



**INFORMES ECONÓMICOS**

Número 6

Octubre 2004

---

*Informes*

**RADIOGRAFÍA DEL SECTOR  
AUTOMOVILÍSTICO ESPAÑOL**

Sonia Soto Sánchez

Servicio de Estudios Económicos y Documentación  
Departamento de Economía, Hacienda y Empleo (Gobierno de Aragón)

---

## **RADIOGRAFÍA DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO ESPAÑOL**

*El sector del automóvil es un buen indicador del clima económico...*

El sector automovilístico tiene un peso importante en la economía española y en la aragonesa. Su situación y su evolución son uno de los mejores indicadores disponibles para analizar la coyuntura económica general. El crecimiento en la matriculación de automóviles denota fortaleza en la demanda agregada. El crecimiento en la producción automovilística, en particular la de vehículos de carga, revela un buen clima económico y anticipa, en general, un aumento de la inversión y de la actividad económica.

A continuación se presenta una breve descripción del sector automovilístico, de su estructura y situación así como de la evolución reciente de la actividad.

*...por su peso en los intercambios comerciales...*

La exportación de turismos representó en el año 2003 el 14,6% del valor total de las exportaciones españolas y el 7,7% del de las importaciones. En Aragón la participación es superior situándose en el 49,5% del valor total de las exportaciones de la Comunidad Autónoma y el 19,2% de las importaciones. Teniendo en cuenta el conjunto del sector de automoción (es decir, la fabricación de vehículos, partes y piezas) estos porcentajes ascienden para el conjunto nacional al 26,1% y 18% respectivamente, mientras que en Aragón se sitúan en el 58,3% y el 33,7%.

*...y en la economía doméstica*

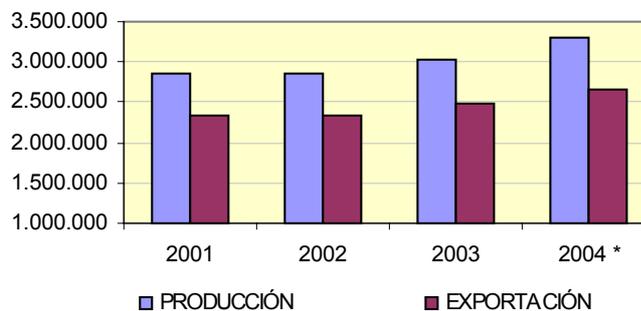
La participación del sector automoción en el Producto Interior Bruto nacional se situó en el año 2003 en el 5,8%. A través de este sector el Estado ingresó un total de 21.116 millones de euros (un 5,6% más que el año anterior) por diversos conceptos de tasas e impuestos, correspondiendo el 71,7% a impuestos por el consumo de carburantes.

En el año 2003, la producción española de vehículos se situó en 3.029.826 unidades, un 6% más que el año anterior. La facturación del sector se situó en 43.183 millones de euros y la inversión en 1.519 millones de euros. La industria automovilística generó 292 millones de euros de beneficios y dio empleo a 71.038 personas.

*El sector se mantiene dinámico...*

El sector automovilístico español se ha mantenido dinámico a pesar de la debilidad de la demanda en los principales mercados de exportación. Tanto la producción como la exportación de vehículos presenta un perfil de crecimiento desde el año 2002.

**Producción y Exportación de vehículos  
España (unidades)**



\* Dato anualizado

**...en contraste con  
la caída en la UE**

El año 2003 fue un año de crecimiento fuerte en el sector. La primera mitad de 2004, aunque presentaba un ritmo más moderado, continuaba registrando un cierto crecimiento, en contraste con la continuada caída experimentada en la Unión Europea en su conjunto.

**Producción automovilística  
(% variación)**

	España				Unión Europea			
	2001	2002	2003	2004 <sup>1</sup>	2001	2002	2003	2004 <sup>2</sup>
Turismos	-6,6	2,5	5,8	2,4	1,1	-0,6	-0,8	-0,7
Vehículos ligeros	-4,2	-7,8	8,9	-9,8	-5,5	-6,7	2,4	-3,2
- Todo Terreno	-22,7	-17,0	-2,7	-17,6	---	---	---	---
- Comerciales ligeros	1,8	-2,2	3,0	-15,7	---	---	---	---
- Furgones	-12,6	-25,7	49,7	22,7	---	---	---	---
Vehículos industriales	-3,9	-8,9	-6,2	14,2	19,9	-5,3	0,6	6,9
Autobuses y autocares	-6,6	1,4	5,2	-3,7	-3,0	-4,4	15,4	-4,3
<b>Total</b>	<b>-6,0</b>	<b>0,2</b>	<b>6,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,8</b>	<b>-1,3</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,8</b>

Fuente: ANFAC y ACEA

<sup>1</sup> Tasa de crecimiento de en-jn 2004 sobre el mismo periodo del año anterior

<sup>2</sup> Tasa de crecimiento primer cuarto 2003/2004

**La producción de  
turismos...**

Dentro de la actividad del sector, destaca por su dinamismo la producción de turismos, furgones y vehículos industriales. En particular estos dos últimos crecían a un ritmo muy rápido (22,7% y 14,2% respectivamente) en la primera mitad de este año.

**... refleja la fortaleza de la demanda doméstica.**

El buen comportamiento del sector refleja en gran medida la fortaleza de la demanda doméstica de automóviles, ya que, aunque las exportaciones crecen desde el año 2002, la demanda doméstica lo hace de manera más significativa.



**La matriculación crece con fuerza**

La matriculación crecía con fuerza en la primera mitad de 2004 para todos los tipos de vehículo, con la excepción de los autobuses que caía un 2,2%. Destaca por su fortaleza la demanda de todoterrenos, que crecía un 24,9%, furgonetas, 15,3%, y turismos 14,6%.

**Matriculación de vehículos por tipo**  
(España - primer semestre 2004)

<b>MATRICULACIÓN</b>		
	Acumulado 2004 Enero-Junio	Variación 04/03 (%)
Turismos	789.612	14,6
Todoterreno	48.045	24,9
Comerciales ligeros	63.002	6,3
Furgonetas	56.003	15,3
Veh. Industriales	19.865	11,2
Autobuses	1.816	-2,2
Total	978.343	14,5

Fuente: ANFAC

**De interés para  
Aragón es GM...**

De particular interés para Aragón es la actividad de la empresa automovilística General Motors (GM). La producción europea de esta empresa en 2003 se situó en más de 1,8 millones de unidades, de las cuales el 25,5% se realizaron en Zaragoza. La planta de Figueruelas fabricó 460.000 vehículos, 304.000 del modelo Corsa/Corsa Van y 155.400 del Meriva. Esto supone un incremento en la producción de turismos del 24,3% con respecto al año anterior. Cabe destacar que el 90,5% de la producción de GM en Figueruelas tiene como destino la exportación.

**Actividad de OPEL España**

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
Producción	399.088	437.001	528.060
- Turismos	361.833	369.551	459.500
- Comerciales ligeros	37255	67.450	68.560
Exportación	345.143	388.027	475.632
- Turismos	312395	329.488	415.976
- Comerciales ligeros	32748	58.539	59.656
% Exportación/Producción	86,5	88,8	90,1
- Turismos	86,3	89,2	90,5
- Comerciales ligeros	87,9	86,8	87,0
Matriculación	-----	141.952	134.052

Fuente: ANFAC

**...que registra un  
ritmo de actividad  
muy elevado**

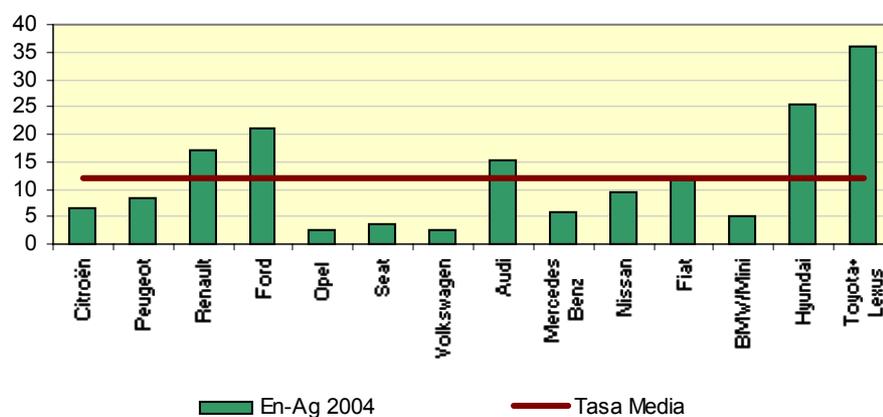
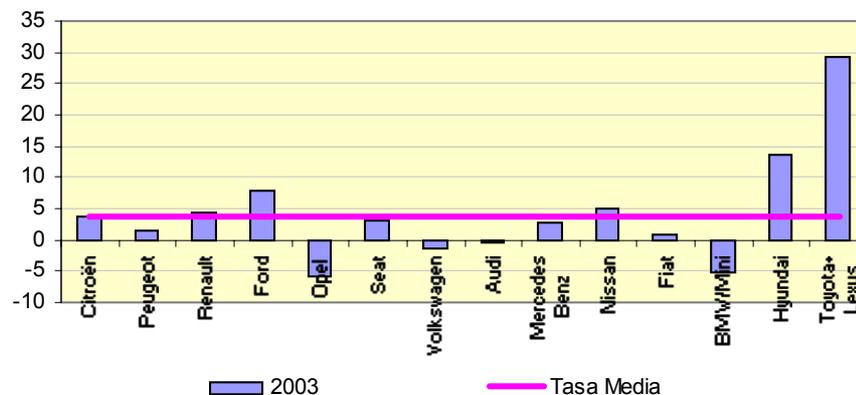
OPEL España ha venido registrando en los dos últimos años un ritmo de actividad muy elevado. La producción crecía un 9,5% en el año 2002 y un 21% en el 2003. Contrariamente a lo que se observa en el sector automovilístico español en general, este fuerte incremento en la producción de OPEL se dirige en su mayor parte al mercado extranjero. Así, las exportaciones crecían (en volumen) un 12% en el año 2002 y un 22,6% en el 2003, al tiempo que la matriculación, por lo tanto la demanda doméstica, caía un 5,6% en el año 2003.

**Crece la  
matriculación de  
marcas asiáticas...**

Dentro del mercado doméstico, la actividad de las distintas marcas, medida en términos de matriculación, difiere considerablemente. Las que muestran un mayor crecimiento tanto en el año 2003 como en la primera mitad del 2004 son Toyota y Hyundai, ambas de origen asiático. En el año 2004, se observa también una considerable recuperación de Ford, Renault y Audi que crecen por encima de la media del sector.

**Crecimiento de la matriculación por marcas\* (%)**

\*Se consideran aquellas marcas con una cuota de mercado superior al 2% en 2003

**...que ganan cuota de mercado ...**

Por otra parte, analizando la evolución de las cuotas de mercado de las principales compañías automovilísticas presentes en el mercado español, se observa también que las marcas procedentes del este asiático están ganando mucha fuerza, en detrimento de las más tradicionales marcas europeas. Hay que señalar además que en el año 2003, un 64,3% de los vehículos matriculados en España eran procedentes de otros países.

**...en detrimento de las europeas**

Entre las compañías que reducen su cuota, en el total de la matriculación registrada en la primera mitad de 2004 con respecto a la registrada en el año 2002, destaca OPEL con una reducción de 1,4 puntos porcentuales, seguida de Citroen con 1,2 puntos, Volkswagen, 8 décimas, Peugeot, 7 décimas, y Seat, 6 décimas.

**Cuotas de mercado de las principales compañías automovilísticas**  
Participación en el total de vehículos matriculados en el año - %

	2002	2003	2004*	02-04
Renault	12,6	12,7	12,5	-0,1
Citroën	11,1	11,2	10,9	-0,2
Peugeot	11,0	10,8	10,3	-0,7
Seat	10,8	10,7	10,2	-0,6
Opel	10,7	9,7	9,3	-1,4
Ford	9,2	9,6	10,6	<b>1,4</b>
Volkswagen	7,3	7,0	6,5	-0,8
Audi	3,2	3,1	3,1	-0,1
Fiat	3,1	3,0	3,1	0
BMW/Mini	3,0	2,8	2,5	-0,5
Mercedes Benz	2,5	2,5	2,5	0
Hyundai	2,3	2,6	2,5	<b>0,2</b>
Nissan	2,2	2,3	2,1	-0,1
Toyota+ Lexus	1,9	2,5	3,0	<b>1,1</b>
Daewoo	1,3	1,6	2,0	<b>0,7</b>
Skoda	1,2	1,0	1,1	-0,1
Volvo	1,0	0,9	0,8	-0,2
Kia	0,9	1,1	1,4	<b>0,5</b>
Rover	0,9	0,8	0,7	-0,2
Alfa Romeo	0,7	0,8	1,0	<b>0,3</b>
Honda	0,5	0,7	0,8	<b>0,3</b>
Chrysler	0,5	0,4	0,4	-0,1
Mazda	0,5	0,7	0,9	<b>0,4</b>
Otras marcas	1,6	1,6	2,0	<b>0,4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>---</b>

Fuente: ANFAC y elaboración propia

\*Para el periodo enero-agosto

Entre las compañías que aumentan su cuota destacan Ford, con un aumento de 1,4 puntos porcentuales, Toyota, con 1,1 puntos y Daewoo con 7 décimas. Cabe también resaltar que todas las marcas asiáticas, con excepción de Nissan, incrementan su participación en el total de matriculaciones de la primera mitad de 2004. Además, en el caso de esta última, la disminución es mínima.

***Es necesario mejorar  
la productividad ...***

En resumen, el sector automovilístico español se ha mostrado bastante resistente a la fase bajista del ciclo económico. Su actividad exportadora revela un grado razonable de competitividad en los mercados internacionales y los planes de las compañías automovilísticas sugieren una continuación, e incluso una intensificación, de la actividad inversora. Como pone de relieve el reciente anuncio por parte de General Motors de acometer una considerable inversión (400 millones de euros) en la planta de Figueruelas para la producción del nuevo modelo de Opel Corsa que comenzará en 2006.

***... a la vista de los  
riesgos de posibles  
deslocalizaciones***

Sin embargo, es innegable que existen múltiples incertidumbres a las que el sector debe hacer frente. La buena aceptación por parte del mercado español de vehículos procedentes del sudeste asiático pone de manifiesto la amenaza que una gradual pérdida de competitividad supone para este sector. La posibilidad de deslocalización de las plantas productoras hacia países con una mano de obra más barata es un riesgo innegable a medio y, sobre todo, largo plazo. El reciente anuncio de General Motors de reestructuración laboral en Europa, aun cuando afecta en menor medida a su factoría de Figueruelas que a las establecidas en Alemania, vuelve con justicia a suscitar inquietudes. Por esta razón, es conveniente guardar una visión de medio plazo orientada a conseguir mejoras de productividad que permitan mantener la competitividad y aseguren la permanencia de las compañías automovilísticas en nuestro territorio.