acma.in/pdf/executive_summary.pdf)> [Consulta: 20 abril. 2018].

## 6.4 Barreras comerciales

### 6.4.1 Política de importación de India: procedimientos y obligaciones

#### **Procedimientos de la importación:**<sup>34</sup>

El principal organismo del gobierno indio sobre importaciones y exportaciones, son las direcciones generales de comercio exterior (DGFT). Por lo tanto, para poder realizar actividades de importación o exportación, deberán registrarse ante las DGFT para obtener un código de importador/exportador (CIE), que se emitirá presentando el número de cuenta permanente (número de identificación fiscal para nacionales indios). Luego de obtener el CIE, se debe identificar y declarar el origen de los artículos que se vayan a importar.

El sistema armonizado de clasificación de comercio indio (SA-CCI) avala la libre importación de la mayoría de los bienes sin que se requiera una licencia de importación, a los productos que estén incluidos bajo la licencia general abierta (OGL). Sin embargo, determinados bienes que no están incluidos en OGL y por lo tanto, requieren de una licencia o un permiso especial para su importación, están segmentados en tres categorías:

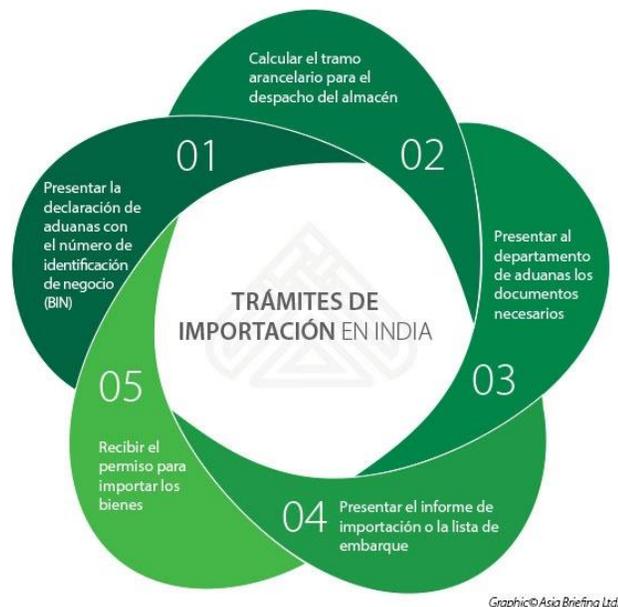
- Artículos restringidos que requieren una licencia de importación.
- Artículos canalizados que solo pueden ser importados por el gobierno y que requieren de una aprobación de cantidad y plazos.
- Artículos prohibidos.

Las autopartes no requieren de licencias especiales para la importación ya que están reglamentadas bajo la licencia general abierta.

Como muestra la ilustración 5.3, los importadores tendrán que realizar los trámites correspondientes en el despacho de aduana al momento que deseen realizar una importación de bienes.

---

<sup>34</sup> Dezzan, Shira & Associates. India's Import Policy: Procedures and Duties. India Briefing. [en línea]<<https://www.india-briefing.com/news/import-policy-procedures-duties-8728.html>> [Consulta: 22 abril. 2018].



**Ilustración 6.3: Trámites de Importación en India**

*Fuente: India Briefing*

### **Importación de muestras**

Son permitidas las muestras para un fin no comercial solo si son suministradas sin coste. Para la autorización libre de impuestos, el valor de una unidad de muestra no debe exceder las 5.000 INR (73,46 dólares)<sup>35</sup> y el valor total no debe exceder las 60.000 INR (881,54 dólares) en un año o 15 unidades de muestra al año.

### **Declaración de aduana**<sup>36</sup>

Los importadores deben presentar este documento que certifica la descripción y el valor de los bienes que ingresan al país. La declaración debe exhibirse de la siguiente manera:

- El original y el duplicado para la aduana.
- Una copia para el importador.
- Una copia para el banco.
- Una copia para hacer remesas.

<sup>35</sup> Aduana Argentina. Conversor de Monedas. Tipo de cambio al 17/06/2018. [en línea] <<https://www.aduanaargentina.com/conversor-de-monedas/>> [Consulta: 17 junio. 2018].

<sup>36</sup> Dezzan, Shira & Associates. India's Import Policy: Procedures and Duties. India Briefing. [en línea]<<https://www.india-briefing.com/news/import-policy-procedures-duties-8728.html/>> [Consulta: 22 abril. 2018].

A partir del sistema electrónico de intercambio de información (EDI), no es necesaria una declaración formal de aduanas, ya que, se realiza de forma electrónica. De todas maneras, el importador debe registrar la declaración del cargamento incluyendo los detalles necesarios para el despacho. Hay tres tipos de declaraciones de aduanas:

1. **Declaración de aduanas para consumo interno:** es un formulario utilizado cuando se declara con un pago completo de los aranceles y se determine que los bienes serán consumidos en India. Este formulario es conocido como “declaración de aduanas blanca”, ya que es en una hoja de este color.
2. **Declaración de aduanas para almacenaje:** los importadores pueden no requerir los bienes de forma inmediata, por lo tanto, pueden tener los bienes en un almacén, sin necesidad de pagar los aranceles. Esto permitirá el aplazamiento del pago de los derechos de aduana hasta que los bienes sean realmente necesarios. Realizándolo bajo un depósito aduanero, para luego poder hacer el despacho correspondiente, en este momento se pagarán los aranceles. Esta declaración se realiza en una hoja color amarilla por lo que, se lo conoce como “declaración de aduanas amarilla”. A su vez, es llamado “declaración de aduanas en fianza” porque es realizado en un depósito para guardar los bienes antes de pagar los aranceles.
3. **Declaración de aduanas para despacho sin caución:** se utiliza para la liquidación del almacén en el pago del impuesto y se imprime en papel verde. Es importante tener en cuenta que el tipo de derecho aplicable es el que existe en la fecha en que se retira un bien de un depósito. Por lo tanto, si la tasa cambia después de que los bienes han sido liberados de un puerto aduanero, los aranceles calculados en la declaración de aduanas amarilla (declaración de aduanas para almacenaje) y el valor abonado que aparece en la declaración de aduanas verde (declaración de aduanas para despacho de aduanas sin caución) será diferente.

### **Documentos no incluidos en el EDI**<sup>37</sup>

Si se presenta una declaración de entrada sin utilizar el Sistema de Intercambio Electrónico de Datos, se requieren además los siguientes documentos:

- Factura firmada.
- Lista del empaque.
- Conocimiento de embarque o albarán de entrega/guía aérea.
- Formulario de declaración GATT.
- Declaración del importador.
- Carta de crédito/cheque de caja.
- Documento del seguro.
- Catálogo y análisis técnico.
- Valor por separado de los repuestos.

### **Aranceles de importación**

Las posiciones arancelarias objeto de este estudio deben pagar aranceles para su importación a India:

- 8708.40: Cajas de cambio y sus partes. Paga un arancel del 15%.
- 8708.50: Ejes con diferencial y sus partes. Paga un arancel del 15%.
- 8409.91: Partes de motor. Pagan un arancel del 15%.

#### **6.4.2 Estándares de calidad en India**

Las normas comerciales establecen criterios específicos a productos y servicios imponiendo estándares que se aplican tanto a bienes nacionales como importados. Entender los mismos facilita las exportaciones de bienes a India.

En 2016, se estableció el BIS (*Bureau of Indian Standards*) como la agencia nacional para regular los productos nacionales e internacionales. Es una entidad corporativa llevada adelante por el Ministro de Asuntos de Consumo, Alimentación y Distribución Pública, compuesta por 25 miembros que representan tanto al gobierno federal y estatal

---

<sup>37</sup> Dezzan, Shira & Associates. India's Import Policy: Procedures and Duties. India Briefing. [en línea]<<https://www.india-briefing.com/news/import-policy-procedures-duties-8728.html>> [Consulta: 22 abril. 2018].

como a las industrias, instituciones científicas y de investigación, organizaciones de consumidores y profesionales.

Así mismo, es la única autoridad competente de los planes de certificación de calidad y que puede reconocer marcas internacionales de igual modo que las marcas indias para bienes, servicios procesos de producción o sistemas.

Según el el reporte 2015-16 del BIS, hay 18.781 estándares locales, de los cuales 5.199 han sido concordantes con las normas internacionales debido a la firma de 21 Cartas de Entendimiento y conforme a la normalización de sus empresas nacionales en otros países con la Organización Internacional de Normalización (ISO). Sin embargo, algunas normativas en India pueden tener conflictos con las normas internacionales, hasta pueden ser concebidas como barreras comerciales para determinados productos.

Adicionalmente, cabe destacar que India ha fallado al momento de notificar a la Organización Mundial de Comercio (OMC) sobre los cambios en la normativa, realizándolo fuera del plazo específico o directamente omitiéndolo. No obstante, todos los cambios o enmiendas son publicados en el boletín oficial de India.

En líneas generales, salvo 109 productos que requieren certificación obligatoria previa a su importación, los estándares comerciales en India son voluntarios. En la industria autopartista, se destaca una serie de autopartes que se encuentran dentro del grupo de certificaciones obligatorias que se detallan a continuación:

**Tabla 6.7: Normas comerciales de autopartes**

Norma comercial	Partes de vehiculos
IS 13098	Vehículos automotores - Tubos para neumáticos
IS 15627	Vehículos automotores: Neumáticos para vehículos de motor de dos y tres ruedas
IS 15633	Vehículos automotores - Neumáticos para vehículos de pasajeros - Capa diagonal y radial
IS 15636	Vehículos automotrices - Neumáticos para vehículos comerciales - Pliegues diagonales y radiales
IS 15100	Conjunto de válvula multifunción para recipientes de gas licuado de petróleo (LPG) permanentemente fijados para uso automotriz
IS 1489	Contenedores de gas licuado de petróleo para uso automotriz

Fuente: Elaboración propia en base a datos de BIS

Se puede observar en la tabla 5.7, que las posiciones objeto de este estudio no se encuentran dentro de este grupo y por ende, no requieren certificaciones obligatorias por parte del Estado indio.<sup>38</sup>

Sin embargo, aunque no es obligatorio obtener una certificación para proveer en el mercado, es altamente recomendable y en algunas ocasiones necesario, estar certificado bajo la norma IATF 16949:2016. Esto sucede ya que una empresa sin un certificado válido tiene muy pocas posibilidades para servir a un proveedor de Nivel 1 y mucho menos abastecer una terminal de autopartes originales. Por lo que, la certificación muchas veces es un pre-requisito para lograr un contrato.

Este certificado se puede aplicar a todo el proceso de la industria autopartista - automotriz optimizando la calidad de los productos y obteniendo reconocimiento internacional por diferentes fabricantes<sup>39</sup>. La base de datos de proveedores de *International Automotive Task Force* (IATF) permite a los fabricantes del mercado original obtener información actualizada del estatus de certificación de sus proveedores.

La norma IATF 16949:2016 reemplaza y actualiza la tradicional TS 16949:2009, enfocándose en el cliente e implementándose en base a los lineamientos de la ISO 9001:2015 en cuanto a la gestión de calidad del sector. Todas las organizaciones deben completar su transición a la norma 16949:2016 antes del 14 de septiembre de 2018<sup>40</sup>-

Otros beneficios de la certificación IATF 16949 son<sup>41</sup>:

- Promoción de una mayor participación al involucrar a la Alta Dirección y las partes interesadas, así como la identificación de los riesgos asociados.

---

<sup>38</sup> Bureau of Indian Standards (BIS). The National Standards of Body of India. Product certification: Mandatory certification. [en línea] <<http://www.bis.org.in/cert/ProdUnManCert.asp>> [Consulta: 25 mayo. 2018].

<sup>39</sup> Revista Logística Énfasis. Cobra importancia certificación en industria automotriz. 2015. [en línea] <<http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/72946-cobra-importancia-certificacion-industria-automotriz>> [Consulta: 25 mayo. 2018]

<sup>40</sup> Lloyd's Register. Quality Assurance (LRQA). Calidad automotriz. [en línea] <<http://www.lrqasudamerica.com/certificaciones/iatf-16949/>> [Consulta: 25 mayo. 2018].

<sup>41</sup> Det Norske Veritas. IATF 16949 - Gestión de la Calidad en la Industria Automotriz. [en línea] <<https://www.dnvgl.com.ar/services/iatf-16949-gestion-de-la-calidad-en-la-industria-automotriz-76855>> [Consulta: 25 mayo. 2018].

- Reduce la necesidad de múltiples auditorías de segunda y tercera parte.
- Aumenta la confianza y seguridad para participar en licitaciones para contratos globales.
- Reducción de las variaciones en la producción y mejora de la eficiencia en la fabricación, impactando directamente en los resultados.

Por otro lado, las regulaciones indias estipulan que todos los productos deben tener la fecha de producción, importación y adicionalmente se indica que al momento de la importación la vida útil del producto deber ser al menos del 60%.

### 6.4.3 Analisis de la competencia

Japón y China son los principales orígenes de las importaciones de India para cajas de cambio, válvulas y ejes. Por lo tanto, se procede a compararlos con Argentina bajo el análisis de distintos indicadores.

Tabla 6.8: Comparativa entre Argentina, China, Japón

		ARGENTINA	CHINA	JAPON	
DOING BUSINESS 2018	Facilidad de hacer negocios ( <i>ranking</i> )		117	78	34
	Tiempo para exportar	Cumplimiento documental (horas)	30	21.2	2.4
		Cumplimiento fronterizo (horas)	21	25.9	22.6
	Costo para exportar	Cumplimiento documental (USD)	60	84.6	54
		Cumplimiento fronterizo (USD)	150	484.1	264.9
ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGISTICO	<i>Ranking</i>		66	27	12
	Plazo de entrega para las exportaciones (días)		2	3	2
	Frecuencia de arribo de embarques (1 = baja a 5 = alta)		3.471	3.896	4.207
	Competitividad y calidad de los servicios logísticos (1 = baja a 5 = alta)		2.825	3.99	3.62

Fuente: Elaboración propia en base a datos Doing Business<sup>42</sup>, Banco Mundial<sup>43</sup>

<sup>42</sup>World Bank Group. Doing Business, 2018. [en línea] <<http://espanol.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>> [Consulta: 10 junio. 2018].

El informe *Doing Business*, analiza las regulaciones que favorecen o restringen la actividad empresarial. En el año 2018, Argentina obtuvo un puesto considerablemente bajo con respecto a China y Japón lo cual denota que el país no cuenta con amplias facilidades para las relaciones comerciales.

Sin embargo, dentro de los factores se incluyen el tiempo y los costos relacionados con el cumplimiento de los requisitos de presentación documental de los organismos gubernamentales de la economía de origen, tránsito y destino; y los relacionados con la eficiencia de la administración de aduanas de cada país. Al analizarlos, se destaca que Argentina presenta menor tiempo y costo de cumplimiento fronterizo en relación a sus competidores.

Por otra parte, el Índice de Desempeño Logístico es una medición que realiza el Banco Mundial para mostrar las tendencias globales en materia de logística y medir la eficiencia de las cadenas de suministro de cada país a fines de conocer sus oportunidades de competir en el mercado global<sup>44</sup>. El reporte 2016, ubica a Argentina en el puesto 66 del *ranking* con 2,963 puntos, mientras que China se encuentra en el puesto 27 con 3,661 puntos y Japón se posiciona en el puesto 12 con 3,97 puntos.

Entre los factores analizados se encuentran indicadores tales como, el plazo de entrega para las exportaciones, frecuencia de arribo de embarques al destinatario dentro del plazo previsto, competitividad y calidad de los servicios logísticos, entre otros.

---

<sup>43</sup> Banco Mundial. Índice de Desempeño Logístico. [en línea]  
<<https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.LOGS.XQ?end=2016&locations=AR-CN-JP&start=2007&view=chart>>  
[Consulta: 10 de junio. 2018].

<sup>44</sup> Consejo Nacional de Competitividad. Índice de Desempeño Logístico 2016. [en línea]  
<<http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2016/08/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2016.pdf>> [Consulta: 10 junio. 2018].

A pesar que el desempeño logístico de Argentina ha ido empeorando, en la tabla 5.8 se puede destacar que presenta una mejor competitividad y calidad en servicios logísticos que China y Japón<sup>45 46</sup>.

## 6.5 Rutas marítimas Argentina – India

Al momento de concretar la exportación a otro mercado, se deben investigar las diversas rutas marítimas que ofrecen las agencias de transporte internacional entre ambos países y comparar tiempos de entrega y costos. Según el acuerdo de cada exportador con el cliente, se elige la opción que más se adecúe a sus necesidades y sea más eficiente para la distribución física internacional.

Con respecto a India, se estudió la oferta de las principales agencias marítimas que realizan viajes semanales desde Buenos Aires: Hamburg Süd, Hapag Lloyd, Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC).

Se eligieron como puertos de origen en Argentina los ubicados en Buenos Aires y Zárate, ya que concentran casi la totalidad de las exportaciones de contenedores y en especial, de autopartes. En cuanto a los puertos de destino, en India se optaron por las diez terminales de mayor tráfico marítimo ubicadas estratégicamente en las cercanías de los polos autopartistas y automotrices. Estos son: Mundra, New Mangalore, Tuticorin, Chennai, Visakhapatnam, Haldia, Cochin, Kandla, Pipavav y Nhava Sheva.

---

<sup>45</sup> The World Bank; Turku School of Economics; Developing Trade Consultants. Connecting to Compete, 2016. Trade Logistics in the Global Economy. [en línea] <[https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI\\_Report\\_2016.pdf](https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf)> [Consulta: 10 junio. 2018].

<sup>46</sup> Pérez Eduardo. Logística poco competitiva. La Nación. [en línea] <<https://www.lanacion.com.ar/1941518-logistica-poco-competitiva>> [Consulta: 10 junio. 2018].



**Ilustración 6.4: Terminales portuarias de India**

Fuente: Invest India<sup>47</sup>

Referencias:



A continuación, se observa la tabla 5.9 donde se desglosa por agencia una descripción de cada ruta en base a dos criterios claves a tener en cuenta: puertos de trasbordos, y tiempo estimado de tránsito (*Transit Time*).

<sup>47</sup> Gonsalves Oliver. India's Auto Component Industry: Investment Incentives by Location. India Briefing. [en línea] <<https://www.india-briefing.com/news/indias-auto-component-industry-investment-incentives-location-16698.html/>> [Consulta: 25 mayo. 2018].

**Tabla 6.9: Rutas marítimas Buenos Aires - India**

		Transit Time desde Buenos Aires (Días)			
		HAMBURG SUD	MSC	HAPAG LLOYD	MAERSK LINE
PUERTO	Mundra	50	71	50/58	57
	New Mangalore	-	69	60/73	69
	Tuticorin	48	67	43/50	70
	Chennai	44	68	42/49	-
	Visakhapatnam	-	67	45/52	72
	Haldia	43/53	69	46/54	70
	Cochin	48/54	71	46/54	64
	Kandla	-	-	63/73	63
	Pipavav	48/52	-	-	63
JNP (Nhava Sheva)	53/57	69	43/51	-	
TRASBORDO	Klang, Malasia	Amberes, Belgica	Singapur, Singapur	Tanger, Marruecos	
			Colombo, Sri Lanka	Dubai, EAU	
	Singapur, Singapur	Colombo, Sri Lanka	Mundra, India (en camion)	Salalah, Oman	
			Klang, Malasia	Colombo, Sri Lanka	
			Abu Dabi, EAU		

Fuente: Elaboración propia en base a datos de las páginas web de Hamburg Süd<sup>48</sup>, MSC<sup>49</sup>, Hapag Lloyd<sup>50</sup> y Maersk Line.<sup>51</sup>

En líneas generales, todas las agencias salen de Buenos Aires y tienen llegada en diferente medida a las terminales mencionadas de India. Hapag Lloyd arriba al 90% de los puertos, MSC y Maersk llegan al 80% y Hamburg Süd al 70%. Por otro lado, Maersk es la marítima con mayor cantidad de trasbordos teniendo un promedio de dos a tres, seguido por Hapag Lloyd con dos y las demás con uno.

<sup>48</sup>Hamburg Süd. Schedules Point to Point. [en línea] <[https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner\\_services/e-commerce/schedules/index.html](https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner_services/e-commerce/schedules/index.html)> [Consulta: 9 junio. 2018].

<sup>49</sup>Mediterranean Shipping Company. Search Schedules. [en línea] <<https://www.msc.com/search-schedules>> [Consulta: 9 junio. 2018].

<sup>50</sup>Hapag Lloyd. Interactive Schedule [en línea] <<https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/schedules/interactive-schedule.html>> [Consulta: 9 junio. 2018].

<sup>51</sup>Maersk Line. Schedules Point to Point. [en línea] <<https://my.maerskline.com/schedules/>> [Consulta: 9 junio. 2018].

Tabla 6.10: Rutas marítimas Zárate - India

		Transit Time desde Zarate (Dias)			
		HAMBURG SUD	MSC	HAPAG LLOYD	MAERSK LINE
PUERTO	Mundra	54/55	76	-	-
	New Mangalore	-	72	-	51
	Tuticorin	51/52	72	-	55
	Chennai	48/49	71	-	-
	Visakhapatnam	-	72	-	54
	Haldia	57/58	65	-	59
	Cochin	54/55	74	-	55
	Kandla	-	-	-	59
	Pipavav	51/52	-	-	59
JNP (Nhava Sheva)	53/64	74	-	-	
TRASBORDO	Itapoa, Brasil	Santos, Brasil	-	Itapoa, Brasil	
	Klang, Malasia			Tanger, Marruecos	
	Singapur, Singapur	Amberes, Belgica		Colombo, Sri Lanka	
	Tanger, Marruecos	Colombo, Sri Lanka		Dubai, EAU	
				Mundra, India (en camion)	
			Algeciras, España		

Fuente: Elaboración propia en base a datos de las páginas web de Hamburg Süd<sup>52</sup>, MSC<sup>53</sup>, Hapag Lloyd<sup>54</sup> y Maersk Line<sup>55</sup>.

Tomando como terminal de origen a Zárate (tabla 5.10), cabe destacar que Hapag Lloyd no posee viajes a India, MSC tiene llegada al 80% de los puertos y, Maersk y Hamburg Süd a un 70%. Con respecto a los trasbordos, Maersk sigue siendo la agencia con mayor cantidad, seguida por Hamburg Süd y MSC.

Por último, observando el *transit time*, las agencias marítimas repiten datos similares partiendo tanto desde Buenos Aires como de Zárate con un tiempo total estimado de 60-64 días, según la ruta elegida y los días de espera por trasbordos en cada puerto.

<sup>52</sup> Hamburg Süd. Schedules Point to Point. [en línea] <[https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner\\_services/e-commerce/schedules/index.html](https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner_services/e-commerce/schedules/index.html)> [Consulta: 9 junio. 2018].

<sup>53</sup> Mediterranean Shipping Company. Search Schedules. [en línea] <<https://www.msc.com/search-schedules>> [Consulta: 9 junio. 2018].

<sup>54</sup> Hapag Lloyd. Interactive Schedule [en línea] <<https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/schedules/interactive-schedule.html>> [Consulta: 9 junio. 2018].

<sup>55</sup> Maersk Line. Schedules Point to Point. [en línea] <<https://my.maerskline.com/schedules/>> [Consulta: 9 junio. 2018].

## 6.6 Estrategias para el contacto comercial

Es fundamental tener en cuenta que las relaciones de negocios se basan en la confianza y respeto mutuos. Incluso, los indios prefieren construir relaciones de carácter personal a largo plazo en vez de solo hacer negocios.<sup>56</sup>

A pesar que el idioma oficial de los negocios es el inglés, India se caracteriza por una amplia diversidad cultural donde cada provincia tiene su idioma, alcanzando así un total de más de 20 oficiales. Es por esto que se recomienda adaptar las estrategias de negocio a las necesidades de cada parte del país.

Además, es importante que el dialogo sea cordial, evitando críticas o agresiones, y se respeten cuestiones tales como utilizar títulos como “profesor” o “doctor” cuando sea posible. Caso contrario, anteceder el apellido con: Mr./Mrs./Ms. O Sri/Smt (Srimati) y evitar el uso del nombre a menos que la contraparte lo invite a hacerlo.

Cabe destacar que, debido a la diversidad cultural mencionada anteriormente, la cultura de negocio varía en cada empresa, e incluso se pueden encontrar empresas indias muy similares a las empresas de Occidente.

Para ingresar a India, los visitantes deben contar con pasaporte y visa de Negocios, la cual suele ser válida de 6 meses a un año, con única o múltiples entradas. Para los ciudadanos argentinos, la visa no tiene costo, y su entrega demora entre 5 y 10 días hábiles. Se debe cumplir con requisitos tales como:

- Dirigirse a la Embajada de forma presencial con la siguiente documentación:
  - Pasaporte con una validez mayor a seis meses.
  - 2 fotografías color 5x5 (fondo blanco de frente).
  - Certificado Internacional de Vacunación contra la Fiebre Amarilla.
  - Una carta de invitación de la empresa india que se invita al solicitante en inglés.

---

<sup>56</sup> Export Entreprises SA. India: Practicas de negocio [en línea]. Santander Río, 2018. <<https://es.portal.santandertrade.com/establecerse-extranjero/india/practica-de-negocio>>. [Consulta: 28 mayo. 2018].

- Una carta de la empresa (en papel con membrete) dando detalles de sus actividades, productos y servicios, del negocio propuesto por hacer en la India y el contacto de las empresas y organizaciones que estarán siendo visitadas.
- El solicitante debe adjuntar su tarjeta corporativa.

### 6.6.1 Ferias

Las ferias automotrices o autopartistas son las mejores formas de promoción:

#### **Feria: “Automotive Logistics Conclave”<sup>57</sup>**

- Lugar: Hotel Taj Mahal, Nueva Delhi
- Fecha: 25 y 26 de julio de 2018
- Sitio web: <http://www.siamindia.com/event-overview.aspx?mpgid=30&pgidtrail=30&eid=188>

#### **Descripción:**

En la quinta edición del grupo SIAM Logistics, se debatirán una amplia variedad de temas, entre ellos el alto impacto del impuesto GST<sup>58</sup> en la logística automotriz, tema de gran importancia para los fabricantes de automóviles, proveedores de servicios logísticos, facilitadores y comunidad de logística automotriz en general.

Así mismo, esta convención contará con notables oradores de los ministerios de ferrocarriles, transporte, carreteras viales y de los fabricantes de automóviles (OEM). Los operadores logísticos compartirán sus ideas respecto a diversos temas y los participantes podrán interactuar con ellos.

---

<sup>57</sup> Society of Indian Automobile Manufacturers. Automotive Logistics Conclave. Event Overview. [en línea] <<http://www.siamindia.com/event-overview.aspx?mpgid=30&pgidtrail=30&eid=188>> [Consulta: 20 mayo. 2018].

<sup>58</sup> El GST es un impuesto único sobre el valor añadido gravado sobre la fabricación, venta y consumo de bienes y servicios a nivel nacional.

Este encuentro ofrece una gran oportunidad para aquellos que desean desarrollarse en el plano automotriz, especialmente para los ejecutivos de logística y distribución, marketing y planificación estratégica.

**Feria: “58th SIAM Annual Convention”<sup>59</sup>**

- Lugar: Hotel Taj Diplomatic Enclave, Nueva Delhi
- Fecha: 07 de septiembre de 2018
- Sitio web: <http://www.siamindia.com/event-overview.aspx?mpgid=30&pgidtrail=30&eid=189>

**Descripción:**

Esta convención es uno de los eventos automovilísticos más importantes de India. Es un evento mundial el cual está enfocado en asuntos que influyen en la competitividad de la industria automotriz de India y en su interacción e integración con la economía mundial.

Actualmente, la industria automotriz global está atravesando un momento de transición significativo. Teniendo en cuenta que es una era “verde”, las tecnologías más ecológicas como la energía eléctrica y soluciones a la movilidad como vehículos inteligentes sin conductor, vehículos compartidos o conectados son de gran interés para el público en general. Además de la emisión de gases y la seguridad que son de preocupación mundial, lo que produce un aumento en las expectativas de esta industria.

Desde la perspectiva de los consumidores, las necesidades y aspiración también están creciendo y tendrán un gran peso en el desarrollo futuro de productos de estas características.

Participarán de esta convención más de 1.000 líderes de la industria automotriz mundial e india. Se discutirán los problemas a los que se enfrenta esta industria en India y como podría afectar a largo plazo el crecimiento y la inversión.

---

<sup>59</sup> Society of Indian Automobile Manufacturers. 58th SIAM Annual Convention. Event Overview [en línea] <<http://www.siamindia.com/event-overview.aspx?mpgid=30&pgidtrail=30&eid=189>> [Consulta: 20 mayo. 2018].

### **Feria: “ACMA Automechanika New Delhi”<sup>60</sup>**

- Lugar: Pragati Maidán, Nueva Delhi
- Fecha: 14-16 de febrero de 2019
- Sitio web: <https://acma-automechanika-newdelhi.in.messefrankfurt.com/newdelhi/en/exhibitors/fair-profile.html>

### **Descripción:**

ACMA Automechanika New Delhi es la única exposición enfocada y dedicada en el mercado automotriz de posventa y parte de la marca global 'Automechanika'.

'Automechanika' es una de las marcas de ferias más exitosas de Messe Frankfurt. La feria representa toda la cadena de procesos en el mercado de posventa automotriz, desde el punto de venta, pasando por los servicios, hasta el reciclaje y la eliminación de desechos.

Como feria más grande del mundo para el mercado de posventa automotriz, ACMA Automechanika New Delhi destaca innovaciones y soluciones en los campos de piezas, sistemas, *tuning*, equipos de taller, carrocería y pintura, lavado de autos, *IT & Management* y los últimos servicios automotrices.

### **6.6.2 Marca País**

Según el “Índice de Marca País” 2017-18, que examina la percepción internacional de las naciones, Argentina lidera el primer puesto en Latinoamérica, seguido por Brasil y México en tercera posición. Este estudio se realiza en base a las percepciones que tienen las personas pertenecientes a los mercados de Alemania, Australia, China, Corea del Sur, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Francia, India, Italia, Japón, Reino Unido, Rusia, Sudáfrica y Turquía<sup>61 62</sup>.

---

<sup>60</sup> ACMA automechanika, New Delhi. Messe Frankfurt. Fair Profile. [en línea] <<https://acma-automechanika-newdelhi.in.messefrankfurt.com/newdelhi/en/exhibitors/fair-profile.html>> [Consulta: 20 mayo. 2018].

<sup>61</sup> iProfesional. Cuáles son las marcas país más valiosas de Latinoamérica [en línea] <[http://www.iprofesional.com/notas/264733-argentina-ranking-latinoamerica-marca-pais-good-country-index-Cuales-son-las-marcas-pais-mas-valiosas-de-Latinoamerica?page\\_y=1001](http://www.iprofesional.com/notas/264733-argentina-ranking-latinoamerica-marca-pais-good-country-index-Cuales-son-las-marcas-pais-mas-valiosas-de-Latinoamerica?page_y=1001)> [Consulta: 26 mayo. 2018].

De esta forma, el país se vende como destino de inversiones y lugar de origen para mercaderías de exportación ya que si es reconocido mundialmente por la calidad de sus productos, llevará a cabo estrategias orientadas al fomento del comercio exterior<sup>63</sup>.

Es una innovadora y útil vía para competir en los mercados internacionales y generar mayores niveles de comercialización. Un claro ejemplo en la industria autopartista con “Marca País” es Basso S.A., a través de la venta de válvulas para los motores de Ferrari<sup>64</sup>.

La reputación del producto y del país están fuertemente ligados, por lo que si el producto tiene buena imagen y el gobierno mantiene una estrategia de “Marca País” de excelencia, esto puede generar una ventaja competitiva por sobre otros Estados e industrias.

Por lo tanto, para el sector autopartista esto puede ser una herramienta valiosa a la hora de diseñar una estrategia y posicionar el producto en el mercado externo<sup>65</sup>.

---

<sup>62</sup> Adlatina.com. Argentina, Brasil y México, las tres marcas país mejor posicionadas de la región [en línea] <<http://www.adlatina.com/marketing/argentina-brasil-y-mexico-las-tres-marcas-pais-mejor-posicionadas-de-la-region>> [Consulta: 26 mayo. 2018].

<sup>63</sup> Echeverri Lina María. Observatorio de Marca e Imagen País. Marca país: el branding aplicado a los países, 2016. [en línea] <[https://www.researchgate.net/publication/311924860\\_Marca\\_pais\\_el\\_branding\\_aplicado\\_a\\_los\\_paises](https://www.researchgate.net/publication/311924860_Marca_pais_el_branding_aplicado_a_los_paises)> [Consulta: 28 mayo. 2018].

<sup>64</sup> BBB válvulas 3B. Institucional. [en línea] <<http://www.basso.com.ar/ES/Institucional.aspx>> [Consulta: 28 mayo. 2018].

<sup>65</sup> Ministerio de Turismo. Marca País: fundamentación y utilidad. [en línea] <<http://www.turismo.gov.ar/marca-pais/fundamentacion-y-utilidad>> [Consulta: 28 mayo. 2018].

## 7 Análisis de la demanda

### 7.1 Tendencias generales del consumo:

#### 7.1.1 Factores sociodemográficos <sup>66</sup>

India es el segundo país más poblado después de China, cuenta con 1.324.171.354 habitantes y una densidad de la población de 445 hab/km. De los cuales el 33,1% corresponde a población urbana y el 66,9% restante a población rural.

Del total de los habitantes, el 51,8% corresponde a hombres, y 48,2% a población femenina con una edad media de 24 años.

La población india se compone de numerosos grupos étnicos. El 72% son indo-arios (asameses, bengalíes, punyabíes, kolis, etc.), el 25% son dravídicos (tamiles, télugus, malayalis, kannadigas, etc.), y el 3% son mongoloides entre otros.

Los consumidores indios muestran preferencia por las marcas que les resultan familiares. Los consumidores urbanos, prefieren, además el valor incremental que les ofrezca una marca en vez de la reputación de la marca por sí misma.

Cabe destacar que India es un país que se caracteriza por una gran diversidad religiosa, lingüística, cultural, económica y social, lo que se traduce en una amplia variedad de consumidores. El hindi y el inglés son las lenguas oficiales de la India aunque también están reconocidos 22 idiomas más.

---

<sup>66</sup> Export Enterprises SA. India: llegar al consumidor. Santander Rio, 2018.  
<<https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/india/llegar-al-consumidor>> [Consulta: 28 mayo. 2018].

### 7.1.2 Factores económicos

En base a la Organización Central de Estadísticas (CSO) y el Fondo Monetario Internacional (FMI), India se ha convertido en la economía de más rápido crecimiento en el mundo y se espera que sea una de las tres principales potencias económicas en los próximos 10-15 años.

En 2016, llegó a ocupar la séptima posición a nivel mundial en PBI nominal, y fue el tercer país en cuanto a Paridad del Poder Adquisitivo (después de EEUU y China). Sin embargo, según datos del Banco Mundial, en 2013 el 23,6% de la población india total se encuentra por debajo del umbral internacional de pobreza (1,25 dólares al día), mientras que el 30% vive con menos de 1,9 dólares diarios.

El crecimiento económico favorece el desarrollo de la clase media, que de acuerdo con un informe de *Boston Consulting Group (BCG)*, para el 2025 India sería el tercer mayor mercado con aproximadamente 4 trillones de consumo de dólares y un poder adquisitivo lo suficientemente alto para adoptar hábitos de compra cada vez más parecido a la cultura occidental.

#### **Inflación**

Según el “Reporte Económico Mensual” del Ministerio de Finanzas de India, la Inflación basada en el Índice de precios al consumidor (IPC) disminuyó a 5,1% en enero 2018 de 5,2% en diciembre 2017. El índice de precios mayoristas pasó de ser 3,6% en diciembre 2017 a 2,8% en enero 2018.

#### **Crecimiento económico**

La Información aportada por la oficina Central de Estadísticas (CSO) de India, muestra una tasa de crecimiento del PBI a precios constantes de mercado de 7,1% en 2016-17 y 8,2% en 2015-16. El mismo centro estadístico estima que el crecimiento del PBI para el período 2017-18 será de 6,6%.

Según el Fondo Monetario Internacional, el PBI de India en 2017 aumentó un 6,7% respecto del año anterior, llegando a 2.439,09 millones de dólares<sup>67</sup>. Proyectándose para 2018 y 2019 un crecimiento del 7,4% y 7,8% respectivamente. De esta forma, India se sitúa como la economía estructurada con mayor crecimiento en el mundo.

**Tabla 7.1: Indicadores económicos de India**

Indicadores de crecimiento	2015	2016	2017	2018 (e)	2019 (e)
<b>PBI</b> (miles de millones de USD)	2.089,87	2.263,79	2.439,01	2.654,17	2.926,24
<b>PBI</b> (crecimiento anual en %, precio constante)	8,0	7,1	6,7	7,4	7,8
<b>PBI per cápita</b> (USD)	1.629e	1.742e	1.852e	1.989	2.165
<b>Tasa de inflación</b> (%)	4,9	4,5	3,8	4,9	4,8

Fuente: IMF – World Economic Outlook Database, 2017 68

### 7.1.3 Tendencias sociopolíticas

La forma de gobierno india es una República Federal basada en una democracia parlamentaria. El jefe de Estado es el Presidente, elegido por un colegio electoral formado por miembros de las dos cámaras del Parlamento y las asambleas legislativas provinciales para un mandato de cinco años.

El jefe del Gobierno es el Primer Ministro, quien es elegido por los miembros parlamentarios del partido mayoritario tras la celebración de elecciones legislativas para ejercer durante cinco años. El Presidente, a partir de la recomendación del Primer Ministro, selecciona al gabinete ministerial.

<sup>67</sup> Banco Mundial. PBI per cápita, PPA (\$ a precios internacionales actuales) [en línea]. 2018. <<https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.PP.CD?locations=IN>>. [Consulta: 26 marzo. 2018].

<sup>68</sup> Export Entreprises SA. India: Política y Economía [en línea]. Santander Río, 2018. <<https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/india/politica-y-economia>>. [Consulta: 26 marzo. 2018].

En cuanto al Poder Legislativo, la Asamblea Legislativa es bicameral. El Parlamento está compuesto por el Consejo de Estados y la Asamblea Popular. Los ciudadanos de India disfrutaban de un número considerable de derechos políticos.

La modernización de las instituciones públicas ha tomado un lugar destacado en la agenda nacional de reformas, y algunos resultados positivos comienzan a visualizarse. En 2016, India ascendió al lugar 79 entre 176 países en el Índice de Percepción de la Corrupción, lo que significó una mejora respecto al puesto 94 obtenido en 2013. Sin embargo, todavía hay mucho margen de mejora.

La gran promesa de la iniciativa “*Make in India*”, lanzada por el gobierno en 2014 buscando facilitar la inversión, la producción y la creación de empleo, podría no ser efectiva si no se eliminan la excesiva burocracia y la corrupción. La racionalización de las agencias y el fomento de su transparencia deberían incrementar la confianza de los inversores privados y facilitar un mayor financiamiento a largo plazo.

A pesar de que India ha avanzado en los rankings *Doing Business* del Banco Mundial, desde el puesto 142 en 2015 al puesto 100 en 2018, el entorno comercial varía en diferentes partes del país. Un aumento general de la inversión privada en India, especialmente de empresas extranjeras, requiere un entorno comercial favorable que incluya fuertes derechos de propiedad y una toma de decisiones justa y rápida para resolver conflictos.

Con una población de 1.3 mil millones, aproximadamente la mitad de los cuales son menores de 25 años, India tiene un gran potencial para beneficiarse de la Cuarta Revolución Industrial. El país fue reconocido por las mejoras en la infraestructura y la educación superior y la capacitación en el Informe de Competitividad Global 2017-2018 del Foro Económico Mundial, aunque se deslizó en el rango general al puesto 40 del 39. Los desafíos incluyen exportaciones lentas, un déficit de infraestructura y barreras para hacer negocios. La aprobación del proyecto de Ley de impuestos a los bienes y servicios en agosto de 2016 fue un paso en el cual podrían garantizar que los inversores busquen cada vez más oportunidades en la India.

Con respecto a la política exterior, India ha sufrido una importante transformación desde que el país inició una apertura económica y política en los años 90.

Principales características de la política exterior india:

- Defensa del multilateralismo en el tratamiento de los asuntos internacionales.
- Acercamiento a los países del entorno geográfico y los BRICS.
- Independencia en el desarrollo de la política exterior.
- Diplomacia del desarrollo. Interés en actuar conjuntamente con otros países menos favorecidos en foros internacionales para promover medidas en diversas áreas que tengan en cuenta sus intereses frente a los países ricos.
- Política de defensa creíble. La India no va a renunciar a mejorar y modernizar su potencial militar, en parte porque se halla localizada en un escenario inestable, y porque no forma parte de ninguna alianza militar respaldada por los EEUU. La garantía de una política de defensa creíble aparece, así como una medida de prevención (disuasión) ante una posible evolución violenta en el contexto regional.
- Activa participación en nuevos foros multilaterales como el G20 y las Cumbres IBSA o BRICS, entre otros.

### **Relaciones internacionales**

India actualmente es considerada país líder entre los países en desarrollo. Miembro fundacional de las Naciones Unidas y del “Movimiento de los No Alineados”, es un miembro activo de varias instituciones internacionales, entre las que se encuentran la OMC, el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo, SAARC, G-20 y BASIC.

En la actualidad, el país se encuentra en proceso de reforzar sus lazos diplomáticos y económicos, principalmente con los países de la región (“*Look East Policy*”) así como con EEUU, China, la UE, Japón, Israel y América Latina. India mantiene, además, fuertes relaciones con la Unión Africana, los estados de la *Commonwealth* y el mundo árabe, así como unas fuertes relaciones militares con Rusia. Tras las elecciones de mayo de 2014,

existe una clara tendencia al acercamiento a países de la región asiática, así como al refuerzo de las relaciones con los países BRIC, en especial con China y Rusia.

India ha participado activamente en varias misiones de paz de Naciones Unidas, siendo uno de los mayores contribuyentes de tropas para mantener la paz y seguridad internacional. En la actualidad, junto con Alemania, Japón y Brasil (conocidos como el G4), busca un puesto permanente en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas<sup>69</sup>.

### **Impuestos**

El 1 de julio de 2017, India realizó la reforma tributaria más importante en su historia que dio origen al Impuesto sobre bienes y servicios o GST (por sus siglas en inglés).

El GST es un impuesto único sobre el valor añadido gravado sobre la fabricación, venta y consumo de bienes y servicios a nivel nacional. Varía del 0% al 28%, con una tasa media del 18%. Se aplican recargos que van desde el 1% al 15% a los vehículos, siendo los más de afectados los automóviles de alta gama.

Las exportaciones están exentas del pago de impuestos y los exportadores pueden solicitar el reembolso del impuesto soportado.

El GST está compuesto de tres elementos que se aplican dependiendo de la transacción: CGST, recaudado por el Gobierno Central sobre las ventas dentro de un estado; SGST, recaudado por el Gobierno Estatal sobre las ventas dentro de un estado; IGST, recaudado por el Gobierno Central sobre las ventas interestatales.

En cuanto a impuestos retenidos, las retenciones no se aplican a los beneficios declarados por una empresa india, ya que están exentos de impuestos para todos los accionistas.

---

<sup>69</sup> Export Entreprises SA. India: Fiscalidad [en línea]. Santander Río, 2018. <<https://es.portal.santandertrade.com/establecerse-extranjero/india/fiscalidad>> [Consulta: 27 marzo. 2018].

Las regalías y los cánones por servicios técnicos (FTS) que se pagan a una entidad no residente en India están sujetos a una retención básica del 10%, aunque con algunas condiciones. Teniendo en cuenta el recargo aplicable, la retención efectiva puede ser del 10,3%, el 10,51% o hasta del 10,82% en el caso de una empresa extranjera. En el caso de otros entes sujetos a gravamen, incluidas las personas físicas, la retención es del 10,3% o del 11,54%.

Los intereses pagados a los no residentes en India están sujetos a varias retenciones, dependiendo de ciertas condiciones. La retención básica sobre el interés de un préstamo en moneda extranjera, pagado por una empresa india a un no residente, es del 20%, que sumada al recargo y la tasa educativa resulta en una retención del 20,6%, el 21,01% o el 22,63% en el caso de una empresa extranjera<sup>70</sup>.

#### **7.1.4 Tendencias legislativas y fiscales**

El comercio exterior de India está regulado por la Política de Comercio Exterior enmarcada por el Gobierno cada cinco años. El mismo especifica que, cualquier persona o entidad residente en la India que tenga la intención de exportar o importar a la India necesita obtener un código de importador exportador (IEC) de la Dirección General de Comercio Exterior. Los productos importados necesitan conformidad en cuanto a las leyes domésticas, regulaciones, especificaciones técnicas, normas ambientales y de seguridad donde sea prescrito y como aplicable a productos producidos localmente. Se recomienda, además, evitar el uso del incoterm EXW para evitar tener que organizar el transporte doméstico en India.

El contrato de negocios, puede ser oral o por escrito. No obstante, algunos contratos han de hacerse obligatoriamente por escrito y en ciertos casos será necesario registrarlos.

---

<sup>70</sup> India Briefing. Impuesto sobre bienes y servicios en India: conceptos y vocabulario, agosto 2017. [en línea] <<https://www.india-briefing.com/news/impuesto-sobre-bienes-servicios-india-conceptos-vocabulario-15469.html>> [Consulta: 27 marzo. 2018].

En caso de conflictos internacionales, se recurre al arbitraje, reconocido por la legislación india como un método legítimo para la resolución de conflictos. No obstante, los inversores extranjeros se quejan con frecuencia de una falta de "inviolabilidad de los contratos"<sup>71</sup>.

### 7.1.5 Marco ecológico – ambiental

India enfrenta diversos desafíos, como la constante degradación medioambiental y el fracaso de las instituciones para integrar de manera suficiente las consideraciones medioambientales y de desarrollo social dentro de los objetivos de la política económica.

India se ha visto afectada por una serie de desastres naturales que han afectado severamente la economía y agotado los recursos naturales, amenazando el sustento de millones de personas. El país es especialmente vulnerable a los desastres naturales, incluyendo ciclones e inundaciones anuales debido a los monzones. Si a esto añadimos una mala administración de los recursos, una infraestructura inadecuada y prácticas no sustentables, el futuro del país se visualiza sombrío. El calentamiento global ha tenido ya su impacto: incremento de la actividad ciclónica, aumento de los niveles de los mares y de la temperatura ambiente y cambios en las precipitaciones están siendo reportados y se verán agravados en el futuro cercano. El aumento de las temperaturas, en particular, va a cambiar los patrones de hielo y nieve del Himalaya, lo que tendrá un enorme impacto sobre los ecosistemas de la región y la biodiversidad, así como también sobre los medios de subsistencia de millones de personas.

La población ha aumentado considerablemente ejerciendo una enorme presión sobre los recursos naturales, por lo que se prevé escasez de agua, agotamiento y erosión del suelo, deforestación y contaminación del agua y del aire.

En 2008 India fue el cuarto mayor emisor de CO<sub>2</sub> del mundo. El Gobierno ha propuesto un Plan de Acción Nacional para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, y también está

---

<sup>71</sup>Temas claves de la agenda global: India. Reformas Agrícolas. [en línea] <<https://toplink.weforum.org/knowledge/insight/a1Gb000000LOoTEAW/explore/dimension/a1Gb00000015QdpEAE/suimary>> [Consulta: 22 marzo. 2018].

delineando el programa "Misiones", un conjunto de estrategias de desarrollo sustentable para servir como legislación nacional sobre clima en el futuro inmediato. Sin embargo, estas políticas están impulsadas más por imperativos adaptativos y modelos no sustentables de desarrollo que por un enfoque realista y adecuado de la sustentabilidad medioambiental. De hecho India, junto con el G77 y China, cuentan con que el mundo desarrollado esté de acuerdo con una reducción del 40% de las emisiones de CO2 para 2020, a fin de que los países en vías de desarrollo obtengan el adecuado "espacio atmosférico" necesario para su desarrollo.

Las misiones proyectadas incluyen:

- Misión Solar Nacional para generar 20.000 MW de energía solar en 2020.
- Misión Nacional para un Hábitat Sustentable centrada en la eficiencia energética en los edificios residenciales y comerciales, y en la mejora de la gestión de los residuos sólidos.
- Misión Nacional del Agua para mejorar la gestión del agua y la conservación del río.
- Misión Nacional para una India Verde centrada en la repoblación forestal.
- Misión Nacional para la Agricultura Sustentable.

La primera en ser lanzada fue la Misión Solar Nacional, las demás fueron aprobadas pero aún no implementadas. Sin embargo, no queda claro aún si el Gobierno va a proponer estas misiones como su principal estrategia para reducir las emisiones de CO2 del país. El Gobierno también aspira a reducir la intensidad energética del país en un 15-20% en los próximos 20 años y a incrementar el área cubierta por bosques o por árboles en un 15%, para remover carbono de la atmósfera. Ésto se traducirá en más de un 9% de desviación en comparación con el escenario de los negocios que son llevados a cabo a la manera habitual, según han calculado las ONG locales<sup>72</sup>.

## 7.2 Análisis del comportamiento del consumidor

---

<sup>72</sup> Jha Himanshu. Informes nacionales Social Watch. El crecimiento no sustentable lleva el desastre [en línea] <medioambiental.2012http://www.socialwatch.org/es/node/14094> [Consulta: 27 marzo. 2018].

En base a un estudio realizado por la consultora Deloitte, se explican las principales tendencias en los hábitos de consumo a nivel global sobre los cuales se afianzan los ejes para la fabricación y comercialización de vehículos para 2020<sup>73</sup>.

Estas tendencias en líneas generales incluyen:

- Consumo responsable y con mayor énfasis en el valor.
- Mayor poder de compra por el rápido desarrollo de los mercados emergentes.
- “Movimiento verde” donde se comparará el costo y la conciencia ecológica de los consumidores.
- Seguridad como atributo principal al momento de la decisión de compra será primordial a la hora de la compra de nuevos vehículos, como así también las innovaciones.
- La conectividad junto a la necesidad de estar en línea serán las nuevas preferencias.
- El nuevo canal de ventas será Internet, lo que facilitará las ventas de las concesionarias.

Los consumidores en mercados emergentes representan una buena oportunidad en el crecimiento de las ventas de la industria. Sin embargo, el sector automotriz debe estar atento en el cambio de preferencias de compra actuales, partiendo por la elección de vehículos de mayor lujo en detrimento de los vehículos más básicos.

La clave del éxito dependerá de la capacidad de las terminales automotrices en conjunto a sus proveedores de la industria autopartista para diseñar y adoptar estrategias adecuadas para satisfacer a sus clientes de forma flexible y rentable.

Al momento de llevar a cabo la compra a los subcontratistas, las empresas matrices priorizan la posibilidad de acceder a un porcentaje de reducción del precio lo cual puede

---

<sup>73</sup> Sica, Dante Enrique; Amilcar Scarlan, Maximiliano; Rossini, David Edgardo; Beinstein, Jorge; Figueroa, Diego Eduardo. El Futuro del Sector Automotriz en el Mundo (2025): fuerzas impulsoras y tecnologías clave para su desarrollo en el marco de políticas que promuevan la calidad de vida y la conservación del medio ambiente y de los recursos naturales - 1a ed. - Buenos Aires: Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, 2014 [en línea] <<http://www.mincyt.gov.ar/adjuntos/archivos/000/034/0000034306.pdf>> [Consulta: 24 marzo. 2018].

reflejarse en menores costos, el aseguramiento de óptimos niveles de calidad y cumplimiento de los plazos de entregas<sup>74</sup>.

En lo que respecta a los productos de *aftermarket*, en un principio se preferían los precios bajos por sobre la durabilidad. Sin embargo la demanda ha ido cambiando a medida que se reconoce la importancia de la calidad y se trasladó de productos de bajo precio con baja calidad, a precios altos con calidad.

Dichos cambios en el comportamiento del cliente y sus preferencias, se debe principalmente a un mayor acceso a la información. Además, se deben tener en cuenta las nuevas tendencias de los OEM, quienes ofrecen paquetes de garantía extendida combinada con un servicio óptimo de atención al cliente que le añaden valor al producto<sup>75</sup>.

En algunos segmentos de vehículos, la elección de un cliente para un repuesto depende de la facilidad de conseguirlo, de la consciencia del cliente y la fuerza de los influenciadores, como por ejemplo el mecánico.

---

<sup>74</sup> Uchikawa, Shuji & Roy Satyaki. The Development of Auto Component Industry in India [en línea] <<http://www.ihdindia.org/Formal-and-Informal-Employment/Paper-6-The-Development-of-Auto-Component-Industry-in-India.pdf>> [Consulta: 15 mayo. 2018].

<sup>75</sup> Automotive Components Manufacturers Association of India. Indian Automotive Aftermarket Study. [en línea] <[http://acma.in/pdf/executive\\_summary.pdf](http://acma.in/pdf/executive_summary.pdf)> [Consulta: 20 abril. 2018].

## 8 Conclusión

En base a la investigación realizada sobre el mercado autopartista y la posible creación de una relación comercial entre Argentina e India, se pudieron observar diferentes características a destacar.

La industria autopartista, se divide en el sector organizado y no organizado. El primero, atiende a los fabricantes de equipos originales y el segundo, atiende principalmente al mercado de reposición o *aftermarket* que trata de componentes de menor valor agregado.

En el mercado indio, el sector de autopartes presenta la misma estructura que Argentina. En India, los fabricantes del sector de reposición superan en número a las empresas del mercado original. Sin embargo, el sector organizado (OEM) percibe el 85% de las ganancias de la industria.

Los fabricantes de auto componentes de Argentina cuentan con desventajas tales como altos costos de producción, grandes cargas impositivas, costos de transporte interno y portuarios. Lo anteriormente mencionado junto a las trabas sindicales que dificultan las inversiones para mejoras en la productividad, resultan en una combinación desfavorable para lograr la competitividad del sector a nivel global.

Cabe destacar que, muchos autopartistas locales cuentan con la capacidad para ofrecer productos de alta complejidad tecnológica. Sin embargo, quedan fuera de mercado por no contar con las patentes y licencias de los diseños provistos por las terminales.

Argentina tiene la capacidad de producir casi todas las partes de un vehículo, principalmente cajas de velocidad, piezas plásticas, piezas estampadas, piezas de climatización, llantas de aleación y neumáticos. Además, cuenta con recursos humanos calificados y laboratorios de excelencia en I+D, una amplia trayectoria, experiencia y adaptabilidad a las crisis.

Hoy en día, las empresas autopartistas están desaprovechando sus recursos utilizando sólo entre el 50% y 60% de su capacidad productiva. El gobierno, está implementando distintos programas de promoción sectorial orientados a otorgar beneficios impositivos, asistencia financiera, capacitación, asesoramiento en la obtención de certificaciones e impulsando una mayor integración de autopartes locales en la fabricación de automóviles.

A pesar de las adversidades, Argentina es líder en calidad del Mercosur y exportó en 2017 el 30% de su producción, siendo la mayor exportación manufacturera del país con una alta incidencia en la balanza comercial.

Se espera que esta guía resulte una herramienta útil para aquellas autopartistas que decidan incursionar en el plano internacional o quienes busquen diversificar sus mercados.

En esta oportunidad, se plantea India como posible socio comercial. Este país, cuenta con una de las economías de más rápido crecimiento en el mundo, es considerada líder entre los países en desarrollo y presenta un futuro prometedor como una de las tres principales potencias económicas en los próximos 10-15 años.

India, está emergiendo como un *hub* automovilístico ocupando un importante lugar en la economía mundial. En el año financiero 2015-16, el sector contribuyó con un 7,1% al PBI y un 49% al PBI manufacturero del país.

El mercado automotriz indio es el cuarto más grande del mundo. Resultando atractivo tanto en ventas domésticas como exportaciones, ubicándose además como el séptimo productor de vehículos comerciales.

Se debe destacar la gran participación de las autopartes provenientes de China y Japón en las importaciones de India. Estos países representan una competencia difícil de enfrentar para Argentina, principalmente a causa de los bajos costos que ofrecen. Además, desde 2014, existe una clara tendencia de India al acercamiento a países de la región asiática.

La producción de vehículos de dos ruedas y de pasajeros domina el mercado automotriz de India. Además, sus repuestos tienen la mayor participación en el total de auto componentes provistos al mercado original. Se puede observar un segmento a explotar, el de vehículos comerciales. El mismo, representa el 3% de la producción del país y actualmente, la industria autopartista india, sólo abastece el equivalente a un 19%.

Las importaciones de autopartes de India superan en más de un 20% a las exportaciones. Los componentes de motores, transmisiones, direcciones y suspensiones representan más del 50% de las autopartes importadas. Éstas, a su vez, resultan ser las más exportadas por Argentina.

Las partes de motor, junto con el chasis, se espera que alcancen el 50% de las ventas domésticas en India para 2020. Por otra parte, las transmisiones y direcciones junto con las partes electrónicas serían otros productos clave, sumando éstos un potencial de mercado del 35%.

Teniendo en cuenta el gran potencial que representa el país indio en el sector automotriz, sería de gran utilidad la creación de acuerdos comerciales y apertura de negociaciones en materia de autopartes aprovechando además, que las terminales establecidas en nuestro país también cuentan con filiales en el mercado de India.

En este contexto, el Estado se convierte en un jugador fundamental para continuar impulsando nuevas acciones que promuevan el desarrollo del sector y la apertura hacia nuevos mercados.

## 9 Anexos

### 9.1 Anexo I: Entrevista AFAC

Fecha: viernes 08 de junio de 2018  
Inicio 16.00 horas. Duración 30 minutos  
Entrevista personal  
Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC)  
Nombre: Luis Katz  
Puesto: Responsable de Asuntos Comerciales y Económicos

1- ¿Cómo está compuesta la industria autopartista Argentina?

*Tenemos el primero, el segundo y el tercer anillo, creo que en Argentina no es tan estricta la pirámide. Hay empresas que son del primer anillo para algunas terminales y de segundo anillo para otras terminales. Hay empresas proveedoras de terminales que no deben ser más de 50. Nosotros decimos que hay 400 pero deben ser un poco más, habrá 200 de segundo anillo y el resto de tercer anillo y mercado de reposición.*

*También están aquellas que producen para reposición nada más, los que producen para las terminales y las que están en el medio. Y en cuarta categoría son empresas que tienen una línea autopartista pero también producen para otros actores.*

2- ¿En qué consiste la división entre el mercado original y el mercado de reposición? ¿En cuál de ellos se especializa/destaca Argentina?

*Mercado original es cuando se provee a una industria terminal y mercado de reposición es para repuestos de un vehículo que está circulando. Y ambos actualmente se están exportando.*

*Las empresas para el mercado original deben tener certificados de calidad que cada una de las terminales proporcionan, aparte de tener las ISO y ATS 14969. Cada terminal tiene una norma: las alemanas, Mercedes, Volkswagen, las americanas, las europeas. El diseño como evolución se hizo rápido y los proveedores del primer anillo participan en el diseño. Además, hay contratos de exclusividad lo cual hace que, por ejemplo, la entrada de un tercer fabricante que también provea partes al mercado de*

*reposición no sea tan simple. En Europa las normas comerciales permiten que participen y les quita la exclusividad a las terminales.*

*De la exportación de autopartes un 65% lo hacen las mismas terminales y el resto las autopartistas para los dos mercados. Ahora, por ejemplo, hay nichos de mercado como piezas que no se fabrican en otros países y acá sí. Son exportaciones de nichos que andan bien.*

3- ¿Cuáles son las principales autopartes producidas? ¿Cuál fue su volumen de producción en 2017? ¿Qué porcentaje se destina a exportación directa?

*Hay mucha producción de partes de motor, en si la producción más importante es la de caja de velocidad. Después tienen ventaja porque están protegidas, ya que, tanto por su costo como por el cuidado o tamaño, no se importan. Entonces hay piezas de la carrocería, de plástico, los asientos, que se fabrican localmente.*

*El volumen de producción es de unos 5.400 millones de dólares, tiene una caída sobre el pico que fue en 2013; las exportaciones son alrededor de 1.600 millones de dólares entre lo que exportan las terminas y las autopartistas.*

4- ¿Cuáles son las principales autopartistas argentinas de (nuestras posiciones) Válvulas, ejes y cajas de cambio? ¿Las autopartes fabricadas son destinadas al mercado original o de reposición?

*Las más grande son las que están en el primer anillo, son algunas plásticas como Albano Cozzuol, Metalsa que hace los chasis de las pick ups, Spicer ejes SA que son las autopartes más grandes, después esta Mirgor que hace aire acondicionados, muy grande. Válvulas producía Edival que la compro Male y hay otra muy importante, Basso SA que es un proveedor internacional para camiones y motores. De ejes es el mayor productor Spicer.*

*No sé si están exportando mucho, tenían mercados en Estados Unidos y otros, pero se les hizo muy difícil competir por los costos. Generalmente proveen a las terminales,*

*salvo las válvulas ya que los motores se arman pocos en argentina y ya viene el kit pre armado del motor.*

*En cajas de cambios hay un gran proveedor que es Volkswagen (Córdoba) y el otro que hace transmisiones es Scania (Tucumán). Estas son de primer anillo y también hay otras como Faurecia, Denso, Butec, Jetech. Volkswagen por un acuerdo interno exporta cajas de cambio a distintos lugares.*

5- *¿Qué ventajas competitivas tiene Argentina en cuanto al sector autopartista? ¿Cuáles son las limitaciones que presenta la Industria para su desarrollo?*

*La Argentina tiene que luchar ahora con los salarios que están muy altos en dólares, la carga impositiva, y mismo las exportaciones tiene una carga impositiva muy importante, a pesar que hay reembolsos no llegan a cubrir los impuestos porque son muy altos. Esos son de origen macro, también hay cuestiones de logística macro como los costos de transporte interno y costos de puerto.*

*Desde el punto de vista micro, todos estos años donde el sector estuvo un poco independizado de la economía internacional hubo una disminución en la importación de equipamiento y de las exportaciones por el tema costos y deterioro de la infraestructura. Entonces las empresas tienen que trabajar mucho para mejorar los procesos y también hay problemas en las relaciones laborales, es decir, vos pones una maquina nueva y aumentas la productividad es probable que venga el sindicato a reclamar un premio. Por eso las negociaciones toman muchos meses y frenan las decisiones de inversión.*

*Por lo cual las multinacionales cuando quieren hacer una inversión ofrecen el proyecto en diversos mercados, a la terminales y autopartistas, y estos plantean sus planes con costos y gana el mejor. Entonces hay algunos casos donde algunas conducciones sindicales como SMATA que entienden esto, pero hay otros que no como algunas facciones de la UOM que tiene convenios más antiguos y es complejo.*

*Como ventaja tiene una industria de hace muchos años, con mano de obra calificada, empresas con mucha experiencia industrial y sobre todo para manejar crisis con una gran capacidad de adaptación.*

6- *¿Qué potencial de exportación extrazona posee Argentina? ¿Qué barreras se presentan?*

*Tenemos el caso de las cajas, pero Volkswagen es un productor mundial y las otras empresas multinacionales que tratan de exportar o que ya exportan, también tratan de ser competitivas en costos.*

*La Argentina tuvo tradicionalmente fabricación de motores hasta los años 90 entonces las exportaciones de componentes de motores es un rubro muy importante de las exportaciones. Así mismo la argentina exporta 100 millones de dólares de autopartes y es la mayor exportación manufacturera de la Argentina. Tienen una alta incidencia en la balanza comercial y como principal barrera los altos costos.*

7- *¿Qué actividades de promoción sectorial y de exportación están implementando? ¿Se han observado mejoras? ¿Cómo considera que va a evolucionar el sector?*

*Está la agencia de inversiones que realiza ferias, exposiciones y promociona las exportaciones, está el reembolso que da el gobierno para devolver en parte los impuestos. Ahora hay una facilitación en el comercio que trae la liberación del mercado de cambios y dan plazos cuando se vende porque un tema que hizo caer mucho las exportaciones industriales es que había que ingresar y liquidar divisas en plazos muy cortos de 30, 45, 60 días y eso nos sacaba de mercado.*

*Si hay mejoras es difícil saberlo porque están muy altos los costos y es complicado decir en este momento estas medidas han corregido las cosas. Hay muchos proyectos nuevos, hay un importante desarrollo de autopartistas y autopartes o sea que vamos a disponer de piezas nuevas para exportar. Al lado de la exportación de vehículos van la exportación de piezas para la reparación de esos vehículos, por ejemplo, el proyecto de Toyota es muy ambicioso entonces seguramente no solo va a estar aumentando la*

*exportación de las camionetas, sino que va a incrementar la exportación de piezas a todos los países donde están instalados.*

8- Hemos notado que Argentina no exporta grandes volúmenes de autopartes a India, ¿sabría decirnos cuál es el motivo?

*Volkswagen lo que probablemente haya hecho es, ya que la planta tiene un determinado volumen por rendimientos de escala, se deben haber esforzado para mantener el volumen de producción de la planta. A pesar de la caída del mercado Brasil y Argentina, esto muestra que queriendo se puede.*

9- Si una empresa deseara exportar autopartes a India, ¿lo ve viable? ¿Qué empresas considera que poseen el potencial de realizar este intercambio?

*A mí se me ocurre que los precios en India deben ser muy baratos entonces no sé cómo se puede competir en precios. Ahora por otro lado, uno de los desarrollos de las últimas décadas en India es la parte de desarrollo de software, entonces Argentina que ha desarrollado software podría hacer una exportación en la industria de software quizás.*

## 9.2 Anexo II: Entrevista Taranto S.A.

Fecha: lunes 25 de junio de 2018

Entrevista por mail

Taranto S.A.

Nombre: Gustavo Daniel Colotta

Puesto: Responsable del Departamento de Comercio Exterior

### 1. ¿Qué autopartes fabrican y cuáles exportan? ¿Qué porcentaje de la producción exportan?

*La empresa fabrica:*

- *Juntas y juegos de juntas para motor línea liviana y línea pesada*
- *Bulones para tapa de cilindros para línea liviana y línea pesada*
- *Retenes radiales, retenes axiales, retenes guía de válvula.*
- *Kit y conjuntos de embrague para línea liviana.*

*El porcentaje de producción exportado es aproximadamente 30% / 35% de lo producido.*

### 2. ¿A qué países exportan actualmente? ¿Se enfocan al mercado original (alguna terminal en especial, empresas de primer anillo, etc) o al mercado de reposición?

*Exportamos actualmente a todo el área del Mercosur (Bolivia, Paraguay, Uruguay, Brasil) como así también a Chile, Perú, Colombia, Estados Unidos, Alemania, Francia, Italia, Guatemala, México, El Salvador.*

*Exportamos también productos destinados a equipo original ( O.E ), a terminales como John Deere ( México, Francia, Estados Unidos ), MWM ( Brasil ).*

*La empresa vende a terminales (equipo original ) en Argentina.*

### 3. ¿Qué dificultades observan en el sector local y a la hora de exportar? ¿Cómo las contrarrestan? ¿Y fortalezas?

*Una de las grandes dificultades es la competencia asiática (China, Tailandia, etc ) que presentan productos de muy buena calidad y a precios realmente muy competitivos.*

*Una de las fortalezas fundamentales de nuestra empresa es la calidad de nuestros productos, las garantías que ofrecemos, los certificados de calidad que posee la empresa, que no poseen muchos de nuestros competidores.*

**4. ¿Qué estrategia de inserción internacional utilizaron?**

*Una de las principales estrategias de inserción internacional es la permanente participación en ferias internacionales (Automechanika Frankfurt, Automechanika Dubai, Automechanika Moscú, AAPEX SHOW (Las Vegas), Equip Auto (Francia), siendo nuestra participación en tales eventos un factor fundamental a los efectos de poder contactarse con clientes actuales y potenciales.*

*Otra estrategia de inserción importante es la permanente visita a nuestros clientes en los distintos mercados internacionales donde vendemos nuestros productos.*

**5. A pesar de los costos internos (flete, impuestos, salarios, materia prima), ¿Cómo se mantienen competitivos?**

*Nos mantenemos competitivos tratando de adecuar nuestros precios de ventas a los precios de ventas en los distintos mercados internacionales.*

*Para eso, importamos materia prima bajo regímenes especiales (ej. Importación temporal) logrando así una reducción de costos de producción considerable, permitiendo ser más competitivos en los distintos mercados internacionales a donde exportamos nuestros productos.*

**6. ¿Qué normas o certificaciones poseen? ¿Tienen alguna licencia o patente de diseño de alguna automotriz?**

*Fundamentalmente la empresa está certificada bajo normas ISO 9002 / ISO 14001 / ISO-TS 16949 / ISO 9001 / QS 9000 lo que certifica una excelente calidad de nuestros productos no solo a nivel nacional, sino también internacional.*

*Además, la empresa es la única empresa autopartista ganadora en tres (3) oportunidades del PREMIO NACIONAL A LA CALIDAD, máximo galardón de calidad entregado en la República Argentina.*

*En año 2008 la empresa obtuvo el PREMIO IBEROAMERICANO DE CALIDAD.*

### 9.3 Anexo III: Empresas de India importadoras de autopartes <sup>76</sup>

Posición 8409.91- Partes de motor	
Importador	Contacto
DENSO HARYANA PVT. LTD.,	<a href="https://www.denso.com/in/en/contact-us/">https://www.denso.com/in/en/contact-us/</a>
TVS MOTOR COMPANY LIMITED	<a href="https://www.tvsmotor.com/contact-us">https://www.tvsmotor.com/contact-us</a>
MARUTI SUZUKI INDIA LIMITED	<a href="https://www.marutisuzuki.com/corporate/reach-us/contact-us">https://www.marutisuzuki.com/corporate/reach-us/contact-us</a>
GENERAL MOTORS INDIA PVT.LTD	<a href="https://www.gm.com/site-help/contact-us/contact-our-brands.html">https://www.gm.com/site-help/contact-us/contact-our-brands.html</a>
RENAULT NISSAN AUTOMOTIVE INDI	<a href="https://www.renault.co.in/contact-us.html">https://www.renault.co.in/contact-us.html</a>
	<a href="https://www.nissan.in/contact-us.html">https://www.nissan.in/contact-us.html</a>
KEIHIN FIE PVT.LTD	<a href="http://www.keihinfie.com/html/contact.htm">http://www.keihinfie.com/html/contact.htm</a>
FORD INDIA PVT. LIMITED	<a href="https://www.india.ford.com/about-ford/corporate/contact-us/">https://www.india.ford.com/about-ford/corporate/contact-us/</a>
MIKUNI INDIA PVT. LTD.	<a href="http://www.mikuni.co.jp/e/contact/index.html">http://www.mikuni.co.jp/e/contact/index.html</a>
TOYOTA KIRLOSKAR AUTO PARTS P	<a href="http://www.tkap.com/index.php/contact-us.html">http://www.tkap.com/index.php/contact-us.html</a>
FORCE MOTORS LIMITED	<a href="http://www.forcemotors.com/contact-us">http://www.forcemotors.com/contact-us</a>

Posición 8708.40: Cajas de cambio y sus partes	
Importador	Contacto
HYUNDAI MOTOR INDIA LTD.,	<a href="http://www.hyundai.com/in/en/ContactUs/index.html">http://www.hyundai.com/in/en/ContactUs/index.html</a>
MARUTI SUZUKI INDIA LIMITED	<a href="https://www.marutisuzuki.com/corporate/reach-us/contact-us">https://www.marutisuzuki.com/corporate/reach-us/contact-us</a>
FORD INDIA PVT. LIMITED	<a href="https://www.india.ford.com/about-ford/corporate/contact-us/">https://www.india.ford.com/about-ford/corporate/contact-us/</a>
VOLKSWAGEN INDIA PRIVATE LIMITED	<a href="https://www.volkswagen.co.in/en/contact-us.html">https://www.volkswagen.co.in/en/contact-us.html</a>
RENAULT NISSAN AUTOMOTIVE INDIA	<a href="https://www.renault.co.in/contact-us.html">https://www.renault.co.in/contact-us.html</a>
	<a href="https://www.nissan.in/contact-us.html">https://www.nissan.in/contact-us.html</a>
MUSASHI AUTO PARTSINDIA PRIVATE	<a href="http://musashi.co.in/Contact">http://musashi.co.in/Contact</a>
GENERAL MOTORS INDIA PVT.LTD	<a href="https://www.gm.com/site-help/contact-us/contact-our-brands.html">https://www.gm.com/site-help/contact-us/contact-our-brands.html</a>
FORCE MOTORS LIMITED	<a href="http://www.forcemotors.com/contact-us">http://www.forcemotors.com/contact-us</a>
FIAT INDIA AUTOMOBILES PRIVATE	<a href="http://www.fiat-india.com/contact-fiat/">http://www.fiat-india.com/contact-fiat/</a>
SKODA AUTO INDIA PRIVATE LIMITED	<a href="http://www.skoda-auto.co.in/company/contactus">http://www.skoda-auto.co.in/company/contactus</a>

Posición 8708.50: Ejes con diferencial y sus partes	
Importador	Contacto
FORD INDIA PVT. LIMITED	<a href="https://www.india.ford.com/about-ford/corporate/contact-us/">https://www.india.ford.com/about-ford/corporate/contact-us/</a>
FORCE MOTORS LIMITED	<a href="http://www.forcemotors.com/contact-us">http://www.forcemotors.com/contact-us</a>
MARUTI SUZUKI INDIA LIMITED	<a href="https://www.marutisuzuki.com/corporate/reach-us/contact-us">https://www.marutisuzuki.com/corporate/reach-us/contact-us</a>
TOYOTA KIRLOSKAR AUTO PARTS P	<a href="http://www.tkap.com/index.php/contact-us.html">http://www.tkap.com/index.php/contact-us.html</a>
SKODA AUTO INDIA PRIVATE LIMITED	<a href="http://www.skoda-auto.co.in/company/contactus">http://www.skoda-auto.co.in/company/contactus</a>
	<a href="https://www.deere.co.in/en/our-company/contact-us/">https://www.deere.co.in/en/our-company/contact-us/</a>
NEW HOLLAND FIAT (INDIA ) PVT.	<a href="http://www.fiat-india.com/contact-fiat/">http://www.fiat-india.com/contact-fiat/</a>
VOLVO INDIA PVT LIMITED	<a href="https://www.volvocars.com/in/footer/contact-us">https://www.volvocars.com/in/footer/contact-us</a>
ASHOK LEYLAND LIMITED	<a href="http://www.ashokleyland.com/contact-us">http://www.ashokleyland.com/contact-us</a>
TRACTORS AND FARM EQUIPMENT LI	<a href="https://www.tafe.com/contact-tafe.php">https://www.tafe.com/contact-tafe.php</a>

<sup>76</sup> Penta-Transaction. Estadísticas on-line. Directorio de Importadores. [en línea]<<https://v5.penta-transaction.com/PortalPenta/inicio>> [Consulta: 16 junio. 2018].

## 10 Bibliografía

- Ministerio de Hacienda [en línea] <<https://www.argentina.gob.ar/hacienda>> [Consulta: 17 abril. 2018].
- Trade Map. Trade Statistics for International Business Development [en línea] <<https://www.trademap.org/Index.aspx>> [Consulta: 17 abril. 2018].
- Consejo Federal de Inversiones. Informe del Sector Autopartista en la Argentina [en línea]. 2016. <http://biblioteca.cfi.org.ar/wp-content/uploads/sites/2/2016/03/informe-sector-autopartista.pdf>. [Consulta: 22 abril. 2018].
- Sessa, Carolina. Plan Argentina Innovadora 2020, Autopartes [en línea]. Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, 2013. <[http://www.argentinainnovadora2020.mincyt.gob.ar/?wpfb\\_dl=44](http://www.argentinainnovadora2020.mincyt.gob.ar/?wpfb_dl=44)> [Consulta: 22 abril. 2018].
- Grosso, Josefina; Paniagua, Cecilia. Informes de cadenas de valor automotriz y autopartista. [en línea]. Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas, 2016. <[https://www.economia.gob.ar/peconomica/docs/2017/SSPE\\_Cadena\\_de\\_Valor\\_Automotriz.pdf](https://www.economia.gob.ar/peconomica/docs/2017/SSPE_Cadena_de_Valor_Automotriz.pdf)> [Consulta: 22 abril. 2018].
- Export Entreprises SA. India: empaques y normas. [en línea]. Santander Río, 2018. <<https://es.portal.santandertrade.com/gestionar-embarques/india/empaques-y-nomas>>. [Consulta: 22 abril. 2018].
- Armada Argentina, Secretaría General Naval. Intereses Marítimos Nacionales. [en línea] Subsecretaria de Intereses Marítimos. <<http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/IIMM-04-Capitulo%204.pdf>> [Consulta: 22 abril. 2018].
- Fundación Observatorio PyME. Informe especial: Costos, Precios y Rentabilidad de las PyME industriales, 2010. [en línea]. [http://www.observatoriopyme.org.ar/newsite/wp-content/uploads/2014/09/FOP\\_IE\\_1006\\_Costos-Precios-y-Rentabilidad-de-las-PyME-industriales.pdf](http://www.observatoriopyme.org.ar/newsite/wp-content/uploads/2014/09/FOP_IE_1006_Costos-Precios-y-Rentabilidad-de-las-PyME-industriales.pdf)> [Consulta: 22 abril. 2018].

- The World Bank Group. Facilidad para hacer negocios en Argentina. [en línea] <<http://www.doingbusiness.org/data/exploreconomies/argentina#trading-across-borders>> [Consulta: 22 abril. 2018].
- Castaño, Saturnino Ángel. La situación de la industria automotriz y de autopartes en la Argentina. [en línea] <<http://www.vocesenelfenix.com/sites/default/files/pdf/8.pdf>> [Consulta: 22 abril. 2018].
- Moya Daniela. Análisis de diagnóstico tecnológico sectorial. [en línea] <<http://www.mincyt.gob.ar/adjuntos/archivos/000/043/0000043743.pdf>> [Consulta: 18 abril. 2018].
- Borello José. Complejos productivos y territorio en la Argentina. [en línea] <[https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/Complejos-productivos-territorio-argentina-\(2015\).pdf](https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/Complejos-productivos-territorio-argentina-(2015).pdf)> [Consulta: 18 abril. 2018].
- Castro Ángela Andrea. En este negocio se debe invertir permanente porque los cambios son cada vez más rápidos: Presidente AFAC. Metalmecánica. [en línea] <<http://www.metalmecanica.com/temas/En-este-negocio-se-debe-invertir-permanente-porque-los-cambios-son-cada-vez-mas-rapidos,-Presidente-AFAC+121027>> [Consulta: 18 abril. 2018].
- Fossati Guillermina. Industria automotriz: prevén 0km con más “componente argentino” tras beneficios impositivos. iProfesional, AutosiPro. [en línea] <<http://www.iprofesional.com/notas/257900-industria-automotriz-produccion-vehiculos-Industria-automotriz-preven-0Km-con-mas-componente-argentino-tras-beneficios-impositivos>> [Consulta: 10 abril. 2018].
- Ministerio de Producción. Macri lidero la mesa automotriz con el objetivo de mejorar la competitividad del sector. [en línea] <<https://www.argentina.gob.ar/noticias/macri-lidero-la-mesa-automotriz-con-el-objetivo-de-mejorar-la-competitividad-del-sector>> [Consulta: 20 mayo. 2018]
- Ministerio de Producción. Acuerdo por la producción y el empleo: Cadena Automotriz, Plan 1 millón. [en línea]. <<https://www.produccion.gob.ar/comunicados/2017/03/14/acuerdoautomotriz-60629>> [Consulta: 22 abril. 2018].
- AFAC. Mercoparts. [en línea].

<<http://www.afac.org.ar/paginas/departamentos.php?id=98&pagina=M>> [Consulta: abril. 2018].

- Tata Strategic Management Group, 2011. [en línea] <<http://www.tsmg.com/download/article/Overview%20of%20the%20Indian%20Auto%20Component%20industry.pdf>> [Consulta: 18 abril. 2018].
- India Brand Equity Foundation. Indian Auto Components Industry Analysis. [en línea]<<https://www.ibef.org/industry/autocomponents-india>> [Consulta: 20 abril. 2018].
- Automotive Component Manufacturers Association of India. Future of Mobility, Annual Report 2016-17. [en línea] <[https://www.acma.in/pdf/Annual\\_Report\\_06102017.pdf](https://www.acma.in/pdf/Annual_Report_06102017.pdf)> [Consulta: 23 abril. 2018].
- Automotive Components Manufacturers Association of India. Indian Automotive Aftermarket Study. [en línea] <[http://acma.in/pdf/executive\\_summary.pdf](http://acma.in/pdf/executive_summary.pdf)> [Consulta: 20 abril. 2018].
- Gonsalves Oliver. India's Auto Component Industry: Investment Incentives by Location. India Briefing. [en línea]<<https://www.india-briefing.com/news/indias-auto-component-industry-investment-incentives-location-16698.html/>> [Consulta: 22 abril. 2018].
- Auto Hubs: India. Make in India. [en línea] <<http://www.makeinindia.com/article/-/v/india-s-automobile-hubs>> [Consulta: 26 abril. 2018].
- Dezzan, Shira & Associates. India's Import Policy: Procedures and Duties. India Briefing. [en línea]<<https://www.india-briefing.com/news/import-policy-procedures-duties-8728.html/>> [Consulta: 22 abril. 2018].
- Aduana Argentina. Conversor de Monedas. Tipo de cambio al 17/06/2018. [en línea] <<https://www.aduanaargentina.com/conversor-de-monedas/>> [Consulta: 17 junio. 2018].
- Bureau of Indian Standards (BIS). The National Standards of Body of India. Product certification: Mandatory certification. [en línea] <<http://www.bis.org.in/cert/ProdUnManCert.asp>> [Consulta: 25 mayo. 2018].

- Revista Logística Énfasis. Cobra importancia certificación en industria automotriz. 2015. [en línea] <<http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/72946-cobra-importancia-certificacion-industria-automotriz>> [Consulta: 25 mayo. 2018].
- Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA). Calidad automotriz. [en línea] <<http://www.lrqasudamerica.com/certificaciones/iatf-16949/>> [Consulta: 25 mayo. 2018].
- Det Norske Veritas. IATF 16949 - Gestión de la Calidad en la Industria Automotriz. [en línea] <<https://www.dnvgl.com.ar/services/iatf-16949-gestion-de-la-calidad-en-la-industria-automotriz-76855>> [Consulta: 25 mayo. 2018].
- Hamburg Süd. Schedules Point to Point. [en línea] <[https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner\\_services/ecommerce/schedules/index.html](https://www.hamburgsud-line.com/liner/en/liner_services/ecommerce/schedules/index.html)> [Consulta: 9 junio. 2018].
- Mediterranean Shipping Company. Search Schedules. [en línea] <<https://www.msc.com/search-schedules>> [Consulta: 9 junio. 2018].
- Hapag Lloyd. Interactive Schedule [en línea] <<https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/schedules/interactive-schedule.html>> [Consulta: 9 junio. 2018].
- Maersk Line. Schedules Point to Point. [en línea] <<https://my.maerskline.com/schedules/>> [Consulta: 9 junio. 2018].
- Export Entreprises SA. India: Practicas de negocio [en línea]. Santander Río, 2018. <<https://es.portal.santandertrade.com/establecerse-extranjero/india/practica-de-negocio>>. [Consulta: 28 mayo. 2018].
- Society of Indian Automobile Manufacturers. Automotive Logistics Conclave. Event Overview. [en línea] <<http://www.siamindia.com/event-overview.aspx?mpgid=30&pgidtrail=30&eid=188>> [Consulta: 20 mayo. 2018].
- Society of Indian Automobile Manufacturers. 58th SIAM Annual Convention. Event Overview [en línea] <<http://www.siamindia.com/event-overview.aspx?mpgid=30&pgidtrail=30&eid=189>> [Consulta: 20 mayo. 2018].
- ACMA automechanika, New Delhi. Messe Frankfurt. Fair Profile. [en línea] <<https://acma-automechanika->

[newdelhi.in.messefrankfurt.com/newdelhi/en/exhibitors/fair-profile.html](http://newdelhi.in.messefrankfurt.com/newdelhi/en/exhibitors/fair-profile.html)>

[Consulta: 20 mayo. 2018].

- iProfesional. Cuáles son las marcas país más valiosas de Latinoamérica [en línea] <[http://www.iprofesional.com/notas/264733-argentina-ranking-latinoamerica-marca-pais-good-country-index-Cuales-son-las-marcas-pais-mas-valiosas-de-Latinoamerica?page\\_y=1001](http://www.iprofesional.com/notas/264733-argentina-ranking-latinoamerica-marca-pais-good-country-index-Cuales-son-las-marcas-pais-mas-valiosas-de-Latinoamerica?page_y=1001)> [Consulta: 26 mayo. 2018].
- Adlatina.com. Argentina, Brasil y México, las tres marcas país mejor posicionadas de la región [en línea] <<http://www.adlatina.com/marketing/argentina-brasil-y-mexico-las-tres-marcas-pais-mejor-posicionadas-de-la-region>> [Consulta: 26 mayo. 2018].
- Echeverri Lina María. Observatorio de Marca e Imagen País. Marca país: el branding aplicado a los países, 2016. [en línea] <[https://www.researchgate.net/publication/311924860\\_Marca\\_pais\\_el\\_branding\\_aplicado\\_a\\_los\\_paises](https://www.researchgate.net/publication/311924860_Marca_pais_el_branding_aplicado_a_los_paises)> [Consulta: 28 mayo. 2018].
- BBB válvulas 3B. Institucional. [en línea] <<http://www.basso.com.ar/ES/Institucional.aspx>> [Consulta: 28 mayo. 2018].
- Ministerio de Turismo. Marca País: fundamentación y utilidad. [en línea] <<http://www.turismo.gov.ar/marca-pais/fundamentacion-y-utilidad>> [Consulta: 28 mayo. 2018].
- Export Enterprises SA. India: llegar al consumidor. Santander Río, 2018. <<https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/india/llegar-al-consumidor>> [Consulta: 28 mayo. 2018].
- Banco Mundial. PBI per cápita, PPA (\$ a precios internacionales actuales) [en línea]. 2018. <<https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.PP.CD?locations=IN,>>. [Consulta: 26 marzo. 2018].
- Export Enterprises SA. India: Política y Economía [en línea]. Santander Río, 2018. <<https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/india/politica-y-economia>>. [Consulta: 26 marzo. 2018].
- Export Enterprises SA. India: Fiscalidad [en línea]. Santander Río, 2018. <<https://es.portal.santandertrade.com/establecerse-extranjero/india/fiscalidad>> [Consulta: 27 marzo. 2018].

- India Briefing. Impuesto sobre bienes y servicios en India: conceptos y vocabulario, agosto 2017. [en línea] <<https://www.india-briefing.com/news/impuesto-sobre-bienes-servicios-india-conceptos-vocabulario-15469.html/>> [Consulta: 27 marzo. 2018].
- Temas claves de la agenda global: India. Reformas Agrícolas. [en línea] <<https://toplink.weforum.org/knowledge/insight/a1Gb0000000LOoTEAW/explore/dimension/a1Gb00000015QdpEAE/summary>> [Consulta: 22 marzo. 2018].
- Jha Himanshu. Informes nacionales Social Watch. El crecimiento no sustentable lleva el desastre [en línea] <<http://www.socialwatch.org/es/node/14094>> [Consulta: 27 marzo. 2018].
- Sica, Dante Enrique; Amilcar Scarlan, Maximiliano; Rossini, David Edgardo; Beinstein, Jorge; Figueroa, Diego Eduardo. El Futuro del Sector Automotriz en el Mundo (2025): fuerzas impulsoras y tecnologías clave para su desarrollo en el marco de políticas que promuevan la calidad de vida y la conservación del medio ambiente y de los recursos naturales - 1a ed. - Buenos Aires: Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, 2014 [en línea] <<http://www.mincyt.gob.ar/adjuntos/archivos/000/034/0000034306.pdf>> [Consulta: 24 marzo. 2018].
- Uchikawa, Shuji & Roy Satyaki. The Development of Auto Component Industry in India [en línea] <<http://www.ihdindia.org/Formal-and-Informal-Employment/Paper-6-The-Development-of-Auto-Component-Industry-in-India.pdf>> [Consulta: 15 mayo. 2018].
- Penta-Transaction. Estadísticas on-line. Directorio de Importadores. [en línea] <<https://v5.penta-transaction.com/PortalPenta/inicio>> [Consulta: 16 junio. 2018].
- World Bank Group. Doing Business, 2018. [en línea] <[http://espanol.doingbusiness.org/~/\\_/media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf](http://espanol.doingbusiness.org/~/_/media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf)> [Consulta: 10 junio. 2018].
- Banco Mundial. Índice de Desempeño Logístico. [en línea] <<https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.LOGS.XQ?end=2016&locations=AR-CN-JP&start=2007&view=chart>> [Consulta: 10 de junio. 2018].

- Consejo Nacional de Competitividad. Índice de Desempeño Logístico 2016. [en línea] <<http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2016/08/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2016.pdf>> [Consulta: 10 junio. 2018].
- The World Bank; Turku School of Economics; Developing Trade Consultants. Connecting to Compete, 2016. Trade Logistics in the Global Economy. [en línea] <[https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI\\_Report\\_2016.pdf](https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf)> [Consulta: 10 junio. 2018].
- Pérez Eduardo. Logística poco competitiva. La Nación. [en línea] <<https://www.lanacion.com.ar/1941518-logistica-poco-competitiva>> [Consulta: 10 junio. 2018].