

CARACTERÍSTICAS Y LOCALIZACIÓN EN EL SECTOR ESPAÑOL DE COMPONENTES DEL AUTOMÓVIL

MARÍA JOSÉ MORAL

Universidad de Vigo (*)

El sector de equipos y componentes de automoción, junto con la industria constructora de vehículos, constituyen el sector de automoción, uno de los más importantes de la industria española y también uno de los más dinámicos. Tradicionalmente, han sido los fabricantes de vehículos los que mayor atención han recibido, tanto por parte de los analistas economí-

cos como por parte de la Administración. Varias son las razones económicas que explican este fenómeno. En primer lugar, por la participación directa en el PIB (un 5,7% de la industria constructora de vehículos frente a un 3,6% del sector de componentes) y, en segundo lugar, porque los fabricantes de vehículos son responsables del 15% de nuestros ingresos por exportación frente a un 6,6% del sector de componentes (con datos de 2002).

En la actualidad, el sector de equipos y componentes está siendo objeto de estudio y debate cada vez con mayor intensidad y, ciertamente, existen razones económicas para ello. Por una parte, el empleo directo que genera: tres de cada cuatro trabajadores asociados al sector de automoción están contratados por empresas fabricantes de equipos y componentes, y lo que es aún más relevante, el empleo muestra cierta capacidad de crecimiento. Por otra parte, ante la globalización en el sector de automoción y el aumento de competencia, el sector de componentes está consiguiendo me-

jorar sus resultados. El objetivo de este artículo es realizar un análisis económico del sector español de equipos y componentes de automoción que permita conocer mejor su situación actual y sus posibilidades en el futuro marcado por la globalización.

PRINCIPALES MAGNITUDES ECONÓMICAS ¶

La industria de componentes se ha desarrollado a la sombra de la industria de fabricantes de vehículos desde sus inicios. No se trata, por tanto, de una industria de reciente implantación aunque sí ha sido en la última década cuando mayor desarrollo ha experimentado. El gráfico 1, en la página siguiente, presenta la evolución de la facturación del sector desde 1995. Es evidente el despegue de la facturación, que llega a alcanzar un crecimiento anual acumulado del 14,8%. A pesar de la ralentización en el crecimiento en los dos últimos años, la situación del sector de componentes se puede calificar de bastante dinámica. Esta valoración queda aún más patente

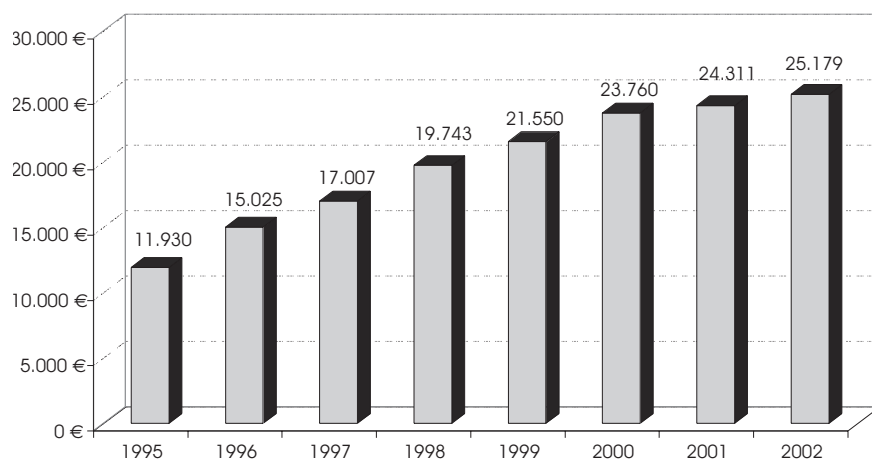


GRÁFICO 1

**FACTURACIÓN
DEL SECTOR ESPAÑOL
DE COMPONENTES
DEL AUTOMÓVIL**

FUENTE:
SERNAUTO.

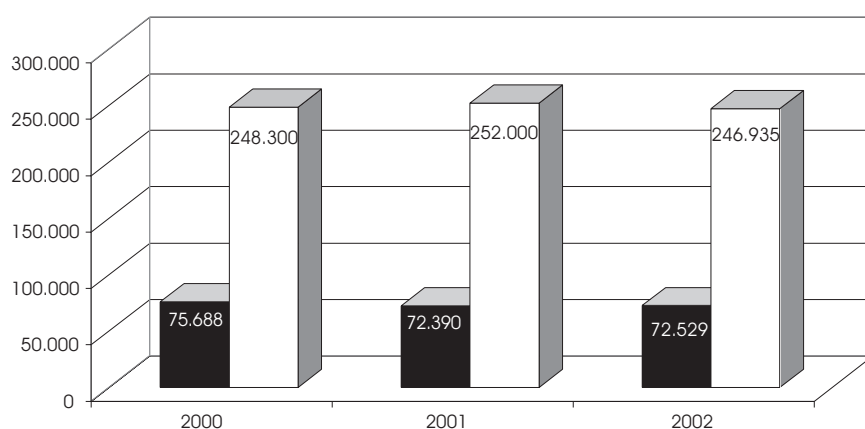


GRÁFICO 2

**EVOLUCIÓN DEL EMPLEO
EN LA INDUSTRIA
DE AUTOMOCIÓN**

**En número
de trabajadores**

■ Constructores
■ Componentes

FUENTES:
SERNAUTO y ANFAC.

cuando se compara con la evolución seguida por el sector de fabricantes de vehículos ya que, desde el año 2000, esta industria presenta una tasa de crecimiento anual acumulada negativa del 2,3%. De modo que el sector de componentes está aumentando su peso relativo en el conjunto del sector de automoción español, acercándose ya al 40%.

La diferencia de tendencia entre ambas industrias también se aprecia en la evolución seguida por el empleo (gráfico 2). En efecto, desde 1999 el número de trabajadores en el sector de componentes ha crecido un 3,5%, mientras que las empresas fabricantes de vehículos han reducido un 4,2% su fuerza laboral. El empleo en el sector de componentes representa más del 77% del conjunto de los trabajadores del sector de automoción, con un total de 246.935 empleos en 2002. Se entiende entonces que se haya convertido en un sector clave para la industria española, puesto que supone el 10,1% del empleo directo industrial.

La comparación entre la inversión realizada por ambas industrias del sector de automoción se presenta en el gráfico 3. También en esta variable el resultado

favorece al sector de componentes. El esfuerzo efectuado en inversión ha superado al realizado por los fabricantes de vehículos. Es indudable la necesidad de estar alerta ante la fuerte reducción de 2002, ya que puede poner en peligro la consecución de objetivos de mejoras tecnológicas a medio y largo plazo. Por tanto, es preciso que las empresas de componentes mantengan un nivel alto de inversión.

En el análisis anterior se ha hecho especial referencia a las circunstancias que rodean a la industria constructora de vehículos dado que el sector de componentes es una industria auxiliar. Sin embargo, es preciso matizar esta idea. En primer lugar, las exportaciones representan más del 50% de la facturación del sector de componentes. En consecuencia, aunque por tratarse de una industria auxiliar depende extraordinariamente de los fabricantes en España, no es menos cierto que el sector de componentes ha sido capaz de diversificar entre sus clientes potenciando enormemente las exportaciones. En segundo lugar, dentro del suministro nacional, además de la industria constructora de vehículos también abastece al mercado de recambios. Evidentemente, dentro de esta demanda interna es donde existe mayor dependen-

cia respecto a los fabricantes de automóviles, ya que suponen alrededor del 75% del suministro nacional.

El impulso dado a la diversificación de clientes también ha significado un leve aumento de las ventas destinadas al mercado de recambios. A este respecto, con el cambio de normativa de la Unión Europea que permite comercializar directamente los recambios que utilizan las empresas fabricantes de vehículos (1), se espera que ese mercado alcance una participación cada vez más notoria en las ventas.

El gráfico 4 muestra la distribución por procedencia de la demanda nacional de equipos y componentes de automoción en el año 2002. En primer lugar, se aprecia que la mitad de la demanda que realiza la industria constructora de vehículos se abastece con importaciones. Es cierto que estas empresas forman parte de enormes multinacionales cuyas estrategias de compras se diseñan fuera de nuestras fronteras, lo que puede explicar este fenómeno. Sin embargo, la industria española de componentes debería ser más agresiva y captar mayores pedidos de la industria española de fabricantes. Para ello será preciso seguir ofreciendo productos con alta tecno-

logía, lo que unido a las ventajas en costes logísticos y de transporte, así como por los tiempos reales de entrega (*just in time*), debería ayudar a aumentar dicha participación.

En el caso del mercado de recambios el escenario se muestra más halagüeño puesto que se está abasteciendo casi tres cuartas partes del mercado nacional. Es por ello que el sector parte de una posición ventajosa para aprovechar el cambio de la normativa europea. Por otra parte, el fuerte crecimiento que está experimentando el mercado de recambios en España, con una tasa anual acumulada que ronda el 7% desde el año 1998, ha favorecido a las empresas de componentes. No obstante, la competencia internacional en este segmento también es notoria, lo que ha motivado que las importaciones hayan crecido más rápido, pasando de un 24,04% en el 1998 a un 26,75% en el 2002.

En resumen, la situación del sector de componentes se muestra especialmente ventajosa en la medida en que está demostrando unos buenos resultados, especialmente en facturación y empleo, al margen de la evolución de los constructores de vehículos. Por

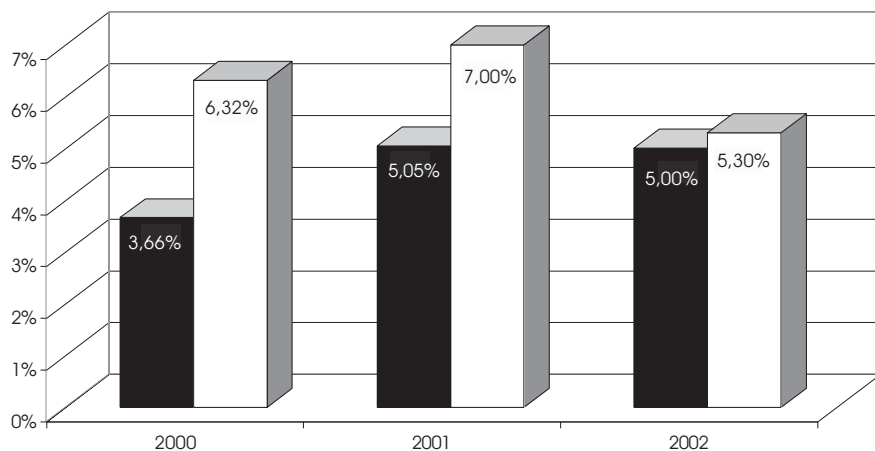


GRÁFICO 3
EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN EN LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN
 En % sobre la facturación
 ■ Constructores
 □ Componentes
 FUENTE: SERNAUTO y ANFAC.

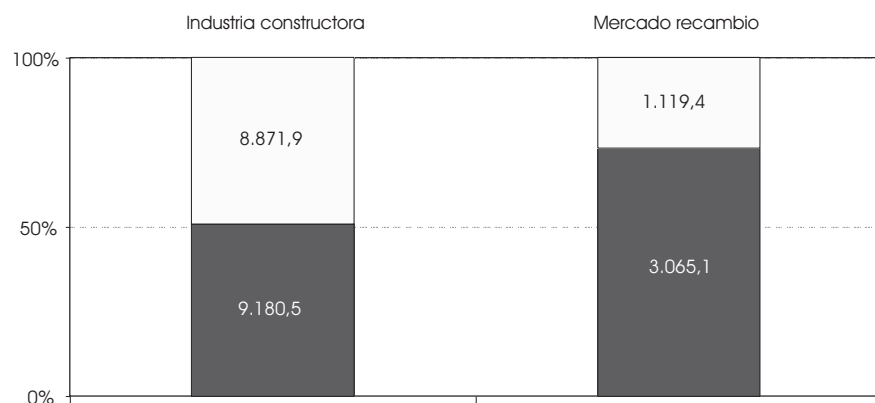


GRÁFICO 4
DISTRIBUCIÓN DE LA DEMANDA POR PROCEDENCIA EN LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN
 En millones de euros
 ■ Suministro nacional
 □ Importación
 FUENTE: SERNAUTO.

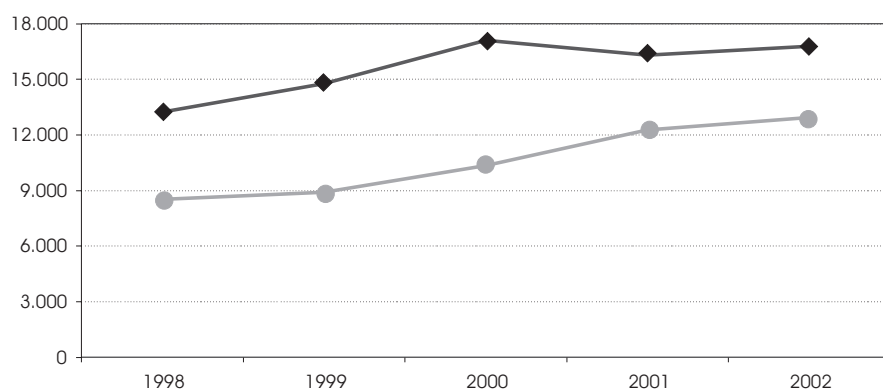


GRÁFICO 5

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR

En millones de euros

◆ Importaciones
● Exportaciones

FUENTE: SERNAUTO.

otra parte, en un contexto de incremento de la competencia internacional debe mantener altos los niveles de inversión para seguir mejorando su tecnología y conseguir expandir la tasa de autoabastecimiento del mercado nacional que, en la actualidad, está entorno al 55%.

LA GLOBALIZACIÓN Y LA POSICIÓN INTERNACIONAL DEL SECTOR DE COMPONENTES ↓

La globalización en el sector de automoción está provocando un incremento en la fabricación de vehículos en los mercados emergentes, fundamentalmente en los países del Este y China. En relación con esto, se está observando que la mayor parte de los fabricantes de vehículos buscan a sus proveedores geográficamente cerca con el fin de minimizar costes. Es claro entonces que el desplazamiento de la producción hacia esos mercados supone una amenaza para las empresas españolas de componentes. Ante este escenario, la industria de equipos y componentes para automoción puede desarrollar dos estrategias no necesariamente excluyentes. Por una parte, pueden «seguir» a los fabricantes e instalarse en dichos mercados. Por otra parte, pueden potenciar las exportaciones y mantener los pedidos de los fabricantes con los que ya trabajan aprovechando la experiencia previa y la calidad de los componentes que les ofrecen por encima de la mera reducción de costes logísticos.

Pero el primer efecto de la globalización de las economías se ha vivido con la construcción de la Unión Europea. Así, uno de los fenómenos más ampliamente analizados en nuestra industria es el aumento de las relaciones comerciales con la UE, tanto interindustria como intraindustria. El sector de componentes no se ha mantenido al margen de esta dinámica, siendo uno de sus rasgos característicos el fuerte incremento del comercio exterior, en especial con la UE.

El gráfico 5 muestra la evolución del comercio exterior (2), donde queda patente el estrechamiento del déficit comercial, es decir, la mejora en la tasa de cobertura. Este hecho se ha debido fundamentalmente

CUADRO 1
EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR (%)

	Exportaciones			Importaciones		
	1998	2000	2002	1998	2000	2002
Alemania	27,2	23,3	22,3	27,0	26,7	27,2
Francia	25,3	25,9	24,3	41,6	39,0	37,6
Italia	4,7	5,0	5,0	9,0	9,7	8,5
Portugal	8,5	8,3	9,3	2,2	1,9	2,9
Reino Unido	10,7	9,7	8,0	5,8	6,7	5,9
Total UE	80,6	80,5	78,3	91,5	89,8	87,4
Países del Este	0,0	1,5	7,3	0,0	2,2	4,5
Otros	19,4	18,0	14,4	8,5	8,0	8,1
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

FUENTE: SERNAUTO.

al intenso crecimiento de las exportaciones de carrocerías y chasis que, como se puede observar en el gráfico 6, representan la parte central del comercio exterior del sector de componentes. Con relación a la distribución del comercio exterior por tipo de producto es previsible que cambie en el futuro debido a que cada vez más los componentes electrónicos serán un elemento esencial en el conjunto del vehículo. Según un informe elaborado por *Mercer Management Consulting*, el valor proporcional de los equipos electrónicos en automóviles aumentará desde el 22% actual hasta el 35% en el 2010. En el mercado español, por ejemplo, la introducción del climatizador en los automóviles ha crecido drásticamente, pasando en pocos años de ser una opción de lujo a ser un equipamiento de serie para muchos automóviles de serie media.

Respecto a la distribución geográfica del comercio exterior cabe señalar que existe una relación muy estrecha con la nacionalidad de las principales marcas fabricantes de vehículos. Así, el cuadro 1 muestra que el 37,6% y el 27,2% de nuestras importaciones proceden de Francia y Alemania, respectivamente. Las exportaciones, por su parte, son del 24,3% y del 22,3%. Por tanto, se confirma que el área geográfica de referencia es la Unión Europea, con el 87,4% de las importaciones y el 78,3% de las exportaciones.



Además, el cuadro 1 aporta información acerca del comportamiento del sector de componentes ante la creciente globalización de los mercados internacionales de automoción. Es evidente que se está realizando un esfuerzo por potenciar las exportaciones hacia los países del Este, región donde ya se han instalado las primeras marcas europeas fabricantes de automóviles, como Volkswagen, Renault o Peugeot. En efecto, las exportaciones a estos países han pasado de ser insignificantes en 1998 a constituir un 7,3% en el 2002 (3). Pero la globalización también lleva acompañada un aumento de competencia que aquí se advierte por la presencia de importaciones procedentes de los países del Este (un 4,5% en 2002).

LOCALIZACIÓN DE LAS EMPRESAS DE EQUIPOS Y COMPONENTES

Ante la globalización en el sector de automoción la industria española no puede y no debe permanecer impasible. Ya se ha mostrado evidencia de la proyección internacional que de forma paulatina se está alcanzado en el sector. Evidentemente, para hacer frente a cualquiera de las dos estrategias de internacionalización comentadas anteriormente, es preciso que nuestras empresas cuenten con un tamaño mínimo suficiente. En consecuencia, es previsible que se observe una reducción en el número de empresas en el sector de componentes como resultado de un proceso de fusiones y/o adquisiciones.

La información disponible en el Directorio de Empresas elaborado por el INE acerca de las empresas «fabricantes de partes, piezas y accesorios no eléctricos para vehículos de motor y sus motores» (CNAE 34200), permite analizar en qué fase de ese proceso nos encontramos y si se está desarrollando paralelamente en todo el territorio nacional.

El cuadro 2 presenta la evolución del número de empresas distribuidas por tamaño (medido por el número de trabajadores), desde el año 1999. En primer lugar, se advierte que se está produciendo una reducción en el número de empresas (un 5% entre el 2001-2003). Pero el convencimiento de que el pro-

CUADRO 2
EMPRESAS FABRICANTES DE PIEZAS NO ELÉCTRICAS

Tamaño según el número de trabajadores

Año	Total	<20	20-100	100-500	Más de 500
1999	1.104	734	223	124	23
2000	1.105	723	232	120	30
2001	1.131	740	240	119	32
2002	1.119	730	232	121	36
2003	1.077	699	222	129	27
Variación (%)	-2,5	-4,8	-0,5	4,0	17,4
Peso relativo (%)	100	64,9	20,6	12,0	2,5

FUENTE: INE.

ceso de fusiones y/o absorciones ya está en marcha se obtiene al examinar la evolución por tramos de tamaño: están disminuyendo las empresas con menos de 100 trabajadores, al tiempo que aumenta el número de las empresas más grandes. De hecho, son las empresas con menos de 20 trabajadores las que con mayor intensidad están desapareciendo. En consecuencia, se está desencadenando un movimiento de la distribución hacia la derecha, es decir, el sector de componentes presenta ahora empresas con un tamaño medio mayor.

A este respecto es posible calcular una medida aproximada del tamaño medio empresarial del sector a partir de los intervalos de trabajadores con la desagregación máxima disponible, a saber: [1-2], [3-5], [6-9], [10-19], [20-49], [50-99], [100-199], [200-499], [500-999], [1000-4999], y asumiendo que dentro de cada intervalo la distribución de las empresas es uniforme. El resultado de este ejercicio indica que el tamaño medio de las empresas en el sector de componentes ha pasado de 69 asalariados en el año 1999 a 79 en el año 2003. Con todo, en la actualidad, las empresas con menos de 20 trabajadores suponen el 65% del total. Por tanto, todavía se observarán en el futuro reestructuraciones en busca de un tamaño mínimo eficiente.

El cuadro 3 presenta la distribución de las empresas fabricantes de piezas no eléctricas según su condición jurídica. Si se parte de la hipótesis de que a me-

CUADRO 3
EMPRESAS FABRICANTES DE PIEZAS NO ELÉCTRICAS

Distribución según su condición jurídica

Condición jurídica	1999	2000	2001	2002	2003	%
Personas físicas	224	212	205	165	149	-33,5
S.A.	396	388	368	375	358	9,6
S. responsabilidad limitada	413	441	486	508	504	22,0
Otras formas jurídicas	71	64	72	71	66	-7,0
TOTAL	1.104	1.105	1.131	1.119	1.077	-2,4

FUENTE: INE.

didada que una empresa familiar se hace más grande tenderá a pasar de la condición de persona física a Sociedad de responsabilidad limitada, las cifras del cuadro 3 confirman la existencia de fusiones.

Finalmente, resulta interesante examinar la localización de las empresas de componentes de automoción en el territorio nacional y la relación con la localización de las empresas fabricantes de vehículos. Efectivamente, se observa que en las comunidades autónomas con mayor implantación de factorías de ensamblaje de vehículos existe una mayor concentración de empresas de componentes. Cataluña y la Comunidad de Madrid (4) concentran el 46,7% de las empresas fabricantes de piezas no eléctricas, a pesar de que en ambas se ha producido una reducción del número de empresas que ronda el 8%. Dentro de las comunidades que se sitúan en la parte alta del ranking destaca lo sucedido en Galicia, donde se ha pasado, en cinco años, de 32 a 42 empresas (cuadro 4).

El caso de Galicia es un ejemplo de referencia a seguir no sólo en el territorio nacional sino también en el europeo. El magnífico comportamiento que está mostrando el sector de equipos y componentes en Galicia se ha gestado dentro del *cluster* de Empresas de Automoción de Galicia (CEAGA) (5). En la actualidad, este *cluster* está compuesto por 55 empresas concentradas mayoritariamente en el área de influencia de Vigo, donde está instalado el grupo PSA. CEAGA ha demostrado que las empresas españolas pueden ser perfectamente competitivas y que es posible mantener y aumentar los niveles de inversión mediante la unión de los esfuerzos de diferentes empresas. En el caso de Galicia la creación del *cluster* se ha revelado como la opción más rentable. En efecto, la comparación con la situación global del sector no deja lugar a dudas.

El gráfico 7 muestra los resultados de la comparación en las principales variables económicas. En los dos primeros paneles se aprecia la mayor intensidad en el crecimiento, tanto en la facturación como en el empleo. El estudio únicamente de estas dos variables de manera independiente podría llevar a sobrevalora-

CUADRO 4
LOCALIZACIÓN DE LAS EMPRESAS FABRICANTES DE PIEZAS

C. autónoma	Ranking			
	2003 (%)	1999	2003	2003/1999 (%)
Cataluña	33,5	391	361	-7,7
Madrid	13,2	155	142	-8,4
País Vasco	11,3	126	122	-3,2
Aragón	7,5	77	81	5,2
Andalucía	6,4	63	69	9,5
Valencia	6,1	59	66	11,9
Castilla y León	5,0	61	54	-11,5
Navarra	4,7	64	51	-20,3
Galicia	3,9	32	42	31,3
Murcia	2,3	20	25	25,0
Castilla-La Mancha	1,4	14	15	7,1
Asturias	1,3	11	14	27,3
Canarias	0,9	11	10	-9,1
Cantabria	0,8	9	9	0,0
La Rioja	0,7	6	8	33,3
Extremadura	0,6	4	7	75,0
Baleares	0,1	1	1	0,0
TOTAL NACIONAL		1.104	1.077	-2,4

FUENTE: INE.

rar los resultados de CEAGA, dado que el número de empresas asociadas ha crecido. Para controlar por este fenómeno se calcula una medida de productividad mediante el *ratio* de facturación y empleo y cuyo resultado se presenta en el tercer panel. Los niveles de productividad en el *cluster* gallego son notablemente mejores que en el conjunto del territorio nacional, en concreto, un 57,8% más. En cualquier caso no hay que quedarse con la idea de que el sector de componentes español en su conjunto no es competitivo. En absoluto. La evolución de su productividad muestra un esfuerzo muy importante con un crecimiento del 12,9% en el período analizado. CEAGA, por su parte, presenta una evolución temporal de la productividad más modesta (un 4,8%), como consecuencia, precisamente, del fuerte y continuo incremento en el empleo.

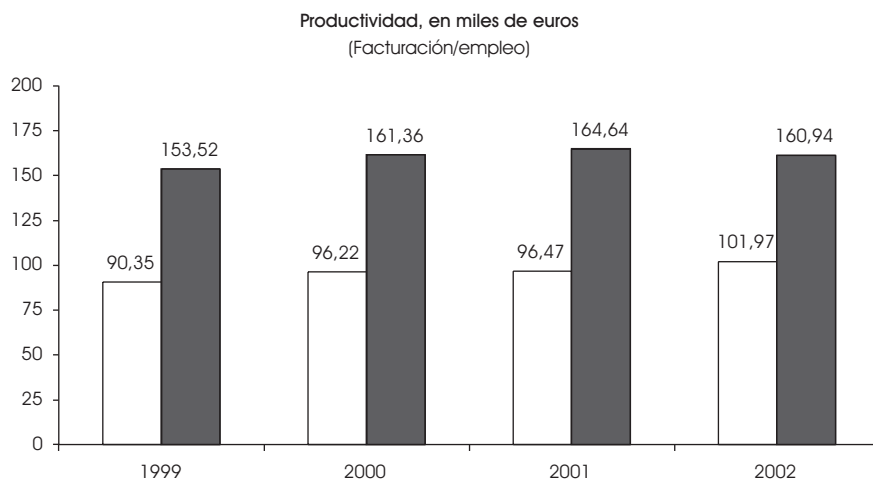
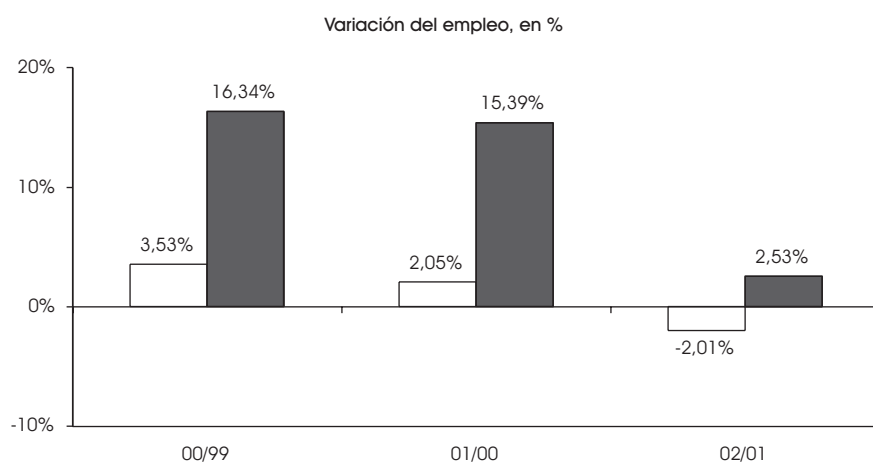
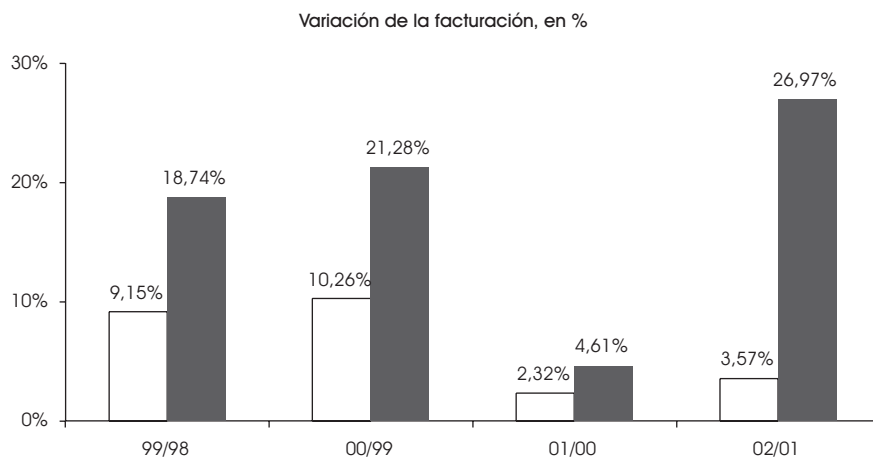
CONCLUSIONES ¶

En el contexto de una paulatina globalización del mercado de automoción, se puede concluir que el sector español de equipos y componentes de automoción está mostrando una evolución positiva, con un crecimiento medio anual en la facturación muy superior al mostrado por la industria constructora de vehículos. El análisis de la situación del sector en los mercados internacionales indica que se encuentra en una situación privilegiada en el escenario actual, si bien es preciso afrontar una serie de cambios estructurales que le permitan permanecer a la cabeza de la industria europea.

En el artículo se han examinado alguno de estos cambios fundamentales. Por una parte, la consecución

GRÁFICO 7

ESTUDIO DEL CASO CEAGA



FUENTES: SERNAUTO y CEAGA.

de un tamaño mínimo eficiente para operar en un mercado más globalizado, proceso sobre el cual se ha encontrado numerosa evidencia. Por otra parte, el mantenimiento de los niveles de inversión, dado que los fabricantes de vehículos requieren a sus proveedores productos con mayor tecnología. Otras líneas de actuación sobre las que se debe seguir trabajando

es el incremento de las exportaciones, así como la participación en *clusters* localizados en las zonas de influencia de las empresas fabricantes de vehículos.

El análisis de la industria española de componentes realizado por la secretaria general de SERNAUTO, Escudero (1997), señalaba: «... el reto actual de la in-

dustria es la globalización y sobre todo la innovación, pues la competitividad de las empresas depende y dependerá cada vez más del desarrollo de nuevos productos, nuevos procesos y aplicaciones en todas las áreas de las empresas». El trabajo que aquí se ha presentado indica que la industria española de componentes está afrontando esos retos satisfactoriamente, aunque todavía hoy en día son válidas las palabras de Escudero, en especial en lo referente a la atención que debe recibir la inversión en I+D+i.

(*) Quisiera agradecer la colaboración de Pilar Pérez de SERNAUTO por la aportación de información.

NOTAS ¶

- (1) Véase el Informe Anual de 2002 de CLEPA.
- (2) Se incluyen aquellas categorías de productos que se asocian al sector de componentes en cada período. Este aspecto formal es importante tenerlo en cuenta porque con anterioridad al 2000 se contabilizaban las siguientes categorías: «neumáticos y caucho», «motor y piezas», «equipo eléctrico» y «carrocería y chasis». Con posterioridad a dicha fecha, el segmento «motor y piezas» no se incluye debido a la dificultad en distinguir qué parte corresponde a la industria constructora de vehículos.
- (3) Estos cambios no son exclusivos del mercado español, también se observan en los principales mercados europeos (véase Allen, 2001).

- (4) En Casas *et al.* (2002) se presenta un estudio del sector de componentes en la Comunidad de Madrid.
- (5) Ver más información en la página web: www.ceaga.es, y en Yarza (1997).

BIBLIOGRAFÍA ¶

- ALLEN, I. (2001): «The automotive industry and Candidate countries», *Statistics in Focus*, EUROSTAT.
- AUTOMOBILE TECHNOLOGY 2010 (2002): Mercer Management Consulting.
- CASAS *et al.* (2002): *La industria y el sector de componentes de automoción en la Comunidad de Madrid: estrategias para la competitividad*, Dirección General de Economía y Planificación, Madrid.
- CLEPA (2002): *Annual Report*, European Association of Automotive Suppliers, disponible en: www.clepa.be.
- DIRCE (1999-2003): INE, disponible en: www.ine.es.
- ENCUESTA INDUSTRIAL (1999-2002): INE, disponible en: www.ine.es.
- ESCUADERO, M. (1997): «La industria española de componentes: situación y perspectivas», *Economía Industrial*, n.º 315, pp. 109-113.
- MORAL, J. (2004): «El sector de componentes emigra a Eslovaquia», *Autopista*, on line, 23-2-2004, disponible en: <http://motor.terra.es/motor>.
- SERNAUTO: Informe Anual, disponible en: www.sernauto.es.
- YARZA, R. (1997): «La experiencia asociativa de las empresas de componentes de automoción. El caso de Galicia», *Economía Industrial*, n.º 315, pp. 115-118.