

El mercado de la automoción en Vietnam

A. CIFRAS CLAVE

El sector de la automoción y la industria auxiliar automovilística es un mercado con gran potencial en Vietnam. Con el mayor número de motocicletas por habitante del mundo, es un sector consolidado que espera que la industria del automóvil crezca de igual manera en la próxima década. Debido a que el impuesto a las importaciones en el sector automoción de los países ASEAN descendió hasta el 0% el pasado 1 de enero, el Gobierno vietnamita decidió crear otras barreras no arancelarias. Esto ha provocado que las importaciones hayan caído y se potencie la industria local.

Con una creciente clase media y aún unos costes bajos, junto con la reciente creación de proyectos locales ambiciosos, se espera que en el medio plazo el sector de la automoción juegue un papel muy importante en la economía vietnamita.

Datos 2017	
Población Vietnam	95 millones
PIB per cápita	2.343 USD
Crecimiento económico	6,8 % anual
Peso de la industria automovilística en el país (% de la importación total)	2,97 %
Nº ventas coches	240.000
Nº vehículos producidos	190.000
Ventas de motos (unidades)	3.200.000
Nº motos en circulación	45 millones



B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición precisa de las actividades

La industria de la automoción y sus componentes abarca una gran cantidad de productos, actores y niveles. Cada uno de ellos aporta cierto valor añadido para la consecución de un vehículo completo. En el objetivo final de la construcción de un automóvil o una motocicleta participan desde empresas finales montadoras de los vehículos hasta suministradoras de materias primas, pasando por fabricantes de primer o segundo nivel, los cuales aportan sistemas, subsistemas y componentes de alta tecnología a los inmediatos superiores en las cadenas de suministro.

Al ser el vehículo un producto tan complejo (más de 30.000 piezas para ensamblar), son muchas las partidas arancelarias las que están involucradas. Entre ellas se pueden encontrar partidas de neumáticos, vidrio, motores, cables y aparatos eléctricos, automóviles y motocicletas completamente acabadas, partes y accesorios de vehículos automóviles, chasis, velocímetros o asientos. A continuación se presentan las partidas tenidas en cuenta para la ficha sector del mercado de la automoción en Vietnam, valorando su importancia en el país:

Código arancelario	Producto
7009	Espejos de vidrio con marco o sin él, incluidos los espejos retrovisores

Código arancelario	Producto
84	Máquinas y aparatos mecánicos
8407	Motores de embolo alternativo o rotativo, de encendido por chispa (motores de explosión)
8408	Motores de embolo, de encendido por compresión (motores diésel o semidiésel)
8409	Partes identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de las partidas 84.07 u 84.08

Código arancelario	Producto
85	Aparatos y material eléctricos
8512	Aparatos eléctricos de alumbrado o de señalización (con exclusión de los artículos de la partida 85.39), limpiaparabrisas, eliminadores de escarcha y de vaho, eléctricos, del tipo de los utilizados en ciclos o automóviles
8544	Hilos, cables (incluidos los coaxiales) y demás conductores aislados para electricidad, aunque estén laqueados, anodizados o lleven piezas de conexión; cables de fibras ópticas constituidos por fibras enfundadas individualmente, incluso con conductores eléctricos o piezas de conexión

Código arancelario	Producto
87	Vehículos automóviles; tractores
8702	Vehículos automóviles para el transporte de diez personas o más, conductor incluido
8703	Coches de turismo y demás vehículos automóviles proyectados principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los vehículos del tipo familiar y los de carreras
8704	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías
8705	Vehículos automóviles para usos especiales, (excepto los concebidos principalmente para el transporte de personas o de mercancías) [por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones-grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches-barredera, coches esparcidores, coches-taller o coches radiológicos]
8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, con el motor
8707	Carrocerías de vehículos de las partidas 87.01 a 87.05, incluso las cabinas
8708	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05
8711	Motocicletas, incluidos los ciclomotores, y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares
8714	Partes y accesorios de los vehículos de las partidas 87.11 a 87.13

B.2. Tamaño del mercado

La industria de la automoción en Vietnam en 2017 supuso un peso aproximado del 3% de las importaciones totales, con un valor total de 6.000 millones de USD. Por otro lado, esta industria supuso un 0,98% del total de las exportaciones a otros países, en torno a 2.070 millones de USD. Con 505 proyectos, el sector automovilístico se sitúa en segunda posición en lo que se refiere a Inversión Extranjera Directa, que en 2016 alcanzó los 24.400 millones de USD en Vietnam.

Con una producción en 2017 de **198.000 coches** (128.102 de pasajeros y 70.000 comerciales), 50.000 menos que en 2016, Vietnam aún está muy lejos de sus socios de ASEAN, más teniendo en cuenta que la mayoría de los vehículos terminados tan sólo se limitan al ensamblaje de las piezas traídas de otros países. Ello influye en el precio final del coche y en el precio de producción, que es un 20% más caro que en los países vecinos, debido a la necesidad de importar muchos de los materiales y piezas utilizadas.

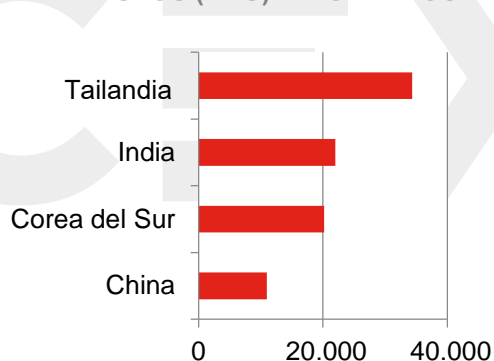
La producción de vehículos esperada por el Gobierno y diferentes asociaciones de fabricantes para 2025 y 2030 es de 466.000 y 863.000 unidades, respectivamente.

En cuanto a los vehículos vendidos, en 2017 se contabilizaron 240.453 (146.994 de pasajeros y 93.459 comerciales), un 7% menos que el año anterior. Sucede que en Vietnam tan sólo existen 23 coches por cada 1.000 habitantes, también muy lejos de los 439 de Malasia o 228 de Tailandia, según la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA).

En referencia a las importaciones de vehículos completamente ensamblados (CBU), a Vietnam llegaron 94.000 unidades, un 16,8% menos que en 2016.

Las ventas se desplomaron durante el año ya que el 1 de enero de 2018 entraba en vigor la reducción a cero de tasas arancelarias entre países ASEAN y los consumidores preferían esperar, pero debido al Decreto 116 del Gobierno vietnamita, en el que se aplican otras barreras no arancelarias, las importaciones volvieron a aumentar, batiendo un récord en diciembre de 2017 con 10.000 unidades.

VEHÍCULOS (CBU) IMPORTADOS



Fuente: JATO.

Durante el primer trimestre de 2018, se vendieron más coches ensamblados en Vietnam que durante el mismo período del año 2017, pero las ventas de vehículos importados cayeron notablemente. Mientras que en el primer trimestre de 2017 se vendieron 46.300 coches ensamblados en Vietnam y 18.400 importados, entre enero y marzo de 2018 se vendieron 50.000 ensamblados localmente y 8.300 importados. Durante enero y febrero las nuevas importaciones fueron casi nulas, mientras que en marzo comenzaron a realizarse, una vez los importadores lograban hacer los controles que el Gobierno vietnamita exige. Aun así, a finales de junio tan sólo se habían vendido 106.000 coches ensamblados y 19.000 importados, un 49% menos que el año anterior.

La producción y venta de **motocicletas** sí que se mantiene fuerte en Vietnam según VAMN (Vietnam Association of Motorcycle Manufacturers), al venderse más de 3,2 millones de motocicletas durante el año 2017, creciendo un 4,8% respecto al año anterior. En el primer trimestre de 2018, las ventas llegaron a 800.000 unidades, casi un 2% más que el año anterior. Los fabricantes que componen esta asociación y mayores vendedores de Vietnam son Piaggio Vietnam, Suzuki Vietnam, SYM Vietnam (SanYang Motors), Yamaha Motor Vietnam y Honda Vietnam. Este país se consolida como el cuarto mayor fabricante del mundo de motos, sólo por detrás de China, India e Indonesia.

En cuanto al resto de **partes y accesorios** de automóviles que no son vehículos ya ensamblados y preparados para su venta, la mayoría de importaciones del sector proceden de países asiáticos, tanto ASEAN como China,

Japón o Corea. De las exportaciones, sin embargo, casi la mitad tienen como destino Japón y el resto se reparten entre ASEAN, Estados Unidos y la Unión Europea.

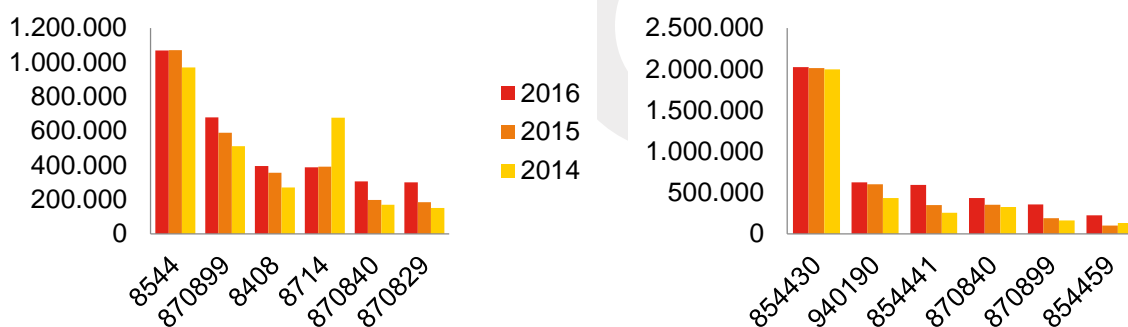
IMPORTACIONES (IZQUIERDA) Y EXPORTACIONES (DERECHA) DEL SECTOR AUTOMOCIÓN DE VIETNAM



Fuente: UN Comtrade.

Así pues, las partidas más importantes en cuanto a la importación en Vietnam se refieren a la 8708 (dentro de ella “las demás partes de y accesorios de carrocería”), la partida 8544 (hilos, cables y demás conductores aislados para electricidad) y la 8408 (Motores de émbolo, de encendido por compresión). En lo que a la exportación se refiere, las de más importancia son “Juegos de cables para bujías de encendido”, “Partes de asientos” y “Conductores eléctricos”.

IMPORTACIONES (IZQUIERDA) Y EXPORTACIONES (DERECHA), POR PARTIDAS ARANCELARIAS (Miles USD)



Fuente: UN Statistics - Proclarity.

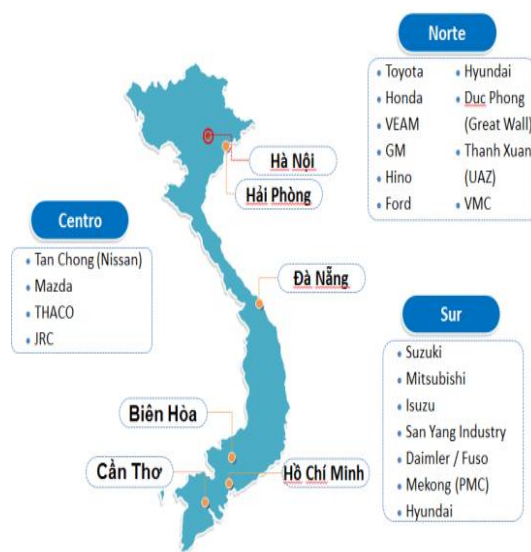
B.3. Principales actores

Según MarkLines, en Vietnam actualmente existen 33 empresas de ensamblaje y 273 fabricantes de partes y componentes, muchas de ellas alrededor de las ciudades de Hanoi y Dong Nai y para abastecer el mercado local. Según otras fuentes, este número asciende hasta las 432 firmas de automoción, teniendo en cuenta a todos los suministradores.¹

Entre los diferentes fabricantes que aparecen en este sector complementando a los fabricantes de automóviles (o montadoras), se distinguen tres grandes tipos, cada uno con su función en la cadena de suministro:

¹Schroder, M. (2017). Viet Nam's Automotive Supplier Industry: Development Prospects under Conditions for Free Trade and Global Production Networks. <http://www.eria.org/ERIA-DP-2017-05.pdf>

- **Tier 1** o fabricantes de primer nivel: Es el miembro más importante de la cadena, ya que suministra directamente sistemas, subsistemas y componentes al OEM (Original Equipment Manufacturer) para su ensamblaje. Disponen de alta tecnología capaz de satisfacer a los fabricantes.
- **Tier 2** o fabricantes de segundo nivel: Son los suministradores de los Tier 1; fabrican los sistemas, subsistemas y componentes de alta tecnología que necesitan los fabricantes de primer nivel.
- **Tier 3** o fabricantes de tercer nivel: Suministradores de materias primas y productos semielaborados. Sus clientes son tanto empresas Tier 1, como Tier 2 o los fabricantes principales.



Fuente: Elaboración propia.

Los principales **fabricantes de automóviles** están reunidos en una asociación: **VAMA** (Vietnam Automobile Manufacturers' Association). Está compuesta por 17 afiliadas y subsidiarias que cubren también los campos de repuestos y productos mecánicos y tienen acuerdos con fabricantes de motocicletas como Honda, Yamaha y Piaggio. Los fabricantes englobados en VAMA vendieron 125.600 unidades en el primer semestre de 2018, un 6% menos que en el mismo período del año anterior. Las tres principales firmas son Honda, Toyota y THACO.

- **Honda:** Participada en un 42% por Honda Motor (Japón), un 30% por VEAM Corp y un 28% por Asian Honda Motor, en 1998 inauguraba su primera fábrica en la provincia de Vinh Phuc. Actualmente es el principal fabricante de motocicletas del país gracias a sus dos fábricas con una capacidad de 1,5 millones de unidades al año. En 2005 recibieron la licencia del Ministerio de Planificación e Inversiones para ensamblar automóviles, comenzando su venta al año siguiente. Desde entonces, se ha convertido en una de las marcas más vendidas en Vietnam, con una capacidad de fabricación de 10.000 vehículos al año. El verdadero beneficio de Honda reside en la venta de motocicletas, ya que el 71,5% de todas las que se venden son de esta marca, aportando el 90% de los beneficios, mientras que el otro 10% proviene de la venta de automóviles. En el último año, con la reducción de aranceles entre países ASEAN, Honda llevó la fabricación del CR-V a Tailandia (anteriormente se ensamblaban las piezas tailandesas en Vietnam).
- **Toyota Motor Vietnam:** Es una *joint venture* entre Toyota Motor Corporation (70%), Vietnam Engine and Agricultural Machinery Corporation (VEAM, 20%) y KUO Singapore (10%). Fue fundada en 1995 y actualmente posee un 21%-24% del mercado, con una producción aproximada de 30.000 vehículos anuales. Toyota, al igual que Honda, suspendió sus importaciones a principios de año, pero poco a poco se han ido recuperando, al ir cumpliendo la normativa del Gobierno vietnamita. Toyota planea la construcción de una nueva fábrica en un solar de 9,1 ha para aumentar su capacidad hasta las 90.000 unidades.
- **THACO (Truong Hai Auto Corporation)** fue establecida en el año 1997 en la provincia de Dong Nai. Actualmente posee oficinas en las ciudades de Ho Chi Minh City, Bien Hoa, Hanoi, Da Nang y Chu Lai. Se dedica al ensamblaje, reparación y mantenimiento de componentes de coches, fabricación y distribución de vehículos comerciales (THACO Truck y THACO Bus) y a la producción y venta de turismos (con acuerdos con Kia, Mazda y Peugeot). Es el mayor fabricante de automóviles en Vietnam, con casi un 36% del mercado. Con una inversión de 530 millones de USD, ya está en marcha la construcción de una nueva fábrica de THACO-Mazda con una capacidad de producción de 100.000 vehículos. Actualmente THACO ha diversificado sus inversiones y también se dedica al sector inmobiliario.

En 2018 ha aparecido un nuevo actor en este sector, **Vinfast**. El conglomerado de empresas VinGroup ha decidido recientemente producir el primer coche 100% vietnamita y pretende para finales de año o principios del 2019 comenzar a comercializar motocicletas eléctricas (250.000 el primer año, con posibilidad de doblar la producción) y automóviles, tanto de gasolina como eléctricos. El CEO de Vinfast es Jim DeLuca, antiguo alto



ejecutivo de General Motors, que con la construcción de la primera fábrica en Hai Phong pretende que su compañía sea la referencia de Vietnam y el mayor fabricante de ASEAN en 2025.

VEHÍCULOS DE PASAJEROS VENDIDOS

Fabricante	2017	2016
Toyota	57.894	54.435
THACO Kia	22.126	33.014
Vina Mazda	23.668	28.668
Honda	12.134	11.501
Ford	7.933	8.103
GM (Chrysler)	6.554	7.682
Mercedes-Benz	6.028	4.401
Mitsubishi	4.472	4.676
TCIEV	2.202	2.180
Suzuki	2.022	2.058
Otros	1.951	2.782

VEHÍCULOS COMERCIALES VENDIDOS

Fabricante	2017	2016
THACO Truck	27.990	30.359
Ford	20.655	20.908
Isuzu	6.742	6.848
DOTHANH	5.411	5.795
Vinamotor	4.135	3.811
Suzuki	4.054	5.636
Hino	4.733	3.824
VEAM	3.621	4.160
THACO Bus	3.005	3.312
Vina Mazda	2.349	3.440
Otros	10.764	11.034

Fuente: Business Monitor, 2018.

VEAM (Vietnam Agricultural Machinery) es una empresa pública establecida en 1990 encargada de modernizar la industria de la ingeniería mecánica y la agricultura. Se compone de 20 empresas y 7.000 empleados y entre sus funciones está la de **producir y comercializar camiones y autobuses y componentes como motores**.

Tiene acuerdos con, o capital, en las siguientes compañías: Toyota Vietnam, Honda Vietnam, Ford Vietnam, Mekong Auto, Kumba y VEAM Korea. A finales de 2009 comenzó a operar la planta de fabricación de VEAM, con una capacidad para producir 33.000 camiones al año (25.000 ligeros y 8.000 pesados) y con ayuda en el diseño por parte de Samsung. VEAM también es proveedor oficial de componentes de motocicletas para empresas como Honda, Piaggio o Yamaha.

La **VAMM** (Vietnam Association of Motorcycle Manufacturers) es otra asociación muy importante en el sector de la automoción en Vietnam. Fue establecida en 2013 con el fin de reunir a todos los fabricantes de motocicletas de Vietnam y velar por sus intereses. Los miembros de esta asociación son los siguientes: Honda, Piaggio, Suzuki, SYM y Yamaha.

Otras asociaciones del sector:

- **OTO-HUI**: Vietnam Automotive Technicians Network
- **VAMI** Vietnam Association of Mechanical Industry
- **VRA** Vietnam Rubber Association
- **VSAE** Vietnam Society of Automotive Engineers



C. LA OFERTA ESPAÑOLA

La empresa española se percibe como de alta calidad, compitiendo con el resto de los países de la Unión Europea. En ese sentido, se puede ver beneficiada por sus precios más bajos respecto a países como Alemania o Francia.

Aun así, poco comercio se realiza entre España y Vietnam en este sector. Apenas llegan al 0,01%, o 77.600 USD, las exportaciones vietnamitas a España de la partida arancelaria 8708 (Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05) y al 0,08%, o 1,5 millones de USD, las importaciones (según datos de 2016 de UN Comtrade); muy lejos aún de las de países del entorno como Tailandia, Malasia o Indonesia.

Apenas existen un par de empresas españolas, como GRUPO PREMO o RELATS S.A., que están implantadas en el país, pero tanto las sensaciones actuales como las perspectivas son buenas.

La mayoría de los competidores son japoneses, al tener una gran implantación en el país y al ser sus fabricantes los primeros que llegaron a Vietnam.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

El futuro de la automoción en Vietnam puede depender del ambicioso proyecto de Vinfast. Con el objetivo de llegar a ser el mayor fabricante de coches del ASEAN, la empresa de VinGroup puede traer mucha riqueza a Vietnam y convertir la industria auxiliar automovilística en un sector potente en el país.

Al igual que las motocicletas tuvieron una gran aceptación por parte de los ciudadanos vietnamitas, es posible que haya llegado la época de los automóviles a Vietnam. Con una gran población y una creciente clase media, cada vez más ciudadanos pueden permitirse la compra de un coche y más teniendo en cuenta que Vinfast ha prometido fabricar automóviles al alcance de esta clase media, al no tener que pagar los elevados costes que implica importar vehículos a Vietnam.

El Gobierno vietnamita está considerando coordinar las inversiones extranjeras mediante el Ministerio de Industria y Comercio y con la ayuda de la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA, por sus siglas en inglés), para poder enfocar estas inversiones a los objetivos del Gobierno.

Según éste, ha llegado el momento de promocionar **Vietnam como una alternativa realista y más barata a China**, capaz de fabricar **vehículos y componentes eléctricos**. El Gobierno busca inversiones desde Estados Unidos (General Motors) y Alemania (Volkswagen, BMW, Mercedes) para que cambien sus fábricas chinas a suelo vietnamita. La mano de obra comienza a ser más barata que en China, pero los vietnamitas están cualificados para realizar las mismas labores, lo que supone una ventaja competitiva interesante.

Varios informes, al igual que el Gobierno, coinciden en que **se van a desarrollar industrias como el procesado del metal y el plástico y otros componentes** a la vez que crece la producción doméstica. El desarrollo debería centrarse en la producción del **vehículo eléctrico**, así como en la futura **generación de baterías de ion de litio**. Tres de los mayores fabricantes de baterías para coches (Samsung, LG y Panasonic) ya tienen una presencia significativa en Vietnam, lo que puede ayudar a impulsar a este sector en el futuro.

Además del vehículo eléctrico, el mercado vietnamita necesita claramente otras mejoras en eficiencia energética y movilidad sostenible. El mercado de segunda mano y repuestos también es muy importante en el país, al no poderse permitir aún una gran parte de la población comprar vehículos nuevos.

Además de estos nuevos sectores innovadores, **el turismo y la construcción** van a seguir experimentando grandes crecimientos en Vietnam, lo que puede ayudar al sector de la automoción de varias maneras.



Según el Gobierno vietnamita, en el primer semestre de 2018 el turismo ha crecido un 27% respecto al mismo período de 2017. Esto, apoyado con las agresivas medidas del Gobierno por atraer más turistas (exenciones de visados, campañas de *marketing*), incrementará notablemente la necesidad de transportes colectivos como autobuses o furgonetas. Además, muchos de los actuales autobuses necesitan inminente renovación. A su vez, el sector de la construcción y las infraestructuras también está viviendo su época dorada en el país, al crecer un 7% anual. Esto lleva a la necesidad de utilización de cada vez más camiones de gran tonelaje.

Por todo esto, la industria auxiliar automovilística española, de importancia mundial, debería estar atenta a los acontecimientos en Vietnam, ya que tiene gran potencial y estar en una buena situación desde el principio puede facilitar mucho las cosas en el futuro. Esto, sumado al constante crecimiento económico y a la excelente situación geográfica del país, entre China y los demás países de la ASEAN y con grandes puertos al norte y sur, hacen de Vietnam un mercado a tener muy en cuenta.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

Como se ha mencionado anteriormente, en el mercado aparecen ensambladores finales, empresas Tier 1, Tier 2 y Tier 3. En el caso de las TIER 2 y 3, pueden dividirse en varios subsectores, que abastecen las necesidades de los principales fabricantes, a través de agentes o distribuidores o directamente a los Tier 1 y ensambladores. Existe un elevado número de empresas Tier 1, en comparación con los países cercanos, aunque bien es cierto que la mayoría están especializadas en componentes para motocicletas. La mayoría de empresas de este sector son o vietnamitas o japonesas, llegando a las tres cuartas partes del total. Después, en orden de mayor a menor, aparecen empresas taiwanesas, surcoreanas, de Malasia, Alemania, Estados Unidos y Tailandia, entre otros países. En el caso de la empresa THACO, muchos de los proveedores de esta ensambladora son subsidiarios de la propia empresa.

También es importante el **mercado de recambios**, en el cual aparecen los productos oficiales (para talleres y concesionarios oficiales) o los productos alternativos, muchas veces de la misma calidad que los originales pero a un menor precio.

En cuanto a los **canales de venta**, en las grandes ciudades existen concesionarios de las principales marcas de coches y motocicletas (especialmente de Honda). Como ejemplo, la marca THACO posee 70 *showrooms* a lo largo de todo el país, aunque concentrados la mayoría en las ciudades de Hanoi y Ho Chi Minh City, lo que le permite llegar a la mayoría de la población, y a las clases medias en particular.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

El 1 de enero de 2018, en Vietnam, Camboya, Laos y Myanmar han acabado los dos años de gracia que se les había concedido para reducir a cero los aranceles entre países ASEAN para el comercio de vehículos. Estas medidas se ciñen al acuerdo que firmaron los países del sudeste asiático, llamado ATIGA (ASEAN Trade In Goods Agreement). El 1 de enero de 2017 ya se redujeron esas tarifas del 40% al 30%, para definitivamente eliminarlas en 2018. Esta política sólo se aplica a vehículos producidos en un país miembro de la ASEAN, con una tasa de localización del 40%.

Esta reducción de aranceles se había visto como una posibilidad de reducción de costes por parte de los grandes fabricantes automovilísticos, debido a que muchos pensaban trasladar a Tailandia el ensamblaje final, al poseer una industria más desarrollada y más enfocada en la automoción, y exportar a Vietnam los vehículos ya terminados.

El Gobierno vietnamita no vio con buenos ojos estos planes de las grandes empresas del sector y promulgó un decreto, mediante el cual se establecieron varias medidas que el fabricante tiene que adoptar para poder vender en Vietnam. Este Decreto n.º 116/2017 ND-CP y la Circular a él asociada, 03/2018/TT-BGTVT, conocido



también como **Decreto 116**, estipulan las condiciones de producción, ensamblaje, importaciones y comercio de los servicios de garantía y mantenimiento del automóvil.

A su vez, exige para todos los modelos la obtención del *Vehicle Type Approval* o VTA, un certificado expedido por las autoridades del país. Sirve para garantizar que el vehículo cumple los estándares del país en el que se va a vender y es normalmente expedido por las entidades locales del país importador. Los actuales fabricantes en Vietnam ya tenían la obligación de pasar dichas pruebas, lo que según el Gobierno vietnamita creaba una situación injusta entre fabricantes e importadores. Tailandia e Indonesia han comenzado ya a expedir certificados VTA.

Países exportadores como Japón, Tailandia o Estados Unidos han expresado al Gobierno vietnamita que les va a ser muy difícil cumplir con los requerimientos y vender en el país, fin último de la medida del Gobierno vietnamita, que espera fortalecer la industria local en los próximos años de la mano de empresas como Vinfast y todos los suministradores que se crearán en torno a ellas. También han alegado estos gobiernos extranjeros que el Decreto 116 podría violar las reglas de la Organización Mundial del Comercio.

El Decreto 116 requiere que se realicen pruebas de emisiones y seguridad en cada lote de automóviles que se importe en Vietnam. Anteriormente, tan sólo el primer lote tenía que ser analizado. Según la Cámara de Comercio e Industria Japonesa en Vietnam, cada test podría costar alrededor de 10.000 USD y durar dos meses, lo que incrementa notablemente el precio de venta del vehículo al usuario final. Como ejemplo, un Ford Fiesta comprado en Indonesia tiene un precio de 17.000 USD, en Filipinas y 15.000 USD en Tailandia, mientras que en Vietnam se acerca a los 27.000 USD, según fuentes del BMI.

Entre los detalles que se presentan en el Decreto 116, aparecen las condiciones comerciales con respecto a los fabricantes y ensambladores de automóviles en Vietnam, incluidos los requisitos sobre, entre otros, instalaciones, recursos humanos, seguridad e higiene laboral, seguridad contra incendios y protección ambiental.

Para llevar a cabo un negocio de fabricación y montaje de automóviles, una empresa debe obtener un certificado del Ministerio de Industria y Comercio (MOIT), que confirma el cumplimiento de las condiciones anteriores. Los fabricantes y ensambladores de automóviles existentes tienen un período de gracia de 18 meses desde el 17 de octubre de 2017 para cumplir con las nuevas condiciones comerciales establecidas en el Decreto.

En cuanto a los importadores de automóviles, deben obtener una licencia comercial de importación de automóviles del MOIT. Además, los fabricantes, ensambladores e importadores deberán garantizar los nuevos automóviles por al menos tres años o 100.000 kilómetros para un coche, 2 años o 50.000 kilómetros para un autobús y un año o 30.000 kilómetros para otros automóviles. Los vehículos de gasolina, además deberán adecuarse a la norma Euro 4 y desde 2022, a la Euro 5.

Después de estas medidas, expertos del sector creen que tardarán meses en volver a estabilizarse las importaciones de vehículos.

Además del Decreto 116, existen otras barreras para la compra o importación de vehículos o componentes. Ejemplo de ello es la *Special Consumption Tax* o SCT (un impuesto que se aplica a la producción o importación de productos específicos), que Vietnam ha rebajado para los coches ligeros, mientras que lo ha aumentado para los de gran cilindrada:

- Vehículos con 9 asientos o menos y un motor de hasta 1500 cc: 35%
- Vehículos de 1500-2000b cc: 40%
- Vehículos de 2000-2500 cc: 50%
- Vehículos de 2500-3000 cc: sube al 60%
- Vehículos de más de 3000 cc: sube a 90%-150%

En cuanto a los aranceles de los componentes, actualmente es muy variado el tipo impositivo y depende de cada parte del automóvil:

Partida arancelaria	%
870810	15-25
870821	20
870829	15-20
870840	10-18
870899	15
8544	0-20
8408	0-25
8714	0-45

Para más información sobre aranceles, se puede visitar la siguiente página: www.customs.gov.vn

Estos aranceles quedarían en suspenso una vez entrado en vigor el Tratado de Libre Comercio que está pendiente de aprobación entre la Unión Europea y Vietnam. Aún no se sabe la fecha exacta en la que entrará en vigor.

Uno de los principales intereses de la UE durante la negociación del tratado de libre comercio era el acceso al mercado vietnamita de los automóviles europeos. El TLC contiene disposiciones de gran alcance que mejoran el acceso al mercado de los vehículos. Por ejemplo, se espera que para el décimo año de vigencia del TLC, la exportación a Vietnam tenga unos aranceles del 0%, mientras que esto suceda en el noveno año para coches de más de 2.500 cc de diésel y 3.000 cc para los de gasolina. En cuanto a los componentes de automoción, el plazo sería de 7 años, igual que para las motocicletas de más de 150 cc, mientras que las de menor cilindrada verían reducido su arancel al cabo de 10 años. Para vehículos, la tasa de parte loca sería del 45%, mientras que para componentes y motocicletas quedaría en 50%. En todo caso, Vietnam aceptará un certificado de conformidad de la UE como único requisito para poder exportar, sin ningún test adicional.

E.3. Ferias

- **Vietnam Auto Expo:** Celebrada anualmente en Hanoi, es la mayor de las ferias de automoción que se celebran en este país. Con más de 60.000 asistentes y 10.000 metros cuadrados de exposición, en junio de 2019 celebrará su 16ª edición. Se suelen presentar las novedades del sector en esta feria y abarca tanto vehículos comerciales (camiones, autobuses) como de pasajeros (coches, motocicletas).
- **Automechanika:** En febrero de 2019 celebrará su tercera edición en Ho Chi Minh City. Esta feria mundialmente conocida decidió hace dos años comenzar a celebrarse también en Vietnam, debido al gran potencial que tiene este sector en el país. Con menos peso que Vietnam Auto Expo (8.500 visitantes), pretende llegar a ser la feria de referencia en el país. Informe de feria 2018: <https://goo.gl/rWS8r6>
- **Vietnam Motorcycle Show:** Feria dedicada a los vehículos de motor de dos ruedas en mayo en Ho Chi Minh City. Con 9.000 metros cuadrados, en 2017 expusieron sus motocicletas marcas como Benelli, Ducati, Harley-Davidson, Honda, Kawasaki, Peugeot, Piaggio, Suzuki, SYM y Yamaha. Organizada anualmente por Vietnam Automobile Manufacturers Association (VAMM).

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

Publicaciones del sector:

- Autocar Viet Nam <http://autocarvietnam.vn/>
- Autonet <http://autonet.com.vn/>
- AutoPress <http://autopress.vn/>
- AutoPro <http://autopro.com.vn/>
- AutoVN <http://autovn.com.vn/>
- AutoZone <http://autozone.vn/>
- Ban Xe Hoi <http://banxehoi.com/>
- CafeAuto <http://cafeauto.vn/>
- InfoK.vn <http://infok.vn/>
- OTO Xe May <http://vnexpress.net/tin-tuc/oto-xe-may/>

G. CONTACTO

La Oficina Económica y Comercial de España en Ho Chi Minh City está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en Vietnam.

Entre otros, ofrece una serie de Servicios Personalizados de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas, por ejemplo: el acceso al mercado de Vietnam, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

21 Phung Khac Khoan, 5ª planta
Da Kao, Distrito 1
HO CHI MINH CITY - Vietnam
Teléfono: +84 2838250173
Email: hochimincity@comercio.mineco.es

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

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

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

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

AUTOR

Íñigo de la Calle Cancela

Oficina Económica y Comercial
de España en Ho Chi Minh City
hochiminhcity@comercio.mineco.es
Fecha: 23/07/2018

NIPO: 060-18-043-3

www.icex.es



FICHAS SECTOR VIETNAM



ICEX España
Exportación
e Inversiones