

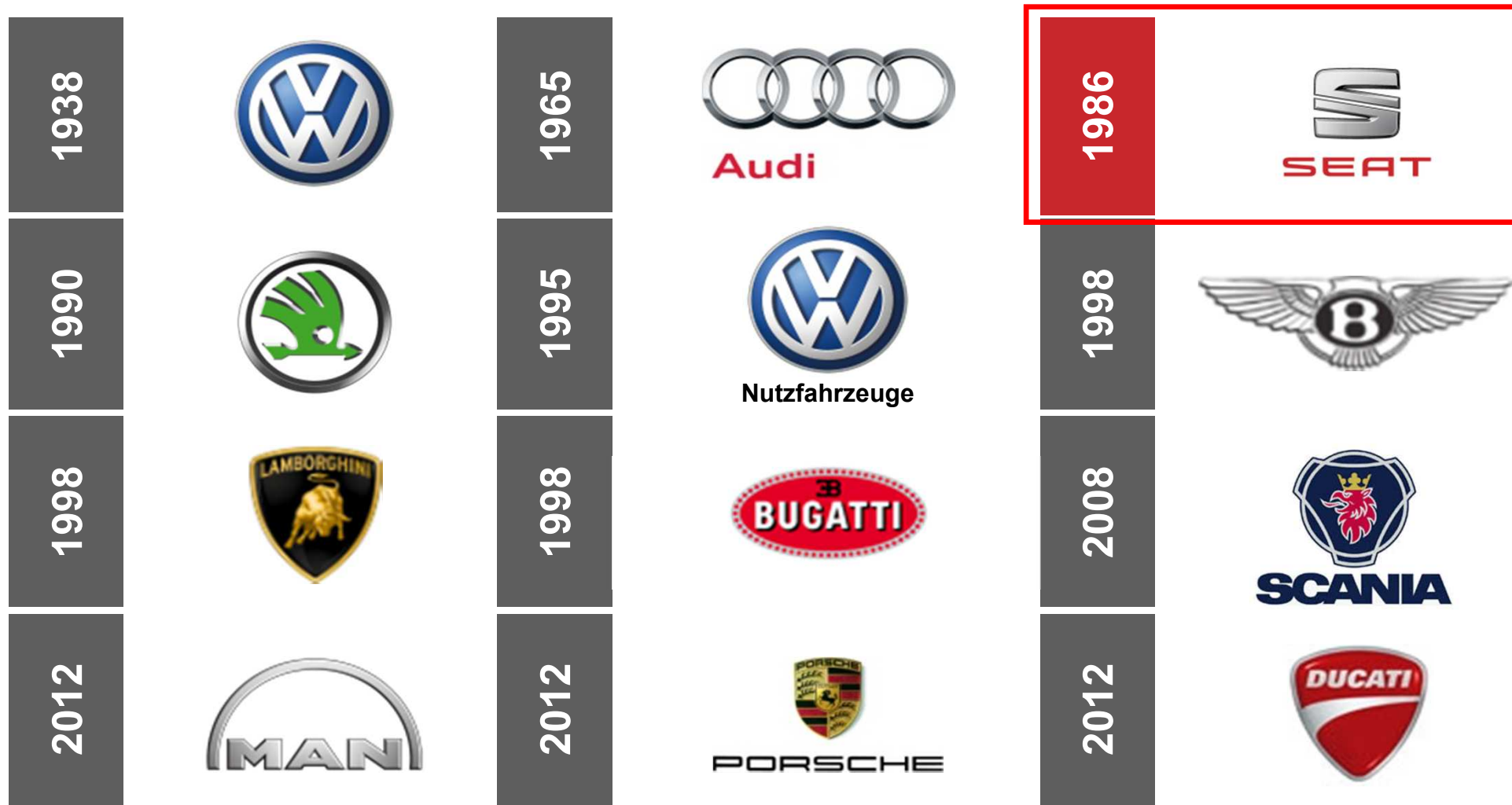


SEAT

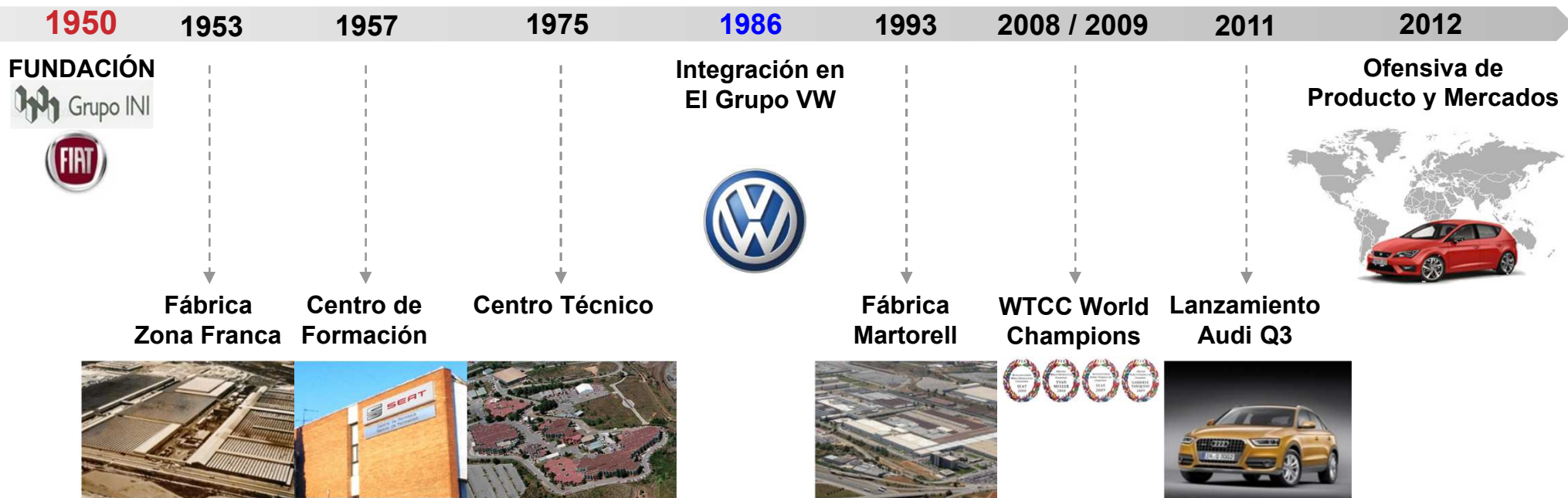


ENJOYNEERING

# SEAT, miembro del GRUPO VOLKSWAGEN



# MÁS DE 60 AÑOS DE HISTORIA



# PRINCIPALES MAGNITUDES 2012

---

**321.002**  
**377.343**

**Ventas**  
**Producción**



**6.087**

**Mill. € Facturación**  
**(0,6% del PIB español)**

**14.000**

**Plantilla Grupo SEAT**



**652**

**Mill. € en inversiones e I+D+i**

# PERFIL DE LA COMPAÑÍA

---

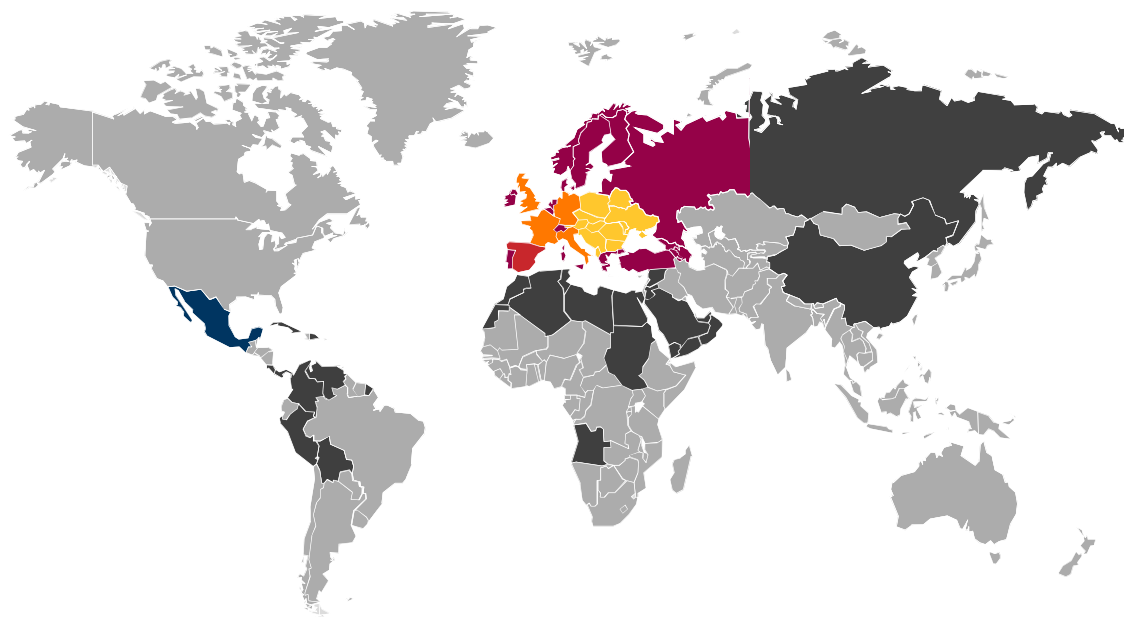
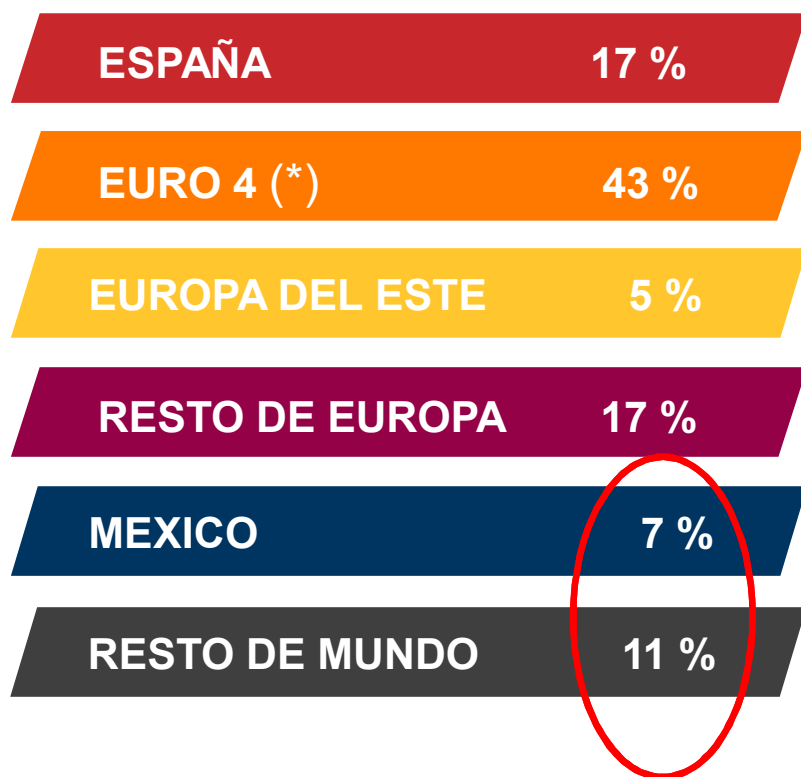


**SEAT**

- / Única marca automovilística española
- / Única compañía en España con capacidad para:
  - \_ DISEÑAR
  - \_ DESARROLLAR
  - \_ PRODUCIR
  - \_ COMERCIALIZAR
- / 1er inversor industrial en I+D+i de España
- / Empleador de referencia en España
- / 60% de proveedores españoles
- / Exporta el 83% de su volumen total
- / Con presencia en 77 países

# PRESENCIA DE SEAT EN 77 PAÍSES

Porcentaje de ventas exteriores: **83%**



# LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DEL AUTOMÓVIL

---

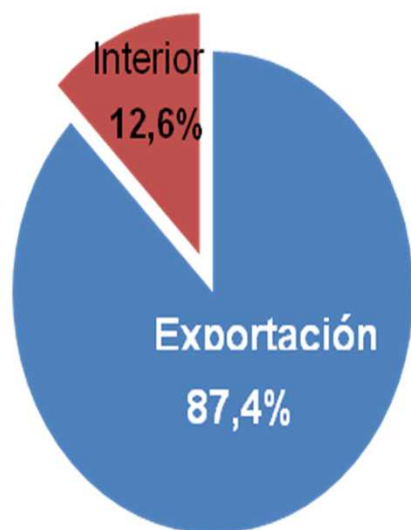
▶ Es un **PILAR FUNDAMENTAL DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA**:

- 10% del PIB
  - 18% de las exportaciones (40.000 Mill. € / año)
  - 1.000 Mill. € / año en inversiones industriales
  - 9% de la población activa (directos + indirectos)
  - 12% inversión española en I+D (1.600 Mill. € / año)
  - 1<sup>er</sup> productor europeo de vehículos comerciales, 2<sup>o</sup> productor a nivel total
- ▶ A pesar de la difícil coyuntura económica, el sector del automóvil está generando buenas noticias: las OEM's confían en sus plantas españolas
- ▶ El objetivo de la Industria es recuperar el volumen de **3 MILLONES** de unidades producidas (2012: 2 mill. uds., vs 2,4 en 2011)

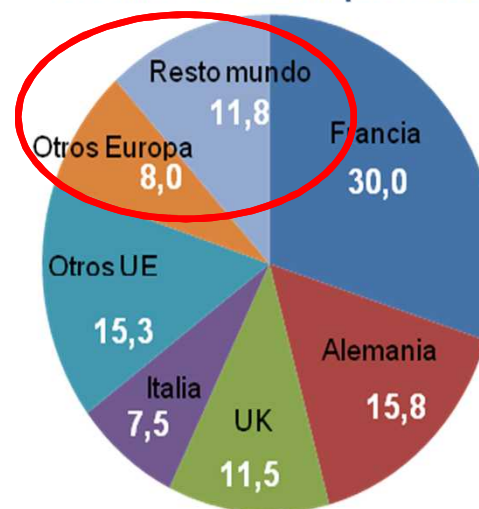
# LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DEL AUTOMÓVIL (II)

## ► El sector de automoción es un EXPORTADOR NETO:

Destino de la producción



Destino de las exportaciones



## ► Incremento significativo de las exportaciones fuera de la UE:

- Crecimiento del 8,8% al 19,8% entre 2009 y 2012



# POSTURA DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA CON RESPECTO A *CARS 2020*

(punto 4.3: “Mejorar la competitividad en los mercados globales”)

---

- ▶ El sector está a favor de **ACUERDOS EQUILIBRADOS**, lo que significa **RECIPROCIDAD**
- ▶ Dada la saturación de los mercados en la Unión Europea, nuestra Industria necesita poder acceder a otros mercados
- ▶ Crecimiento global previsto de la industria en un 51% hasta 2018, gracias sobre todo a los mercados “emergentes”
- ▶ España produce sobre todo vehículos de la gama pequeña-mediana (87% de los turismos), con una fuerte competencia proveniente de Asia
- ▶ Debemos aprender de las experiencias negativas, y no hay excusa si éstas son recientes

# CÓMO VE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA LOS PRINCIPALES TLC'S QUE AFECTAN A NUESTRO SECTOR

---

**COREA DEL SUR**

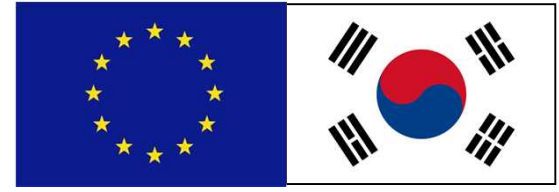


**JAPÓN**



**EEUU**





# TLC COREA DEL SUR (Julio 2011)

- ▶ Experiencia muy negativa: **CLARO DESEQUILIBRIO COMERCIAL**, más acusado en España que en el conjunto de la Unión Europea

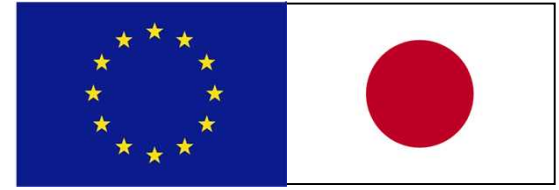
Flujos de automóviles Europa-Corea  
(Nº vehículos)

Periodo	Exportación a Corea	Importación de Corea
Julio – junio 2009/2010	52.512	330.479
Julio – junio 2010/2011	74.596	270.520
% Variación antes TLC	42%	-18,1%
Julio – junio 2011/2012	80.104	380.622
% Variación posterior TLC	7%	41%

Flujos de automóviles España-Corea  
(Nº vehículos)

Periodo	Exportación a Corea	Importación de Corea
Julio 2009 – junio 2010	86	41.358
Julio 2010 – Junio 2011	149	41.441
% Variación antes TLC	73,2%	0,2
Julio 2011 – junio 2012	43	60.650
% Variación posterior TLC	-71%	46,3

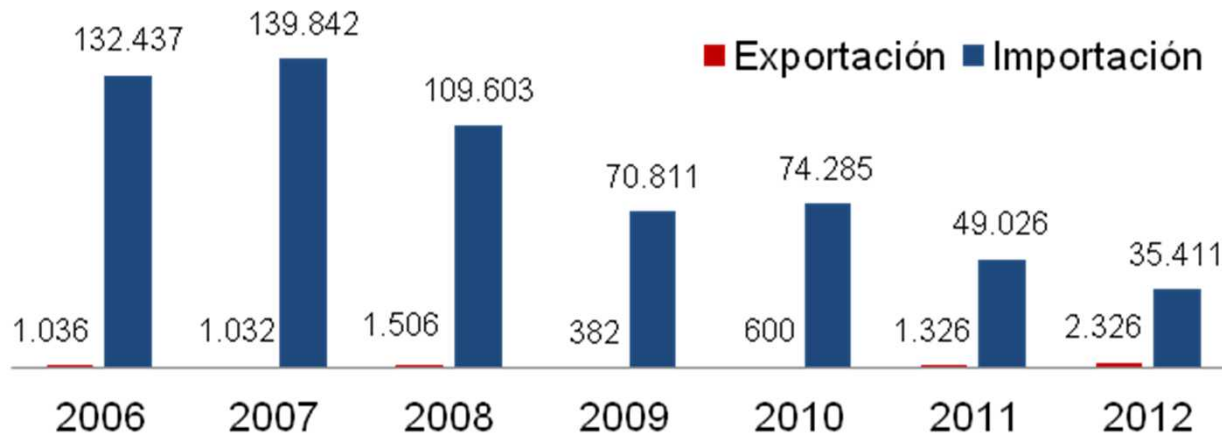
- ▶ Corea del Sur mantiene barreras no arancelarias que deberían haberse eliminado de acuerdo con el TLC, y además ha introducido nuevas barreras



# TLC JAPÓN (en negociación)

- ▶ Principal problema: **ASIMETRÍA** de las relaciones comerciales con Japón, debido a la existencia de barreras arancelarias

Comercio España - Japón  
Número de unidades

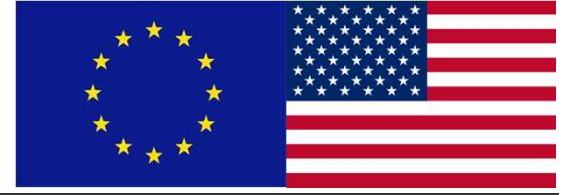


## TLC JAPÓN (en negociación) -II-



- ▶ **PROGRESO LIMITADO EN** la implementación de los compromisos recogidos en la “hoja de ruta” del “scoping exercise” para la eliminación de las NTB’s:
  - Armonización en regulaciones técnicas (aceptación UN ECE)
  - Eliminación trato preferencial a los vehículos super-mini (“kei cars”)
  - Cumplimiento sobre regulación japonesa de seguridad en elementos pirotécnicos de los vehículos: hay que pasar tests específicos
  - Apertura de nuevos concesionarios y talleres
  
- ▶ **PETICIÓN DE LA INDUSTRIA:**
  - **SEGUIMIENTO** realista y permanente del cumplimiento de los compromisos por parte de Japón
  - Si hay incumplimiento, **SUSPENSIÓN** de las negociaciones

# TLC EE UU (*TTIP*, en negociación)



- ▶ El sector está, en principio, a favor de la apertura de negociaciones
- ▶ Aunque el comercio en el ámbito de automoción es aún muy reducido, existe un potencial de crecimiento
- ▶ La clave del éxito para ambas partes está en la **CONVERGENCIA REGULATORIA**, basada en
  - Reconocimiento mutuo de las regulaciones existentes
  - Armonización regulatoria para las nuevas normativas
- ▶ El TTIP constituye una muy buena oportunidad para lograr un impulso a la unificación de estándares regulatorios a nivel mundial

# CONCLUSIONES

---

- ▶ El automóvil es clave para la sostenibilidad de la economía española
- ▶ España atraviesa una difícil coyuntura económica que no hará más que agravarse si se consolidan los desequilibrios comerciales, especialmente con Asia
- ▶ Con algunos países la Industria Europea del Automóvil mantiene relaciones económicas que abarcan tanto el ámbito comercial como el industrial (China, India, EEUU)
- ▶ Si la relación es comercial e industrial, existe una **RELACIÓN DE PARIDAD**
- ▶ Con Corea del Sur y Japón no existe esa relación de paridad: tenemos **MUCHO QUE PERDER** y **MUY POCO QUE GANAR**
- ▶ Las implicaciones sobre la industria propia deben ser siempre tenidas en cuenta en los procesos de negociación

MUCHAS  
GRACIAS

