



*Subdirección General de Comercio Exterior de Productos Industriales\**

## EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN 2008

En el año 2007 tanto la exportación como la importación del sector de la automoción, alcanzaron cifras récord. La balanza comercial fue deficitaria en el 2007. Durante el año 2008, la exportación ha disminuido en un 5,5 por 100 y la importación un 18,3 por 100. Como consecuencia, el saldo de la balanza comercial ha mejorado considerablemente. El sector de la automoción es el primer sector exportador español. En el año 2008 representó el 23,2 por 100 de la exportación total española y el 14,7 por 100 de la importación total española. En este artículo se analiza el comportamiento del sector durante 2008 y se repasan algunos aspectos de especial vigencia como la «logística» factor clave de competitividad en el sector; la normativa comunitaria sobre contaminación y reciclaje y el Acuerdo de Libre Cambio Unión Europea-Corea del Sur.

**Palabras clave:** sector industrial, bienes de consumo, industria de la automoción, balanza comercial, acuerdos de libre cambio, España, Unión Europea, 2008.

**Clasificación JEL:** L62.

### 1. Introducción

El sector de la automoción es el primer sector exportador español. La balanza comercial que había sido negativa durante los últimos años, ha sido positiva en 2008, al disminuir la importación mucho más que la exportación. También la producción disminuyó en 2008 (12 por 100). La gran mayoría del comercio internacional se celebra con la Unión Europea. El sector, además, está teniendo que responder a varios retos para mantener su competitividad: la innovación; los cambios tecnológicos en la logística; las nuevas necesidades medioambientales; las negociaciones para acceso a mercado... En este artículo se analiza, desde la óptica del comercio internacional, el comportamiento del sector durante el 2008, tanto en conjunto, como por subsectores: automóviles, con espe-

cial atención a los turismos; componentes; ciclomotores, motocicletas y bicicletas.

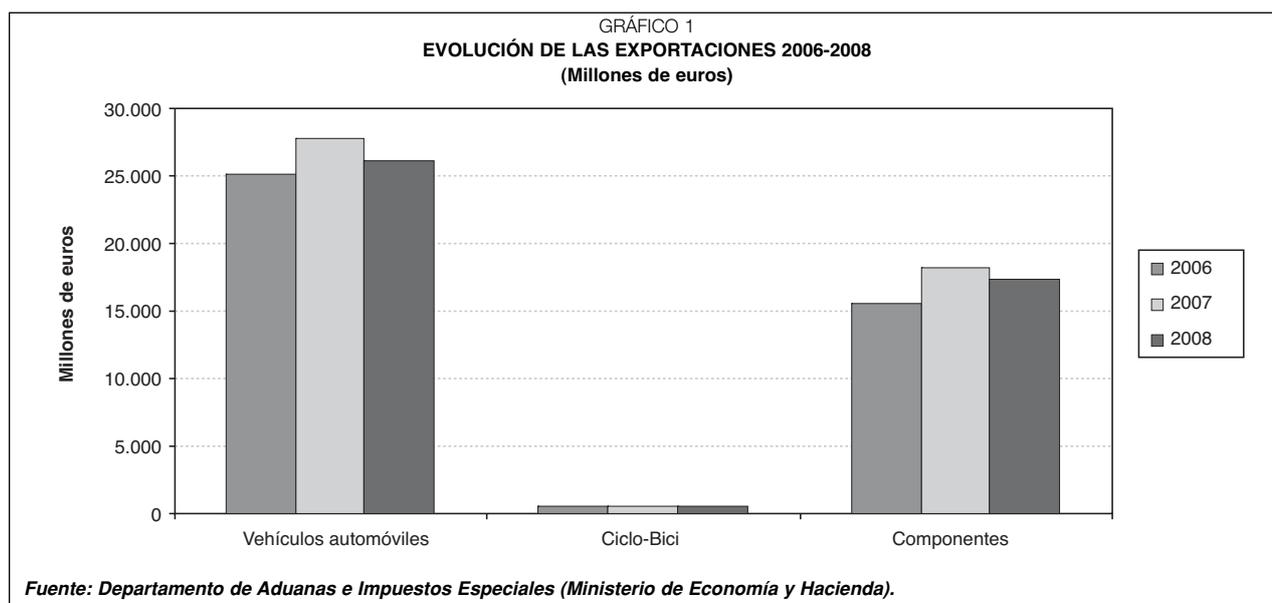
Por lo tanto, las posiciones estadísticas analizadas se agruparán en los siguientes bloques (se incluyen entre paréntesis las partidas arancelarias):

- 1) *Vehículos automóviles* que incluye:
  - Automóviles de turismo (8703).
  - Vehículos automóviles para transporte de mercancías (8704).
  - Vehículos automóviles para usos especiales (8705).
  - Vehículos automóviles para transporte de más de 10 personas (8702).
- 2) *Componentes* (lista de 223 posiciones de 10 dígitos).
- 3) *Otros elementos del sector*:
  - Ciclomotores (8711.10)
  - Motocicletas (8711.20 / 8711.30 / 8711.40 / 8711.50).
  - Bicicletas ( 8712).

\* Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

CUADRO 1 AUTOMOCIÓN (CUADRO RESUMEN) (En millones de euros)					
	2005	2006	2007	2008	Porcentaje 08/07
Importación .....	42.489	43.466	50.873	41.584	-18,3
Exportación .....	40.258	41.233	46.564	44.020	-5,5
Balanza comercial.....	- 2.231	-2.233	-4.309	2.436	156,5

**Fuente:** Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales (Ministerio de Economía y Hacienda).



El Gráfico 1 muestra y compara la evolución de las exportaciones de los sectores de automóviles, motos y componentes en los tres últimos años.

El sector de la automoción es el primer sector exportador español: en el año 2008 representó el 23,2 por 100 de la exportación total española.

Durante el año 2008, la *exportación* (44.020 millones de euros) ha disminuido en un 5,5 por 100. Este descenso se debe a que por una parte el sector de vehículos automóviles ha exportado un 6 por 100 menos que el año anterior y por otra a la disminución de las exportaciones del sector de componentes en un 5,1 por 100.

El Gráfico 2 muestra y compara la evolución de las importaciones de los sectores de vehículos automóviles, motos y componentes en los tres últimos años.

La *importación* del sector en su conjunto representa el 14,7 por 100 de la importación total española.

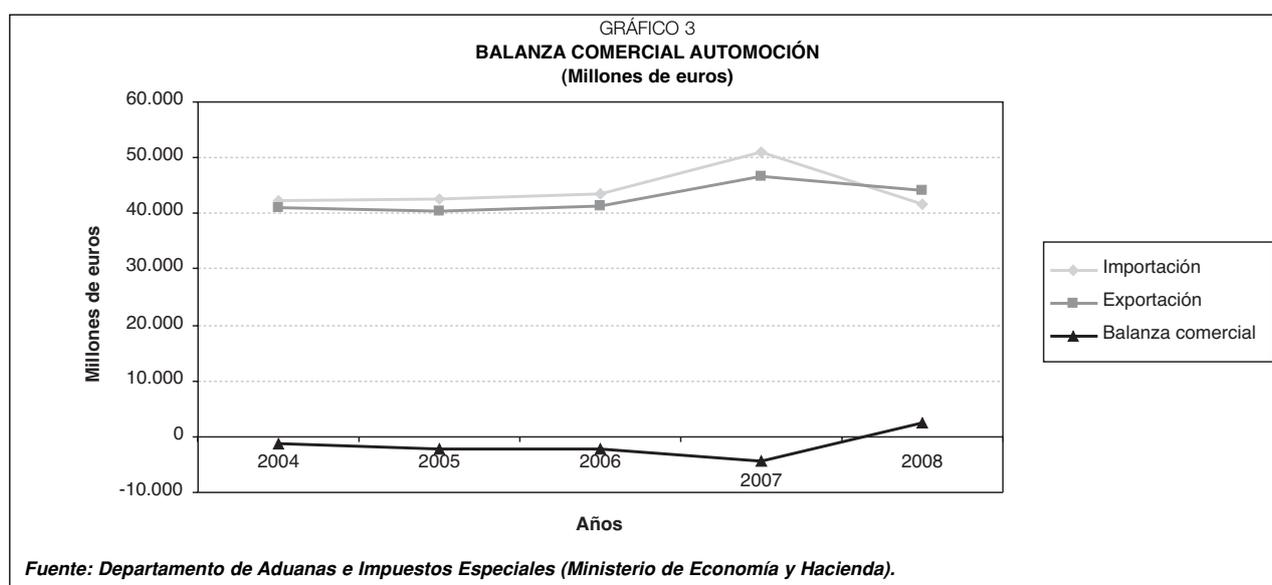
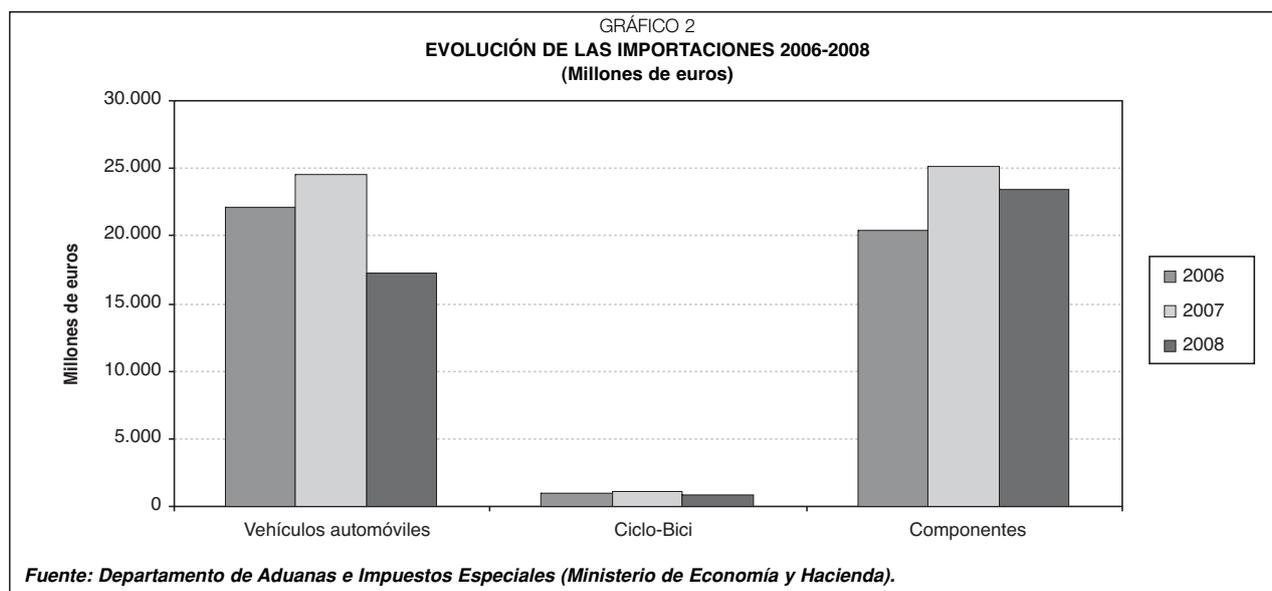
El ritmo de crecimiento de la importación, que

se había intensificado en el año 2007, con un crecimiento del 17 por 100, por un valor total de 50.873 millones de euros, ha sufrido en 2008 un retroceso notable (-18,3 por 100) con un nivel de importaciones, de 41.584 millones de euros, inferior al de los últimos 4 años.

En 2007, las importaciones de los dos principales sectores, el de vehículos automóviles y el de componentes, crecieron al mismo ritmo, un 9,6 por 100; sin embargo en 2008, la disminución de las importaciones es más acusada en el sector de vehículos automóviles, un 29,5 por 100, frente al descenso de las importaciones del sector de componentes, un 6,9 por 100.

El Gráfico 3 muestra la evolución de la balanza comercial del sector en los últimos años.

En los últimos años, la cifra de exportaciones ha sobrepasado los 40.000 millones de euros; sin embargo, a pesar de la magnitud de la exportación, la balanza comercial –que venía presentando superávit a lo largo de los años 2000-2003– ha mos- ▷



trado un saldo negativo creciente desde el año 2004 hasta 2007, año en el que su valor negativo se duplica (-4.309 millones de euros). En el año 2008, la balanza comercial arroja un saldo positivo de 2.436 millones de euros, al acusar las importaciones un descenso mucho mayor (-18,3 por 100) que el de las exportaciones (-5,5 por 100).

## 2. Vehículos automóviles

La producción española de vehículos aumentó un 4 por 100 en el año 2007, debido al buen com-

portamiento de los nuevos modelos asignados a las fábricas, tanto en el mercado doméstico como en el exterior. Esto permitió recuperar parte de la producción que se había perdido en los años anteriores y con un total de 2.889.703 unidades producidas, aproximarse a los tres millones de vehículos y estar en niveles parecidos a los de 2003. España se mantuvo en 2007 como tercer productor en la Unión Europea y el séptimo a escala mundial.

En el año 2008, la producción, con un total de 2.541.644 unidades, disminuyó un 12 por 100, en sintonía con la coyuntura mundial durante los últimos meses del año. ▷

Las matriculaciones totales de vehículos nuevos en España en 2008 han descendido hasta 1.362.543 de unidades frente a 1.939.296 de unidades en 2007, un 29,7 por 100 menos que el año anterior.

## 2.1. Algunos asuntos de especial vigencia

### *La logística*

Como ha hecho patente el *Observatorio Industrial de Automoción*, durante la temporada 2006-2007, la logística es «un factor clave de la competitividad en el sector del automóvil». En consecuencia, el sector está impulsando la creación de una conexión ferroviaria suficiente con el resto de Europa, las plataformas logísticas de intercambio modal, el *short sea shipping* para rutas marítimas dadas.

### *La normativa comunitaria sobre contaminación y reciclaje*

La UE está estudiando la posibilidad de imponer por vía legislativa la aceleración del proceso de reducción de los gases contaminantes emitidos por un vehículo. Para alcanzar el objetivo que se ha fijado (una media de 120 gr CO<sub>2</sub> por km), la UE cuenta con la tecnología empleada en el vehículo (motor, sistema de aire acondicionado, neumáticos, indicadores de cambio de marcha) y carburante a utilizar. El sector desea que se añadan elementos como la mejora de las infraestructuras, medidas fiscales y el fomento de una conducción eficiente; además de contar con un plazo más dilatado para la instrumentación de esta medida, que el que maneja la Comisión.

Se trata de una orientación que, en principio, repercutirá cuanto más pequeño sea el coche y cuanto mayor sea la dificultad en absorber el consecuente incremento de costes.

El sector se halla, asimismo, inmerso en el proceso de incrementar el porcentaje de material reci-

clado al final de la vida útil de un vehículo. Todavía no está definida totalmente la normativa a aplicar, pero el desarrollo de esta posibilidad (reciclaje de productos contaminantes; destino final de los residuos inertes y no reciclables; la posibilidad de normas especiales para neumáticos, aceites...) tiene entidad suficiente como para justificar la preocupación del sector.

### *Acuerdo de Libre Cambio UE-Corea del Sur*

Se trata de un acuerdo cuyo beneficio para el sector comunitario del automóvil, no resulta evidente. Los vehículos que Corea del Sur importa, no cubren ni el 4 por 100 de su mercado. Ello se puede imputar en parte al arancel medio (8 por 100), pero la causa principal parece estribar en las barreras no arancelarias (falta de transparencia; impuestos acumulativos; problemas de homologación; una cierta política autárquica...).

Así que la remoción del arancel coreano no supondría eliminación de restricciones a la importación coreana de automóviles, al contrario de lo que implicaría la supresión del arancel comunitario (10 por 100 para los turismos), ya que la importación de vehículos coreanos quedaría completamente liberalizada.

## 2.2. Automóviles de turismo

Los automóviles de turismo (p.e. 8703), que incluyen los vehículos todo terreno, suponen el grueso del sector con un 79,8 por 100 del total de unidades producidas.

El Cuadro 2 nos muestra la evolución de las cifras del sector de automóviles de turismo en cuanto a producción, exportación y matriculación. Dados los conceptos que se están comparando, este cuadro excluye a los vehículos usados, así como los utilizados para la nieve y el golf.

Tras los descensos registrados, tanto en la producción como en la exportación de automóviles de turismo en los años 2005 y 2006, las cifras al-▷

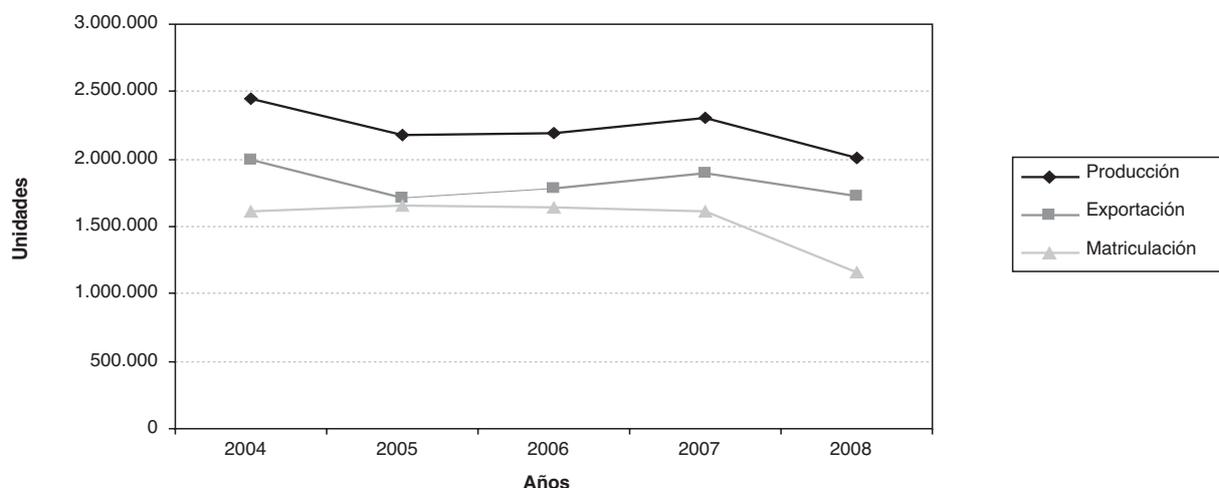
CUADRO 2  
TURISMOS Y VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE MENOS DE 10 PERSONAS (8703)

	2005	2006	2007	2008	Porcentaje 08/07
Producción (en unidades).....	2.182.170	2.192.731	2.308.774	2.013.861	-12,8
Exportación (en unidades).....	1.771.263	1.785.049	1.902.616	1.719.669	-9,6
Exportación/ Producción. (porcentaje).....	81,1	81,4	82,0	85,3	4,0
Matriculación (en unidades).....	1.649.320	1.634.608	1.614.835	1.161.176	-28,1

Nota: No se incluyen los vehículos usados ni los utilizados para la nieve o el golf.

Fuente: ANFAC (Asociación española de Fabricantes de Automóviles y Camiones).

GRÁFICO 4  
TURISMOS  
(En unidades)



Fuente: ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones)

canzadas en el año 2007 habían recuperado los niveles del año 2004 y anteriores. Sin embargo, en 2008 se quebró esta incipiente recuperación y la producción descendió un 12,8 por 100.

En el año 2005, se alcanzó un récord de matriculaciones de vehículos de turismos. En el año 2007, a causa de la desaceleración del consumo privado así como por las presiones inflacionistas y las subidas de los tipos de interés, las matriculaciones presentaron un ligero descenso (-1,2 por 100), por segundo año consecutivo. En el año 2008, se ha acusado un descenso mucho más brusco, y las matriculaciones han bajado un 28,1 por 100, lo que supone una matriculación inferior a la del año anterior en 453.655 turismos; ello equivale según ANFAC a la producción completa de una factoría trabajando a tres turnos.

El Gráfico 4 presenta las curvas de los años 2004 a 2008 en los tres conceptos de producción,

exportación y matriculación de los automóviles de turismo.

### 2.3. Automóviles de turismo: comercio exterior

El Cuadro 3 aporta un punto de vista diferente, y analiza el comercio exterior en los últimos años del total de la partida estadística, por lo que se incluyen los vehículos usados así como los utilizados para la nieve y el golf.

Se ha experimentado en 2008 un fuerte descenso de las importaciones, tanto de la unidades importadas (-25,2 por 100) como del valor de las mismas (-28,2 por 100). Las exportaciones, por su parte se han mantenido estables, con un número de unidades exportadas similar al del año anterior y sin cambio en el valor de las mismas.

Como consecuencia de tan diferente evolución, ▷

CUADRO 3  
TURISMOS Y VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE MENOS DE 10 PERSONAS (8703)

		2005	2006	2007	2008	Porcentaje 08/07
Importación	Unidades	1.660.048	1.548.051	1.573.521	1.176.624	-25,2
	Millones euros	18.520	22.100	20.938	15.034	-28,2
Exportación	Unidades	2.248.667	2.026.092	2.226.981	2.231.744	0,2
	Millones euros	19.366	25.100	20.500	20.569	0,3
Balanza comercial	Unidades	588.619	478.041	653.460	1.055.120	61,5
	Millones euros	846	3.000	-437,38	5.535	1.365,5

Nota: Se incluyen los vehículos usados, así como los utilizados para la nieve y el golf.

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales (Ministerio de Economía y Hacienda).

CUADRO 4  
COMERCIO EXTERIOR POR PAÍSES DE TURISMOS Y VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE MENOS DE 10 PERSONAS (8703) EN 2008

Países import.	Unidades	Millones de euros	Países export	Unidades	Millones de euros
Francia .....	224.012	2.695	Francia .....	655.704	7.244
Alemania .....	418.159	6.668	Alemania .....	286.994	2.595
Reino Unido .....	83.183	1.154	Reino Unido .....	273.484	2.488
Italia .....	56.274	545	Italia .....	194.243	1.804
Bélgica .....	35.213	582	Bélgica .....	185.178	679
TOTAL UE .....	883.735	12.381	TOTAL UE .....	1.910.485	17.907
Terceros países .....	292.889	2.652	Terceros países .....	321.258	2.662
TOTAL .....	1.176.624	15.034	TOTAL .....	2.231.744	20.569

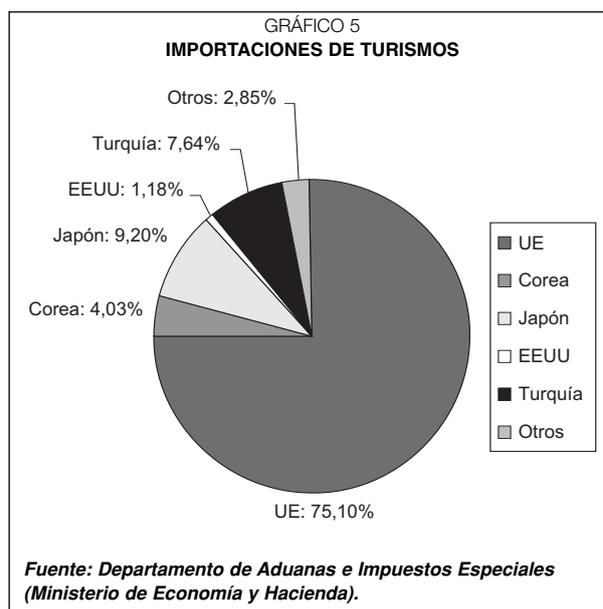
Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales (Ministerio de Economía y Hacienda).

el saldo de la balanza comercial en 2008 arroja un superávit superior a los alcanzados en años anteriores.

### 2.3.1. Turismos: origen de las importaciones

Las importaciones medidas en valor proceden de la UE en un 82,3 por 100: Alemania con un 53,8 por 100 del total de las importaciones procedentes de la UE, ha registrado un descenso del 18,0 por 100 respecto a 2007; Francia con un 21,7 por 100 del total UE desciende en un 31,1 por 100; Reino Unido con un 9,3 por 100, desciende en un 27,0 por 100; Bélgica con un 4,7 por 100, registra una disminución del 41,2 por 100; Italia con un 4,4 por 100 del total UE desciende en un 42,3 por 100.

Las importaciones medidas en valor proceden de terceros países en el 17,6 por 100 restante: Japón con un 8,8 por 100 del total de importaciones, ha registrado una disminución de su exportación en un 22,1 por 100 con respecto a 2007; Turquía con un 3,2 por 100 del total desciende en un 36,5 por 100; Corea del Sur con un 3,1 por 100 del total y un descenso del 60,8 por 100; EEUU con un 1,3 por 100 del total se mantiene estable.



El Gráfico 5 muestra la distribución geográfica del origen de nuestras importaciones en unidades, que procede en un 75,10 por 100 de la UE y en el restante 24,89 por 100 de terceros países.

### 2.3.2. Turismos: destino de las exportaciones

Tal y como se puede comprobar en el Cuadro 4, ▷

CUADRO 5  
PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES DE TURISMO: DETALLE POR CENTROS  
(En unidades)

Empresas		2007	2008	Porcentaje 08/07
Ford España	Producción	418.983	357.646	-14,64
	Exportación	363.137	315.289	-13,18
General Motors España	Producción	424.964	366.186	-13,83
	Exportación	394.938	343.552	-13,01
Nissan Motor Ibérica	Producción	106.302	66.298	-37,63
	Exportación	94.347	61.589	-34,72
Peugeot Citröen Automóviles España	Producción	434.471	317.349	-26,96
	Exportación	332.983	250.807	-24,68
Renault España	Producción	270.728	250.663	-7,41
	Exportación	221.975	219.206	-1,25
Seat	Producción	398.704	370.293	-7,13
	Exportación	275.919	271.253	-1,69
Volkswagen	Producción	228.429	629.293	175,49
	Exportación	198.111	505.969	155,40

Fuente: ANFAC.

nuestras exportaciones medidas en valor se dirigen a la UE en un 87,0 por 100 siendo el primer destino de las mismas, Francia con un 40,4 por 100 del total de exportaciones a la UE, seguida de Alemania 14,4 por 100, Reino Unido 13,8 por 100, Italia 10,0 por 100, Portugal 4,2 por 100, Bélgica 3,8 por 100, Países Bajos 2,4 por 100, Grecia 1,5 por 100 y Hungría 1,4 por 100.

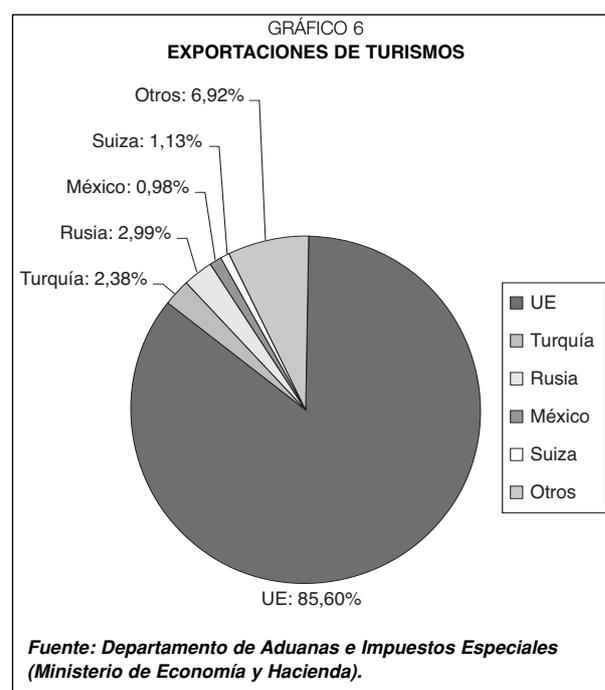
A terceros países se destina el 12,9 por 100 restante, destacando Rusia con el 3,0 por 100 del total de exportaciones, Turquía con el 2,2 por 100 del total de exportaciones, Suiza con el 1,3 por 100 del total y México con el 0,8 por 100 del total.

El Gráfico 6 muestra la distribución geográfica del destino de nuestras exportaciones en unidades, que se dirigen en un 85,6 por 100 a la UE y en el restante 14,4 por 100 a terceros países.

### 2.3.3. Turismos: países con singularidades de comercio exterior

A continuación se analizan dos países: Japón y Corea del Sur, de los que procede más de la décima parte del total de nuestras importaciones.

Japón, con 108.267 turismos importados en 2008, es nuestro primer vendedor no comunitario delante de Turquía con 90.000 turismos y Corea del Sur con 47.518 turismos. En valor, las impor-



taciones japonesas duplican ampliamente las procedentes de Turquía y Corea del Sur.

### Japón

El año 1999 fue el último año en el que estuvo vigente el Acuerdo de Auto-limitación de Exportaciones firmado entre la Comunidad y Japón en el año 1991, por el que se fijaba un contingente global para la entrada de vehículos de hasta cinco ▷

toneladas originarios de Japón en la Comunidad y contingentes individuales para cada uno de los cinco Estados miembros que restringían estas importaciones con anterioridad a la firma del Acuerdo (España, Italia, Francia, Portugal y Reino Unido). El Acuerdo había sido comunicado a la OMC conforme a la excepción contenida en el art. 11º del Acuerdo de Salvaguardias.

El Acuerdo cumplió su función que era favorecer la instalación de la industria automovilística japonesa en la Comunidad y suministrar al mercado comunitario desde dentro. Como resultado, una parte creciente de las ventas en España de turismos y vehículos industriales menores de cinco toneladas de marca japonesa proviene de plantas de ensamblaje japonesas localizadas en Europa.

Tras un retroceso en el año 2002, la cuota que estos vehículos japoneses ocupan en el mercado español ha ido creciendo sensiblemente y oscila en torno al 8 por 100. De hecho, en el año 2008 fue el principal país de origen no comunitario, de nuestras importaciones.

#### *Corea del Sur*

La elevada penetración que en el mercado español están alcanzando los vehículos coreanos (Hyundai y Daewoo, principalmente) es motivo de inquietud para la industria nacional y también para la japonesa.

En 2006 la cuota de mercado de los vehículos menores de cinco toneladas originarios de Corea, superó a la importación japonesa y se situó en torno al 8,7 por 100. Sin embargo, en 2007 la importación japonesa volvió a su habitual primer lugar y la coreana pasó al segundo puesto. En 2008, la importación procedente de Corea descendió un 60,8 por 100 y pasó al tercer puesto.

### **3. Componentes de automoción**

El sector de la industria de equipos y componentes para automoción es un elemento clave en la industria del automóvil, ya que alrededor de un 70

por 100 de las piezas de un automóvil son producidas por fabricantes de componentes. Este porcentaje puede incluso crecer en los próximos años debido principalmente a la especialización de la industria de componentes en nuevas tecnologías, aunque, como ha significado el Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción durante el ejercicio 2006-2007 «la mayoría de los esfuerzos en I+D+i de las empresas se centran en la innovación de producto frente a la innovación en proceso; lo que en algunos casos se traduce en la fabricación de las propias máquinas». Ello permite a las empresas dotar a sus productos de un mayor valor añadido y una mayor proyección en el escenario internacional.

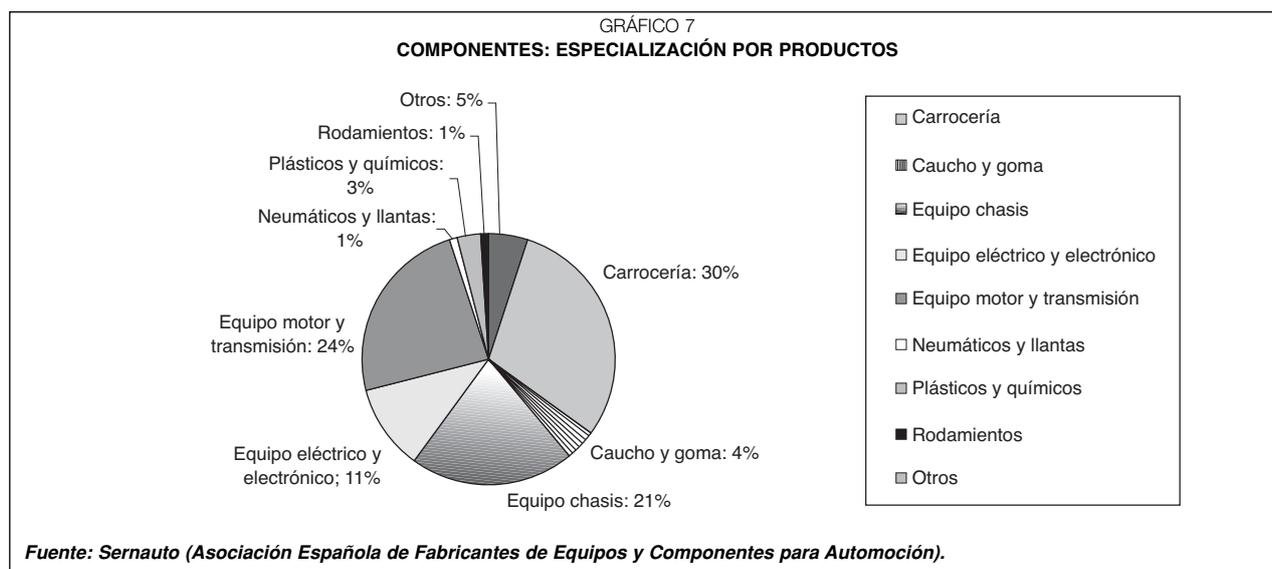
En cuanto a la diversidad de productos fabricados por las empresas de componentes, cabe distinguir las empresas constructoras de equipo eléctrico, equipo motor, equipo chasis, equipo carrocería, neumáticos y llantas, fundición, forja, estampación, rodamientos, caucho y goma, plásticos y químicos, etcétera.

El Gráfico 7 muestra la especialización de la industria de componentes por grupos de productos según el número de empresas.

Como especialización sectorial de la industria de componentes cabe destacar una mayor presencia de empresas que fabrican productos de carrocería y que suponen el 30 por 100 del total de empresas del sector.

La innovación es el reto actual de las plantas de componentes instaladas en España ya que su competitividad depende de la actualización permanente de nuevos productos y nuevos procesos de mejora en todas las áreas de las empresas. El proceso de globalización de los constructores de vehículos y los cambios de las relaciones entre el cliente y el proveedor está suponiendo un profundo cambio en los suministros, así como en la logística.

Esta línea de actuación del sector, junto con la tendencia a la concentración geográfica de los fabricantes de componentes cerca de las plantas de montaje de los constructores, supone un cambio ▷



estructural en la industria del automóvil que se caracteriza por:

- Aparición de grandes grupos de empresas de componentes, con un proceso de fusiones y absorciones.
- Traspaso de responsabilidades del constructor al proveedor de equipos y sistemas.
- Implantación de la microelectrónica.

De hecho, en los últimos años la competencia de precios ha desembocado en intensos procesos de fusión y adquisiciones de empresas proveedoras, dando lugar al surgimiento de un reducido y poderoso grupo de proveedores de primer nivel, que han asumido además un papel importante en el desarrollo tecnológico del sector.

Existen 60 grandes empresas, mayoritariamente de capital exterior si bien hay un grupo de 8 a 10 grandes empresas nacionales, que constituyen un importante activo para el sector.

### 3.1. Algunos datos del sector

En el año 2007 la facturación del sector estimada por la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (SERNAUTO) marcó un nuevo récord, con 32.873,2 millones de euros lo que supuso un incremento del 3,6 por 100 con respecto al año anterior. En 2008,

la facturación ha disminuido en un 8,8 por 100, alcanzando la cifra de 29.970,5 millones de euros.

De esta facturación se ha destinado a la exportación el 57,7 por 100 del total, es decir 17.318 millones de euros; y al suministro nacional el 42,3 por 100 restante, esto es 12.652,4 millones de euros. De este consumo interno, el 66,5 por 100 ha ido a la industria fabricante de automóviles, es decir 8.423,35 millones de euros y el 33,4 por 100 restante ha ido al mercado de recambio, es decir 4.229,14 millones de euros.

Las inversiones que representan el 3,1 por 100 del total de la facturación, han bajado un 56,2 por 100 en 2008. Del total de la cifra de inversiones, 929 millones de euros, se destinó a inversiones en I+D+i el 90,3 por 100, es decir una cifra de 839 millones de euros.

El empleo se redujo un 15 por 100 en 2008, con una plantilla total de 208.766 empleados.

### 3.2. Componentes: comercio exterior

El déficit de la balanza comercial que en 2007 había aumentado en un 30,1 por 100, se ha reducido en 2008 en un 11,5 por 100, arrojando un resultado negativo de 6.120 millones de euros. Ello se debe a que el ritmo de desaceleración de las importaciones ha sido mayor que el de las ex- ▷

CUADRO 6  
COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN  
(En millones de euros)

	2005	2006	2007	2008	Porcentaje 08/07
Importación .....	20.255	22.675	25.182	23.438	-6,9
Exportación .....	16.037	17.354	18.259	17.318	-5,1
Balanza comercial .....	-4.218	-5.321	-6.923	-6.120	-11,5
Tasa de cobertura (porcentaje).....	79,1	76,5	72,5	73,8	1,8

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales (Ministerio de Economía y Hacienda).

CUADRO 7  
COMERCIO EXTERIOR DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN POR PAÍSES  
(En millones de euros)

Componentes de automoción UE					
	Exportación			Importación	
	2007	2008		2007	2008
Francia .....	3.364	3.885	Francia .....	6.113	5.536
Alemania .....	3.771	3.659	Alemania .....	6.259	6.924
Reino Unido .....	1.394	1.395	Italia .....	2.020	1.940
Portugal .....	1.216	1.218	Reino Unido .....	971	1.132
Italia .....	910	883	Portugal .....	967	1.054
Bélgica .....	699	984	Polonia .....	626	918
República Checa .....	348	353	República Checa .....	534	587
Polonia .....	307	344	Bélgica .....	440	353
Suecia .....	307	298	Países Bajos .....	386	370
TOTAL UE .....	13.475	14.225	TOTAL UE .....	19.428	20.353
Componentes de automoción terceros países					
	Exportación			Importación	
	2007	2008		2007	2008
Estados Unidos .....	436	339	Japón .....	654	652
Turquía .....	230	410	Marruecos .....	472	529
México .....	237	226	Estados Unidos .....	324	289
China .....	237	203	China .....	438	481
Brasil .....	204	213	Turquía .....	224	210
Marruecos .....	180	219	Corea del Sur .....	165	154
Sudáfrica .....	152	144	Taiwán .....	71	96
Argentina .....	125	138	Argentina .....	67	65
Rusia .....	103	116	India .....	60	55
Emiratos Árabes Unidos .....	25	94	Sudáfrica .....	57	68
Japón .....	85	81	Túnez .....	56	61
Australia .....	53	79	México .....	55	66
TOTAL Terceros países .....	2.662	3.093	TOTAL Terceros países .....	2.366	3.084

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales (Ministerio de Economía y Hacienda).

portaciones. De resultas, la tasa de cobertura ha mejorado ligeramente, pasando del 72,5 por 100 al 73,8 por 100.

### 3.3. La importación de componentes de automoción

Las importaciones del sector de equipos y componentes para automoción han experimentado un crecimiento significativo a lo largo de la última década.

Las importaciones por un valor de 23.438 millo-

nes de euros han registrado un descenso del 6,9 por 100 con respecto a 2007. Corresponde a la UE un total de 20.353 millones de euros, un 86,8 por 100 del total y a terceros países el 13,1 por 100 restante.

Destacan: Alemania con 6.924 millones de euros; Francia con 5.536 millones de euros; Italia con 1.940 millones de euros y Reino Unido con 1.132 millones de euros.

Las importaciones procedentes de países no comunitarios han aumentado en un 11,1 por 100. Destacan los siguientes proveedores: Japón con 652 millones de euros; Marruecos con 529 millones de ▷

euros; China con 481 millones de euros; y Estados Unidos con 289 millones de euros (Cuadros 6 y 7).

### 3.4. La exportación de componentes de automoción

Las exportaciones por un valor de 17.318 millones de euros han disminuido en un 5,1 por 100. Corresponden a la UE 14.225 millones de euros, el 82,1 por 100 del total y a terceros países el 17,8 por 100 restante. Destacan; Francia con 3.885 millones de euros; Alemania con 3.659 millones de euros; Reino Unido con 1.395 millones de euros y Portugal con 1.218 millones de euros (Cuadros 6 y 7).

### 3.5. Asunto de especial vigencia: el régimen arancelario en la China

El arancel chino para los componentes, oscila en torno al 10 por 100, y el de vehículos terminados en torno al 25 por 100; sin embargo, el arancel a pagar por la importación de componentes puede llegar a 25 por 100 si se importan determinados conjuntos de piezas o el valor de los componentes importados, supera 60 por 100 del total del vehículo –esta última posibilidad, se halla en suspenso hasta julio de 2008–.

Como consecuencia de las protestas ante la OMC, de la UE, EEUU y el Canadá, el 13 de marzo de 2007, quedó constituido un *panel*. Este grupo falló contra China, la cual apeló. El 12

enero de 2009, se adoptó el informe del Órgano de Apelación, de nuevo favorable para la UE. Las partes litigantes acordaron en febrero un plazo de tiempo razonable para que China cumpliera el dictamen y pusiera su régimen arancelario en conformidad con las normas de la OMC. El plazo expirará el 1 de septiembre de 2009.

## 4. Otros elementos del sector

### 4.1. Ciclomotores

Comprende la posición estadística 8711.10.

La producción de ciclomotores viene registrando un descenso anual continuo que ha sido bastante acusado en 2008, en el que se redujo en un 11,5 por 100. La caída del 33,2 por 100 en las ventas en el mercado interior, que ya en 2007 se habían reducido en un 8,2 por 100, ha sido la más acusada del sector, con un número de 84.222 unidades matriculadas (Cuadro 8).

En el año 2008, las importaciones, por un valor de 43 millones de euros han disminuido en un 48,8 por 100. Corresponde a la UE un total de 35 millones de euros, el 80,2 por 100 del total y a terceros países el 19,7 por 100 restante. Destacan: Italia con 25 millones de euros; Francia con 9 millones de euros; Taiwán con 4,5 millones de euros y China con 3 millones de euros.

Las exportaciones por un valor de 68 millones de euros han disminuido un 11,6 por 100. Corresponde a la UE un total de 66 millones de ▷

CUADRO 8  
CICLOMOTORES

		2005	2006	2007	2008	Porcentaje 08/07
Producción	Unidades	126.717	111.389	109.270	96.732	-11,5
Importaciones	Unidades	417.312	126.449	108.941	54.233	-50,2
	Millones euros	79	79	84	43	-48,8
Exportaciones	Unidades	70.908	56.998	50.419	44.301	-12,1
	Millones euros	82	78	77	68	-11,6
Balanza comercial	Unidades	-346.404	-69.451	-58.522	-9.932	-83,0
	Millones euros	3	-1	-7	25	257,1
Matriculación	Unidades	115.542	137.460	126.164	84.222	-33,2

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.(Ministerio de Economía y Hacienda) y Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

CUADRO 9 MOTOCICLETAS						
		2005	2006	2007	2008	Porcentaje 08/07
Producción	Unidades	122.755	142.321	133.712	123.032	-8,0
Importaciones	Unidades	335.937	310.966	337.196	242.574	-28,1
	Millones euros	660	798	857	621	-27,5
Exportaciones	Unidades	149.482	165.810	151.443	167.607	10,6
	Millones euros	349	421	405	445	9,8
Balanza comercial	Unidades	-186.455	-145.156	-185.753	-74.967	-59,6
	Millones euros	-311	-377	-452	-176	-61,1
Matriculación	Unidades	220.367	258.355	269.489	212.470	-21,1

*Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales .(Ministerio de Economía y Hacienda) y Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.*

euros, el 96,8 por 100 del total, y a terceros países el 3,1 por 100 restante. Destacan: Francia con 25 millones de euros; Italia con 16 millones de euros y Austria con 9 millones de euros.

#### 4.2. Motocicletas

Comprende las posiciones estadísticas 8711.20 / 8711.30 / 8711.40 / 8711.50.

La producción de motocicletas en España descendió un 8 por 100 en 2008, y se pasó de las 133.712 unidades de 2007, a las 123.032 de 2008 (Cuadro 9).

Las ventas en el mercado nacional que en 2007 habían marcado un nuevo récord con 269.479 motocicletas matriculadas situando a España como segundo mercado europeo para las motos, sólo superado por Italia, descendieron en un 21,1 por 100, con un total de 212.470 unidades matriculadas en 2008.

En el año 2008 las importaciones por un valor de 621 millones de euros se redujeron en un 27,5 por 100. Corresponde a la UE un total de 303 millones de euros, un 48,7 por 100 del total y a terceros países un 51,2 por 100. Destacan: Japón con 247 millones de euros; Italia con 150 millones de euros; Alemania con 48 millones de euros; Bélgica con 39 millones de euros y Austria con 22 millones de euros.

Las exportaciones por un valor de 445 millones de euros aumentaron un 8,9 por 100. Corresponde a la UE 399 millones de euros, el 89,7 por 100 del total y a terceros países el 10,2 por 100 restante. Destacan: Italia con 130 millones de euros; Francia

con 95 millones de euros; Bélgica con 60 millones de euros; Alemania con 28 millones de euros y Reino Unido con 24 millones de euros.

En resumen, se puede concluir que para este sector en su conjunto (ciclomotores y motocicletas) hace ya más de un año que se invirtió la tendencia y la crisis en este sector, lejos de remitir, a lo largo de 2008 se ha agudizado. De este modo, se ha pasado de las 395.653 unidades que se matricularon en 2007, a las 296.692 de 2008. La producción en 2008 ha seguido la tónica general del sector de las dos ruedas con una caída media que se ha situado en el 9,6 por 100.

#### 4.3. Bicicletas

Comprende la posición estadística 8712.

Las importaciones, medidas en valor, aumentaron un 31,2 por 100 (Cuadro 10). Corresponde a la UE un total de 135 millones de euros, un 72,9 por 100 del total y a terceros países el 27,0 por 100 restante. Destacan: Portugal con 80 millones de euros; Taiwán con 30 millones de euros; Italia con 16 millones de euros; y Francia con 13 millones de euros.

Las exportaciones por un valor de 93 millones de euros se han incrementado en un 63,1 por 100. Corresponde a la UE 86 millones de euros, el 92 por 100 del total y a terceros países el 8 por 100 restante. Destacan: Francia con 54 millones de euros; Portugal con 11 millones de euros; Bélgica e Italia con 6 millones de euros respectivamente y Alemania con 2,5 millones de euros. ▷

CUADRO 10 BICICLETAS					
		2006	2007	2008	Porcentaje 08/07
Importaciones	Unidades	1.204.593	1.765.356	1.999.987	13,29
	Millones euros	105	141	185	31,21
Exportaciones	Unidades	534.673	250.185	528.490	111,24
	Millones euros	85	57	93	63,16
Balanza comercial	Unidades	669.920	-1.515.171	-1.471.497	-2,88
	Millones euros	-20	-84	-92	8,33

*Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales (Ministerio de Economía y Hacienda).*

## 5. Conclusiones

El cambio de tendencia de la coyuntura mundial durante la segunda mitad de 2008, se ha prolongado durante la primera mitad de 2009. Buena muestra de ello es que la exportación española de turismos durante el primer cuatrimestre de 2009 (5.774 millones de euros según datos del Departamento de Aduanas) haya descendido un 28 por 100 si se compara con el mismo periodo del año anterior (7.994 millones de euros). Por el contrario, para ese mismo periodo, la importación ha pasado de 5.822 millones de euros en 2008 a 5.117 millones de euros, con lo que su disminución ha sido sólo del 13 por 100.

Las repercusiones de la actual coyuntura sobre este sector son particularmente importantes para el conjunto de la economía española: en primer lugar, porque la actividad productiva del sector de la automoción (fabricación tanto de automóviles y camiones como de equipos y componentes) tiene una clara y significativa influencia sobre la de otros importantes sectores de nuestra base productiva, como el de bienes de equipo, la electrónica, las tecnologías de la información y las telecomunicaciones, el caucho, el textil, el siderúrgico, etcétera. Pero, además, es un sector que en sí mismo ha alcanzado gran peso en la economía española, con una producción que casi alcanzó en 2007 los 3 millones de vehículos automóviles y una exportación superior a los 40.000 millones de euros.

Estas características son similares a las de otros países; por ello, no es de extrañar que diferentes Gobiernos hayan acudido en auxilio del sector. En la Comunidad se está a lo marcado por el Grupo «CARS 21» sobre el desarrollo sostenible del sec-

tor, lo que implica que las ayudas han de estar ligadas al cuidado medioambiental y a los avances en seguridad.

En España se estima que hacia finales del 2009, puede haber una caída de la producción nacional, que ronde el 40 por 100. Por ello, el 13 de febrero de 2009, el Gobierno de España, aprobó el Plan Integral de Automoción para, por una parte, recuperar la actividad de este sector y el empleo que genera y por otra, mantener el tejido industrial. Este plan supone destinar más de 4.000 millones de euros, el segundo paquete de medidas mayor de la UE, a un sólo sector industrial. Este segundo lugar en esfuerzo, sólo por detrás de Francia, también se mantiene si los recursos dedicados se miden en euros dedicados por trabajador (26.206 euros) ó en proporción del PIB (0,38 por 100).

Más recientemente, el pasado 12 de mayo se aprobó un Plan de incentivos directos a la compra de vehículos, en el que actúan conjuntamente la industria, el Gobierno y las comunidades autónomas que deseen acogerse al plan, y que fue muy bien acogido por el sector.

Todas estas medidas parece que han tenido una repercusión positiva sobre el sector: la cifra de matriculaciones de turismos durante el conjunto del primer semestre de 2009 (433.077 unidades, según datos de ANFAC), evidencia un descenso del 38,44 por 100 por comparación al mismo periodo de 2008 (702.731 unidades); sin embargo, el descenso del mes de junio fue sólo del 15,88 por 100, y para el mes de julio las matriculaciones aumentaron un 19 por 100 sobre junio de 2009. De hecho, en julio de 2009, las ventas del conjunto del sector registraron un descenso mucho menor que los habituales durante el primer semestre.

