

---

2018



# El mercado de componentes de automoción en Irán

Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Teherán

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

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

icex



ESTUDIOS  
DE MERCADO

17 de diciembre de 2018  
Teherán

Este estudio ha sido realizado por  
Sebastià Elías Peretó

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

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

NIPO: 060-18-042-8

Irán es el principal productor de vehículos de Oriente Medio, teniendo una participación del 1,55% de la industria automotriz mundial en términos de producción. La capacidad y potencial del **sector del automóvil iraní** es muy elevada ya que la industria contribuye un 3-4% en el total del PIB de Irán y un 12% de la mano de obra está empleada por el sector. Además, la facturación anual es de 12.000 millones de USD y posee una participación del 17% de la producción total de la industria nacional. Se estima que la flota de vehículos en Irán asciende a 29 millones, incrementándose cada año en medio millón.

A continuación, se resume la producción de automóviles en Irán:

Año	Ranking mundial	Producción				Ventas	
		Coches	Vehículos comerciales	Total	Variación (%)	Automóviles vendidos	Variación (%)
2012	18	856.927	143.162	1.000.089	-39,3	1.044.430	-38,1
2013	20	630.639	113.041	743.680	-25,6	804.750	-22,9
2014	18	925.975	164.871	1.090.846	46,7	1.287.600	60,0
2015	20	884.866	97.471	982.337	-9,9	1.222.000	-5,1
2016	18	1.074.000	90.710	1.164.710	18,6	1.448.500	18,5
2017	16	1.418.550	96.846	1.515.396	30,1	1.718.565	18,6

	2017	2018	Variación (%)	2018	2017	Variación (%)
	411.486	410.722	-0,2%	182.309	205.862	-11,4%
	19.690	18.952	-3,7%	179.228	166.058	+7,9%
	4.195	5.069	+20,8%	23.196	20.974	+10,6%
				17.651	16.597	+6,3%

El sector no es ajeno a los embargos comerciales que han azotado al país en los últimos años. La imposición de sanciones a Irán a escala internacional a principios de década debido al programa nuclear afectó al conjunto de la economía en general y al sector del automóvil en concreto.

Se prevé que la tendencia alcista se rompa debido a la reimposición de sanciones de EEUU. Estas apuntan directamente, entre otros, al sector del automóvil. Esas empresas suministradoras al sector del automóvil, sean de la nacionalidad que sean, temerosas de que EEUU las pueda sancionar por operar en Irán, han decidido marcharse.

La importación de vehículos ha estado históricamente muy restringida en Irán, con altos aranceles a la importación (de entre el 55 y el 95%, entre los más altos del mundo) y, desde mediados de 2018, con la prohibición explícita de importarlos.



En cuanto a la **oferta**, las aduanas iraníes anunciaron que, durante los primeros nueve meses del pasado año fiscal iraní (marzo – diciembre 2017), la **importación** se cifró en 1.720 millones de USD, lo que significó un 4,6% del total de las importaciones iraníes. Por otro lado, la Cámara de Comercio, Industria, Minas y Agricultura de Teherán cifró en 2.890 millones de USD la importación de equipos y componentes para el automóvil (excluyendo las ruedas) durante el último año fiscal iraní (marzo 2017-18). Esto supuso un 5,3% del total del valor de las importaciones iraníes. Esto hace que, aun tratarse de un mercado donde predomina la producción local de vehículos, se dependa de la importación de equipos y componentes para ensamblarlos. La **exportación** de componentes de automoción es muy limitada y centrada en los países vecinos de Irán.

La **demanda** la concentran dos grandes marcas, Saipa e Iran Khodro, que han contado con el beneplácito del Estado para controlar el mercado desde el triunfo de la Revolución Islámica en 1979. Juntamente con otras marcas extranjeras y otras locales más pequeñas, conforman el tejido empresarial de la fabricación de coches. En concreto, hay 12 compañías que fabrican automóviles en general y 4 fabricantes de autobuses.

Por lo que hace al **precio** y respecto de los productos locales, son muchos los factores que determinan el precio de venta. Como idea general, los productos de fabricación local tienen un precio medio un 30% menor que el producto importado. Además de ello, cabe destacar la inestabilidad de los tipos de cambios, ya que los últimos acontecimientos en Irán han llevado a la extrema dificultad de canalizar los pagos y una devaluación de más del 100% del rial en pocos meses. Esta volatilidad dificulta también la realización de un análisis válido de los precios, ya no a medio o largo plazo sino a corto plazo, siendo importante para conseguir información precisa el contacto en el mercado en el momento de interés con diversos distribuidores e importadores, además de la posible colaboración con la Oficina Comercial.

La **percepción del producto español** es buena ya que España tiene una marca país en el sector del automóvil muy potente. Se trata del segundo productor de vehículos en Europa y el cuarto en productor de componentes, contando con más de 1.000 empresas fabricantes de equipos y componentes. Aun así, su presencia en Irán es muy limitada, tanto en implantación de empresas como en niveles de exportación.

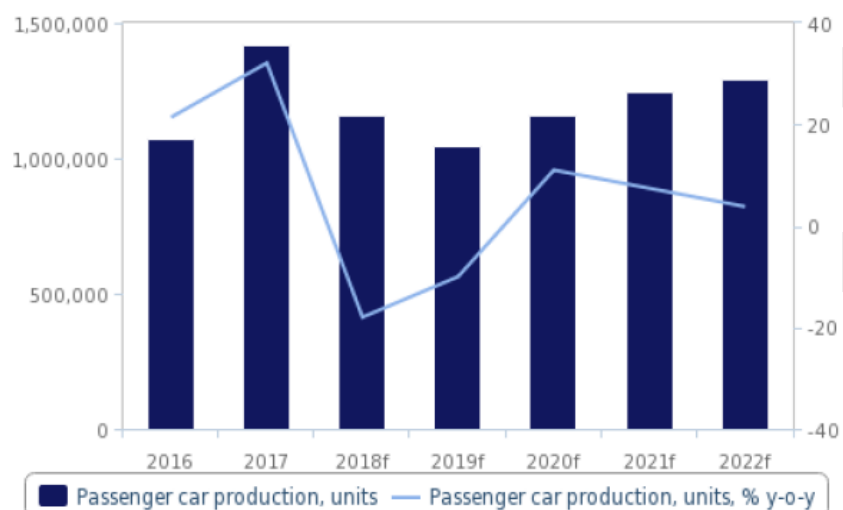
A su vez, tras años de experiencia tratando con países como China, Irán ha visto como la baja calidad de este producto está obligando a continuas reparaciones y reposiciones que no reducen la factura a pesar de que los productos son más baratos que las mercancías europeas, que se sitúan en la zona medio alta.

Los **canales de distribución** en Irán no se diferencian en exceso de los que se pueden encontrar en otros países. Estos suelen definirse en función de distribuidores que trabajan de forma especializada con marcas extranjeras y llegan hasta los demandantes de forma directa, o circulan el producto a través de mayoristas o distribuidores locales. La complejidad del mercado hace necesario contar con un agente local. Por un lado, resulta útil debido a la burocracia necesaria

para el registro de ciertos productos o los trámites de importación. Por otro, su habilidad para promocionar correctamente el producto, coordinar la asistencia técnica que necesite el cliente local u obtener la información más útil de cara a la presentación de licitaciones.

Las **barreras no arancelarias** que hay que tener en cuenta a la hora de penetrar el mercado iraní son las restricciones a la importación, la Ley MAX, los estándares locales requeridos, la repatriación de capitales y las sanciones tanto de EEUU como de la UE.

Las **perspectivas del sector** son pesimistas debido a la reimposición de sanciones de EEUU, que han provocado que aumente la incertidumbre que rodea el entorno empresarial en Irán y la retirada de marcas extranjeras, así como ha detenido cualquier inversión planeada en la industria automotriz de Irán. La consultora BMI Research, si antes de la reimposición de sanciones predecía una expansión del 10% y 13,5% del sector en 2018 y 2019, respectivamente, ha revisado estas cifras y ahora prevén que se contraerán un 18% y un 10%:



# ICEX

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

**Ventana Global**

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

[www.icex.es](http://www.icex.es)

