



ELS BONS RESULTATS DE LA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA ESPANYOLA

## A tota màquina

Durant el 1987 la demanda interna d'automòbils ha crescut extraordinàriament. Amb tot, els més beneficiats amb aquest fet han estat els vehicles d'importació les vendes dels quals van créixer el 100% l'any passat. Els fabricants espanyols es troben entre l'eufòria d'haver sortit de la crisi i la incertesa del futur.

Antoni Canyís

**S**i hi ha un sector de l'economia espanyola que en aquests moments trenqui la imatge tradicional d'una indústria escarransida i endarrerida respecte a l'exterior, aquest és l'automobilístic. La indústria de l'automòbil de l'Estat espanyol se situa en el quart lloc a nivell europeu pel que fa a la producció, després d'Alemanya Federal, França i Itàlia. I el quart lloc del món en exportació d'automòbils, darrere del Japó, Alemanya i França. El sector s'ha situat el 87 com a líder exportador de la indústria espanyola amb unes vendes a l'estranger superiors als 700.000 milions de pessetes.

D'aquest fet, però, se n'ha de matissar la transcendència amb la dada que totes les marques que compten amb fàbriques a l'Estat espanyol són foranes i la producció es limita als models de gamma baixa. En la divisió internacional del treball en el sector europeu de l'automòbil, a la península li ha tocat fer el treball brut, mentre que el disseny, la tecnologia i el mercat amb major poder adquisitiu continuen estant al centre d'Europa. No cal dir que mentre el nivell de desenvolupament tècnic i de productivitat de les facto-

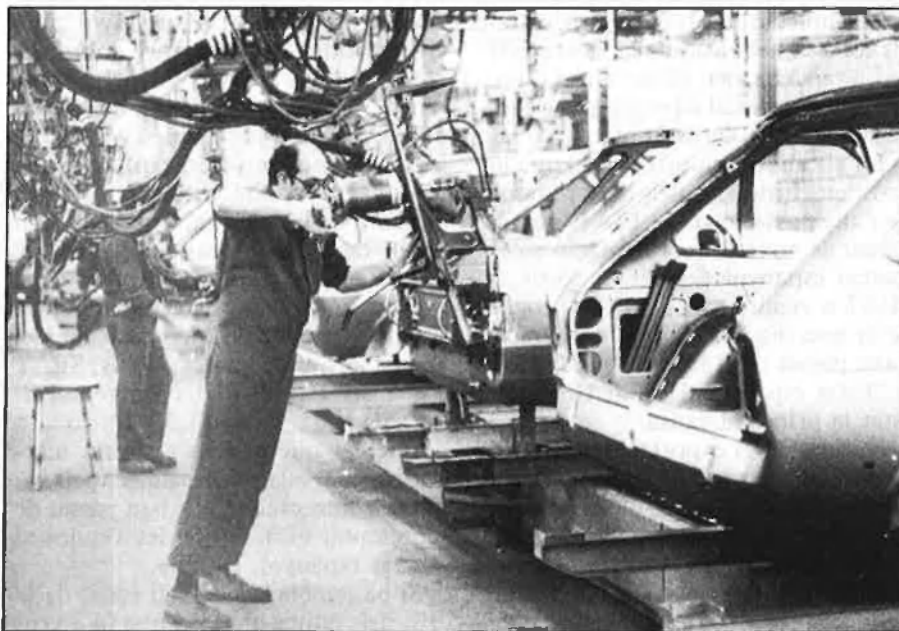
ries espanyoles és similar a l'europeu, els costos salarials continuen sent més baixos que a la majoria dels altres països.

El mercat automobilístic espanyol va tenir el seu moment més àlgid a mitjans dels setanta. Concretament, el 1977 es van vendre més de sis-cents mil cotxes. Però des d'aquell moment la in-

dústria de l'automòbil ha hagut de pensar quasi exclusivament en el mercat exterior davant d'una demanda interna que no ha fet més que caure any rere any.

No ha estat fins deu anys després del 77 que s'ha aconseguit superar la xifra de cotxes que es van vendre llavors. Durant el 87 s'ha confirmat que quan les coses van bé econòmicament, el primer signe n'és la decisió de comprar un cotxe nou. L'any passat es van vendre a l'Estat espanyol 860.815 cotxes nous, amb un creixement de la demanda del 33% respecte al 86. Un rècord que ha arribat de la mà de la important estrebada que ha donat el consum intern durant aquest any i també de la possibilitat d'accedir a cotxes d'importació amb uns aranzels més baixos que fins ara.

Aquest aspecte ha estat especialment important, ja que, si l'any passat va ser



A l'Estat espanyol només es fabriquen els models de la gamma baixa.

un any extraordinari pel que fa la venda d'automòbils de turisme, els que se n'han beneficiat més han estat els cotxes fabricats a l'estranger.

Del total de vendes, uns 650.000 cotxes van ser de fabricació espanyola, mentre que 108.000 van ser d'importació. Això suposa que tot i que les vendes d'automòbils fets aquí s'han incrementat un 28% respecte al 86, no s'ha fet sinó tornar als nivells que estaven fa deu anys. La resta de vehicles de turisme que s'han venut són d'importació, cosa que suposa doblar la xifra dels que es van vendre el 86. Si bé cal dir que la majoria de cotxes impor-

ternacional reunida a Ginebra la important acollida del model Ibiza, que ha augmentat les vendes l'any passat un 46%, i del qual quasi un 60% es ven fora de l'Estat espanyol.

Però els resultats en exportació més espectaculars els ha tingut Citroen, que ha augmentat les exportacions més del 75% respecte al 86.

Citroen ha estat durant el 87 també la marca que proporcionalment ha augmentat més les vendes al mercat espanyol, un 69%, encara que continua tenint només una part molt petita del repartiment del mercat que no arriba al set per cent.



El model Ibiza ha augmentat les vendes un 46%.

tats els han venut les mateixes marques que tenen fàbriques a l'Estat espanyol per completar l'oferta que donen amb els cotxes que fan aquí, cal veure també que això ha anat en detriment d'una balança comercial espanyola que cada vegada és més deficitària.

En el capítol importador, el que ha sortit més beneficiat dels bons resultats de l'any passat ha estat FIAT, que ha passat de no tenir representació en el mercat espanyol després de sortir de SEAT a vendre més de 35.000 cotxes de la seva marca, amb un creixement l'any passat del 133%. L'èxit evident a l'Estat espanyol del Fiat Uno n'ha estat la principal causa.

Pel que fa les exportacions, el líder va ser l'any passat SEAT, amb 241.434 vehicles venuts a fora —un 22,4% més que l'any anterior— de la mà de l'èxit a tot Europa del model Ibiza. El president de Volkswagen, Carl H. Hahn, destacava recentment fent balanç dels resultats del grup davant la premsa in-

Però, només Ford i General Motors s'han apuntat també al carro de la recuperació del mercat espanyol amb creixements de vendes per sobre del creixement del conjunt del mercat i per tant fent-se amb una quota de mercat millor que la que tenien. La resta de les marques espanyoles, agrupades a la patronal del sector Anfac, han crescut per sota de la mitjana, i per tant han hagut de cedir terreny en el mercat: Fasa-Renault, tot i ser encara la marca que més ven a l'Estat espanyol ha passat d'ocupar el 26,7 per cent del mercat a tenir-ne només el 23%, SEAT passa del 18,9 al 17,1 i Peugeot-Talbot de l'11,4 al 11,3. La quota de mercat que perden aquestes marques és ocupada principalment pels vehicles d'importació, que han passat de representar el 8,7% de les vendes al mercat espanyol, al 12%.

Si bé sembla que s'hagi sortit de la crisi dels últims anys pel que fa a vendes, no tots els fabricants han acabat

de superar situacions d'endeutament que arrosseguen des de fa anys, i alguns ni tan sols han aconseguit encara fer rendible el negoci. Tot i que la indústria automobilística espanyola ha reduït durant la dècada dels vuitanta les plantilles en quasi 19.000 persones, els dèficits d'explotació i les dificultats de gestió durant els últims anys encara pesen sobre el sector. SEAT, per exemple, tot i els bons resultats que ha obtingut l'any passat, ha tancat l'exercici amb pèrdues superiors a les que s'esperaven, unes pèrdues que han agafat desprevinguts fins i tot els responsables de Volkswagen. La gestió de la firma alemanya sobre SEAT no aconseguirà que aquesta doni beneficis fins l'exercici del 88. Fasa-Renault, per la seva banda, té actualment un endeutament de més de 139.000 milions de pessetes i ha vist com es reduïen les exportacions durant l'últim any precisament perquè eren cobertes per la casa mare francesa, que encara no ha resolt totalment la situació de crisi en què està immersa.

Hi ha també altres dificultats de cara al futur. Espanya té encara un IVA pels cotxes superior al que es paga a la resta dels països comunitaris: un impost del 33%, que és el mateix que s'aplica als abrics de pells o les embarcacions de luxe. I d'altra banda, hi ha deficiències en la xarxa viària que dificulten l'expansió del parc mòbil, fins a nivells similars als europeus, com són la falta d'autopistes o les dificultats de circulació cada vegada més importants a les grans ciutats: València, Barcelona i Madrid en són exemples clars.

Els fabricants, amb tot, es mouen entre la serenitat i l'optimisme a l'hora d'afrontar el futur. Així, l'Anfac (Associació Espanyola de Fabricants d'Automòbils) preveu que el mercat espanyol creixi encara al voltant d'un 10% durant l'any vuitanta-vuit. Prova d'aquesta incertesa és la falta de decisió a l'hora d'emprendre passos endavant. Volkswagen, que posseeix el 75% del capital de SEAT, té previst invertir a l'Estat espanyol 450.000 milions de pessetes en els pròxims anys.

Entre els objectius del pla d'inversions de SEAT hi ha el trasllat de la factoria que actualment té aquesta empresa a la Zona Franca de Barcelona, a Martorell, on ja hi ha una altra factoria de SEAT. Aquesta nova fàbrica, en un primer moment estava previst que estigués en funcionament el 1992, però les previsions inicials han canviat i els directius de SEAT han allargat el termini de posada en marxa al 1995.

La versió oficial que explica aquest ajornament és que les noves inversions anirien a cavall de la substitució dels actuals Màlaga, Marbella i Ibiza per nous models i precisament l'èxit obtingut per l'Ibiza a tot Europa feia menys necessària la seva substitució a curt termini. D'això, se'n desprendria la possibilitat de postposar la data límit de realització de les inversions pel que fa a una nova cadena de muntatge a Martorell.

Altres fonts han relacionat aquesta decisió amb la lentitud amb què SEAT està sortint de la crisi. En tot cas, la no-

va factoria suposarà una especialització de la marca espanyola en les feines de muntatge, mentre que la construcció de components, motors, etc., cada vegada d'una tecnologia més avançada, es reserva a la marca alemanya. Aquesta és una tendència a la qual es veuen abocats la major part dels fabricants espanyols dins d'estratègies d'actuació internacional de cada firma: la especialització en diversos processos i l'estandardització dels components. Una tendència en què la indústria espanyola té tots els números perquè li toqui el pitjor paper. □

el 50 per cent de les seues exportacions, mentre el 70 per cent de les fàbriques envien el mateix percentatge a través del port de València. La conclusió és evident: els empresaris prefereixen el port de València al de Castelló a l'hora de realitzar les seues exportacions.

La clau d'aquest favoritisme està en el canvi de mercats detectats al sector ceràmic, tradicionalment acostumat a vendre als països nord-africans. A pesar de tot, Líban, Iran i Irak passen per moments difícils i la seua economia de guerra no és compatible amb les grans compres. D'altra banda, des del contenciós del gas, Algèria ha deixat d'abastir-se a l'Estat espanyol, al temps que Líbia ha deixat de pagar les importacions que realitza. Tan sols resten Egipte i Aràbia Saudita, amb unes economies ressentides per la baixada constant dels preus del petroli.

La repercussió ha estat immediata: el 1983 eixiren de la dàrsena de Castelló 288.000 tones de productes ceràmics mentre l'any passat tan sols ho van fer 95.000. Les empreses del sector han

EL CANVI DE MERCATS EN EL SECTOR CERÀMIC BANDEJA CASTELLÓ

## El crepuscle d'un port

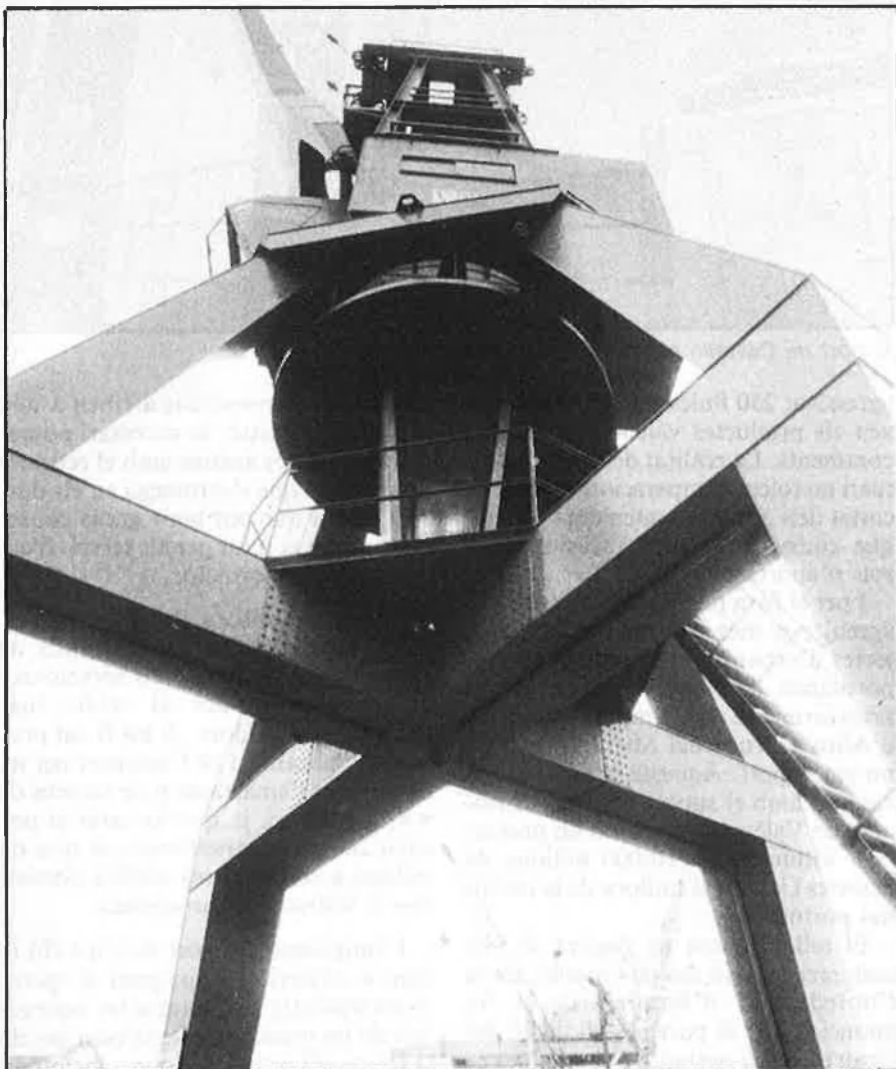
La manca de línies regulars i de calat són l'origen de la decadència econòmica del port de Castelló en un moment marcat pels canvis de mercat i per la millora d'altres ports valencians.

Albert Vicent

**E**l port de Castelló s'acosta al cap de la dècada envoltat d'una certa sensació de crisi infranquejable. Artèria natural d'exportació, la seua dàrsena és cada vegada més buida, mentre els ports de València i Tarragona augmenten de tràfic i el de Sagunt està a punt de conèixer una transformació profunda.

Les dificultats no són subjectives, són elevades per la cruesa de les dades: si el 1984 van eixir del port castellanenc del Grau 1.200.000 tones de mercaderies, el 1987 tan sols ho van fer 870.000. El 1979 es van carregar 16.000 contenidors, xifra que va davallar als 11.000 el 1983 i es va quedar en un patètic testimoni de 133 el 1986. La situació del port de Castelló, però, contrasta amb la realitat econòmica de les comarques marítimes del nord del País Valencià, on el mercat citrícola i la indústria ceràmica haurien de ser suficients per donar vida a les instal·lacions portuàries.

S'estima que 50.000 tones de taronges podrien ser embarcades cada any, però en són moltes menys. Quant al sector ceràmic, les xifres també sorprenen. Segons un estudi de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Castelló, al voltant d'un 75 per cent de les empreses taulelleres exporten per via marítima entre el 50 i el 100 per cent dels seus productes. No obstant, tan sols el 20 per cent embarca a Castelló



S'estima que 50.000 tones de taronges podrien ser embarcades cada any a Castelló.