CESCE
El valor del crédito

INFORME SECTORIAL DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

2015

Sector industria del metal

CESCE
El valor del crédito

SECTOR INDUSTRIA DEL METAL

El presente informe ha sido elaborado en base a información pública, entrevistas con directivos de las empresas y análisis internos y refleja las conclusiones que se han alcanzado por la Unidad de Riesgos de CESCE, siendo propiedad intelectual de la Compañía.

CESCE no asume responsabilidad alguna por errores, inexactitudes y omisiones en la información contenida en el informe y, especialmente no responderá de ningún daño y/o perjuicio, cualquiera que sea su índole, que se pudiera derivar de la información contenida en el mismo ni como consecuencia de las decisiones o acciones que puedan ser adoptadas por cualquier entidad basándose en su contenido.

SECTOR INDUSTRIA DEL METAL

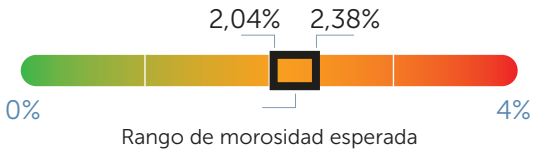
La industria de automoción se confirma como motor de la economía española

El sector del automóvil se afianzó en 2014 como uno de los pilares de la economía española y regresó al "top ten" de los principales fabricantes del mundo. La siderurgia española vivió un año de equilibrio, al tiempo que la industria ferroviaria intensificó sus esfuerzos de internacionalización, la naval recogió los frutos de la recuperación iniciada en 2013 y los sectores aeronáutico y aeroespacial demostraron su madurez y su capacidad de innovación.

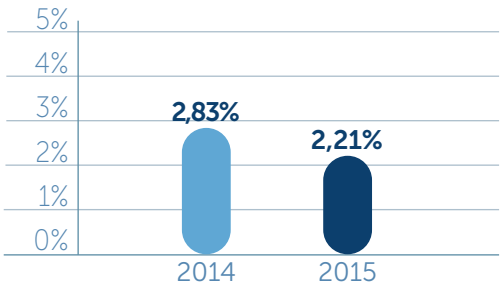
ÍNDICE DE MOROSIDAD

En porcentaje

Morosidad esperada 2015



Morosidad media prevista



Fuente: Elaboración propia

La producción mundial de acero se ha incrementado un 1%, alcanzando los 1.665 millones de toneladas en 2014

Siderurgia

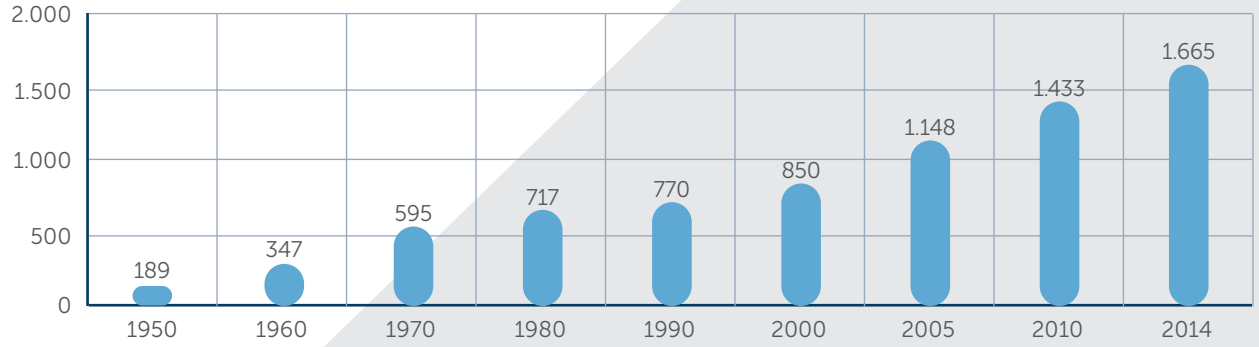
Características y evolución del sector

El año 2014 es considerado por los expertos como el surgimiento de una nueva fase en el mercado del acero, evidenciando que la industria está entrando en un periodo de pausa, con crecimientos de la producción apenas insignificantes.

El acero continúa siendo un material verdaderamente innovador y necesario en la sociedad actual. Es lo suficientemente adaptable para enfrentarse a los retos presentes y futuros, y ha evolucionado para satisfacer los desafíos del ferrocarril de alta velocidad, los edificios de gran altura, la revolución en el sector del automóvil, las innovaciones de las energías renovables y las aplicaciones marinas en el mar más profundo. Aún sigue siendo un material lo bastante ligero como para competir con materiales alternativos, exige cero residuos y tiene como ventajas importantes la capacidad de reciclaje y el fomento de la reutilización.

Así, en 2014 la **producción mundial** de acero se ha incrementado un 1%, marcando un récord de producción desde 1950 y alcanzando los 1.665 millones de toneladas. FIGURA SUPERIOR PÁGINA SIGUIENTE

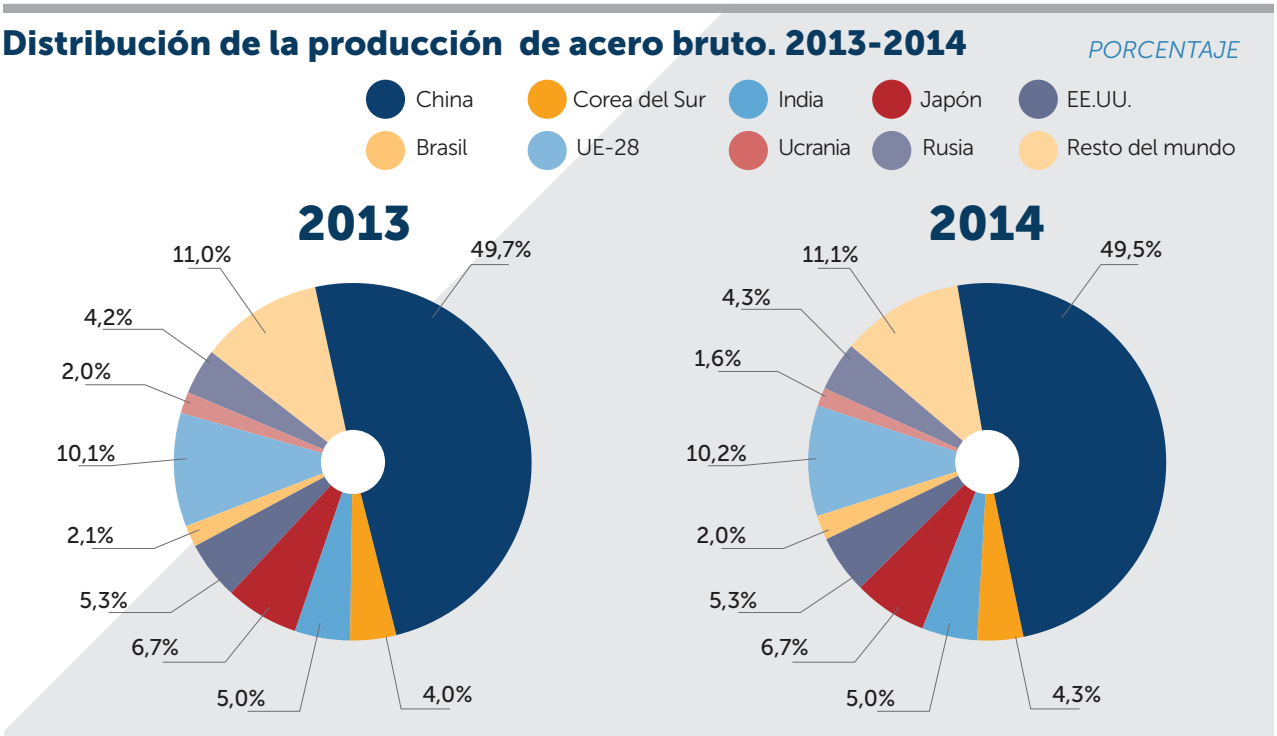
Producción mundial de acero bruto. 1950-2014



Fuente: WorldSteel Association

Si hacemos el estudio de la producción mundial de acero por regiones, podemos comprobar cómo los países asiáticos monopolizan más del 50% de la producción mundial. FIGURA INFERIOR

Distribución de la producción de acero bruto. 2013-2014



Fuente: WorldSteel Association

Top 10 países productores de acero

MILLONES DE TONELADAS Y PORCENTAJE

Puesto	País	2014 (Mt)	2013 (Mt)	% 14/13
1	China	822,7	815,4	0,9%
2	Japón	110,7	110,6	0,1%
3	EE.UU.	88,3	86,9	1,7%
4	India	83,2	81,3	2,3%
5	Corea del Sur	71,0	66,1	7,5%
6	Rusia	70,7	68,9	2,6%
7	Alemania	42,9	42,6	0,7%
8	Turquía	34,0	34,7	-1,8%
9	Brasil	33,9	34,2	-0,7%
10	Ucrania	27,2	32,8	-17,1%

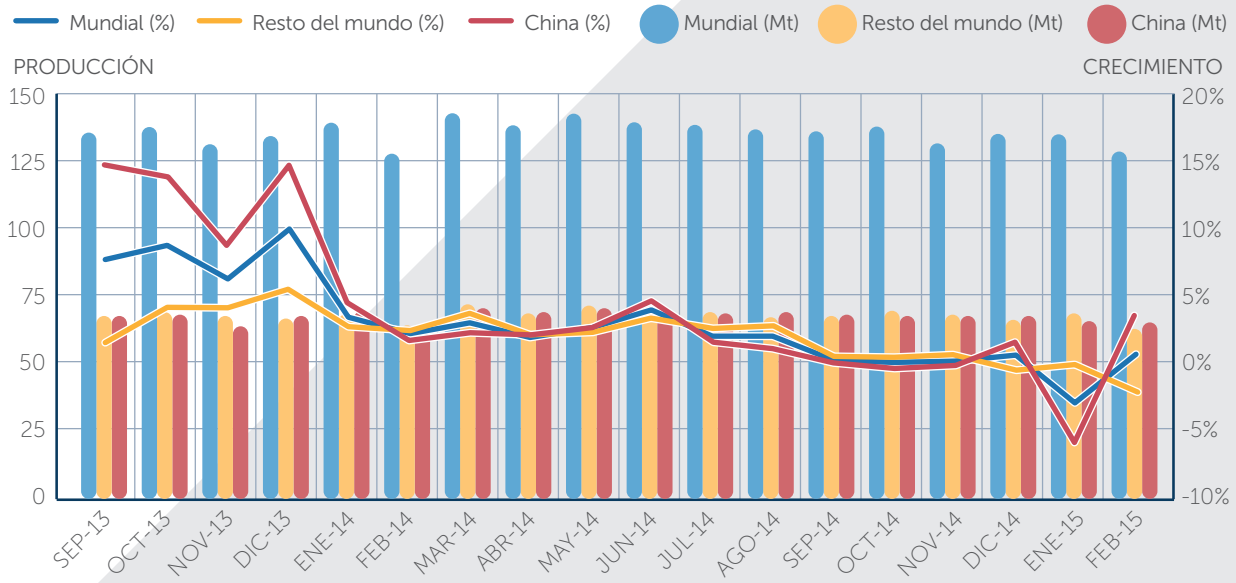
Fuente: WorldSteel Association

China se mantiene como principal productor mundial, realizando prácticamente el 50% del acero del mundo

China se mantiene como principal productor mundial, realizando prácticamente el 50% de la producción global. CUADRO IZQUIERDA Y FIGURA INFERIOR

Producción de acero bruto

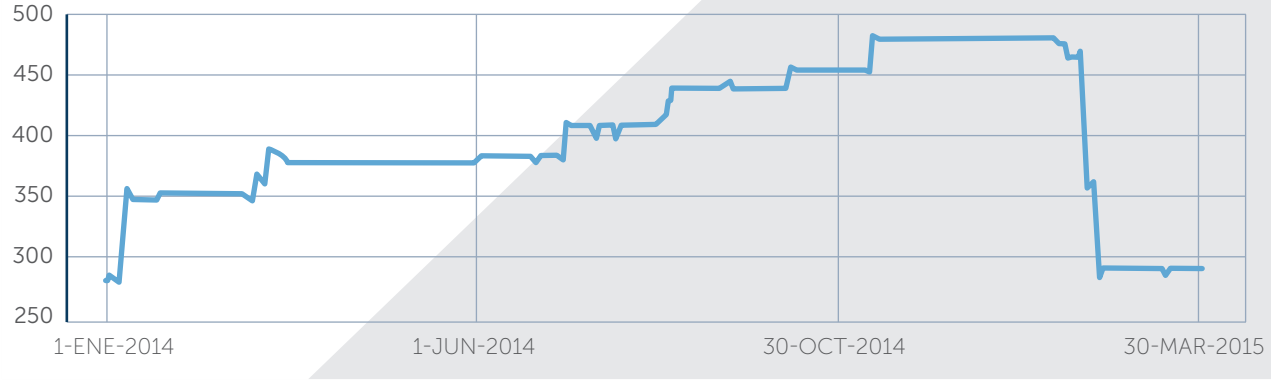
MILLONES DE TONELADAS Y PORCENTAJE DE CRECIMIENTO



Fuente: WorldSteel Association

Histórico de precios del acero

DÓLARES AMERICANOS POR TONELADA



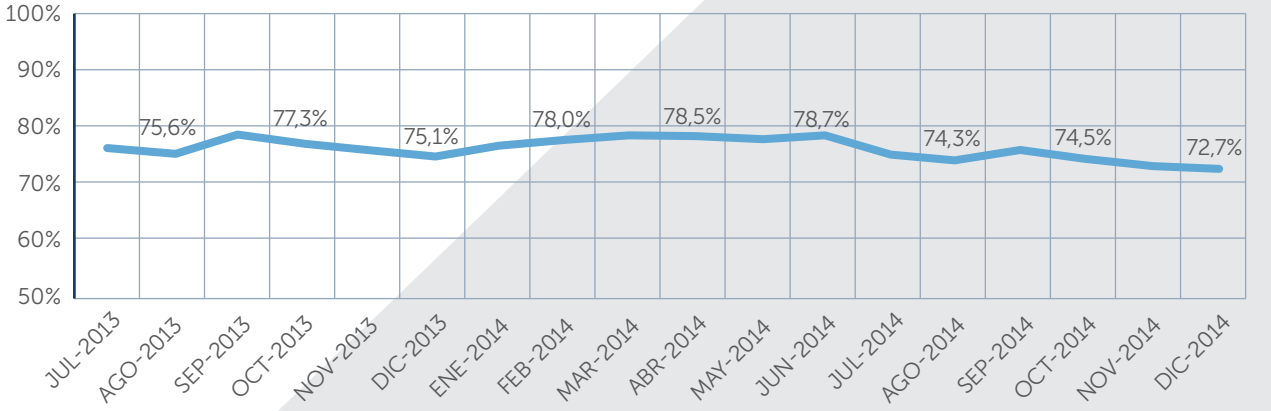
Fuente: LME

No obstante, a pesar de que China es líder indiscutible, su ralentización económica se ha hecho evidente al observar las tasas de crecimiento sobre la producción de acero en los últimos ejercicios. Y es que, en el año 2014, la producción china apenas se incrementó un 0,9%, frente al 7,5% de crecimiento experimentado en el año 2013 respecto al 2012. En la misma línea se ha comportado la demanda interna china, que con un consumo de 710,8 millones de toneladas, no es capaz de absorber la producción nacional, lo que ha provocado que las buenas perspectivas con las que se inició el año 2014 en cuanto a la recuperación del precio del acero hayan experimentado un cambio a inicios de 2015, resultado del incremento de las exportaciones chinas y de la inundación de acero chino en el mercado internacional. FIGURA SUPERIOR

Igualmente, es importante indicar que aunque, el año 2014 se cerró con un nivel de producción mundial de las fábricas del 72,7%, el nivel medio de todo el ejercicio 2014 fue del 76,7% frente al 78,4% del año 2013. FIGURA INFERIOR

Porcentaje de utilización de la capacidad instalada de acero a nivel mundial

PORCENTAJE



Fuente: WorldSteel Association

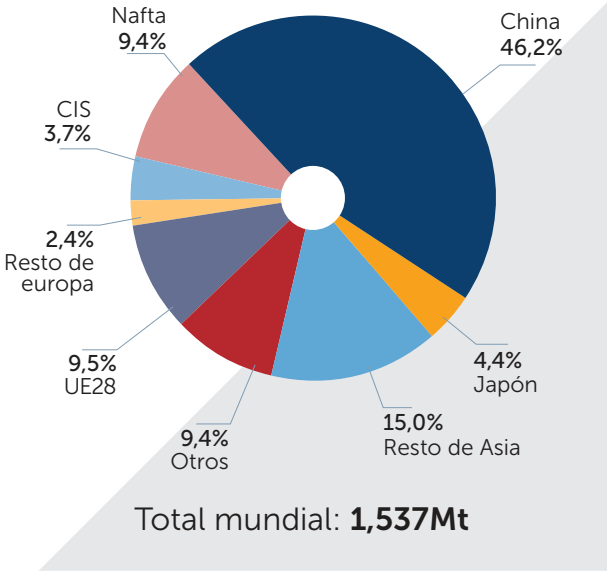
La producción anual de Asia —que integra a China, Japón, India, Corea del Sur y Taiwán— alcanzó la cifra de 1.114 millones de toneladas de acero bruto en 2014, lo que supone un incremento del 1,7% en comparación con 2013. Como se ha mencionado anteriormente, China, con una producción de más de 822 millones de toneladas (+0,9%), se mantuvo como líder mundial en la producción, al representar casi el 50% del acero crudo del mundo. Japón, a pesar de su ínfimo crecimiento del 0,1%, es decir, hasta las 110,7 millones de toneladas anuales, sigue siendo segundo productor mundial de acero. Finalmente, destacan los crecimientos experimentados en India y Corea del Sur con aumentos del 2,3% y 7,5% hasta alcanzar los 83,2 y 71 millones de toneladas de acero anual respectivamente, que permitieron impulsar el crecimiento asiático en este sector.

La Unión Europea-28 incrementó su producción anual de acero en un 1,7% respecto a 2013, hasta alcanzar los 169,2 millones de toneladas. Alemania se mantuvo a la cabeza en esta zona geográfica con una producción anual en el año 2014 de 42,9 millones de toneladas (0,7%).

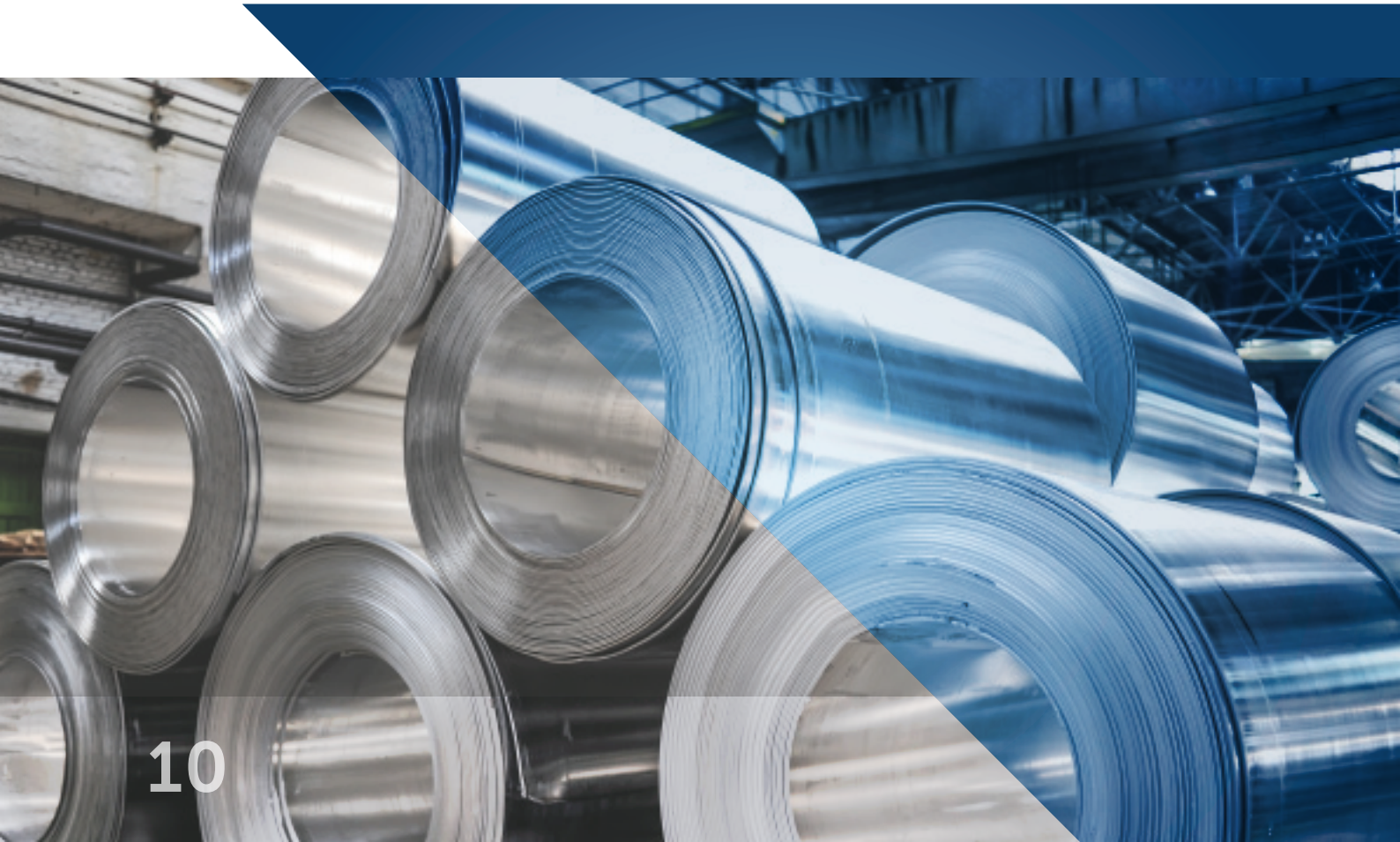
En la misma línea de crecimientos moderados, se comportó el área de América del Norte (Estados Unidos, México y Canadá), donde se registró un ascenso del 2%,

Uso aparente del acero (productos acabados)

PORCENTAJE



Fuente: WorldSteel Association



hasta los 121,2 millones de toneladas. Estados Unidos mantiene la tercera posición del *ranking* mundial de países productores de acero, al producir un total de 88,3 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 1,7% respecto al ejercicio precedente frente al descenso del 0,8% que experimentó en 2013, fruto de la consolidación de la recuperación económica que se está dando en este país. Igualmente, México y Canadá registraron incrementos en su producción anual de acero del 3,8% y 3,2%, hasta alcanzar los 18,9 y 12,7 millones de toneladas, respectivamente.

En el centro y sur de América, la producción se redujo en un 1,6%, hasta situarse en 46,4 millones de toneladas, como consecuencia de la situación económica y financiera de Brasil y de Venezuela. Por un lado, Brasil, que se encuentra en una creciente crisis económica, redujo su producción anual de acero en un 0,7%, con 33,9 millones de toneladas, lo que supone el 73% de la producción total de esta zona, si bien la realidad mejoró las expectativas iniciales. En una situación parecida está Venezuela, cuyo descenso fue del 30%, hasta situar su producción en 1,4 millones de toneladas, retrocediendo a niveles de hace tres décadas, debido, fundamentalmente, a las tímidas inversiones realizadas en el sector, a la obsolescencia y a los constantes conflictos laborales.

Por el lado de la demanda, 2014 cerró con un **consumo de acero** crudo de 1.537 millones de toneladas, un 0,6% más que en 2013, pero por debajo de las previsiones que señalaban que el consumo aparente de acero crudo se incrementaría alrededor de un 3%. FIGURA PÁGINA ANTERIOR

Dicho empeoramiento se ha debido, fundamentalmente, a la desaceleración china, si bien la necesidad de realizar ajustes estructurales en la mayoría de las economías y la volatilidad geopolítica y de capitales han sido los elementos importantes que han afectado a este empeoramiento progresivo. Es más, la previsión del uso mundial aparente de acero se incrementará únicamente un 0,5% en 2015, situándose en 1.544 millones de toneladas, y un 1,4% en 2016 hasta alcanzar 1.565 millones de toneladas. CUADRO INFERIOR

Previsiones de uso del acero por regiones

MILLONES DE TONELADAS Y PORCENTAJE

	Millones de toneladas			Porcentaje de crecimiento		
Regiones	2014	2015 (est)	2016 (est)	2014	2015 (est)	2016 (est)
Unión Europea (28)	146,8	149,9	154,1	4,5%	2,1%	2,8%
Resto de Europa	37,0	38,0	38,5	0,2%	2,8%	1,4%
CIS	56,5	52,4	52,2	-4,9%	-7,3%	-0,3%
NAFTA	144,6	143,3	145,1	11,3%	-0,9%	1,3%
Centroamérica y América del Sur	48,1	46,5	48,1	-3,9%	-3,4%	3,4%
África	36,9	39,6	41,5	4,2%	7,4%	4,9%
Oriente medio	51,9	53,3	55,6	3,7%	2,8%	4,2%
Asia y Oceanía	1.015,6	1.021,5	1.030,4	-1,0%	0,6%	0,9%
Total mundo	**1.537,3**	**1.544,4**	**1.565,5**	**0,6%**	**0,5%**	**1,4%**
Economías desarrolladas	411,9	412,6	420,3	6,2%	0,2%	1,8%
Economías emergentes y en desarrollo	1.125,5	1.131,8	1.145,2	-1,3%	0,6%	1,2%
China	710,8	707,2	703,7	-3,3%	-0,5%	-0,5%
BRIC	853,9	850,1	852,6	-2,9%	-0,4%	0,3%
MENA	70,1	72,9	76,3	5,0%	4,1%	4,7%
Economías emerg. y en des. salvo China	414,7	424,5	441,5	2,3%	2,4%	4,0%
Mundo salvo China	826,6	837,2	861,8	4,2%	1,3%	2,9%

Fuente: WorldSteel Association

Consumo mundial de acero en 2014

MILLONES DE TONELADAS

Destino	Plano	Largo	Tubo	Total
Construcción	124	449	23	596
Ingeniería mecánica	118	173	18	310
Automoción	85	27	0	112
Transporte naval y ferroviario	47	12	0	59
Electrodomésticos / Ingeniería eléctrica	43	0	0	43
Bienes y productos metálicos	185	77	6	269
Petróleo y Gas	1	0	75	76
Otras industrias	39	33	0	73
Total	643	772	122	1.537

Fuente: Consultora MCI y Steelonthenet con datos de WSA

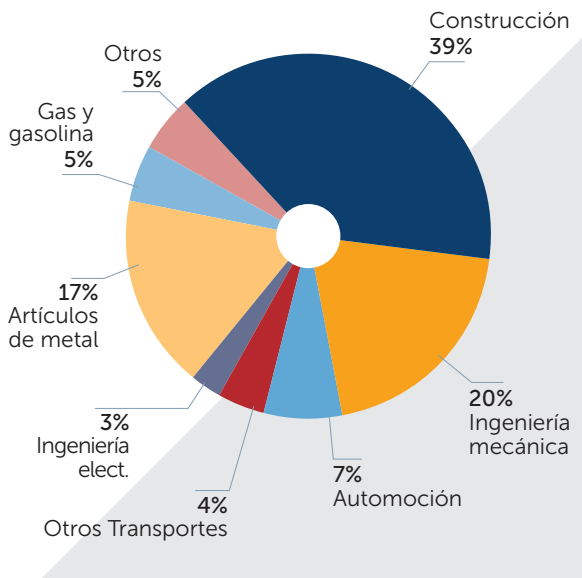
El destino del acero mundial en función de su utilización y por tipo de producto es el que se detalla en los gráficos.
CUADRO SUPERIOR Y FIGURA DERECHA

Por áreas geográficas, la demanda de acero de China en 2014 registró un crecimiento negativo, del 3,3%, por primera vez desde 1995, fruto de los esfuerzos por reequilibrar la economía por parte del Gobierno y por la puesta en funcionamiento de políticas medioambientales que hicieron contraer la demanda. Es probable que esta situación se mantenga sin cambios en el corto plazo, de manera que se estima que el uso de acero de China seguirá registrando descensos del 0,5% tanto en 2015 como en 2016. En el medio plazo, no se espera un fuerte rebote, si bien se mantiene la incertidumbre sobre el impacto de las medidas gubernamentales destinadas a estabilizar la economía.

El reequilibrio de la economía china es inevitable a medida que China entre en su próxima etapa de desarrollo, pero esto requerirá tiempo. En el corto plazo, tiene consecuencias globales para la industria del acero en términos de los flujos comerciales y la posible intensificación de las fricciones comerciales, como resultado de un aumento significativo de las exportaciones de acero en China, que hará inundar el mercado internacional de acero "barato" y provocará descensos de los precios de esta materia prima. En consecuencia, las repercusiones sobre los márgenes de las grandes siderúrgicas no se harán esperar y se reducirán. Igualmente, la fuerte caída de los precios del petróleo influirá en el pronóstico, aunque su impacto varía según los países. Por un lado, tiene un impacto negativo en la demanda de acero para inversiones en infraestructuras financiadas en aquellos países exportadores de petróleo;

Demanda mundial del acero por uso final

PORCENTAJE



Fuente: WorldSteel Association

La acería en Europa, que fue motor de progreso en buena parte del siglo XX, no pasa por su mejor momento por la competencia de Asia

Ranking de empresas productoras de acero

MILLONES DE TONELADAS

Ranking	Empresa	Tonelaje
1	ArcelorMittal	98,09
2	NSSMC	49,30
3	Hebei Steel Group	47,09
4	Baosteel Group	43,35
5	POSCO	41,43
6	Shagang Group	35,33
7	Ansteel Group	34,35
8	Wuhan Steel Group	33,05
9	JFE	31,41
10	Shougang Group	30,78
11	Tata Steel Group	26,20

Fuente: WorldSteel Association

por otro lado, ayuda a los sectores empresariales y consumidores de los países importadores de petróleo, creando así mejores perspectivas de crecimiento y aliviando la presión inflacionaria, lo que facilitaría la recuperación del consumo real de acero subyacente.

Por el contrario, el conjunto de los países desarrollados han mostrado una fortaleza sin precedentes respecto a los últimos años, lo que hace pensar que van a ser el pilar fundamental que compense la debilidad de China. Así pues, con un crecimiento en la demanda de acero del 6,2% en 2014, hasta los 411,9 millones de toneladas, Estados Unidos está a la cabeza de todos los países desarrollados, con un nivel de consumo de acero crudo que se incrementó en 2014 en un 11,7%, hasta los 106,9 millones de toneladas, manteniéndose como segundo consumidor a nivel mundial detrás de China. En la misma línea se comportó la Unión Europea (28), cuya tasa de crecimiento pasó del 0,8% en 2013 a una demanda que se incrementó en un 4,5% en 2014, hasta alcanzar 146,8 millones de toneladas. Alemania está a la cabeza de la UE, con un nivel de consumo que se incrementó un 3%, hasta los 39,2 millones de toneladas, gracias en general al buen comportamiento del los sectores que utilizan el acero.

En el centro y sur de América, los datos reflejan una contracción en la demanda del 3,9% ,hasta situarse en 48,1 millones de toneladas, debido a Venezuela y, especialmente, a la crisis en Brasil, que con un descenso en su consumo de acero en 2014 de un 6,8%, hasta los 24,6 millones de euros, representa el 51% del total de la zona. Y es que toda esta zona geográfica de Latinoamérica está sufriendo la combinación de la caída de precios de las materias primas con la ausencia y demora de reformas estructurales, que está dañando la demanda de acero en toda la región. Esto ocurre especialmente, en Brasil, donde la elevada inflación, la depreciación de la moneda, los altos costes laborales y las menores inversiones en infraestructuras están castigando la demanda de acero hasta el punto de que se estima que en 2015 caerá un 3,4% (46,5 millones de toneladas).

Por otro lado, a nivel mundial, en la clasificación de empresas productoras apenas hay diferencias respecto a años anteriores, como puede verse en el gráfico "Ranking de empresas productoras de acero". CUADRO SUPERIOR

La acería en Europa, que fue el motor de la economía y el progreso industrial durante buena parte del siglo XX, actualmente no pasa por el mejor de sus momentos por los daños medioambientales, por la utilización de nuevos materiales de fabricación, por el elevado coste de los complejos industriales, pero, sobre todo, en este ejercicio 2014, por la competencia de los países asiáticos.

En los últimos diez años, el punto máximo de la producción europea fue en el año 2007, cuando se produjeron 210 millones de toneladas de acero, que comparado con la producción de 2014, que se sitúa en 169 millones de

El sector siderúrgico contribuye al PIB europeo en un 1,4%, con 335.000 empleos directos y 1,5 millones indirectos

toneladas, supone una caída del 19%. En el año 2014, la producción de acero ha registrado un ligero incremento de un 1,8%, incremento que, en boca de los expertos, supone una falsa recuperación debido a la necesidad de volver a almacenar las existencias agotadas en los últimos años por los bajísimos niveles de producción. FIGURA INFERIOR

Este derrumbe, que los expertos achacan a políticas comunitarias equivocadas, tiene otro revés. En el mismo periodo, la producción china aumentó en 332 millones de toneladas, teniendo en cuenta que en 2014 rozó las 823 millones de toneladas y consolidó la posición mundial, con una cuota de producción en el mercado del acero del 49,5%. Un ejemplo de estas disputas internacionales son las políticas que el Grupo ArcelorMittal llevó a cabo con el cierre de plantas europeas (Francia, España, Bélgica y Luxemburgo), dando preferencia a sus plantas de India y China.

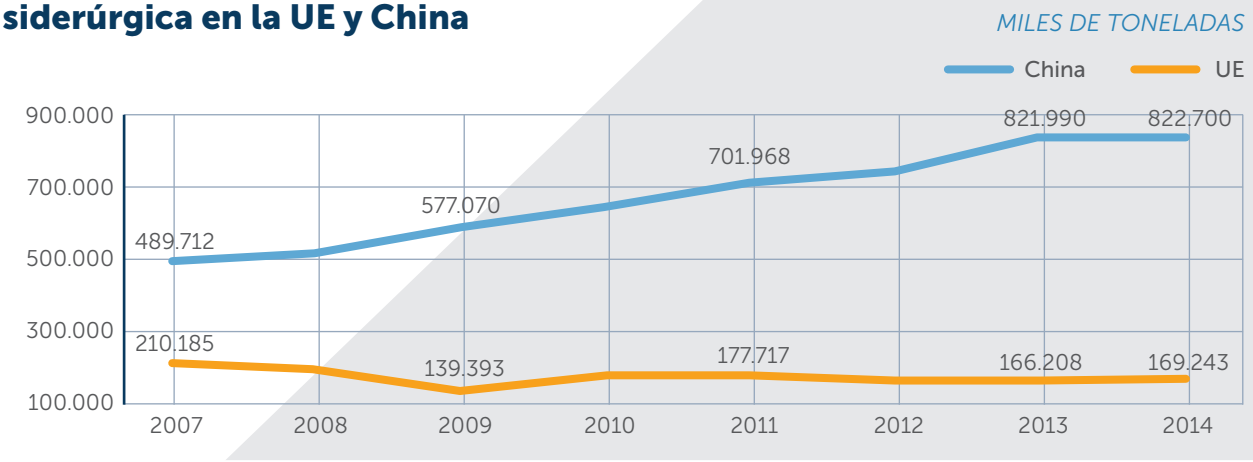
El sector siderúrgico contribuye al Producto Interior Bruto (PIB) europeo en un 1,4%, empleando 335.000 puestos de trabajo directos (360.000 en 2013) y 1,5 millones de puestos de trabajo indirectos. La Comisión Europea estima en 40.000 los puestos de trabajo perdidos en este sector desde la crisis de 2008.

Europa cuenta con 50 fábricas repartidas en 23 de sus 28 Estados miembros. La Unión Europea es el segundo productor de acero del mundo, con una participación de mercado mundial del 10,2% (10,3% en 2013 y 10,9% en el 2012).

El *ranking* de los países europeos productores de acero puede verse en el gráfico "Producción anual de acero en Europa por países". CUADRO PÁGINA SIGUIENTE

Dentro de este *ranking*, entre los cinco primeros países fabricantes de acero se produce el 64% del acero de la Unión Europea, siendo Alemania el primer productor de acero europeo (el séptimo del mundo), con 42,9 millones

Producción de acero de la industria siderúrgica en la UE y China



Fuente: WorldSteel Association y Eurofer

Producción anual de acero en Europa

MILES DE TONELADAS

	2012	2013	2014	% Var
Alemania	42.661	42.645	42.900	0,6%
Italia	27.252	24.080	23.700	-1,6%
Francia	15.607	15.685	16.100	2,6%
España	13.639	14.130	14.200	0,5%
Reino Unido	9.753	11.874	12.100	1,9%
Austria	7.421	7.953	7.900	-0,7%
Polonia	8.367	7.950	8.600	7,6%
Bélgica	7.301	7.093	7.300	2,8%
Países Bajos	6.879	6.713	7.000	4,1%
Rep. Checa	5.072	5.152	5.400	4,6%
Eslovaquia	4.403	4.511	4.705	4,1%
Suecia	4.289	4.372	4.549	3,9%
Finlandia	3.759	3.517	3.807	7,6%
Otros UE28	6.056	5.191	5.209	0,3%
Luxemburgo	2.208	2.089	2.226	6,2%
Grecia	1.247	1.030	998	-3,2%
Hungría	1.542	883	1.152	23,4%
Eslovenia	666	654	615	-6,3%
Bulgaria	633	523	621	15,8%
Croacia	1	134	159	15,7%
Total UE	**168.756**	**166.179**	**169.241**	

Fuente: Eurofer

de toneladas al año (42,6 millones toneladas en 2013), el equivalente al 25% del total de la producción en Europa.

Las variaciones más llamativas son las registradas por Hungría, que tuvo la evolución positiva más importante en términos porcentuales, con un crecimiento de un 23,4%, alcanzando las 1,2 millones de toneladas. El contrapunto lo puso Eslovenia, que por segundo año consecutivo contrajo su producción con una caída del 6,3% (caída del 17% en 2013), hasta las 615.000 toneladas.

Alemania es, con diferencia, el país europeo que inyecta más ayudas de Estado al sector del carbón, acero y construcción naval (1.504 millones de euros en 2013, mientras que España proporciona 568,1 millones de euros). El pasado 25 de noviembre, además, la Comisión Europea consideró

El equilibrio ha sido la nota dominante en la siderurgia española y la producción se mantuvo sin variación significativa

que las exenciones fiscales aprobadas por Berlín a favor de las empresas que hacen un uso intensivo de energía (las siderúrgicas incluidas) respetan la regulación europea sobre ayudas de Estado con el objetivo de fomentar su tejido industrial, que ya ha visto su frutos con el aumento de un 0,7% de la producción en 2014.

A pesar de ello, el mercado europeo en su conjunto sufre y los chinos se han hecho con en 30% de él. Por ello, la Unión Europea está aplicando medidas *antidumping* a determinados productos de acero importados, principalmente, desde China y Taiwán.

Industria siderúrgica española

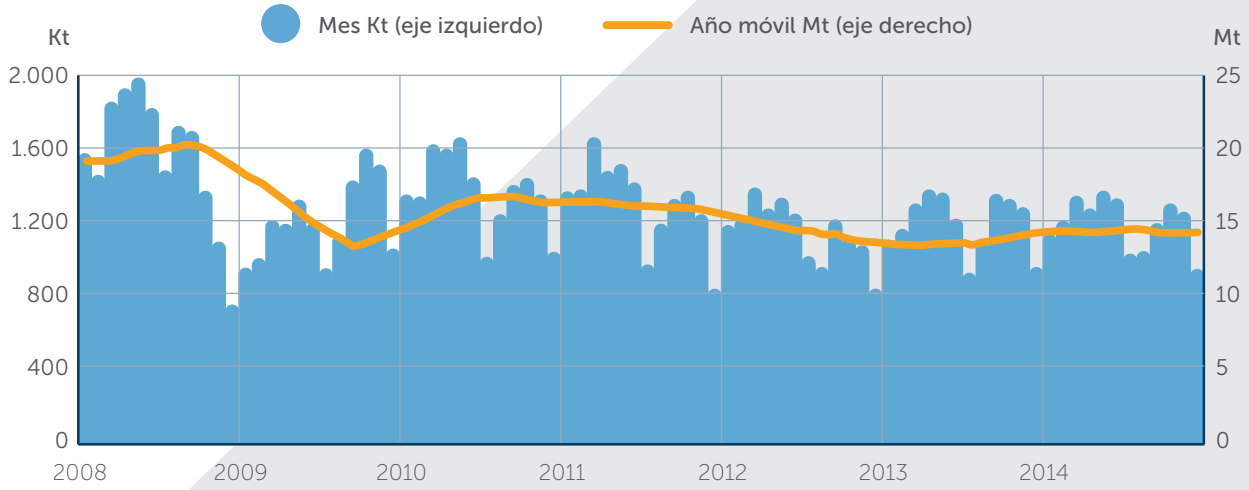
Las cifras de la industria siderúrgica española se han mantenido estables durante todo el ejercicio 2014. Se puede decir que el equilibrio ha sido la nota predominante en este pasado año, ya que las máximas variaciones interanuales han sido de un 4% en el primer trimestre y de un -3% en el tercero.

Actualmente, en España existen 19 fábricas que producen acero, todas ellas con sus correspondientes instalaciones de laminación, a las que hay que sumar otras siete plantas más de laminación. Es una industria que representa, aproximadamente, el 4,6% del PIB industrial.

Durante 2014, la producción de acero se mantuvo sin variación significativa respecto a la producción de 2013, con un número de toneladas producidas de 14,2 millones. Esta producción sitúa a España como el cuarto productor

Producción de acero bruto en España

MILES DE TONELADAS Y MILLONES DE TONELADAS



Fuente: Unesid

europeo, pero teniendo en cuenta que hace diez años se encontraba en el *top ten* mundial de productores de acero. FIGURA SUPERIOR

Mientras, el **consumo** aparente se incrementa, tras dos años de caída, en casi un 6% y alcanza 10,5 millones de toneladas, de manera que España es el tercer mercado europeo, representando el 8,2%, por detrás de Alemania e Italia, que conjuntamente suponen el 40%. Esta mejora del consumo de acero en España se ha producido a través de dos vías. Por un lado, ha influido la recuperación de inventarios en el conjunto de clientes y en la cadena de distribución y, por otro lado, se debe a las mejoras y crecimientos a lo largo del ejercicio en el sector del automóvil y en el de construcción, que han tenido un impacto positivo en el consumo real.

Sin embargo, este inicio de recuperación de la demanda no ha sido capaz de mejorar los precios de venta del sector, que, arrastrados por el coste de las materias primas, han caído en un 3,5% en 2014.

Por el lado de las **entregas al mercado**, se cifraron en 14,2 millones de toneladas en 2014, cifra muy similar a la de 2012, que supone un incremento de un 2% respecto a 2013, apreciándose ligeras subidas en los distintos destinos.

Las entregas nacionales crecieron un 1%, mientras que las internacionales lo hicieron un 2%, teniendo en cuenta que evolucionaron más positivamente las destinadas a la Unión Europea, que se incrementaron un 4%. Las entregas a terceros países, que aumentaron un 2%, se vieron beneficiadas durante los últimos meses del año por la bajada de la cotización del euro. CUADRO INFERIOR

Volumen de entregas en el mercado

MILES DE TONELADAS

	2014	2013	Variación
Entregas totales	**14.216**	**13.921**	**2,1%**
Mercado Nacional	6.425	6.361	1,0%
Mercado Exterior	7.791	7.560	3,1%
Mercado Exterior del cual a la UE27	3.702	3.564	3,9%

Fuente: Unesid

La siderurgia se enfrenta a problemas de competitividad, entre ellos los costes derivados de la nueva legislación eléctrica

El sector siderúrgico español continúa teniendo una importante presencia en el exterior, con una exportación de alrededor del 70% de la producción, compitiendo en más de 120 países dentro y fuera de la Unión Europea. El sector siderúrgico español alcanzó el 4% de las exportaciones españolas de bienes. En este sentido, continuó con una **balanza comercial** positiva de 1,5 millones de toneladas en 2014, pero con un valor que ha descendido un 17% con respecto a 2013, hasta situarse en 1.670 millones de euros.

El total de las exportaciones de productos siderúrgicos y de primera transformación fue de 9,9 millones de toneladas, por un valor de 7.536 millones de euros. Estas cifras suponen un volumen igual al exportado en 2013, pero con un valor que desciende en algo menos de un 1%, a pesar del entorno mundial de descenso en los precios de los productos siderúrgicos.

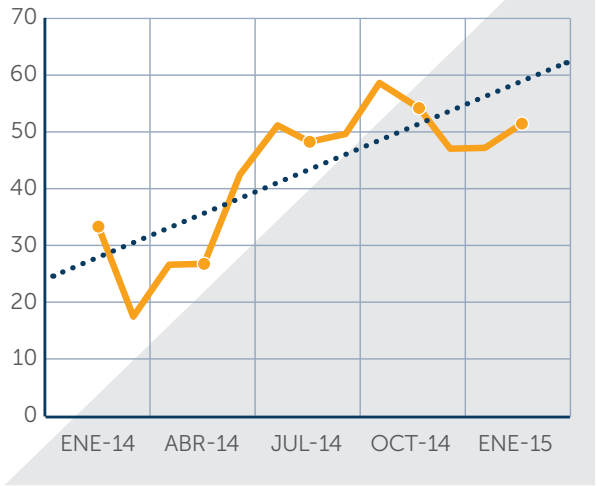
En cambio, el volumen de toneladas importadas se sitúa en 8,3 millones, incrementándose un 10% respecto al ejercicio anterior, impulsada por la mejor demanda y la competitividad de terceros países, especialmente de China. El valor aumentó algo menos, un 5,5%, llegando hasta 5.865 millones de euros.

Hay que destacar que, a la hora de vender en el exterior, la siderurgia española se enfrenta a problemas que le restan competitividad. Todos los ahorros conseguidos a través de la reforma laboral en las empresas del sector (reducción de las plantillas por ajuste a la producción, reducciones salariales, etc.) han tenido que destinarse a la subida del precio de la luz. El nuevo mecanismo de **interrumpibilidad** para los grandes consumidores de electricidad podría elevar entre 15,5 y 17,8 euros por megavatio hora (MWh) el precio de la electricidad, lo que supone un incremento de alrededor de un 30% sobre el mercado y un 42% por encima de la media europea. Esto podría tener consecuencias importantes para el sector, ya que, según el director general de Unesid (Unión de Empresas Siderúrgicas), "para algunas empresas, esto supondrá pasar de un Ebitda positivo a otro negativo".

Hay que tener en cuenta que las empresas siderúrgicas suponen el 8% del total de la demanda de electricidad del país y que, con el servicio de interrumpibilidad, ponían a disposición del sistema eléctrico toda o parte de la potencia contratada para suplir cualquier carencia. Para poder llevar a cabo este proceso, las empresas del sector han tenido que realizar importantes inversiones materiales y organizativas para cumplirlo y mantener su producción en los mismos niveles. A cambio, el Sistema Eléctrico Nacional ofrecía una retribución por ofrecer este servicio. Pero con la mencionada reforma eléctrica, esta retribución se ha visto rebajada de una manera sustancial. Y eso, a pesar de que el clima benigno de enero ha elevado el precio medio hasta 51,6 euros/MWh, siendo el más alto de los últimos tres meses y un 53,3% superior al del mismo mes del año anterior. FIGURA INFERIOR

Precio medio eléctrico

EUROS POR MEGAWATIO HORA



Fuente: OMIE

Evolución de la producción de acero por producto

MILES DE TONELADAS

	2014	2013	Variación
Producción total acero	**14.249**	**14.255**	**0,0%**
Aceros no aleados	12.711	12.800	-0,7%
Aceros inoxidables	945	858	10,1%
Otros aceros aleados	593	596	-0,5%
Producción laminados en caliente	**13.584**	**13.247**	**2,5%**
Productos largos	8.978	8.898	0,9%
Productos planos	4.605	4.349	5,9%

Fuente: Unesid

Pero las empresas siderúrgicas no solo se han tenido que adaptar a la interrumpibilidad, sino que han incorporado también el servicio de modulación, por el que el personal de estas empresas trabajan en fin de semana, en horario valle y en agosto y deben cerrar en julio con el objetivo de ajustar el sistema y aplanar la curva de demanda de electricidad.

Otros de los problemas a los que se enfrenta la industria siderúrgica española son los las consecuencias que pueda tener la propuesta de la Comisión Europea para reducir las emisiones de CO_2 en un 40% en 2030 y rebajar la emisión de gases efecto invernadero. Estas reformas en la industria europea podrían suponer un coste de entre 70.000 y 100.000 millones de euros, poniendo en peligro 335.000 puestos de trabajo y 1,5 millones de empleos indirectos en la industria siderúrgica europea, lo que conllevaría una fuerte pérdida de la competitividad. El nuevo marco sobre clima y energía de la Unión Europea no debería castigar a las plantas más eficientes con costes directos o indirectos vinculados a emisiones de CO_2, o en todo caso, se deberían aplicar niveles de referencia más realistas, teniendo en cuenta el potencial real de reducción de las emisiones en esta industria. Para seguir siendo competitivas, este límite de la industria europea para reducir los gases de efecto invernadero sería de un 15%.

Si diferenciamos la evolución del sector por tipo de producto y sus aplicaciones podemos decir que, a pesar de que la producción total no ha sufrido prácticamente ninguna variación respecto al ejercicio anterior, el comportamiento de cada uno de los tipos de producto ha sido muy dispar. CUADRO IZQUIERDA

En cuanto a los productos largos, se puede decir que apenas han sufrido variación respecto al ejercicio 2013. Si nos centramos en **aceros largos como ferralla y aceros corrugados**, que tienen como destino la construcción, durante el año 2014 han experimentado un muy moderado crecimiento. Así, por ejemplo, Arcelor, líder mundial en el sector siderúrgico, sacó de sus hornos eléctricos en el País Vasco 2,2 millones de toneladas de acero, lo que supone un 6,9% más que en 2013, que tienen como destino fundamental el sector de la construcción. Igualmente sucede con las factorías que Grupo Gerdau tiene en Basauri y con Nervacero, de Grupo Celsa, que han sufrido ligeros repuntes en su producción.

Los fabricantes de productos largos como son los **tubos con soldadura y sin soldadura**, en los que los tuberos Tubos Reunidos y Tubacex son líderes en el mercado español, han desarrollado su actividad en un entorno de mercado desfavorable, afectado por la incertidumbre macroeconómica, la volatilidad de los precios de las materias primas y, sobre todo, por el vertiginoso descenso del precio del petróleo. Este último es el motivo que más negativamente ha afectado a los pedidos, debido a que los principales demandantes de estos productos son la industria del petróleo y gas y la petroquímica. Sin embargo, otros sectores como el de la generación eléctrica han sufrido un repunte del número de pedidos.

Si hablamos de **productos planos**, durante 2014, han tenido un incremento cercano al 6%, favorecido por el crecimiento de la producción de vehículos en España. De ahí que, por ejemplo, el Grupo Arcelor invierta nueve millones de euros en su planta de Sagunto, que está dedicada a procesos de acabado de productos destinados al automóvil, y otra al centro de investigación y desarrollo de Gestamp Automotive en Barcelona.

Otro tipo de producto plano, por ejemplo, la chapa gruesa —que se destina principalmente al sector de la energía (aerogeneradores), la industria naval y las empresas de construcción de obras públicas—, tendrá también una ligera mejora basada en la búsqueda que los astilleros hacen de nuevos contratos en las construcción de barcos y en la diversificación hacia el mercado de la energía con la construcción de torre eólicas marinas. Valga como ejemplo la factoría de Arcelor en Gijón, que abastecerá

Como en años anteriores, el segmento que mejor comportamiento registró fue el de aceros especiales

a Navantia de 2.000 toneladas de chapa gruesa para la construcción de dos nuevos buques de acción marítima para la Armada Española.

Como viene sucediendo en años anteriores, el segmento que mejor comportamiento registró fue el de **aceros especiales**, que en 2014 registró un incremento notable, fundamentado en la buena evolución del sector de fabricación de automóviles. En cuanto a los intercambios comerciales, las exportaciones experimentaron un repunte en el segundo semestre del año que permitió cerrar el ejercicio con una variación del 8,9%. Sin embargo, las importaciones se incrementaron un 20%, por lo que el superávit comercial de los aceros especiales se redujo hasta los 520 millones de euros, frente a los 607 millones de euros de 2013.

Hay que destacar el buen comportamiento de los mercados, que han continuado con esta tendencia desde 2013 en Europa y en Estados Unidos, mientras que en Asia ha habido comportamientos diferentes. En Europa, 2014 fue el año del incremento de consumo aparente motivado por la recuperación de stocks en la cadena de suministros, teniendo en cuenta que este mercado absorbe el 82% de las ventas totales españolas y que ha sufrido un crecimiento del 1,6%. En Estados Unidos, se incrementó el consumo aparente gracias a la buena evolución económica del país y de la demanda de acero inoxidable y de los bienes fabricados con él. El mercado asiático sigue mostrando un gran movimiento, con una demanda del mercado chino que ha permanecido sólido pese al menor crecimiento del país. Las condiciones del mercado del acero inoxidable en la región han sido muy buenas, marcadas por la fuerte competencia surgida del continuo crecimiento de la producción en China. En este mercado es donde han destacado el dinamismo de las ventas españolas es el sudeste asiático, con un incremento de la ventas de un 248%.

Como consecuencia del repunte del volumen de negocio y del buen comportamiento de las principales partidas del coste, el sector mejoró su **rentabilidad** a pesar del deterioro de los precios, que se situó en el 1,2% en el caso de las exportaciones. Sobresale dentro de los aceros especiales, el importante crecimiento del acero inoxidable, que en 2014 se ha materializado en un incremento de un 10%, consecuencia del aumento de la demanda de este producto por parte del sector del automóvil.

Finalmente, hay que seguir destacando que España continúa siendo la campeona del **reciclaje**, siendo líder

Ciclo de vida del acero

Fuente: WorldSteel Association

en la Unión Europea en reciclaje de chatarra, con 10,6 millones de toneladas de acero recicladas, seguida de Italia y Alemania. También hay que señalar que el 75% del acero de fabricación nacional es reciclado.

En España se recicla más acero que la suma del resto de materiales juntos y, además, la industria siderúrgica española tiene capacidad suficiente para reciclar toda la chatarra de acero que se genera en el país, además de añadir valor, con total garantía medioambiental, a los cinco millones de toneladas de chatarra que se importan del exterior.

Un producto de acero se transforma en parte de un automóvil, una viga de un edificio, una lavadora, una parte de un aerogenerador... sin perder ni su calidad ni sus propiedades iniciales y, prácticamente, no produce merma de material. Además, se estima que el reciclado de materiales de acero en su fin de vida alcanza aproximadamente el 100%. La industria del acero termina el ciclo, reciclando la chatarra recolectada y fabricando con ella acero, que se utilizará en nuevos productos.

El reciclado de acero conlleva ahorros de hasta el 80% de energía, 85% de agua y 95% de carbón, lo que permite reducciones de emisiones del 80%. Estos ahorros también han contribuido a que la siderurgia española haya minorado sus emisiones globales de gases efecto invernadero en un 50%. FIGURA PÁGINA ANTERIOR

Automoción

Características y evolución del sector

La **producción de vehículos a nivel mundial** en 2014 se ha situado en más de 89,7 millones de unidades, incrementándose un 2,9% con respecto a 2013, porcentaje ligeramente inferior si se contrasta con el aumento de la producción mundial de un 3,7% relativa a la comparación entre el ejercicio 2013 y 2012.

China continua manteniendo su posición de liderazgo en este 2014. Desde que en el año 2009 China ocupó este lugar a nivel mundial en la producción de vehículos, superando a americanos y japoneses, no ha parado de registrar incrementos de dos dígitos al haber aumentado su producción en un 7,3%, hasta los 23,7 millones de unidades, lo que representa el 26,4% de todos los vehículos ensamblados en el planeta. Sin embargo, se puede apreciar una ralentización del crecimiento en el país asiático durante 2014 si lo comparamos con el incremento del 14,8% que registró en 2013 respecto a 2012.

Tras China, mantienen su posición en el *ranking* mundial EE.UU., Japón y Alemania, con un total de 11,6 millones

China mantiene el liderazgo mundial en la producción de vehículos, seguida por EE.UU., Japón y Alemania

de unidades, 9,7 millones de unidades y 5,9 millones de unidades ensambladas, respectivamente. CUADRO INFERIOR

En el *ranking* de los diez primeros productores del mundo en el año 2014, elaborado por OICA (Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos de Motor, por su siglas en inglés), la aportación asiática a la producción mundial de vehículos se mantiene en cifras altamente significativas, alcanzando el 48,7% (48,9% en 2013) del total de vehículos producidos y, por lo tanto, consolidando la pujanza de la industria asiática en el sector.

Estados Unidos se consolida, desde la crisis de General Motors en el 2009, en el segundo puesto a nivel mundial con una tasa de crecimiento del 5,4%, alcanzando los 11,6 millones de unidades producidas, lo que representa el 13% de la producción mundial. Cabe destacar que los fabricantes de automóviles de Estados Unidos están volviendo a ser competitivos gracias a la previsión económica del país y a la demanda de los hogares por la política de tipos de interés bajos.

En el mismo sentido, pero con menos fortaleza, destaca el comportamiento de la Unión Europea, cuya producción anual alcanzó 16,9 millones de unidades (un 18,9% de la producción mundial), lo que supone un incremento

Producción mundial de vehículos por país

VEHÍCULOS Y PORCENTAJE

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% var 14/13	% sobre prod. mundial
China	9.299.180	13.790.994	18.264.761	18.418.876	19.271.808	22.116.825	23.722.890	7,3%	26,4%
EE.UU.	8.693.541	5.711.823	7.762.544	8.653.560	10.328.884	11.066.432	11.660.699	5,4%	13,0%
Japón	11.575.644	7.934.516	9.628.920	8.398.654	9.942.711	9.630.181	9.774.558	1,5%	10,9%
Alemania	6.045.730	5.209.857	5.908.985	6.311.318	5.649.269	5.718.222	5.907.548	3,3%	6,6%
Corea del S.	3.826.682	3.512.926	4.271.741	4.657.094	4.557.738	4.521.429	4.524.932	0,1%	5,0%
India	2.332.328	2.632.694	3.557.073	3.936.448	4.145.194	3.898.425	3.840.160	-1,5%	4,3%
Brasil	3.215.976	3.182.617	3.381.728	3.406.150	3.342.617	3.712.380	3.146.118	-15,3%	3,5%
México	2.167.944	1.557.290	2.342.282	2.680.037	3.001.974	3.054.849	3.365.306	10,2%	3,7%
España	**2.541.644**	**2.170.078**	**2.387.900**	**2.373.025**	**1.979.103**	**2.163.338**	**2.402.978**	**11,1%**	**2,7%**
Canadá	2.082.241	1.490.482	2.068.189	2.134.893	2.463.732	2.379.834	2.393.890	0,6%	2,7%
Rusia	1.790.301	725.012	1.403.244	1.988.036	2.231.737	2.184.266	1.886.646	-13,6%	2,1%
Tailandia	1.393.742	999.378	1.644.513	1.457.798	2.483.043	2.457.057	1.880.007	-23,5%	2,1%
Resto	15.555.540	12.786.330	14.988.021	15.676.951	14.743.399	14.293.614	15.241.698	6,6%	17,0%
TOTAL	**70.520.493**	**61.703.997**	**77.609.901**	**80.092.840**	**84.141.209**	**87.249.845**	**89.747.430**	**2,9%**	**100%**

Fuente: OICA

de un 4,5% respecto al ejercicio anterior. Este porcentaje es sustancialmente mejor que el obtenido en 2013 con respecto a 2012, cuando se produjo una disminución de la producción del 7,2%. Esta variación supone un punto de inflexión en la producción europea, dado que es la primera vez desde el año 2007 que registra tasas positivas de crecimiento en la fabricación. Destaca el crecimiento de la producción de vehículos en España, con un 11%, lo que le ha devuelto al país al *top ten* mundial tras ser desplazada de esta lista por Tailandia, Canadá y Rusia en años anteriores.

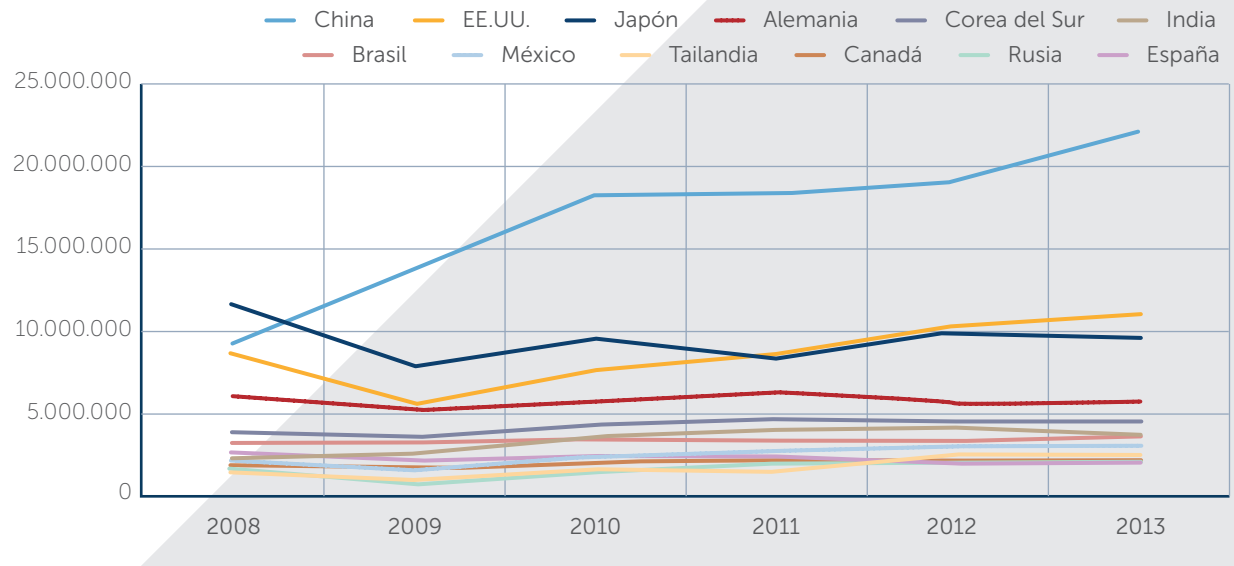
Registran los descensos más destacados los países que en los últimos años habían experimentado crecimientos de dos dígitos como, por ejemplo, Brasil, Rusia y Tailandia. En 2014, estos países han experimentado caídas de la producción más que significativas, afectados por distintos acontecimientos como la crisis económica generalizada, la crisis del petróleo y, en Tailandia, el golpe de Estado de mayo de 2014. FIGURA INFERIOR

En términos de **constructores**, el Grupo Volkswagen se ha convertido en el líder de ventas de coches en el mundo en 2014, siendo la primera vez que un fabricante europeo domina el *ranking* de ventas, que se apoya, sobre todo, en el crecimiento de sus marcas Skoda (+10,2%) y Audi (+9,3%), mientras que Volkswagen únicamente ha crecido un 2,8%. CUADRO SUPERIOR PÁGINA SIGUIENTE

Volkswagen se convierte en el primer constructor europeo que encabeza el "ranking" de venta de coches

Evolución de los principales países productores de vehículos

VEHÍCULOS



Fuente: OICA

Ranking de constructores

		UNIDADES PRODUCIDAS
Volkswagen	1	9.919.305
Toyota	2	9.818.609
GM	3	8.017.844
Renault-Nissan	4	7.947.606
Hyundai-Kia	5	7.550.383
Ford	6	5.912.591
Fiat-Chrysler	7	4.558.007
Honda	8	4.457.477
PSA	9	3.148.030
Suzuki	10	2.908.126
BMW	11	2.127.071
SAIC	12	2.081.210
Mercedes-Daimler	13	1.916.877
Mazda	14	1.364.870
ChangAn	15	1.332.653
BAIC	16	1.012.833
Geely	17	996.975
Dongfeng Motor	18	909.941
Fuji Heavy	19	848.958

Fuente: Motor 16

Esta primera posición de *ranking*, le ha sido arrebatada a Toyota que, sin embargo, se mantiene como la marca más vendida en el mundo.

Tras el Grupo Volkswagen y Toyota se sitúa, en tercer lugar, General Motors, uno de los habituales líderes durante años en dura pugna con Ford. En la cuarta posición se encuentra grupo Renault-Nissan y en quinta posición Hyundai-Kia. Los fabricantes que completan el *ranking* de diez constructores son Ford, Fiat-Chrysler, Honda, PSA (Peugeot, Citroën y DS) y Suzuki.

Por otro lado, si se analizaran las marcas más vendidas a nivel mundial, el *ranking* lo domina Toyota con más de nueve millones de coches, seguida de Volkswagen y Ford. Hay que tener en cuenta que durante 2014 se han comercializado 86,5 millones de automóviles en todo el mundo, 2,5 millones de unidades más que en 2013. CUADRO DERECHA

Las **matriculaciones** a nivel mundial ascendieron a 88,1 millones de vehículos, lo que supone un crecimiento de un 3,15% con respecto a 2013, aunque este dato está relacionado no solo con la situación del país, sino también con el número de habitantes. Así, destacan países como España e Irán. La economía de este último ha sido de las más perjudicadas por las sanciones comerciales impuestas al país persa a cuenta de su desafío nuclear y el parón de la economía, que hizo que pasara de más de 1,6 millones

Ranking de marcas más vendidas en el mundo

		UNIDADES VENDIDAS			UNIDADES VENDIDAS
Toyota	1	8.304.870	Jeep	26	875.781
Volkswagen	2	6.548.903	Subaru	27	848.958
Ford	3	5.806.286	Dongfeng	28	785.908
Chevrolet	4	4.793.538	Dodge	29	701.653
Hyundai	5	4.755.097	GMC	30	604.164
Nissan	6	4.695.178	Ram	31	549.780
Honda	7	4.267.086	Geely	32	532.115
Kia	8	2.795.292	Chery	33	508.037
Renault	9	2.051.438	Lexus	34	498.185
Peugeot	10	1.863.741	Dacia	35	482.965
Mercedes	11	1.805.486	Volvo	36	464.605
Fiat	12	1.801.435	Foton	37	455.885
BMW	13	1.781.561	Lada	38	448.605
Audi	14	1.727.931	BYD	39	448.040
Wuling	15	1.655.264	Chrysler	40	414.101
Suzuki	16	1.653.299	Seat	41	388.628
Mazda	17	1.364.870	Land Rover	42	382.961
Citroën	18	1.284.523	Haval	43	380.039
Maruti	19	1.254.827	Great Wall	44	378.306
ChangAn	20	1.150.057	Tata	45	372.343
Buick	21	1.132.661	Isuzu	46	372.245
Mitsubishi	22	1.116.017	Mahindra	47	363.717
Opel	23	1.072.421	Mini	48	343.207
Skoda	24	1.030.795	Jinbei	49	316.799
Daihatsu	25	901.099	BAIG	50	297.279

Fuente: Motor 16

de unidades fabricadas en 2011 a menos de 800.000 dos años más tarde. Sin embargo, hoy, con el progresivo levantamiento de las sanciones desde 2014 y tras el principio de acuerdo en la cuestión nuclear, las perspectivas del sector iraní del automóvil han mejorado drásticamente, hasta el punto de haber tenido un nivel de producción de vehículos en 2014 de 1,1 millones de unidades, lo que supone un incremento de un 47% respecto a 2013 y crecimiento de las matriculaciones del 60%, alcanzando más de 1,2 millones de unidades. CUADRO INFERIOR

En Europa, la industria del automóvil es un gigantesco empleador de mano de obra cualificada y motor clave de innovación, constituyéndose como el mayor inversor privado en investigación y desarrollo. De hecho, la Unión

En Europa, la industria del automóvil es motor de innovación y un gigantesco empleador de mano de obra cualificada

Evolución de las matriculaciones por países. 2008-2014

VEHÍCULOS Y PORCENTAJE

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% var 14/13	% sobre prod. mundial
China	9.380.502	13.644.794	18.061.936	18.505.114	19.306.435	21.984.079	23.491.893	6,86%	26,65%
EE.UU.	13.493.165	10.601.368	11.772.219	13.040.613	14.785.936	15.883.443	16.841.973	6,03%	19,10%
Japón	5.082.233	4.609.333	4.956.148	4.210.224	5.369.721	5.375.513	5.562.887	3,49%	6,31%
Brasil	2.820.350	3.141.240	3.515.066	3.633.253	3.802.071	3.767.370	3.498.012	-7,15%	3,97%
Alemania	3.425.039	4.049.353	3.198.416	3.508.454	3.394.002	3.257.718	3.356.718	3,04%	3,81%
India	1.983.071	2.266.269	3.040.390	3.287.737	3.595.508	3.241.302	3.176.763	-1,99%	3,60%
Reino Unido	2.485.258	2.222.542	2.293.576	2.249.483	2.333.763	2.595.713	2.843.025	9,53%	3,22%
Rusia	3.222.346	1.597.457	2.107.135	2.901.612	3.141.551	2.998.650	2.545.666	-15,11%	2,89%
Francia	2.614.829	2.718.599	2.708.884	2.687.052	2.331.731	2.207.373	2.210.927	0,16%	2,51%
Canadá	1.673.522	1.482.232	1.583.388	1.620.221	1.716.178	1.780.523	1.889.437	6,12%	2,14%
Corea del S.	1.235.020	1.463.002	1.570.403	1.592.229	1.565.264	1.556.086	1.730.322	11,20%	1,96%
Italia	2.421.918	2.357.443	2.164.153	1.949.949	1.545.764	1.420.814	1.492.642	5,06%	1,69%
Irán	1.190.000	1.320.000	1.642.843	1.688.194	1.044.430	804.750	1.287.600	60,00%	1,46%
Indonesia	603.774	486.088	764.710	894.164	1.116.230	1.229.811	1.208.019	-1,77%	1,37%
México	1.073.764	775.751	848.354	936.780	1.024.574	1.100.542	1.176.305	6,88%	1,33%
Australia	1.012.164	937.328	1.035.574	1.008.437	1.112.032	1.136.227	1.113.224	-2,02%	1,26%
España	**1.362.586**	**1.074.222**	**1.114.119**	**931.404**	**790.991**	**822.950**	**987.281**	**19,97%**	**1,12%**
Tailandia	615.270	548.870	800.357	794.081	1.423.580	1.330.672	881.832	-33,73%	1,00%
Arabia Saudí	540.000	520.000	600.000	590.000	705.000	740.000	828.200	11,92%	0,94%
Turquía	494.355	557.126	760.913	864.439	817.620	893.124	807.331	-9,61%	0,92%
TOTAL	**68.332.072**	**65.595.076**	**75.064.176**	**78.203.429**	**82.199.561**	**85.474.817**	**88.164.642**	**3,15%**	**-**

Fuente: OICA

Europea mantuvo en 2014 el 54,3% de las patentes del sector automoción del mundo, con 10.568 patentes. Es una de las mayores industrias de Europa y produce los turismos, furgonetas, camiones y autobuses más limpios, más seguros y más silenciosos del mundo.

Plantas de ensamblaje y producción en Europa en 2014

PLANTAS

	Número de plantas
UE	
Austria	5
Bélgica	9
Bulgaria	1
Croacia	2
República Checa	8
Finlandia	2
Francia	34
Alemania	43
Hungría	4
Italia	22
Países Bajos	9
Polonia	14
Portugal	6
Rumanía	3
Eslovaquia	3
Eslovenia	1
España	15
Suecia	11
Reino Unido	34
No UE	
Bielorrusia	2
Kazajistán	4
Rusia	34
Serbia	3
Turquía	15
Ucrania	7
Uzbekistán	2
TOTAL EUROPA	**293** *26 países*
TOTAL UE	**226** *19 países*

Fuente: ACEA 2014

El 8% de los camiones, furgonetas y autobuses del mundo son fabricados en la Unión Europea (1,6 millones de unidades) y se construyen 35 vehículos por cada 1.000 habitantes.

El sector automoción aportó el 7% del PIB de Europa y aglutinó el 10% del empleo, con 12,7 millones de trabajadores, de los que 3,1 millones están altamente calificados.

El sector de automoción en Europa se recupera lentamente, a pesar de que el sur de Europa (Italia, España y Portugal) está experimentando una irregular recuperación económica.

Las perspectivas para los fabricantes de coches de la región son un poco menos difíciles gracias a la debilidad del euro, el petróleo barato y las reformas laborales. Hay que recordar que desde el inicio de la crisis en el año 2009 se cerraron 80 fábricas y se perdieron 500.000 empleos directos.

Actualmente, la Unión Europea cuenta con 226 plantas de ensamble y producción, siendo Alemania el país que cuenta con mayor número de fábricas, con 43 plantas; seguido por Francia y Reino Unido, ambas con 34 plantas, y en tercer lugar Italia, con 22 plantas. CUADRO IZQUIERDA

La producción de vehículos en Europa se ha situado en 20,4 millones de unidades en 2014, lo que supone un 2,3% más que el año anterior y el 22,7% de la producción mundial. CUADRO INFERIOR

El país que se mantiene como primer productor de vehículos es Alemania con 5,9 millones, lo que supone un crecimiento de un 3,3% más que en 2013, seguido por España, con una producción de 2,4 millones de vehículos, un 11% superior a la de 2013.

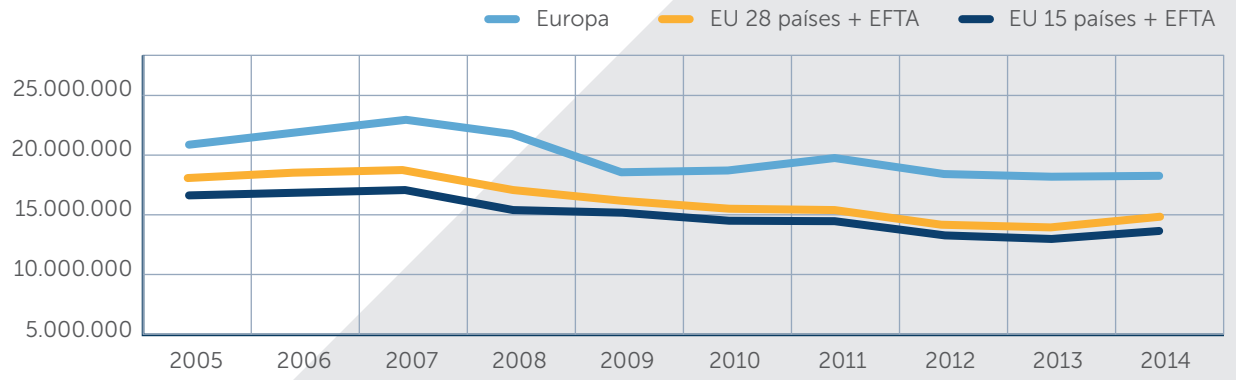
Producción de vehículos en Europa

VEHÍCULOS Y PORCENTAJE

	2013	2014	% Evol.	% Mundial
Total Europa	19.922.621	20.382.459	2,3%	22,7%
UE 27 países	16.240.989	16.976.883	4,5%	18,9%
UE 15 países	12.815.768	13.401.716	4,6%	14,9%

Fuente: ACEA

Evolución de las matriculaciones de vehículos en Europa. 2005-2014



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Europa	21.063.326	21.863.840	23.006.722	21.872.430	18.645.351	18.808.688	19.740.019	18.663.267	18.342.990	18.480.967
UE28+EFTA	18.186.036	18.516.490	18.870.211	17.385.906	16.226.713	15.665.090	15.664.437	14.358.421	14.135.622	14.935.563
UE15+EFTA	16.942.079	17.161.729	17.297.311	15.813.252	15.228.050	14.696.720	14.683.816	13.420.004	13.191.012	13.868.767

Fuente: ACEA

En cuanto a las matriculaciones de vehículos nuevos en Europa, aumentaron en 138.000 unidades en 2014 con respecto al año 2013, situándose la cifra de vehículos matriculados en 18,4 millones de vehículos, lo que representa el 21% a nivel mundial. Sin embargo, estos números están muy lejos de los volúmenes de matriculaciones precrisis. Por ejemplo, en 2007 se obtuvo el punto máximo de los últimos diez años con 23 millones de vehículos nuevos matriculados. FIGURA SUPERIOR

Las matriculaciones de 2014 corresponden en un 87% a turismos y en un 13% a vehículos comerciales. Los vehículos comerciales sufrieron un ligero aumento en sus matriculaciones, de un 1%, después de tres años de descensos importantes en torno al 4%. Este crecimiento se ha prolongado durante el primer trimestre de 2015, donde las matriculaciones han crecido un 13,3% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior.

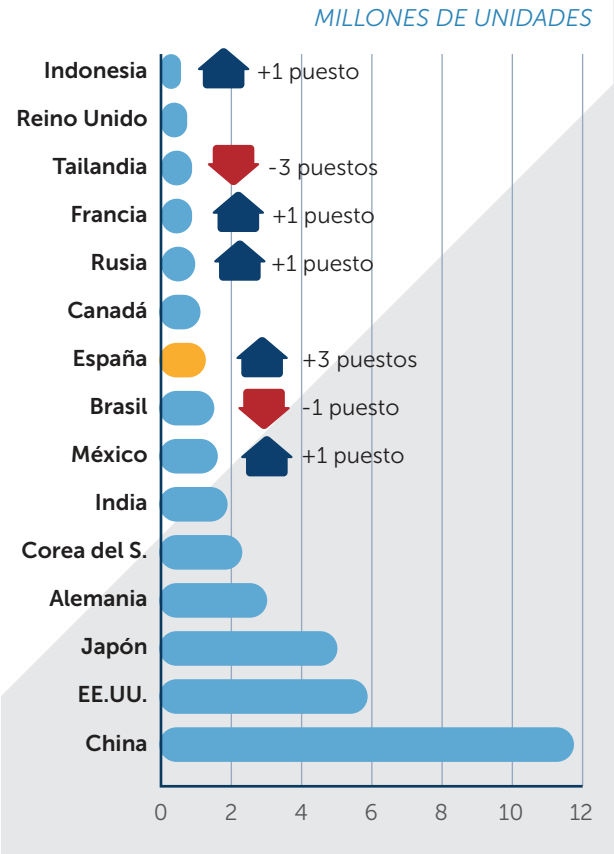
Por otro lado, si nos centramos en los turismos, la cifra de matriculaciones en 2014 se situó en 16 millones de euros, lo que apenas suponen 60.000 unidades más respecto a 2013, pero un 19% menos si se compara con el año 2007, cuando se matricularon 19,6 millones de unidades. La evolución del primer trimestre de 2015 también es positiva, incrementándose el número de matriculaciones de turismos respecto al primer trimestre de 2014 en un 8,6%.

Por marcas, Volkswagen ha dominado Europa con 1,6 millones de unidades, por delante de Ford (961.844 unidades) y Opel (885.714 unidades).

Fabricación de vehículos en España

Por segundo año consecutivo, la industria del automóvil se confirma como el motor de la economía española. Después de tocar fondo en 2012, cuando España salió del *top ten* del *ranking* mundial de países productores, y de llegar a 2013 con crecimientos importantes, similares a los producidos en 2010, el año 2014 afianzó al sector de automoción como un sector estratégico de la economía española y uno de los pilares fundamentales de la industria en España.

Los países mayores productores del mundo



Fuente: Anfac

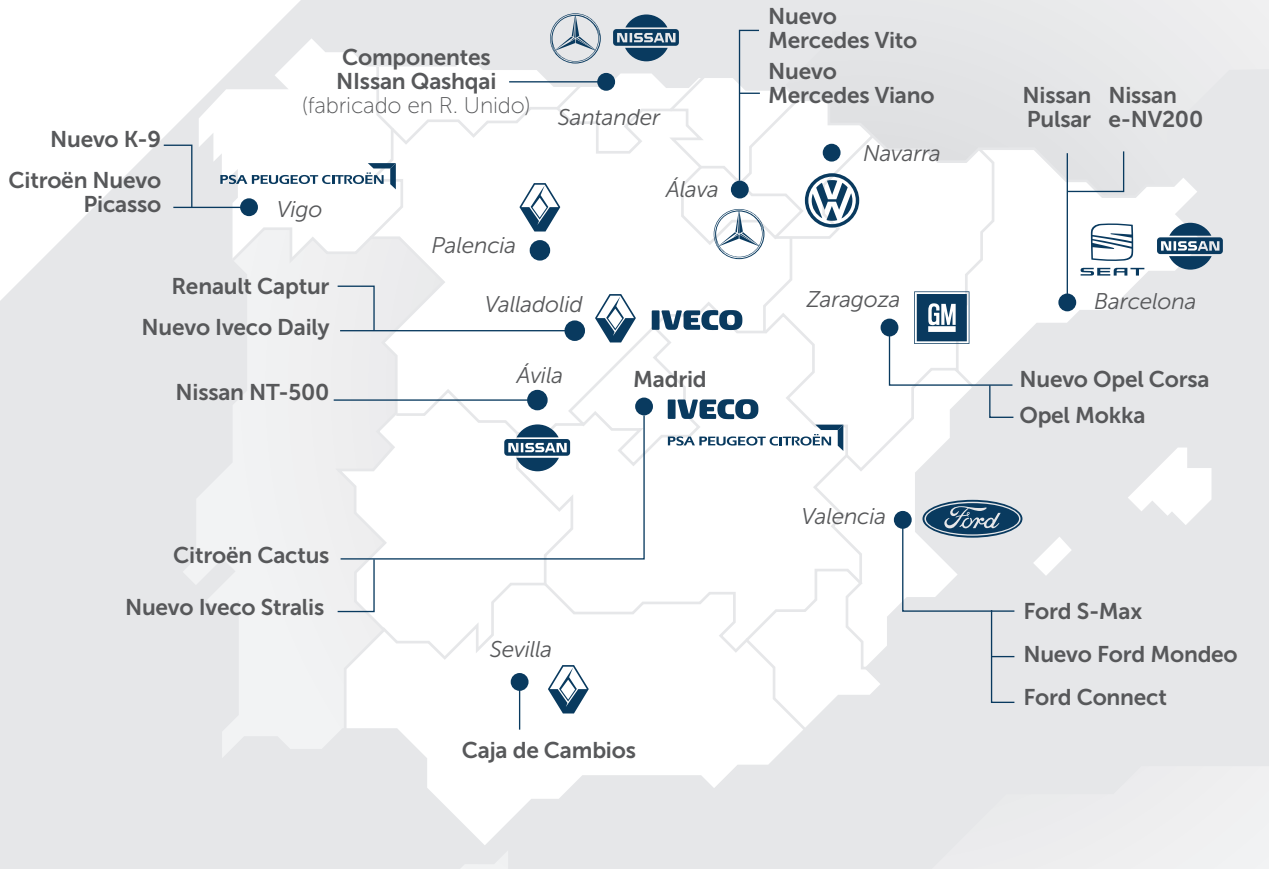
El sector del automóvil en España continúa representando aproximadamente el 10% del PIB español y mantiene un nivel de exportación al que destina alrededor del 85% de la producción de coches españoles a mercados extranjeros. España ocupa la segunda posición en el *ranking* europeo de fabricantes de automóviles y el primer puesto en vehículos industriales. A nivel mundial, ha conseguido volver al top ten de los países fabricantes, situándose en la posición número nueve. Esto supone superar en un año tres posiciones en el *ranking*, desbancando a países como Rusia, Canadá o Tailandia. FIGURA SUPERIOR

España cuenta con 17 centros productivos, con la característica principal de que todas las fábricas cuentan con inversiones productivas. FIGURA INFERIOR

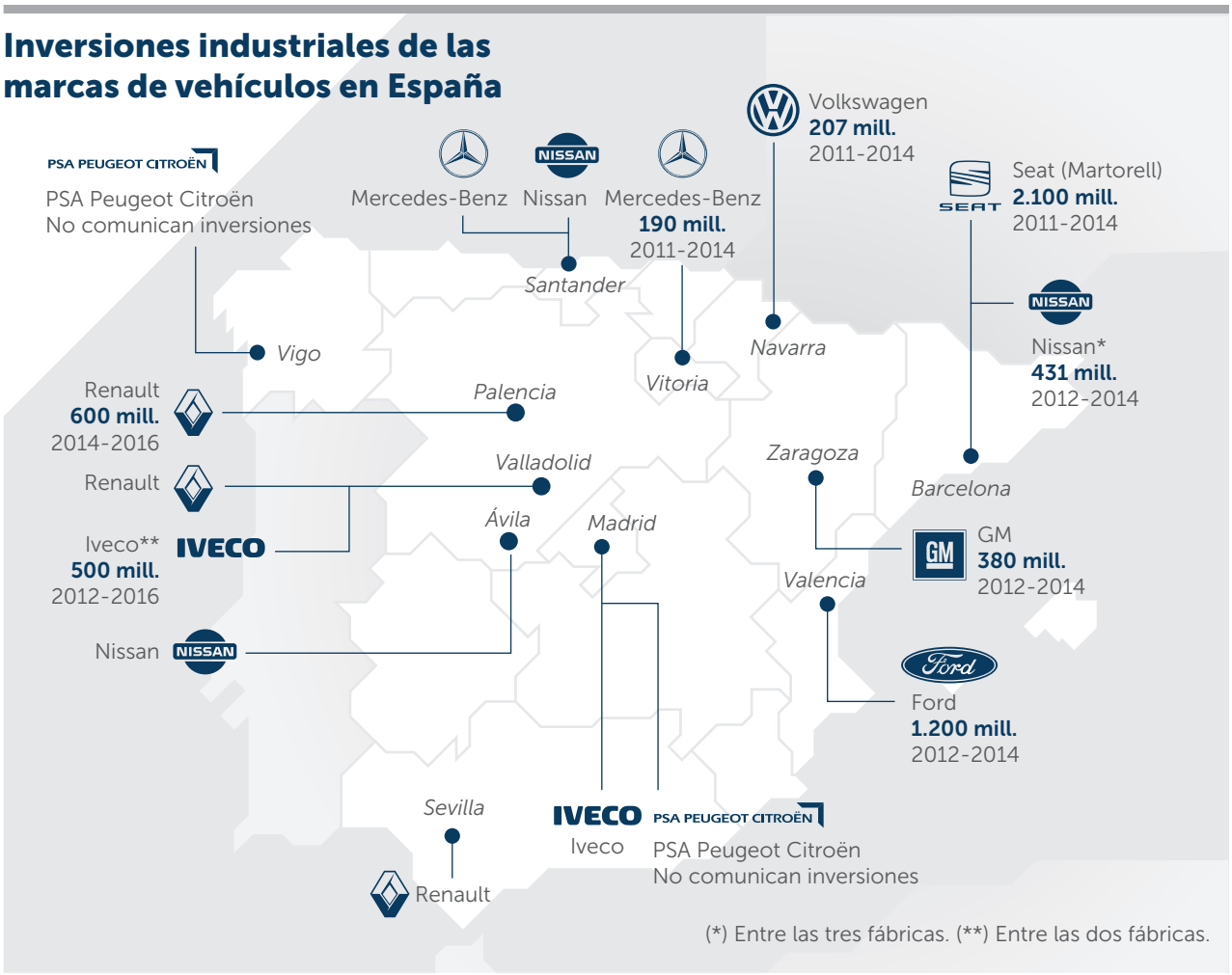
Estos centros productivos son el motor de la reindustrialización española, siendo propulsores de la generación de **empleo** en el país y, además, de empleo cualificado. Se considera que uno de cada tres puestos de trabajo nuevos creados en la industria manufacturera se genera en la industria del automóvil. La cifra de nuevos empleos para el año 2014 se sitúa en el conjunto de la industria de automoción en 31.700 empleos, según la Encuesta de Población Activa (EPA). De estos empleos, 24.000 se han creado en las plantas de ensamblajes de vehículos. Cabe destacar, además, que aproximadamente el 84% de estos nuevos empleos son contratos indefinidos, lo que genera empleo estable. Así, con esta nueva generación de empleo, el sector industrial del automóvil da trabajo a más de 209.000 personas de manera directa.

En las fábricas españolas se han materializado todas las **inversiones** que en años anteriores tenían previstos los fabricantes en 2014, además de la adjudicación de nuevos modelos, lo que garantiza su carga de trabajo a futuro. Solo en el último año se han invertido 2.000 millones de euros, lo que supone un 15% más de lo que dedicaron en 2013. El importe total de las inversiones entre 2012 y 2014 suma la cifra de 5.400 millones entre 2012 y 2014.

Centros productivos y modelos fabricados en España



Fuente: Expansión



Fuente: Anfac

El detalle de las inversiones por cada una de las plantas situadas en territorio nacional se puede ver en el gráfico "Inversiones industriales de las marcas de vehículos en España". FIGURA SUPERIOR

A estas inversiones realizadas, hay que añadir la anunciada por el Grupo Volkswagen el pasado mes de mayo. Este grupo automovilístico invertirá 4.200 millones de euros entre 2015 y 2019, dinero que se destinará a los equipos, instalaciones e I+D de las fábricas de Volkswagen Navarra (1.200 millones de euros) y SEAT Martorell (3.000 millones de euros). Se trata de la mayor inversión industrial de la historia de España. Estas aportaciones garantizan el futuro de las instalaciones que el grupo tiene en España y tienen como finalidad la especialización de las dos plantas en modelos medianos y pequeño. La idea es que en Navarra se empiece a producir el nuevo Volkswagen Polo, mientras que en Martorell se fabricará la nueva generación del SEAT Ibiza y el nuevo Audi A1. En conjunto, las plantas de Navarra y Martorell han producido 748.000 vehículos en 2014, un 13% más que en 2013. Emplean a 22.000 personas en España, y con ello ha generado una facturación, en

2014, de 13.800 millones de euros, el equivalente al 1,3% del PIB español. En cuanto a las ventas de sus modelos, superaron los 216.250 vehículos, lo que supone que uno de cada cuatro turismos y todoterrenos matriculados en España pertenecen al grupo Volkswagen.

Este intenso periodo inversor ha tenido como resultado la adjudicación de 13 nuevos modelos que vieron la luz en 2014 con los objetivos de tener en producción en las plantas españolas hasta 45 nuevos modelos y alcanzar el reto de llegar a la cifra de tres millones de vehículos fabricados en 2017.

Todo lo anterior significa que 2014 se ha cerrado con un crecimiento de un 11% de la producción de vehículos en España, superando los 2,4 millones de unidades y registrando el mejor dato en los últimos cinco años. CUADRO INFERIOR

El ejercicio 2014 se ha cerrado con un crecimiento de un 11% de la producción de vehículos en España

Por **segmentos**, los turismos han cerrado 2014 con más de 1,8 millones de unidades, lo que representa un 77,94% de la producción global, aumentando el registro de 2013 en un 8,86%. Los turismos continúan impulsando la producción de vehículos, favorecida por los planes PIVE (el plan PIVE 8 tiene una dotación de 225 millones de euros) y por el aumento de las exportaciones. Sin embargo, los todoterrenos, muy bajos en volumen por su número de unidades, un total de 24.359, siguen descendiendo respecto al ejercicio anterior un 24,63% (37% en 2013 respecto a 2012). Por su parte, los vehículos industriales sumaron en todo el ejercicio 504.636 unidades, que implican un crecimiento en términos interanuales de un 23,48%.

La **exportación** es uno de los motivos por el que el crecimiento de la producción se va manteniendo año tras año.

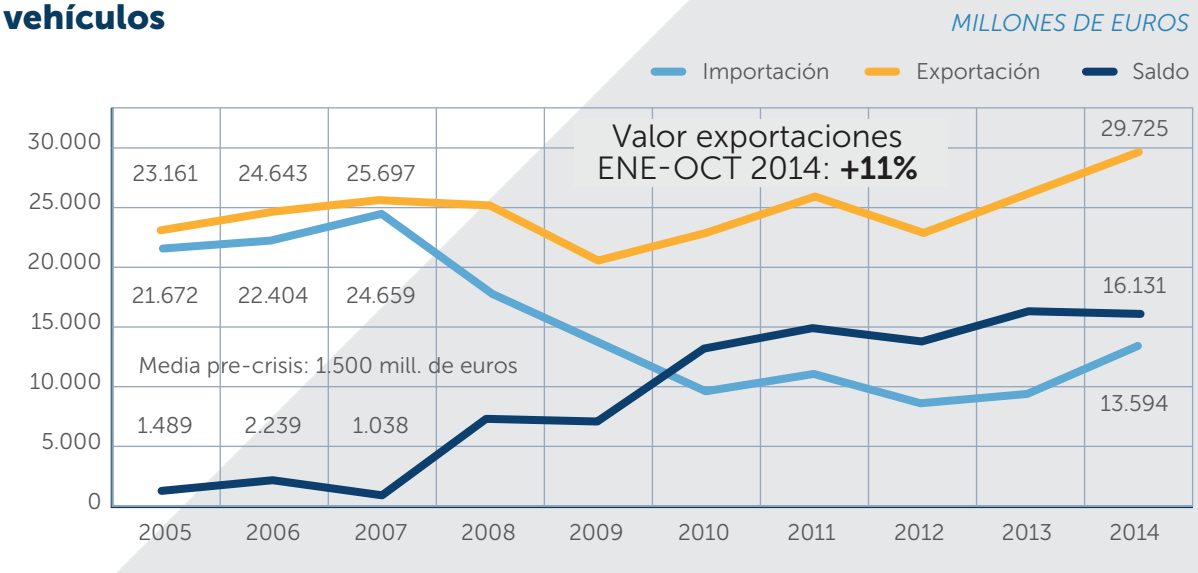
Producción y exportación de vehículos

VEHÍCULOS Y PORCENTAJE

	Producción		Exportación	
	Unidades	**% 2014/2013**	**Unidades**	**% 2014/2013**
Turismos	1.871.985	8,86%	1.631.744	9,24%
Todoterrenos	26.357	-24,63%	25.509	-25,91%
Vehículos comerciales e industriales				
Comerciales ligeros	206.836	7,32%	189.850	10,76%
Furgones	240.011	47,92%	141.822	6,20%
Industriales ligeros	30.250	0,82%	30.998	16,18%
Industriales pesados	15.369	14,99%	8.291	6,84%
Tractocamiones	12.170	17,95%	11.679	-5,99%
Comerciales e industriales	504.636	23,48%	382.640	8,76%
TOTAL DE VEHÍCULOS	**2.402.978**	**11,08%**	**2.039.893**	**8,51%**

Fuente: Anfac

Balanza comercial de vehículos



Fuente: Comercio Exterior y Anfac

Desde hace más de 40 años, la industria del automóvil ha estado orientada al sector exterior con un porcentaje en torno al 85%, lo que la hace muy dependiente de la evolución de los principales países de destino.

De lo que se fabricó en España en 2014, se exportó el 84,9%, un porcentaje algo menor que en años anteriores por la mejoría en el mercado interno. Las fábricas españolas exportaron dos millones de vehículos, cifra que supone un incremento de un 8,51% respecto al ejercicio anterior. FIGURA SUPERIOR

Los cuatro principales destinos de las exportaciones de vehículos españoles se encuentran en la Unión Europa y son Alemania, Francia, Italia y Reino Unido. Solo Alemania y Francia aglutinan el 46% de la totalidad de lo exportado. La mejora de las exportaciones españolas está directamente relacionada con la evolución de estos mercados principales, que durante 2014 experimentaron un crecimiento del 14,6%.

Sin embargo, gracias al importante esfuerzo en la diversificación de destinos llevada a cabo en años anteriores, la facturación fuera de la UE-15 ya supone más de la cuarta parte de las ventas de los fabricantes españoles en el exterior, prestando especial atención al incremento de la demanda en mercados como los de Estados Unidos y México.

Pero si España quiere cumplir con el objetivo de producir tres millones de coches al año, tiene que intensificar la diversificación de los destinos de las exportaciones, por ejemplo, prestando atención al aumento de la demanda en los mercados del Magreb, ya que el auge de la clase media incrementará la demanda en estos países. Además, por proximidad, las plantas españolas tienen una situación privilegiada para abordar estos mercados y tienen la capacidad disponible para abastecerlos.

La dificultad con la que se encuentra el sector automovilístico para exportar a los países del continente africano es la mejora de las conexiones logísticas. La vía marítima gana cuota en las exportaciones españolas ante el incremento del peso de los mercados no europeos. Es más, ya transitan por los puertos españoles el 86% de las ventas exteriores de vehículos.

Por lo tanto, a modo de resumen, se puede decir que las claves de la buena evolución de las fábricas españolas y del

El Plan PIVE ha sido el protagonista del importante impulso de las matriculaciones en el mercado español

incremento de la producción de vehículos son: el fuerte elemento exportador del sector —diversificando cada vez más los destinos—, un incremento del mercado interior español, el esfuerzo de flexibilidad de empresas y sindicatos para aumentar la competitividad de la fábricas, así como en un fuerte dinamismo del sector de componentes afincado en España.

Distribución de vehículos: concesionarios

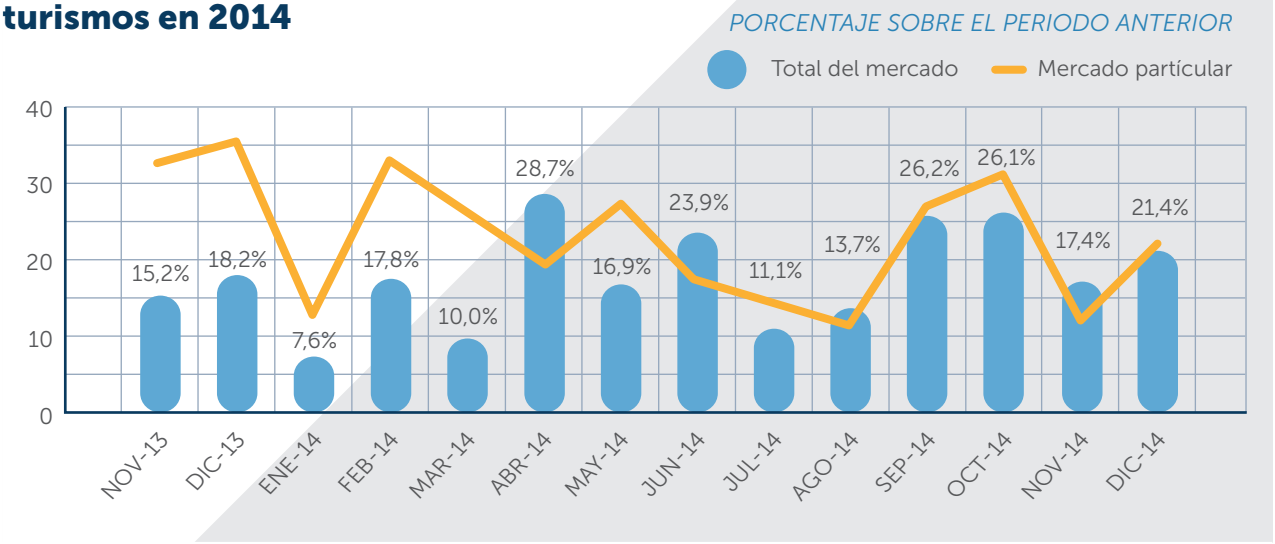
Uno de los puntos en los que se apoya el aumento de la producción de vehículos es la revitalización del consumo interno, a pesar de que, actualmente, el mercado de turismos es la mitad que antes de la crisis. FIGURA INFERIOR

El total del número de **matriculaciones** de turismos en 2014 se situó en 857.365 unidades, cifra que supone un incremento de un 18,4% respecto al ejercicio anterior y que se ha visto impulsada por un mes de diciembre en el que las matriculaciones aumentaron un 21,4% respecto al mismo mes de 2013. Y es que hay que destacar durante 2014 que las matriculaciones de turismos han estado creciendo a dos dígitos durante todo el año.

Es evidente que el Plan PIVE ha sido el protagonista de este importante impulso de las matriculaciones en el mercado español y que ha contribuido no solo a mejorar el moderado envejecimiento del parque automovilístico, sino a dar una inyección de confianza importante para el consumidor español. CUADRO PÁGINA SIGUIENTE

Es más, teniendo en cuenta las matriculaciones de mayo de 2015, se acumulan 21 meses consecutivos

Evolución del mercado de turismos en 2014



Fuente: Anfac

Evolución de matriculaciones de turismos en España. 2005-2014

MATRICULACIONES Y PORCENTAJE

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Unidades	1.647.837	1.634.656	1.615.201	1.161.499	955.153	985.287	810.629	700.562	723.936	857.365
% var.	10,1%	-0,8%	-1,2%	-28,1%	-17,8%	3,2%	-17,7%	-13,6%	3,3%	18,4%

Fuente: ANIACAM

de crecimiento en el mercado de coches. En los cinco primeros meses de 2015, el mercado reúne una cifra de matriculaciones de 443.888 unidades, lo que representa un 21,7% más.

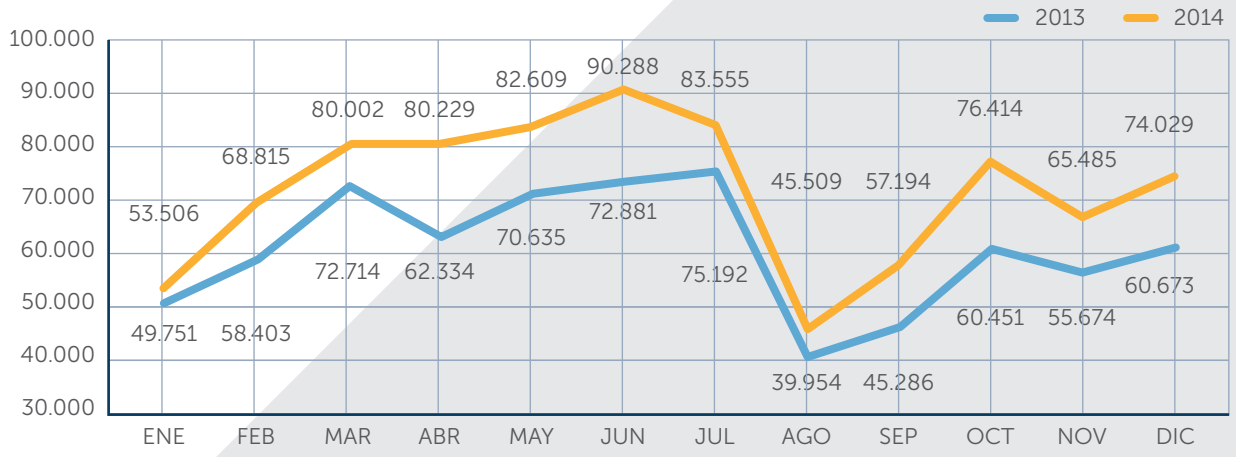
Si clasificamos las matriculaciones por **canales,** teniendo en cuenta que todos ellos han retomado la senda del crecimiento, es el canal particular el que más peso tiene y el que mayor crecimiento presenta en 2014. Este incremento ha resultado ser de un 21,3%, con un total de 483.767 matriculaciones. Por su parte, el canal empresas, que ha mostrado cierta regularidad a lo largo del año, ha finalizado 2014 con un incremento del 13,8%, con un total de 216.233 unidades. Por último, el canal de los alquiladores ha crecido un 16,1%, situando sus matriculaciones en 155.308 unidades.

A lo largo del ejercicio 2014, las matriculaciones de vehículos se han mantenido por encima de las realizadas en 2013, incluso en el mes de agosto. FIGURA INFERIOR

Por otro lado, el mercado de las matriculaciones de los vehículos comerciales e industriales también se ha visto beneficiado por los planes de incentivos de compra

Evolución de matriculaciones de vehículos en 2014

NÚMERO DE VEHÍCULOS



Fuente: ANIACAM

establecidos por el Gobierno, en este caso el llamado Plan PIMA Aire. Así, las matriculaciones en vehículos comerciales se han incrementado en un 31,7% y en vehículos industriales han aumentado un 23,4%. CUADROS INFERIORES

El incremento de la demanda interna de vehículos ha tenido su repercusión en la red de concesionarios, que durante el año 2014 facturaron 25.445 millones de euros, un 4,4% más que en el ejercicio anterior, siendo, además, el mejor dato desde 2009. Es más, la rentabilidad de los concesionarios volvió a ser positiva por primera vez desde 2010 y se situó en un 0,91%, frente a la registrada en 2013 de 0,09%.

Y no solo incrementaron su nivel de ventas y mejoraron su rentabilidad, sino que también crearon empleo, 5.700 puestos de trabajo nuevos, ocupando durante 2014 a 137.000 personas con un 90% de contratos indefinidos.

Fabricación de componentes de automoción

Como se menciona anteriormente, uno de los puntos en los que se apoya el crecimiento de la producción de vehículos en España es un tejido de fabricantes de componentes fuerte, que ha apostado por la innovación, siendo consciente de que entre el 70 y el 75% del valor del vehículo lo aporta la industria de componentes, generando

Total mercado español de vehículos comerciales

MATRICULACIONES Y PORCENTAJE

Segmento	2014	2013	% var	Peso 2014 (%)	Peso 2013 (%)
Comerciales ligeros	74.486	55.472	34,3%	66,1%	64,8%
Micro Van	274	245	11,8%	0,2%	0,3%
Pick -Up	3.880	3.081	25,9%	3,4%	3,6%
Derivado turismo	70.332	52.146	34,9%	62,4%	60,9%
Furgones	38.154	30.088	26,8%	33,9%	35,2%
F. < 3.500 kg	22.038	17.806	23,8%	19,6%	20,8%
F. = 3.500 kg	16.116	12.282	31,2%	14,3%	14,4%
TOTAL	**112.640**	**85.560**	**31,7%**	**100,0%**	**100,0%**

Fuente: ANIACAM

Total mercado español de vehículos industriales

MATRICULACIONES Y PORCENTAJE

Segmento	2014	2013	% var	Peso 2014 (%)	Peso 2013 (%)
Camiones ligeros	778	734	6,0%	4,7%	5,5%
Camiones medios	1.868	1.654	12,9%	11,3%	12,3%
Camiones pesados >= 16 TM	13.949	11.061	26,1%	84,1%	82,2%
Rígidos de carretera	1.351	1.167	15,8%	8,1%	8,7%
Rígidos de obras	185	163	13,5%	1,1%	1,2%
Tractocamiones	12.413	9.731	27,6%	74,8%	72,4%
TOTAL CAMIONES > 6 TN	**15.817**	**12.715**	**24,4%**	**95,3%**	**94,5%**
TOTAL CAMIONES	**16.595**	**13.449**	**23,4%**	**100,0%**	**100,0%**

Fuente: ANIACAM

La inversiones en I+D+i del sector de componentes de automoción crecieron un 19%, hasta los 1.811 millones de euros

el 52% del VAB (Valor Añadido Bruto) de la industria de automoción.

Durante el año 2014, el volumen de **facturación** de este subsector se ha situado en 29.723 millones de euros, lo que supone un incremento de un 6,1% en comparación con el ejercicio 2013. Entre los destinos de las ventas, la industria constructora de vehículos supuso una facturación de 7.833,6 millones de euros, lo que representa un crecimiento respecto al año anterior de un 13,4%, mientras que el mercado de recambios ascendió a otros 4.287,4 millones de euros, incrementándose un 3,9%.

Se realizaron en 2014 **exportaciones** de equipos y componentes por valor de 17.602 millones de euros, lo que representa un subida del 3,6%, mientras que al mercado nacional se destinaron 12.121 millones de euros, un 9,9% más que en 2013. En ambos casos, se confirma el carácter exportador de los fabricantes de componentes como forma de diversificación, consolidándose como el tercer sector más exportador, así como la recuperación de la demanda interna, con el importante incremento de las ventas de componentes dedicadas al mercado nacional.

Además, es un sector en constante evolución y adaptación a los requerimientos de los fabricantes de automóviles, por lo que las inversiones que se realizan en **I+D+i** son muy significativas. Esta cifra de inversiones se situó durante 2014 en un importe de 1.811 millones de euros, lo que representa una subida del 19% en comparación con los 1.521 millones de euros de 2013 y supone un 6,1% de la facturación total. Entre las principales líneas de investigación de las empresas españolas fabricantes de componentes destacan los sistemas de propulsión y combustibles alternativos, las tecnologías de seguridad y movilidad, los nuevos materiales para disminuir el consumo y las emisiones contaminantes, entre otros.

Al término del año 2014, este sector dio **empleo** directo a 196.582 personas, lo que supone un aumento del 2,95%, incrementándose en más de 5.600 personas. Si se añaden los empleos indirectos, la cifra de generación de empleo se situó alrededor de las 300.000 personas.

Como ejemplo de esta recuperación y de la **diversificación** en la búsqueda de nuevos mercados está el Grupo Antolín, que se considera el primer fabricante de componentes en España y uno de los primeros del mundo. Grupo Antolín acordó adquirir el pasado mes de abril el proveedor global de automoción de origen canadiense, Magna International, con el objetivo de ganar competitividad, reforzar la presencia del grupo en Europa y Estados Unidos, además de diversificar su base de clientes y productos. Esta operación, sujeta a la aprobación por las autoridades de Competencia, hará doblar el tamaño actual de Grupo Antolín, alcanzando unas ventas de más de 4.000 millones de euros y una plantilla de más de 27.000 empleados.

También la vallisoletana Lingotes Especiales —que exporta el 85% de su producción de discos, tambores de freno, volantes de motor y platos de embrague— podría beneficiarse de la adjudicación de nuevos modelos a las instalaciones de Renault en España y del suministro de piezas para uno de los modelos de Nissan-Renault de la planta de Palencia. Esta buena evolución se ha visto reflejado en sus cuentas, disparando su beneficio en el primer trimestre de 2015 un 67%, hasta los 1,7 millones de euros.

En Cataluña, Ficosa sigue fomentando su internacionalización con la construcción de un nuevo centro de producción en el estado de Tennessee (Estados Unidos) para proveer a clientes como Ford, Chrysler, General Motors, Volkswagen o Nissan. Ficosa realizará una inversión de 46 millones de euros, que estará totalmente operativa a finales de 2016 y que reforzará las actividades que ya el grupo comenzó en la zona en 1994.

La castellonense Industrias Dolz ha consolidado su estrategia de internacionalización, estando ya presente en todos los países de Europa más Rusia y con fábricas en China y Argentina, desde las que atiende los mercados de Asia y América del Sur vendiendo bombas de agua para automóviles.

Otro ejemplo es Gestamp Vizcaya, filial del Grupo Gestamp Automoción, que tiene inversiones previstas entre 20 y 25 millones de euros en la factoría de Abadiano (Vizcaya) para instalar la nueva fábrica de corte con láser y una línea de estampación en caliente.

Pero, además, España también cuenta con fábricas de componentes de empresas multinacionales como Bosch, Philips, Michelin, Saint Gobain, Valeo, TRW, Johnson Controls y 3M, entre otras.

Fabricación de otro material de transporte

Características y evolución del sector

Parte de las aplicaciones de los productos obtenidos de la industria siderúrgica son la construcción naval, la fabricación de locomotoras y material ferroviario, así como la construcción aeronáutica, espacial y su maquinaria. Son sectores que requieren una elevada inversión en I+D+i, intensivos en capital, y cuyos mercados externos suponen una fuente importante de las ventas.

La **industria ferroviaria** española se caracteriza por un alto grado de innovación y de contenido tecnológico, que le proporciona un elevado nivel de competitividad y reconocimiento a nivel internacional, sobre todo, en una de las etapas más complejas de la última década en el sector. La oferta española continúa siendo competitiva en todos los ciclos del proyecto ferroviario: diseño, construcción, material rodante, material fijo, señalización, control, billetaje, equipamiento, etc.

A pesar del descenso de un 10% en el valor de la producción en 2013, año en el que se redujeron tanto las exportaciones como la demanda interna —esto último provocado por las restricciones presupuestarias en Renfe y en las diferentes Administraciones Públicas—, durante 2014 se ha producido un ligero cambio. En el mercado doméstico se observa una ligera mejoría, y a nivel internacional, a pesar de la fuerte competencia de industrias ubicadas tanto en países desarrollados como en países emergentes, también se experimenta un importante crecimiento.

Desde el comienzo del ejercicio 2014, las exportaciones relacionadas con la fabricación de locomotoras, material rodante y partes especiales de locomotoras y demás

vehículos para ferrocarril han crecido con fuerza tras los acusados descensos registrados en 2013, de hasta un 20%. Así, en los once primeros meses del año 2014, las exportaciones de este tipo de material se situaron en un importe de 1.330 millones de euros, lo que supone un incremento respecto al ejercicio 2013 de un 37%. Si, además, tenemos en cuenta que las importaciones se incrementaron un 4%, hasta los 213 millones de euros, podemos situar la balanza comercial con un superávit de 1.117 millones de euros, frente a los 825 millones de euros del total del ejercicio 2013.

Las empresas españolas integradas en la industria ferroviaria siguen haciendo un importante esfuerzo de internacionalización, exportando aquellos productos en los que son líderes, como por ejemplo en líneas de alta velocidad, en las que España es el primero en la Unión Europea en número de kilómetros y el segundo del mundo en líneas de este tipo.

Los países donde las empresas españolas desarrollan sus principales proyectos son Brasil, Estados Unidos, India, Turquía, Argelia y Chile. En ellos se concentra un mayor porcentaje de empresas que ha desarrollado o participado en distintos contratos y proyectos, destacando, por ejemplo, que alrededor del 35% de los metros de las principales ciudades del continente latinoamericano llevan tecnología española (Santiago de Chile, Lima, México DF, Monterrey, Panamá, Medellín, Sao Paulo, Bogotá, etc.), y que las ingenierías y constructoras españolas están involucradas en los sistemas de los metros de las principales ciudades de Oriente Medio (Abu Dabi, Doha y Riad).

Pero es Brasil el mercado en el que la industria ferroviaria española ha consolidado su presencia, convirtiéndose en el principal receptor de las soluciones tecnológicas y los servicios en toda Latinoamérica. Hay que subrayar el dato de que en los ocho primeros meses de 2014 las exportaciones de las empresas ferroviarias a Brasil se situaron alrededor de los 116 millones de euros. También Turquía es un de los principales focos de destino, ya que sus autoridades anunciaron que invertirán 10.000 millones de euros hasta el año 2023 para impulsar el transporte ferroviario, teniendo en fase de estudio, además, una línea de alta velocidad entre Trabzon y Diyarbakir que conectaría el Mar Negro con el sudeste del país, Siria e Irán.

Asimismo, países europeos como Portugal, Reino Unido, Francia y Polonia son destinos relevantes para las empresas ferroviarias españolas, teniendo en cuenta que más de una cuarta parte de los metros entregados en Europa en los últimos años son españoles.

Las empresas ferroviarias españolas desarrollan sus principales proyectos en Brasil, EE.UU., India, Turquía, Argelia y Chile

Dentro de los proyectos más destacables en el exterior para la industria ferroviaria sigue destacando la construcción del tren de alta velocidad de Medina a La Meca, que tiene prevista su finalización entre diciembre de 2016 y enero de 2017. Este proyecto es el mayor contrato en el extranjero otorgado a empresas españolas (6.736 millones de euros), más concretamente a doce empresas españolas (Adif, Renfe, Ineco, Indra, OHL, Consultrans, Copsa, Imathia, Cobra, Dimetronic, Inabensa y Talgo) y dos saudíes, que unirá las ciudades de Medina, Yeda y La Meca en Arabia Saudí. La línea dará servicio a los peregrinos que realizan su viaje entre las ciudades santas de Medina y La Meca, y se calcula que el servicio tendrá demandas en hora punta de entre 11.000 y 13.000 viajes a la hora.

Entre los últimos proyectos adjudicados están la construcción del tren ligero que unirá las ciudades de México con Toluca, con un valor de adjudicación de 690 millones de euros. De este importe, un 49% corresponde a CAF, la compañía que lidera el consorcio y que se encargará del suministro del material rodante, de parte de la señalización y de la instalación de sistemas ferroviarios en la línea. El resto de las sociedades que participan en el consorcio son Isolux-Corsán, AZVI y Thales.

En cuanto al sector de **construcción naval**, el incremento que se había producido en 2013 en los nuevos pedidos ha hecho que en 2014 la cartera de pedidos, es decir, aquellas embarcaciones que actualmente están construyendo los astilleros, se haya incrementado respecto a 2013 en un 5%, acumulando 108.146 CGT (tonelaje bruto compensado). Esta cifra es destacable, sobre todo, teniendo en cuenta el

hecho de que el exceso de oferta todavía está afectando al mercado de buques de carga. Sin embargo, los nuevos pedidos han disminuido respecto a 2013, teniendo en cuenta que, durante ese ejercicio, estaban relativamente altos. FIGURA INFERIOR

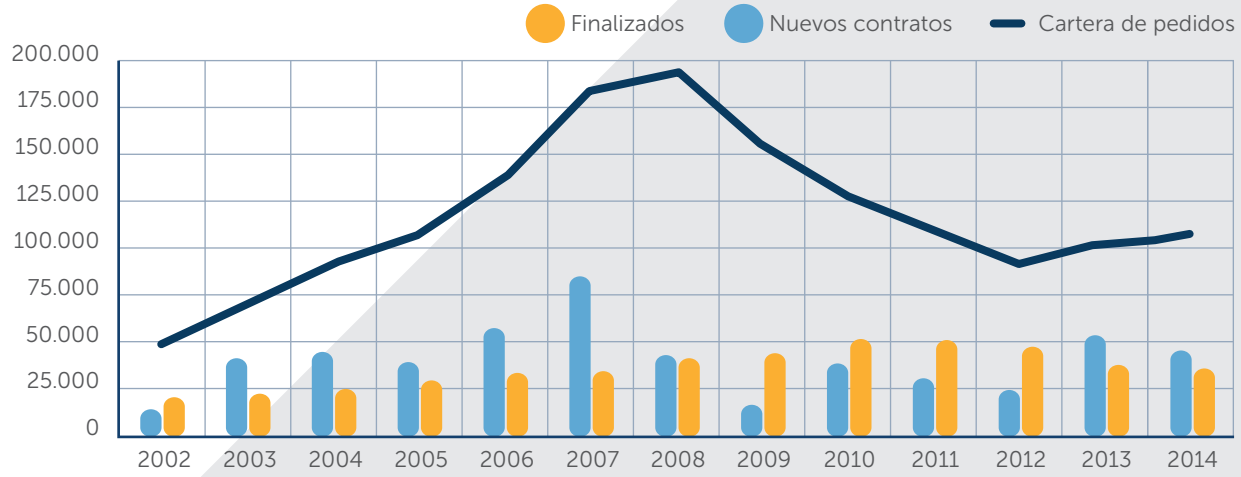
El mercado mundial de nuevas contrataciones continúa monopolizado por los países asiáticos, con el 87% de la cartera de nuevos pedidos. De esta manera, China mantuvo su liderazgo, con una cuota de mercado de nuevos pedidos de embarcaciones del 37% (39,8% en 2013), seguido por Corea del Sur con una cuota de mercado del 27,6% (32,4% en el ejercicio anterior). Ambos países han perdido cuota de mercado a favor de Japón, que ha incrementado su participación desde el 14% alcanzado en 2013 hasta el 22,5%. Este incremento de pedidos conseguidos por Japón se atribuye a que se ha estrechado la diferencia de precios de los barcos construidos por los tres países como consecuencia de la depreciación del yen frente al dólar estadounidense, lo que ha provocado una bajada de los precios de los barcos fabricados en los astilleros nipones, mientras que el yuan chino y el won surcoreano se han apreciado frente al dólar. Además, el Gobierno japonés ha contribuido al fortalecimiento de la industria con la financiación de hasta un 80% de los precios de los barcos con un tipo de interés del 1%. FIGURA SUPERIOR PÁGINA SIGUIENTE

Por su parte, los astilleros europeos también han arañado parte del pastel, incrementando su cuota de mercado y situándola en un 7,5%, cuando en 2013 esta cifra estaba en un 5,2%. Es más, durante los últimos tres años, la cartera de pedidos de los astilleros europeos ha aumentado de forma continua y los armadores de todo el mundo valoran la calidad del trabajo de estos astilleros, contratando los buques de pasaje de gran valor y otros buques especializados. Estos nuevos pedidos representan 19.000 millones de dólares. La actividad de contratación en Europa se ha incrementado un 26% respecto a 2013. El 80% de la creciente cartera de pedidos está compuesta de barcos de pasajeros, buques de carga y buques especializados. FIGURA INFERIOR PÁGINA SIGUIENTE

A pesar de que China fue el principal contratista en número de embarcaciones y en CGT, Corea de Sur aseguró pedidos

Evolución de la construcción naval mundial. 2002-2004

1.000 CGT (TONELAJE BRUTO COMPENSADO)

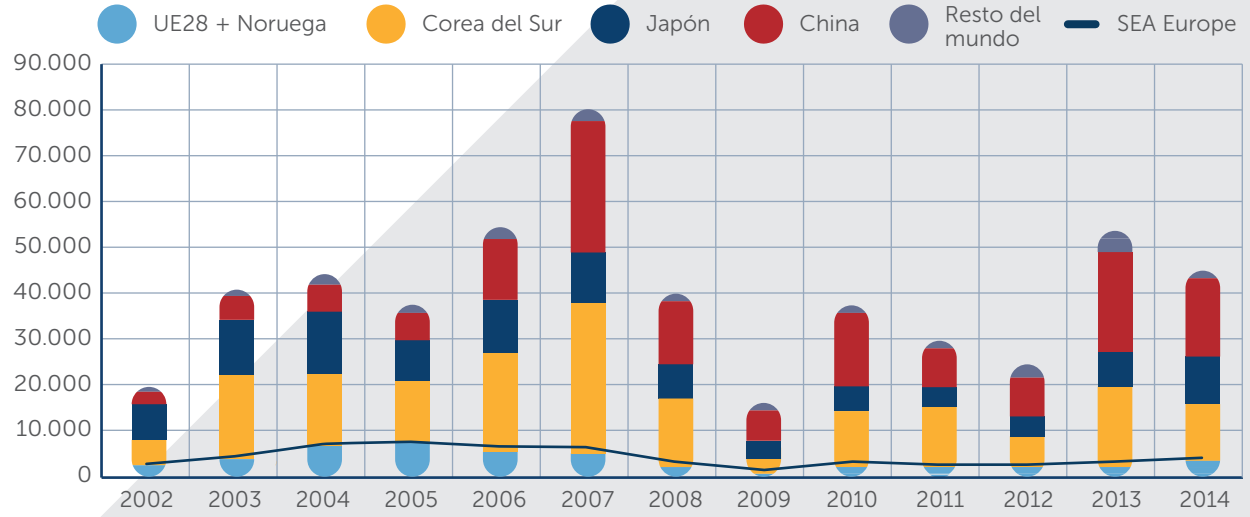


	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cartera de pedidos	48.946	70.807	92.800	107.200	138.000	183.740	194.166	156.200	128.013	111.442	92.300	102.900	108.146
Nuevos contratos	20,471	41.705	45.128	39.588	57.315	85.277	42.953	16.554	38.581	30.823	24.713	53.839	45.592
Finalizados	21.396	22.824	25.461	29.353	34.123	34.640	41.873	44.401	51.573	51.126	47.967	38.068	36.450

Fuente: IHS Fairplay

Nuevos pedidos por principales zonas de construcción naval

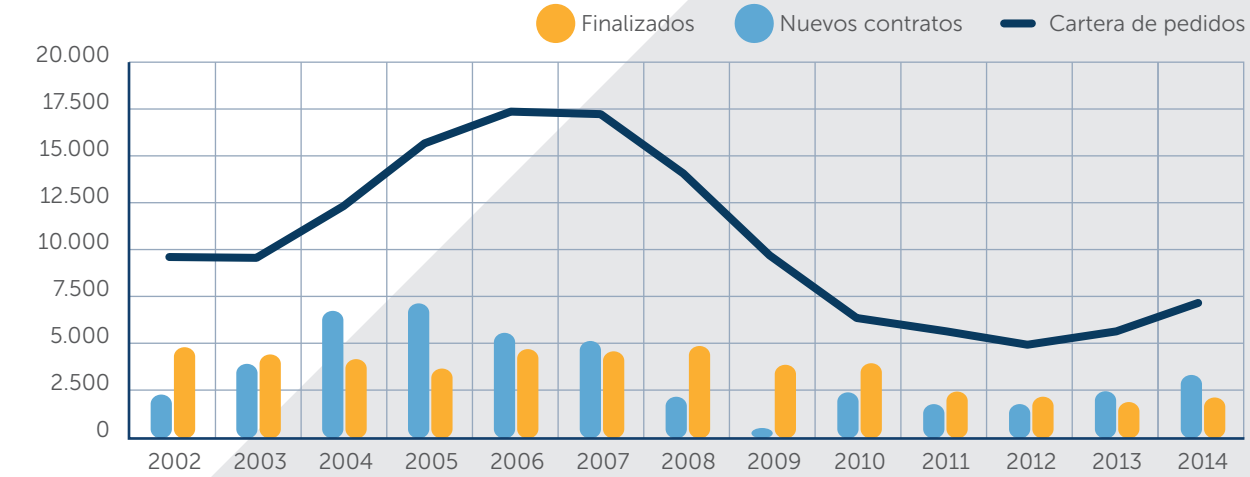
1.000 CGT (TONELAJE BRUTO COMPENSADO)



Fuente: IHS Fairplay

Evolución construcción naval, UE y Noruega. 2002-2014

1.000 CGT (TONELAJE BRUTO COMPENSADO)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cartera de pedidos	9.666	9.610	12.406	15.738	17.430	17.376	14.209	9.647	6.495	5.836	5.058	5.705	7.247
Nuevos contratos	2.341	3.951	6.798	7.226	5.597	5.257	2.229	571	2.487	1.830	1.859	2.515	3.394
Finalizados	4.896	4.498	4.194	3.766	4.762	4.637	4.962	3.966	4.020	2.474	2.232	1.975	2.179

Fuente: IHS Fairplay

de buques mucho más complejos que proporcionan un valor más alto. Como se comentaba anteriormente, los astilleros europeos recibieron nuevos pedidos por valor de 19.000 millones de dólares, a pesar de que contrataron tres veces menos buques que Japón; pero este tipo de embarcaciones, muy especializadas y dotada de alta tecnología, tienen un valor mucho más elevado que los construidos en Japón, que se centra principalmente en la construcción de graneleros y otros buques de carga. FIGURA IZQUIERDA

Si, además, tenemos en cuenta los nuevos pedidos por tipo de embarcación a nivel mundial, podemos destacar que los más solicitados son los buques de carga, aunque no se ha incrementado el número de este tipo de embarcaciones respecto a 2013; al igual que los buques *offshore,* que han mantenido su nivel de nuevos pedidos. Los que sí han aumentado respecto a 2013 son los buques de transporte de GNL y GLP, además de los barcos de pasajeros. FIGURA SUPERIOR PÁGINA SIGUIENTE

El sector naval en España mantiene la característica principal de construir un producto singular, que rara vez se produce en serie, de elevado valor unitario y largo periodo de construcción. A diferencia de los astilleros asiáticos, los buques construidos en los astilleros españoles se miden en un sector muy competitivo en Europa en tecnología punta, claramente orientado a obtener productos muy innovadores y cualificados.

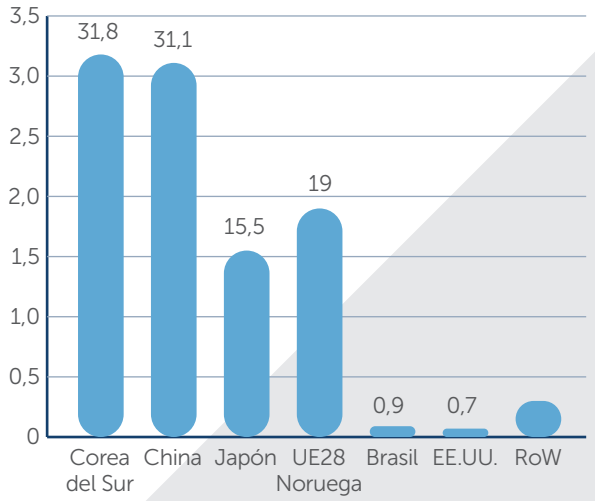
La industria naval española continua siendo un referente a nivel mundial en el diseño y la construcción de buques, siendo una industria de gran valor añadido. Esta industria ha ido mermando su tamaño a través de las sucesivas reconversiones industriales llevadas a cabo desde los años 80, cuando España pactó con la Unión Europea la reducción de su capacidad naval como uno de los requisitos para formar parte de esta unión.

El exceso de capacidad productiva en el sector, tanto a nivel nacional como internacional, provoca una fuerte competencia entre los diferentes países con tradición constructora a nivel europeo como, por ejemplo, Holanda o Noruega, y con los países asiáticos. Por supuesto, también estimula la competencia en las zonas geográficas en las que se concentra la industria naval española, como son Galicia, Asturias y País Vasco

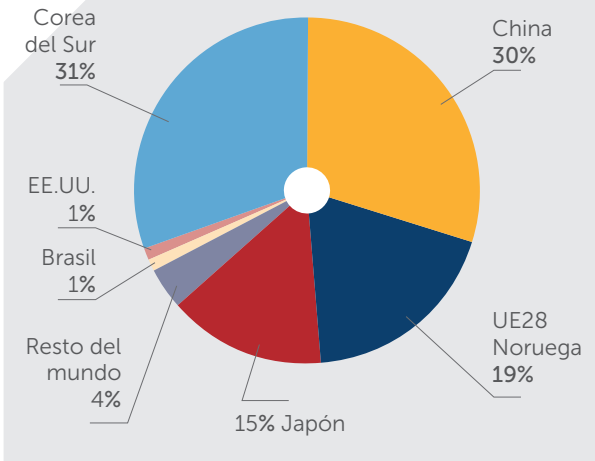
Los astilleros españoles tienen un elevado potencial innovador y están especializados en barcos que disponen de una elevada tecnología, como los que trabajan para toda la industria *offshore* (petrolífera, gasística, eólica...), así como los buques oceanográficos y otros subsectores que requieren altas prestaciones. Además, hay que destacar, que el elevado número de armadores extranjeros, tanto en los nuevos contratos como en la cartera de pedidos, reafirma el carácter exportador de la industria naval española. FIGURA INFERIOR PÁGINA SIGUIENTE

Valor de los nuevos pedidos en 2014

BN $



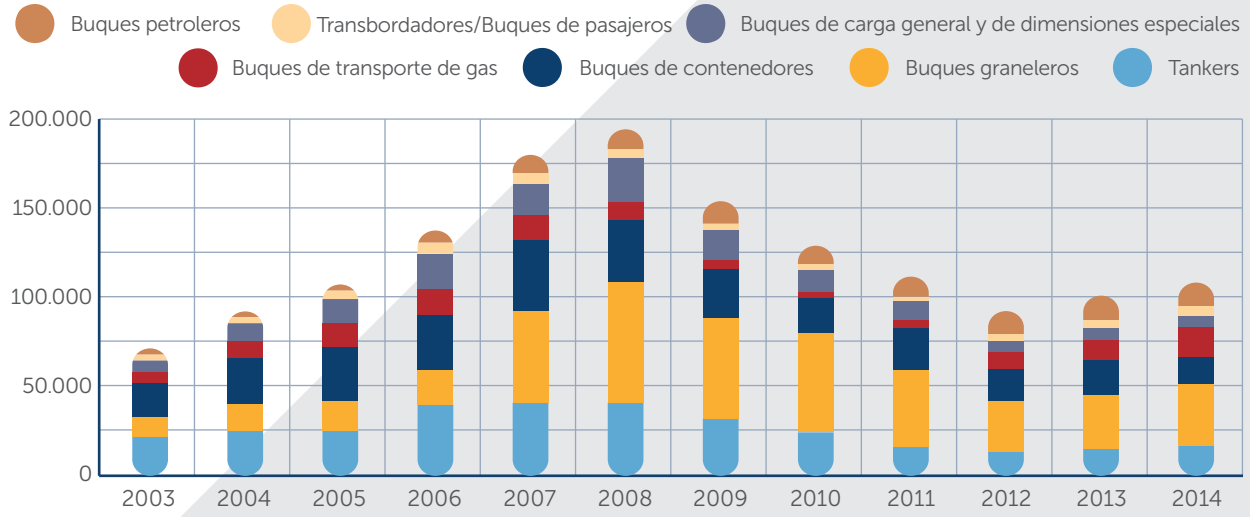
Porcentaje de mercado



Fuente: Clarkson

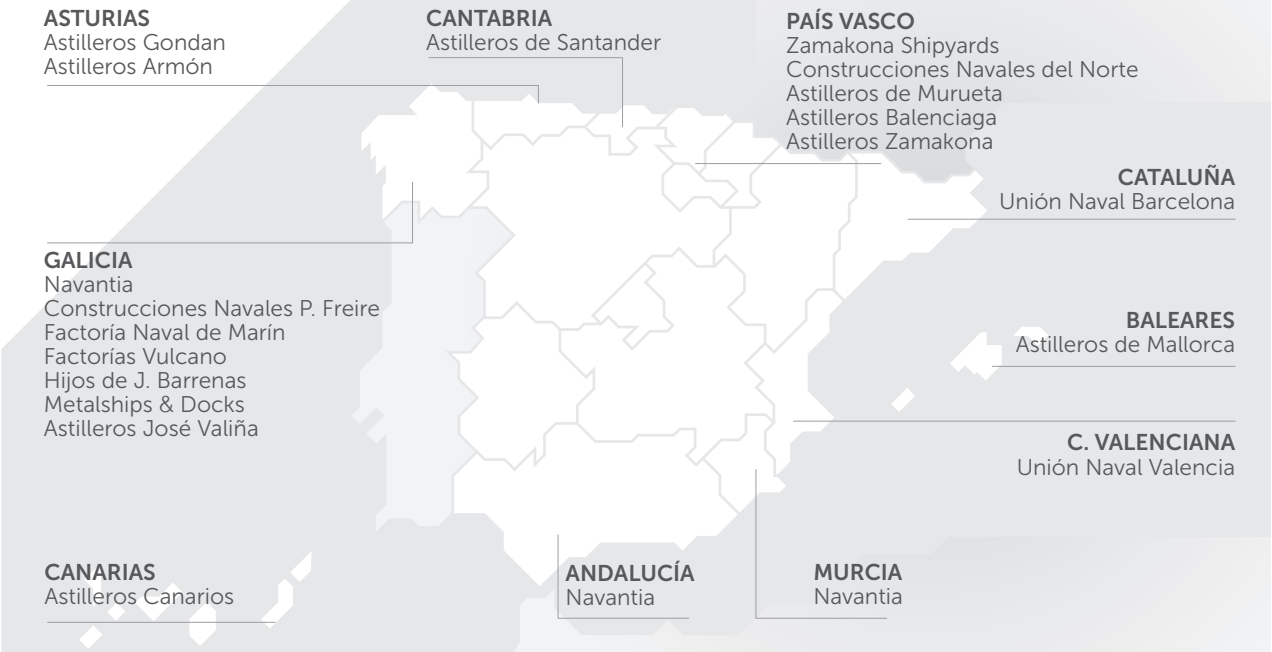
Cartera de pedidos en el mundo por tipo de embarcación

1.000 CGT (TONELAJE BRUTO COMPENSADO)



Fuente: IHS Fairplay

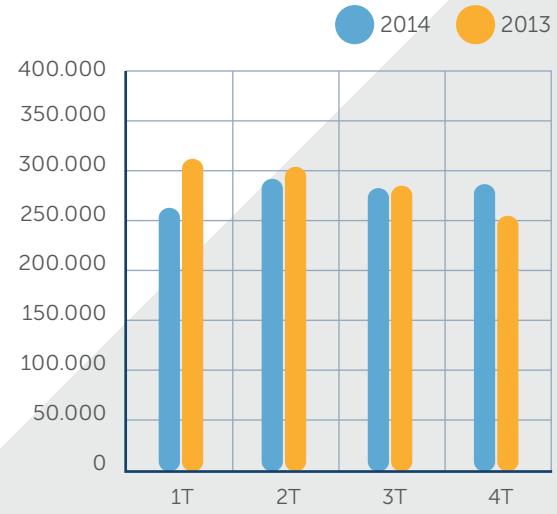
Principales astilleros



Fuente: PYMAR

Contratación por trimestre

EN UNIDADES CGT (TONELAJE BRUTO COMPENSADO)



Fuente: Elaboración propia

Si en 2013 se habló de que había empezado una nueva etapa en el sector naval español, en 2014 se han visto los frutos de esa ligera recuperación. Durante 2013 se encauzó la polémica surgida a raíz del expediente abierto por la Comisión Europea con el antiguo sistema de financiación, que ha tenido como consecuencia que tanto el sector naval como los inversores hayan abierto un nuevo ciclo en el que prima la seguridad jurídica y la confianza en el nuevo *tax lease*, así como la competitividad de los astilleros privados españoles.

El efecto, esta seguridad jurídica ha llevado a que en 2014 la firma de nuevos contratos se haya mantenido estable, alcanzando un número de 27 nuevos buques en astilleros privados más un nuevo buque firmado en astilleros públicos, que suman 28 nuevos contratos en España. Esto supone un total de 189.979 CGT (Tonelaje Bruto Compensado, según sus siglas en inglés), que ha ido incrementándose mes a mes durante el año, salvo el parón veraniego de los meses de agosto y septiembre. FIGURA SUPERIOR

Aun así, este nivel de contratación continúa muy lejos del que había antes de la crisis, cuando en 2007 se contrataron 79 contratos y 75 en 2008, o incluso en 2012 con 39, debido, fundamentalmente, al impacto del *tax lease*, a la falta de financiación a los astilleros y a la competencia de los astilleros asiáticos. FIGURA INFERIOR

Los astilleros que cuentan con carga de trabajo y que tienen nuevos pedidos son los pertenecientes al Grupo Armón. Entre todos los astilleros del grupo acumulan diez nuevos contratos, el 36% de todas las nuevas contrataciones en España, y son barcos solicitados por armadores privados. Más concretamente, construirán cuatro buques pesqueros o atuneros, tres remolcadores y tres petroleros, todos ellos

La firma de nuevos contratos se ha mantenido estable en 2014

Evolución de la construcción naval en España. 2013-2014

NÚMERO DE PEDIDOS, GT Y CGT

Nuevos contratos	2014			2013			Variación (%)	
	Nº	GT	CGT	Nº	GT	CGT	GT	CGT
Nacionales	4	3.600	12.046	5	4.778	14.790	-25%	-19%
Mercantes	4	3.600	12.046	2	998	4.330	-	-
Pesqueros	0	0	0	3	3.780	10.460	-100%	-100%
Exportación	24	108.389	177.933	23	35.811	99.400	203%	79%
Mercantes	14	86.407	122.370	13	15.475	47.233	458%	159%
Pesqueros	10	21.982	55.563	10	20.336	52.167	8%	7%
TOTAL	28	111.989	189.979	28	40.589	114.190	176%	66%
Mercantes	18	90.007	134.416	15	16.473	51.563	446%	161%
Pesqueros	10	21.982	55.563	13	24.116	62.627	-9%	-11%

Cartera de pedidos	31/12/2014			31/12/2013			Variación (%)	
	Nº	GT	CGT	Nº	GT	CGT	GT	CGT
Nacionales	5	6.532	18.788	6	7.378	21.170	-11%	-11%
Mercantes	3	3.172	10.077	2	998	4.330	-	-
Pesqueros	2	3.360	8.711	4	6.380	16.840	-47%	-48%
Exportación	43	150.098	271.215	47	103.550	238.187	45%	14%
Mercantes	27	113.890	179.865	27	58.566	124.899	94%	44%
Pesqueros	10	36.208	91.350	20	44.984	113.288	-20%	-19%
TOTAL	48	156.630	290.003	53	110.928	258.357	41%	12%
Mercantes	30	117.062	189.942	29	59.564	129.229	97%	47%
Pesqueros	18	39.568	100.061	24	51.364	130.128	0%	0%

Fuente: Secretaría General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa. Ministerio de Industria, Energía y Turismo

Carga de trabajo en el sector naval español por astilleros

NÚMERO DE PEDIDOS, GT Y CGT

	Nuevos Contratos			Cartera de pedidos		
	Nº	GT	CGT	Nº	GT	CGT
A. Armón	7	4.404	17.109	10	5.738	24.732
A. Armón Vigo	2	3.408	9.418	2	3.408	9.418
A. Gondán	2	8.715	16.562	3	8.828	17.424
A. Huelva	0	0	0	0	0	0
A. J. Valiña	0	0	0	0	0	0
M. Cíes	0	0	0	0	0	0
A. Murueta	3	5.536	14.953	5	11.176	28.469
A. Zamakona Pasaia	0	0	0	1	1.800	4.798
Auxnaval	1	102	809	1	102	809
A. Ría de Aviés	0	0	0	1	420	1.749
F. Cardama	0	0	0	2	1.620	5.462
A. Zamakona	7	16.911	40.570	9	22.311	53.678
Balenciaga	0	0	0	4	6.222	17.492
C. N. Freire	2	9.010	17.255	2	9.010	17.255
F. Vulcano	0	0	0	1	15.966	19.289
F. N. Marín	0	0	0	0	0	0
H. J. Barreras	1	21.893	22.581	1	21.893	22.581
Metalships & Docks	0	0	0	0	0	0
Naval Gijón	0	0	0	0	0	0
U. N. Valencia	0	0	0	0	0	0
A. Armón Gijón	1	4.000	8.663	4	10.126	24.788
C. N. N. Sestao	1	16.400	19.659	1	16.400	19.659
A. Sevilla	0	0	0	0	0	0
PRIVADOS	27	90.379	167.579	47	135.020	267.603
Navantia	1	21.610	22.400	1	21.610	22.400
PÚBLICOS	1	21.610	22.400	1	21.610	22.400
TOTAL SECTOR	28	111.989	189.979	48	156.630	290.003

Fuente: Secretaría General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa. Ministerio de Industria, Energía y Turismo

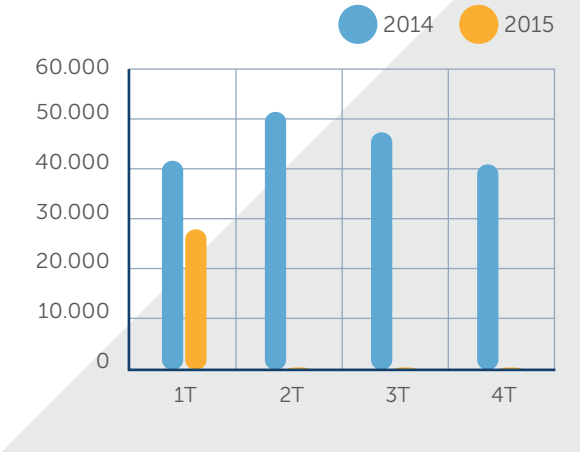
para armadores tanto españoles como extranjeros (Francia, México, Sudáfrica y Noruega). Mientras, el Grupo Armón está construyendo ya 16 embarcaciones en sus gradas.

Otro de los grupos que ha firmado un número importante de nuevos contratos durante 2014 ha sido Grupo Zamakona, con la firma de siete nuevos acuerdos para armadores de Israel, Noruega, Argelia y Curaçao. Esto supone el 25% de todos los nuevos contratos firmados en España. A estos nuevos contratos, hay que añadir la cartera de pedidos que Zamakona tiene actualmente en construcción, y que suman otras diez naves. CUADRO SUPERIOR

Claramente, la evolución del sector naval está siendo positiva. Un ejemplo claro es La Naval de Sestao, que después de entregar el último buque que tenía contratado y sin tener previsto la firma de nuevos encargos, se vio obligada a realizar un ERE de, aproximadamente la mitad de la plantilla, que complicaba la continuidad del astillero. Actualmente, cuenta con una cartera de trabajo de cuatro

Contratación por trimestre

EN UNIDADES CGT (TONELAJE BRUTO COMPENSADO)



Fuente: Elaboración propia

buques, tres de ellos conseguidos en 2015, lo que supone una progresiva recuperación de la plena capacidad de sus instalaciones. De este modo, se garantiza el empleo a los trabajadores fijos de la plantilla y numerosas contrataciones en la industria auxiliar durante los próximos meses en los que las dos gradas vizcaínas estarán ocupadas.

Sin embargo, durante el primer trimestre de 2015 únicamente se han firmado cuatro nuevos contratos (tres para los Astilleros Gondan y uno para la La Naval de Sestao), frente a los siete que se firmaron en el primer trimestre de 2014. FIGURA SUPERIOR

Pese a ello, según noticias publicadas durante el segundo trimestre del año, las nuevas contrataciones irán en incremento a medida que avance 2015. Es el caso del montaje de un buque oceanográfico para Perú que se iniciará en el mes de junio en los astilleros que Construcciones Navales P. Freire tiene en Vigo, que garantizará al astillero carga de trabajo para un año y medio. Incluso tendrá que compartir grada con el arrastrero congelador que el astillero está haciendo para Noruega. Otro ejemplo es el de los Astilleros Cardama, que construirán cuatro barcos por importe de 70 millones de euros, garantizando trabajo durante al menos dos años.

Hay que destacar que el inicio de 2015 ha traído el fin del veto europeo a la construcción civil que le impuso el Gobierno comunitario en 2005 a los astilleros públicos Navantia. El origen de este veto se remonta a los años 80, cuando España pactó con la Unión Europea la reducción de su capacidad naval a cambio de entrar en Unión Europea. Posteriormente, a finales de los años 90 se prorroga este veto otros diez años más, pero antes de que acabase la vigencia de esa nueva prohibición, en 2005, la Unión Europea declara ilegales unas ayudas estatales concedidas a los astilleros públicos por importe de 1.200 millones de euros, lo que complica aún más la situación de estos astilleros y fuerza a la última reconversión del sector. Así, desde 2005, Navantia estaría dedicada a la construcción de barcos militares por un nuevo plazo de diez años más.

Pues bien, Navantia compite desde principios de año con el resto de los astilleros españoles en la obtención de nuevos contratos civiles. Esta situación se inició en 2014 con la adjudicación de un flotel por parte de la petrolera Pemex y ha continuado con la firma de, por ejemplo, la construcción de cuatro petroleros con el armador Ondimar Transportes Marítimos LDA —sociedad naviera del Grupo Ibaizabal— que necesitarán 725.000 horas de trabajo por buque y 10.000 empleos, y que además se construirán tanto en Ferrol como en Cádiz. Navantia continúa con el negocio que venía realizando hace diez años en el ámbito militar, optando a la renovación de las flotas de Canadá y Perú (principalmente fragatas y destructores) o la firma en Turquía del contrato para la construcción de un buque de desembarco anfibio para la Marina turca, por ejemplo.

La **industria aeroespacial española** destaca por la agilidad y competitividad de las empresas españolas, cuya facturación se ha situado alrededor de 730 millones de euros. Además, es un sector muy tecnológico en el que las empresas tienen que estar con los desarrollos más innovadores, por lo que, en su conjunto, invierten aproximadamente el 14% de su facturación en I+D+i. Asimismo, el sector contribuye a la generación de empleo.

España es un actor importante en la historia espacial europea, siendo uno de los diez fundadores de la Agencia Espacial Europea. Es más, como reconocimiento al creciente papel de la industria aeroespacial española, los países miembros de la agencia han aprobado por unanimidad que España organice el Consejo Ministerial de la Agencia Espacial Europea previsto en 2019 (este consejo se celebra cada tres años).

España se ha situado históricamente entre los seis máximos contribuyentes a la Agencia Espacial Europea, con una aportación del 5-7% del importe total destinado a programas opcionales. En octubre de 2014 se modificó el plan de contribuciones a la Agencia Espacial Europea para el periodo 2014-2022 que se estableció en 2013. La modificación supone incrementar este importe en 344,5 millones de euros, de modo que el total asciende a 1.368,5 millones de euros (1.024 millones de euros fue la aportación que estaba prevista en 2013). Para el ejercicio 2014, el Consejo de Ministros autorizó un pago de 152,5 millones de euros, con una contribución adicional de 0,5 millones de euros.

Como ejemplo de los retornos industriales que generan para España las contribuciones en los programas de la Agencia Europea Espacial sobresale el gran telescopio europeo Gaia, que tiene como misión medir con precisión millones de estrellas de la galaxia y su posición exacta para avanzar en temas como materias oscuras o la estructura de la galaxia. La participación española en este programa ha sido crucial, siendo además España el país que mayor porcentaje de retorno industrial ha tenido en esta misión. De hecho, las empresas españolas han logrado un 11,5% de los contratos, por encima del 8,35% de la contribución al programa Gaia.

Además de la participación en el programa Gaia, España ha colaborado en el nuevo lanzador Ariane 6, con una contribución del 6%, convirtiéndose en el cuarto país de mayor colaboración. Esta inversión se rentabilizará a lo largo del ciclo de vida del lanzador, ya que generará un volumen de negocio de alrededor de 1.000 millones de euros para las empresas que participen en el programa. Asimismo, España aportará 46 millones de euros a otros programas de lanzadores y contribuirá con un importe de 17 millones de euros al mantenimiento de la Estación Espacial Internacional.

En España se ha producido un avance espectacular en los últimos 20 años, progresando desde un papel secundario en la cadena de valor hasta el liderazgo en sistemas completos. Es más, en España existe un conjunto de empresas de tamaño medio que han desarrollado importantes tecnología y componentes, que son explotados con éxito tanto en el mercado comercial como en el institucional.

Por lo tanto, las principales características de las empresas españolas enmarcadas en el sector aeroespacial son, fundamentalmente, cuatro: el efecto multiplicador de las inversiones que se realizan en este campo, la intensidad exportadora de las empresas espaciales (alrededor del 80% de la facturación), el importante esfuerzo en I+D+i, superando con creces a las inversiones de este tipo que se realizan en la industria española y, por último, la alta cualificación de sus empleados.

Por su parte, la **industria aeronáutica**, en su contexto internacional, anota una mejora con respecto a la positiva evolución ya registrada en los tres años anteriores. Esto es debido al incremento en 2014 del tráfico aéreo mundial, en un 5,9% en 2014 (6,4% en 2013), y a la consiguiente demanda por parte de las compañías aéreas de nuevas aeronaves, que ha llevado a que los principales fabricantes experimenten un favorable comportamiento de la demanda.

Hay que destacar el buen posicionamiento del sector aeronáutico español, que continúa basando su éxito en su capacidad y esfuerzo de diversificación, y que ha incrementado sus exportaciones a medida que disminuía la demanda interna. Es más, el sector aeronáutico ha elevado un 100% el volumen de sus exportaciones en un solo ejercicio, de manera que alrededor del 80% de la facturación se realiza en el extranjero.

Otras características destacables son que es realmente intensivo en I+D+i (de más de un 11% sobre ventas), genera conocimiento y empleo de calidad (alrededor de 37.000 empleos directos con un 55% de titulados superiores), aumenta la productividad y tiene un fuerte efecto tractor sobre otros sectores industriales.

Todo lo anterior hace de la fabricación e integración de componentes aeronáuticos un pilar fiable de crecimiento industrial y de creación de valor en España. Y más, teniendo en cuenta que España es de los pocos países (solo ocho) capaces de "poner un avión en vuelo", porque la industria cuenta con todos los rangos de producto y en todo el proceso del avión.

La facturación del sector aeronáutico, que se ha triplicado desde 2002, se ha situado en más de 7.400 millones de euros, incluyendo civil y defensa.

Sobresalen los grandes programas aeronáuticos transnacionales como los diferentes modelos de Airbus, sobre todo la fabricación en serie del A380 y el A400M. Con ellos, Airbus genera un volumen de trabajo sostenible y altamente cualificado y se posiciona como una de las empresas líderes en España en innovación. Otros grandes constructores como Boeing, Embraear y Bombardier generan complejas cadenas de montaje, suministro y ensamblaje, en los que participan multitud de proveedores de distinto nivel.

Conclusiones y perspectivas

La siderurgia española continuará mostrando una evolución positiva en 2015, apoyada en la baja cotización del euro y en el dinamismo de la industria de automoción, que incrementará las unidades producidas un 9%.

Siderurgia

Si bien los cuatro primeros meses de 2015 reflejan un descenso en la producción mundial de acero de un 1,5% con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, hasta los 536,4 millones de toneladas, World Steel Association prevé terminar 2015 con un consumo global de acero de 1.544,4 millones de toneladas, lo que supondría un crecimiento de un 0,5%.

A nivel macroeconómico, se mantiene un entorno mundial no exento de incertidumbres, que hacen que el sector siderometalúrgico pueda salirse de la senda de la recuperación que parece haber iniciado en 2014. Algunas de las dudas existentes se refieren a que la persistencia de problemas estructurales en muchas economías emergentes, a la volatilidad del mercado financiero mundial y a diversos acontecimientos internacionales, como el conflicto de Ucrania y las sanciones a Rusia.

A nivel microeconómico, también hay incertidumbres sobre la situación de China. Al contrario de lo que ha ocurrido en los últimos años, es la débil demanda de China la que puede lastrar esas expectativas de crecimiento. Informes de World Steel Association y Moody's dan por hecho la reducción de la demanda interna china fruto de la ralentización del crecimiento de la economía asiática, que a cierre de 2014 fue, únicamente, de un 7,4%, la menor expansión en 24 años. Según Moody's, el que muchas siderúrgicas chinas sean estatales o tengan lazos cercanos con los Gobiernos locales y mantengan un importante rol como empleadores y proveedores de ingresos fiscales hace poco probable que estos fabricantes de acero cierren o recorten la producción aunque arrojen pérdidas. Consecuentemente, el excedente de acero chino no consumido en el mercado nacional está siendo colocado en el mercado internacional, lo que se refleja en que las exportaciones chinas de acero se hayan incrementado en un 59% en 2014 respecto a 2013, la más alta en este siglo. Esto preocupa enormemente a las principales siderúrgicas mundiales, dado que provoca que el precio del acero esté cayendo considerablemente, reduciendo, por tanto, los márgenes de las compañías internacionales del sector. Y es por ello por lo que estas grandes multinacionales están exigiendo a sus distintos Gobiernos endurecer la medidas *antidumping* (aranceles) ya tomadas en Estados Unidos y la Unión Europea sobre el acero chino, dado que las actuales se consideran insuficientes.

Por el contrario, las expectativas de consumo de acero del resto del mundo parecer ser más optimistas. La Unión Europea, tras las distintas reformas estructurales acometidas, se posiciona como principal impulsor en la demanda mundial con un uso aparente de acero en 2015 que se prevé que crezca en un 2,3%, hasta situarse en 183,8 millones de toneladas. Estados Unidos, gracias al tirón del sector automoción y energía, espera que la demanda de acero roce el 2% a cierre de 2015.

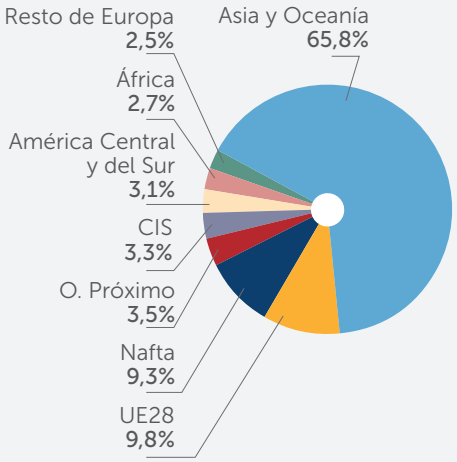
Perspectivas a corto plazo. 2015-2016

MT Y PORCENTAJE

	2015	2016
NAFTA	143 Mt (-0,9%)	145 Mt (1,3%)
UE28	150 Mt (2,1%)	154 Mt (2,8%)
Resto de Europa	38 Mt (2,8%)	39 Mt (1,4%)
CIS	52 Mt (-7,3%)	52 Mt (-0,3%)
América Central y del Sur	46 Mt (-3,4%)	48 Mt (3,4%)
África	40 Mt (7,4%)	42 Mt (4,9%)
Oriente Próximo	53 Mt (2,8%)	56 Mt (4,2%)
Asia y Oceanía	1.021 Mt (0,6%)	1.030 Mt (0.9%)
MUNDO	1.544 Mt (0,5%)	1.565 Mt (1,4%)

Distribución del uso aparente en 2016

PORCENTAJE



Fuente: WorldSteel Association

Por el contrario, las previsiones de demanda de acero bruto del centro y sur de América indican una ligera mejoraría respecto a 2014, si bien no será hasta 2016 cuando se espera que vuelva a cifras positivas, que rondarían un 3,4%, con Brasil a la cabeza en el crecimiento. FIGURA SUPERIOR

Las previsiones para el año 2015 se basan fundamentalmente en la evolución de los sectores que consumen el 60% de la producción de acero en España, estos son, automoción y construcción. Esta previsión de crecimiento se cifra en un 2%. Además de la previsible buena evolución de ambos sectores, la baja cotización del euro beneficiará las entregas a terceros países, ya estén situados fuera de la zona euro o bien dentro de la Unión Europea. Sin embargo, también tendrá que enfrentarse al reto de competir con el acero chino.

Automoción

Las estimaciones que manejan las asociaciones del sector prevén que para los dos próximos años se mantenga la evolución positiva de la actividad, con incremento de las unidades producidas en un 9% en 2015 y en un 6% en 2016.

Estos buenos pronósticos se fundamentan en las nuevas inversiones recibidas en las plantas españolas y en la capacidad de adaptación de estas fábricas a los nuevos modelos adjudicados por los fabricantes, que harán que 2015 registre un nuevo incremento en la fabricación de vehículos por tercer año consecutivo, alcanzando la cifra de 2,6 millones de vehículos y avanzando hacia el objetivo fijado de tres millones de unidades.

Además, las exportaciones están haciendo que el volumen de activos productivos siga con la actual línea alcista, gracias a la recuperación económica de los mercados de destino de los vehículos españoles (solo en el primer trimestre de 2015, el mercado europeo ha crecido un 8,6%) y, por su puesto, a la búsqueda de la diversificación de los mercados. Las plantas españolas siguen ganando competitividad debido a la flexibilidad laboral, a la alta cualificación de los trabajadores, a la reducción costes de producción y al alto grado de modernización, automatización y robotización de las fábricas.

Otro punto importante es la mejora esperada del mercado interior. Efectivamente, el tirón que provoca el Plan PIVE 8, unido a un clima de mejora económica y también de la financiación, llevará al mercado a alcanzar el millón de

unidades vendidas por primera vez desde 2008. Además, el mercado español todavía tiene potencial de crecimiento porque hay una demanda retenida importante relacionada con la antigüedad del parque móvil español, que supera los 11 años, y teniendo en cuenta que el 51% de los turismos tiene más de diez años. Esta evolución positiva del sector parece que se va cumpliendo en 2015, ya que durante los cinco primeros meses del año, las matriculaciones han crecido un 21,7% hasta alcanzar 443.919 vehículos matriculados.

El mercado español del automóvil sigue teniendo potencial, teniendo en cuenta que el 51% de los turismos tiene más de diez años

Fabricación de otro material de transporte

Las previsiones para este año 2015 en la **industria ferroviaria** son una aceleración del ritmo de crecimiento de la facturación sectorial, que, previsiblemente, se podría consolidar en 2016. Es más, se prevé un aumento anual del sector del 2,7% para los próximos seis años, ascendiendo el volumen total del mercado a 176.000 millones de euros anuales entre 2017 y 2019. A estos aumentos contribuirían factores como el crecimiento demográfico mundial, la cada vez mayor urbanización en los distintos países, el incremento de demanda de movilidad de personas y mercancías, así como la liberalización del sector.

La mejora en la evolución del mercado interno viene de la mano de las inversiones que el Ministerio de Fomento está comunicando en estos últimos meses. Una de estas inversiones, anunciada en el mes de marzo, se refiere a la inversión que Renfe tiene prevista por importe de 1.800 millones de euros para los próximos diez años en la compra de nuevos trenes y la mejora de la flota existente. De este importe total, 1.100 millones corresponden a la compra de nuevos trenes de alta velocidad y diez configuraciones de ancho variables, mientras que los 700 restantes irán destinados a la modernización de la flota. Esta inversión supone una inyección de optimismo para los fabricantes españoles, que ante la debilidad de la demanda interna, habían volcado sus esfuerzos en las exportaciones. Entre las empresas fabricantes que presentarán sus nuevos modelos a este concurso están CAF, con su modelo de alta velocidad Oaris, y Talgo, que tiene a punto su Avril. La estrella de Bombardier es el Zefiro, mientras que Alstom podría presentar el AGV o el Duplex y Siemens, el Velaro. Además, en el mes de mayo, la ministra de Fomento, Ana Pastor, ha anunciado una inversión de 1.257 millones de euros en un plan de mejora de los servicios de Cercanías que se ejecutará en un plazo de tres años, teniendo como objetivo mejorar el servicio que se presta en 18 ciudades. De la inversión total prevista en el plan, ADIF aportará 1.000 millones de euros y Renfe los 257 millones restantes.

Las previsiones para el **sector naval**, tanto a nivel nacional como internacional, van a estar estrechamente relacionadas con la evolución del precio del petróleo, ya que la rentabilidad de encontrar nuevos yacimientos de petróleo y gas se ha encarecido en el último año y, por lo tanto, las petroleras recortan el pedido de embarcaciones. La demanda de petroleros, buques multipropósito, floteles para la acomodación de los trabajadores y este tipo de embarcaciones se verá reducida en aquellos países que tradicionalmente son especialistas en la construcción de estas de embarcaciones como, por ejemplo, China y Corea. Estos astilleros son los que más han empezado a notar el descenso de pedidos, lo que pondría significar una caída de la facturación de algunos astilleros asiáticos de más del 40%.

Aunque la recuperación del sector naval español avanza a buen ritmo, se buscan otros nichos de negocio como, por ejemplo, el negocio de generación de energía eólica; es más, España aspira a liderar la industria de torres eólicas marinas trabajando en futuros parques eólicos en las costas españolas gracias a la colaboración entre la industria y los astilleros. El primero objetivo es ser uno de los primeros contratistas para las instalaciones que se van a desplegar en los próximos años en aguas de Reino Unido y Alemania. Valga como ejemplo el trabajo conjunto que realizan

Windar Renovables (sociedad asturiana participada por el Grupo Daniel Alonso y Gamesa) junto con Navantia en la construcción de las estructuras de anclaje que Iberdrola usará para su parque eólico en Wikinger (Alemania).

Otro ejemplo de diversificación del sector naval, adaptando sus gradas vacías a nuevos negocios, es el negocio de la reparación naval, que si bien ya se venía realizando, se ha intensificado en estos años de crisis en las nuevas contrataciones. Así, podemos ver como los operadores de grandes cruceros confían en los astilleros españoles para reparar y actualizar sus embarcaciones.

En cuanto a la **industria aeronáutica**, los factores clave para ganar competitividad en un mercado global con programas cada vez más exigentes son el incremento de la internacionalización, la diversificación en clientes y la apuesta en I+D. De esta manera, podremos hacer frente a una nueva industria con nuevos competidores que se desarrolla en países emergentes (en Latinoamérica, India u Oriente Medio), cuya capacidad tecnológica es aún limitada, pero que ofrece unos costes de producción más bajos. Por lo tanto, el objetivo para la industria aeronáutica española es seguir intentando mantener la ventaja de la tecnología y hacerla compatible con la previsión del crecimiento del tráfico aéreo de un 4,5% anual en los próximos 20 años.

Por su parte, el **sector aeroespacial** ha incrementado su nivel de facturación en casi el 50% desde 2007, demostrando así su madurez y su capacidad de resistencia en ciclos económicos adversos y consolidándose como uno de los sectores clave en el proceso de recuperación de la economía nacional, sobre todo, si tenemos en cuenta que su cifra de negocios ha crecido de manera sostenida un 8% en periodo de crisis.

La tendencia dentro la industria aeronáutica y aeroespacial se dirige hacia el desarrollo tecnológico de vehículos no tripulados (UAV). Sin duda, los sistemas no tripulados son el futuro, tanto para uso comercial o lúdico como para militar o científico.

Con tamaños, autonomías y precios muy diversos, algunas grandes empresas ya están proyectando usar los dispositivos con fines comerciales, como Facebook, que quiere utilizarlos para llevar internet a los rincones más aislados del planeta, o la empresa SenseFly, que los ha empleado para misiones humanitarias. Más recientemente, Amazon dio el bombazo al sugerir que planteaba utilizarlos para optimizar los tiempos de entrega de sus envíos. Abundan también los ejemplos en los que los drones realizan tareas que las personas no pueden o no quieren realizar, o que son demasiado peligrosas, como por ejemplo, su utilización en Japón para controlar el nivel de radiación de la central nuclear de Fukushima.

Como era de esperar, EE.UU. va por delante del resto del mundo, dado que se espera que para el año 2015 la industria genere unos ingresos de entre 200 y 400 millones de dólares, con una estimación de ingresos de 13.000 millones de dólares y 70.000 nuevos puestos de trabajo en un plazo de tres años.

En el caso de la Unión Europea, pese a las dificultades en medir el tamaño de una industria que todavía no está regulada, el sector está creciendo a un ritmo tan rápido que la Comisión Europea estima que llegará a acaparar el 10% del mercado aeronáutico europeo en una década, con un volumen de negocio de 15.000 millones de euros al año, ocupando casi 150.000 puestos de trabajo relacionados con los drones en Europa en el año 2050. Muchos de esos trabajos tendrán que ver con la fabricación de estos aviones no tripulados, pero otros irán ligados a la creación de empresas operadoras de drones y a la formación de pilotos expertos en manejar estos artilugios voladores, pues para volar estos aparatos y hacer uso profesional de ellos es imprescindible tener un certificado y, en muchos casos, tener un permiso especial.

Sin embargo, son tres los retos a los que se enfrenta la industria de los drones y ninguno de ellos es el desarrollo tecnológico, el cual avanza a pasos agigantados. Por un lado, el mayor problema de esta industria es el vacío legal y normativa que los rodea, ya que es una actividad que no está prohibida pero no está regulada. Otros de los retos es el relacionado con la seguridad. Y, finalmente, junto a estos problemas legales y de percepción pública, también está por resolver la escasa autonomía de los actuales drones.

En España, existen alrededor de 110 operadores registrados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) que operan con drones. Algunos de los fabricantes de estos aviones no tripulados más conocidos son Indra, Thales y Airbus. En España la normativa sobre drones es muy restrictiva y data de julio de 2014, lo que está provocando que este sector no acabe de despegar al estar limitando numerosos proyectos. En cualquier caso, se prevé que, con el oportuno cambio normativo, en España se crearán cerca de 1.000 empresas que trabajarán en el sector y que serán necesarios entre 10.000 y 15.000 pilotos de drones.

EDITA: **CESCE**
Velázquez 74, Madrid.
www.cesce.com

Fotografía: © Shutterstock