



Estudios de Mercado

El mercado de los componentes de automoción en la República Checa

Diciembre 2014

Este estudio ha sido realizado por
Pablo Arjona Paz bajo la supervisión de la
Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Praga

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO	3
2. DEFINICIÓN DEL SECTOR	4
3. OFERTA – ANÁLISIS DE COMPETIDORES	13
4. DEMANDA	21
5. PRECIOS	32
6. PERCEPCIÓN DEL PRODUCTO ESPAÑOL	34
7. CANALES DE DISTRIBUCIÓN	36
8. ACCESO AL MERCADO-BARRERAS	38
9. OPORTUNIDADES	40
10. INFORMACIÓN PRÁCTICA	42

1. RESUMEN EJECUTIVO

La industria automotriz es el sector económico más importante de la República Checa. Con una larga tradición industrial, la República Checa se ha consolidado como un **centro mundial** de producción de automóviles. Se trata del **segundo país** con mayor producción de vehículos per cápita en el mundo, tras Eslovaquia.

El sector de la automoción gira en torno a tres fabricantes de vehículos; ŠKODA Auto (Grupo Volkswagen), Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) y Hyundai Motor. Entre los 3 fabricantes producen más de un millón de unidades al año.

Alrededor de los centros de producción se ha formado un ecosistema de compañías suministradoras de componentes. En la República Checa están **56 de los principales grupos** del sector auxiliar del automóvil. Las principales compañías españolas también están presentes en el país.

Asimismo, la consolidación del sector automovilístico ha venido acompañada de un crecimiento de centros tecnológicos y de formación que garantizan que el crecimiento del sector en el futuro se sitúe a la vanguardia en el escenario mundial.

Consecuentemente, se ha formado un **capital humano altamente especializado** en el sector industrial de la automoción, originándose un proceso de retroalimentación entre las compañías multinacionales del sector y el capital humano; a medida que nuevas empresas se instalaban en el país, aumentaba el número de estudiantes especializados en ramas de ingeniería. De la misma manera que la especialización del capital humano ha atraído a nuevas empresas a instalarse en el país.

Se estima que la producción de vehículos en el país continuará aumentando en los próximos años. No sólo por un incremento de la demanda local sino también por un aumento de las exportaciones. Además, a lo largo del 2014 **varias empresas** relacionadas con el sector han firmado **proyectos de inversión** directa en el país. Uno de dichos proyectos supone la tercera mayor inversión directa en la República Checa consolidando la importancia del sector en el país.

Estas inversiones responden a un **clima de inversión favorable** en el país en el que los **costes laborales y las ayudas a la inversión** aumentan el atractivo mercado checo.

2. DEFINICIÓN DEL SECTOR

1. DELIMITACIÓN DEL SECTOR

El sector auxiliar del automóvil engloba las distintas compañías que se dedican a la producción o distribución de los distintos componentes que integran un vehículo. Por tanto, es un sector completamente dependiente del sector de la automoción. De hecho, es común que las plantas de fabricación de componentes se establezcan próximas a los centros de producción de vehículos.

Se trata de un sector altamente competitivo en el que la eficiencia de costes resulta en ocasiones un papel fundamental en la toma de decisiones. En las últimas décadas se ha iniciado un desplazamiento de centros de producción de vehículos hacia regiones con unos costes laborales inferiores como los países asiáticos o de Europa Central y del Este.

En el caso de la República Checa, tras la fase de apertura de la economía al exterior a principios de la década de los 90, se inició un proceso de consolidación del país como centro de producción automovilística a nivel mundial. Hoy en día, es uno de los sectores principales de la economía y motor de la actividad industrial. De hecho, es el segundo país del mundo por producción de vehículos per cápita.

Clasificación arancelaria

Un automóvil puede contar con más de 300 elementos, para poder comprender la amplitud del sector es importante identificar los distintos componentes presentes en un vehículo. El presente estudio se enfocará en las principales partidas arancelarias.

TABLA1 CLASIFICACIÓN ARANCELARIA	
PRODUCTO	PARTIDAS Y DESCRIPCIÓN
Caucho y neumáticos	40.11.10.-Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho para carretera 40.16.99.- Piezas de caucho-metal
Carrocería Accesorios Transmisiones de fuerza, embragues, cajas de cambio, diferenciales y sus componentes	70.07.11/70.01.21- Vidrio de seguridad constituido para su empleo en automóviles, aeronaves, barcos u otros vehículos 70.09.10.- Espejos retrovisores para vehículos

PRODUCTO	PARTIDAS Y DESCRIPCIÓN
<p>Carrocería Accesorios</p> <p>Transmisiones de fuerza, embragues, cajas de cambio, diferenciales y sus componentes</p>	83.01.20.- Cerraduras del tipo de las utilizadas en vehículos automóviles
	84.83.10.- Árboles de transmisión, incluidos los de levas y los cigüeñales, y manivelas
	87.06.- Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705
	87.07. Carrocerías de vehículos automóviles, incluidas las cabinas
	87.08. Partes de accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701-8705, incluidas las cabinas.
	<p>Esta partida incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8708.10 Parachoques • 8708.21 Cinturones de seguridad • 8708.30 Frenos y servofrenos • 8708.40 Cajas de cambios y sus partes • 8708.50 Ejes con diferencial • 8708.70 Ruedas de aluminio • 8708.80 Sistemas de suspensión y sus partes • 8708.91 Radiadores y sus partes • 8708.92 Silenciadores y tubos de escape • 8708.93 Embrague y sus partes • 8708.94 Volantes • 8708.95 Bolsas inflables de seguridad con sistema de inflado (airbag)
94.01.20.00.- Asientos de los tipos utilizados en vehículos	
<p>Materiales y aparatos eléctricos</p>	85.07.10.- Acumuladores eléctricos, incluidos sus separadores, aunque sean cuadrados o rectangulares
	85.11 Aparatos y dispositivos eléctricos de encendido o de arranque, para motores de encendido por chispa o por compresión, generadores y reguladores disyuntores utilizados con estos motores, incluye:
	85.11.10.- Bujías de encendido
	85.11.20.- Magnetos; dinamo magnetos; volantes magnéticos
	85.11.30.- Distribuidores; bobinas de encendido
	85.11.40 Motores de arranque, aunque funcionen también como generadores
	85.11.80 Los demás aparatos y dispositivos
	85.12 Aparatos eléctricos de alumbrado o señalización (excepto los artículos de la partida 8539), limpiaparabrisas, eliminadores de escarcha o vaho, eléctricos, de los tipos utilizados en velocípedos o vehículos automóviles
85.18.21/22.- Cajas acústicas con un solo altavoz montado en su caja / con varios altavoces montados en una misma caja.	
85.39.21.- Halógenos, de wolframio (tungsteno)	
90.29.20.31.- Velocímetros y tacómetros; estroboscopios para	

Importancia del sector

Se podría decir que el país se ha especializado en los distintos sectores ligados a la automoción. De hecho, como se puede apreciar en la tabla, a partir de los datos proporcionados por la Agencia de Atracción de Inversión (Czech Invest), el sector de la automoción supone **más del 20% del total de la industria checa** y emplea a más de 150.000 profesionales.

A su vez, las principales partidas de exportación corresponden a accesorios y componentes de vehículos. La industria automotriz representa más del 20% de las exportaciones de la República Checa al exterior. En el epígrafe de análisis de la oferta se podrá ver con mayor detalle el volumen de exportación en los últimos años.

Porcentaje del sector industrial	>20%
Cuota de las exportaciones	>20%
Número de compañías	>800
Número de empleados	>150.000

Fuente: Czech Invest

2. FACTORES DETERMINANTES DEL SECTOR

Las razones de la importancia de la República Checa como centro de producción de vehículos y componentes se puede explicar en gran medida por 4 factores; situación geográfica, investigación, mercado laboral y presencia de fabricantes de automóviles.

Situación geográfica

En primer lugar, es un país con una **posición geográfica privilegiada**. Situada en el centro de Europa sirve como un centro de producción tanto para Europa del Este como para Europa Occidental. Al mismo tiempo es un país fronterizo de Alemania en el que están radicadas varias de las principales compañías automovilísticas como el grupo Volkswagen, BMW y Mercedes entre otros.

Investigación y desarrollo

En segundo lugar, la importancia del sector industrial en el país ha venido pareja del desarrollo de **centros de investigación y de estudios tecnológicos**. Muchos de ellos especializados en el sector del automóvil. Este hecho ha consolidado una base de capital humano que constituye una de las ventajas comparativas del país. Para entender mejor el escenario de formación e investigación, a continuación se muestra un mapa con la ubicación de los principales centros de I+D ligados al sector de la automoción.

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

Mapa 1. Localización de centros de investigación

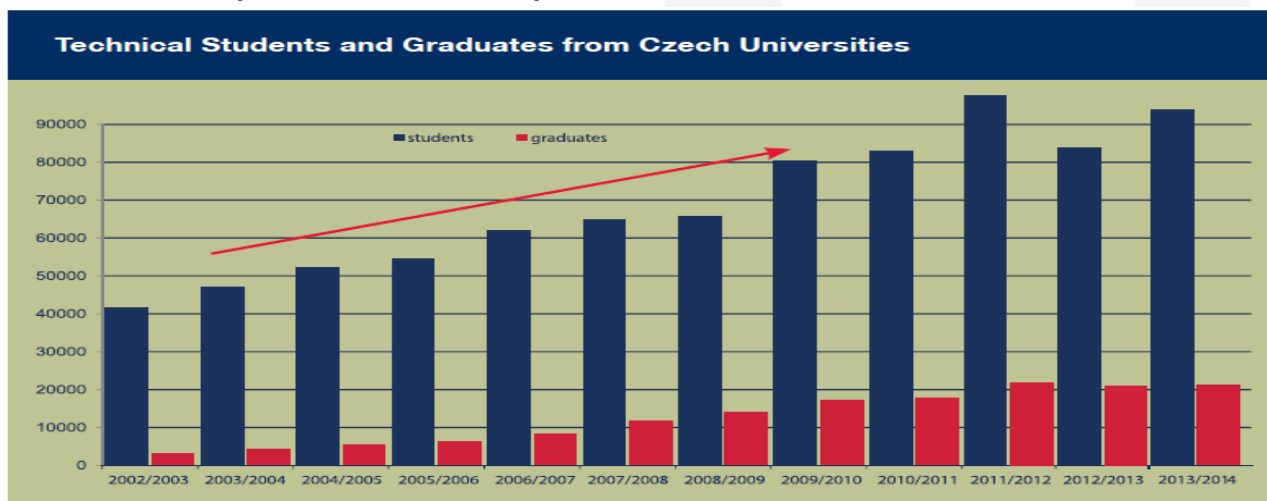


Fuente: Czech Invest

Como se puede observar, las principales empresas del sector cuentan con un centro de investigación en la República Checa, entre ellos se pueden encontrar empresas como Bosch, Honeywell, Continental o Valeo.

Sin embargo, no sólo las empresas privadas se han fijado en la República Checa para implantar centros tecnológicos. Al mismo tiempo, se han constituido universidades especializadas en sectores relacionados con la tecnología. Como consecuencia de la importancia del sector industrial, en la última década se ha triplicado el número de estudiantes en programas académicos ligados al sector automovilístico. De esta forma, el número de estudiantes ha superado los 90.000 en el último año.

Gráfico 1. Estudiantes graduados en estudios tecnológicos



Mercado laboral

Sin embargo, no sólo la República Checa cuenta con un número significativo de profesionales especializados en el sector de automoción sino que las condiciones laborales, con unos salarios comparativamente inferiores al resto de las principales economías europeas hace más atractivo para las empresas implantarse en el país.

Como se puede ver en la siguiente tabla el coste de mano de obra por hora en el 2012 en la República Checa se situó en el 42,5% de la media de la Unión Europea. Comparando directamente con países tradicionalmente productores como España, Alemania o Francia, el coste por hora checo representa el 45,3%, 28,9% y 28% respectivamente. Es decir, el coste por hora en Francia es 3,55 veces el coste por hora en la República Checa. En un mercado tan competitivo como el del sector del automóvil, las grandes marcas están obligadas a realizar una gestión eficiente de los costes.

Tabla 2. Costes laborales

Labour Cost per Hour in 2012 (EUR)		
Country	Private Sector	Manufacturing Sector
EU-27	23.50	24.00
Sweden	41.90	43.80
Belgium	40.40	41.90
Denmark	39.50	37.90
France	34.90	36.30
Netherland	31.30	33.70
Finland	31.10	33.80
Germany	31.00	35.20
Austria	30.50	32.30
Ireland	27.40	28.90
Italy	27.20	26.90
United Kingdom	21.90	22.70
Spain	20.90	22.50
Slovenia	14.50	14.10
Czech Republic	10.70	10.20
Slovakia	8.60	8.50
Hungary	7.90	7.70
Poland	7.20	6.60
Romania	4.50	3.80
Bulgaria	3.70	2.90

Fuente: Czech Invest, Eurostat

Así, se puede observar como la consolidación de la República Checa como centro de producción automovilístico ha venido precedida por la **situación geográfica** estratégica, una larga **tradición industrial**, un **capital humano** altamente **calificado** en el ámbito del sector de automoción y un **mercado laboral favorable** para las multinacionales.

Empresas fabricantes de vehículos en la República Checa

El cuarto factor que explica la importancia del sector auxiliar de la automoción en el país es la presencia de grupos de fabricantes de vehículos. Así, empresas como Škoda, Toyota-Peugeot-Citroën y Hyundai cuentan con plantas de producción en la República Checa. Además de vehículos de la clase turismo, también existen plantas de producción de autobuses, camiones y motocicletas.

1. Turismos



ŠKODA AUTO: www.skoda-auto.cz

La empresa ŠKODA AUTO fue y continúa siendo la compañía industrial de referencia del país. Es uno de los cuatro fabricantes de automóvil más antiguos del mundo con más de 110 años de historia. Es uno de los emblemas del país y prueba de ello es que mantiene una cuota de mercado superior al 30%.

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

En el año 1991 fue adquirida por el grupo Volkswagen. Este hecho permitió a la compañía checa mejorar su operativa interna mediante la utilización de la tecnología y métodos de gestión del grupo alemán. Aunque forme parte del grupo VOLKSWAGEN, ŠKODA actúa de forma independiente en la fabricación y desarrollo de vehículos.

En el año 2013 obtuvo sus mejores resultados con unas ventas de 920.000 vehículos en todo el mundo. Sin embargo, todo parece indicar que en **2014 también batirá nuevos récords de ventas**. El **90%** de la producción de vehículos en la República Checa es **exportada** a terceros países.

En la República Checa cuenta con tres plantas de producción en las localidades de Mladá Boleslav, Kvasiny y Vrchlabí. Actualmente se encuentra en proceso de expansión de sus instalaciones para la fabricación de nuevos modelos de otras marcas del grupo Volkswagen. En concreto, a mediados de 2014 se anunció la producción del nuevo modelo SUV de SEAT en la planta de ŠKODA en Kvasiny. Además cuenta con plantas en otros países como Rusia, India y China. En Eslovaquia, los vehículos de marca ŠKODA se fabrican en la planta de Volkswagen en Bratislava.

En total cuenta con una plantilla superior a 25.800 profesionales en todo el mundo.



TPCA (TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE CZECH):
www.tpca.cz

La joint venture formada por Toyota Peugeot y Citroën cuenta con una fábrica de producción de vehículos en la localidad de Kolín, 60 km al Este de Praga, puesta en funcionamiento en 2005. Es considerada una de las instalaciones más respetuosas con el medio ambiente, con un elevado ratio de reciclaje de los materiales y bajas emisiones contaminantes. La puesta en marcha de las instalaciones supusieron una inversión total de 750 millones de euros, una de las más elevadas de Europa Central hasta la fecha.

Está preparada para fabricar alrededor de 300.000 vehículos al año. Desde su inicio se han fabricado más de 2,4 millones de vehículos. Actualmente se producen los modelos Toyota Aygo, Peugeot 108 y Citroën C1.

Casi la totalidad de los vehículos fabricados son exportados a terceros países como Francia, Alemania, Italia o Reino Unido. En concreto, **únicamente el 1% de la fabricación corresponde con la demanda del mercado nacional**.

Acerca de la red de proveedores, más del 80% de las piezas proceden de la República Checa.



HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH: www.hyundai-motor.cz

La 1ª fábrica que esta compañía surcoreana abrió en Europa fue en la localidad checa de Nošovice, en la Región de Moravia-Silesia, a 330 km al Este de Praga, en 2006. La implantación en la República Checa supuso una inversión de 1.000 millones de euros.

Actualmente fabrica más de 300.000 unidades al año correspondiente a modelos compactos. Su instalación en el país se tradujo en la formación de más de 3.400 puestos directos más 5.000-

7.000 puestos indirectos de la industria auxiliar. Más del 95% de la producción es exportada a otros mercados.

Recientemente la compañía anunció posibles modificaciones en su planta para ampliar el nivel de producción en 50.000 vehículos anuales.

2. Autobuses



SOR LIBCHAVY: www.sor.cz

La compañía de capital checo SOR Libchavy es el **líder del sector de autobuses en la República Checa**. Comenzó su actividad en el año 1991. Según los últimos datos disponibles, la empresa fabrica 475 autobuses anuales. Dentro de su gama de productos están autobuses urbanos, interurbanos, de turismo y de piso bajo. Cuenta también con trolebuses y autobuses eléctricos. Acerca de sus mercados clientes, la compañía exporta alrededor del 25% de la producción anual. En los últimos años ha incrementado la venta de vehículos a países como Eslovaquia, Alemania, y países Bálticos entre otros.



IVECO CZECH REPUBLIC: www.iveco.com/czech

La multinacional italiana tiene su sede en la República Checa en la localidad de Vysoké Mýto. La empresa es la sucesora del antiguo fabricante checo de autobuses KAROSA, de propiedad estatal, que fue adquirido en 1999 por IRISBUS (empresa conjunta de RENAULT e IVECO), y que desde 2003 es controlada por IVECO. Actualmente la compañía italiana IVECO a su vez pertenece al grupo CNH Industrial N.V., participado por FIAT INDUSTRIAL.

Se trata de la **mayor planta de producción del grupo Iveco**, y la **segunda mayor fábrica de autobuses de Europa**. La empresa está enfocada principalmente hacia la producción de autobuses urbanos, aunque también cuenta con minibuses, autobuses de larga distancia y trolebuses. En el año 2013 fabricó 3165 unidades. Más del 90% de la producción es exportada a terceros países.



ŠKODA ELECTRIC:

ŠKODA ELECTRIC a.s.

www.skoda.cz/cs/o-spolecnosti/spolecnosti-skoda/skoda-electric-as

Škoda Electric es una **empresa independiente** de Škoda Auto y no pertenece al grupo automovilístico Volkswagen. Forma parte del grupo ŠKODA TRANSPORTATION, sucesor del holding ŠKODA, fabricante de diversa maquinaria, con sede en la ciudad checa de Pilsen (Plzeň), y de capital checo.

Desde sus inicios en 1901 en el campo de la ingeniería eléctrica, Škoda Electric se ha consolidado como el fabricante líder de vehículos eléctricos en el área de trolebuses, autobuses o tranvías. Se trata del mayor proveedor de trolebuses de todo el mundo. En el año 2013 Škoda batió record de venta con la comercialización de 125 unidades de trolebuses. Entre sus clientes se encuentran las ciudades de Sofía, Riga o Bratislava.

Por otro lado, la empresa checa TEDOM abandonó la producción de autobuses en 2012.

3. Camiones



TATRA: www.tatra.cz , www.tatratrucks.com

Se trata de una de las empresas fabricantes de automóviles y camiones más antiguas del mundo. Desde sus comienzos a finales del siglo XIX ha mantenido la sede en la localidad de Koprivnice en la zona de Moravia-Silesia.

Los automóviles Tatra fueron desde los años 30 y durante décadas vehículos de gama alta, algunos de cuyos modelos fueron vanguardistas y se utilizaron como vehículos oficiales para el Presidente de la República Checoslovaca y altos cargos. Tatra abandonó la producción de automóviles en los años 90 y desde entonces está especializada en la fabricación de camiones. Dentro de su gama se encuentran vehículos utilizados por bomberos, de transporte de gas o gasolina, excavadoras, minería, y también para aplicaciones militares. Sus productos son reconocidos por su resistencia a condiciones adversas de climatología, terreno, etc.

Tras diversas épocas problemáticas desde su privatización en 1993 y sucesivos cambios de propiedad, actualmente está controlada por el grupo financiero checo-eslovaco J&T.

En el año 2013, la compañía fabricó 763 unidades. La demanda local del país supuso cerca del 50% del total de la producción.

Por otro lado, la empresa checa AVIA abandonó la producción de camiones ligeros en 2013.

4. Motocicletas



JAWA: www.jawa.eu

La compañía checa JAWA fue fundada en 1929 en Praga. La empresa se dedica al desarrollo y producción de motocicletas.

En el año 2013, alcanzó un volumen de producción de 1450 unidades. Las exportaciones representan más del 90% de las ventas, siendo los principales mercados de destino Alemania, Eslovaquia, Rusia y Cuba.

3. OFERTA – ANÁLISIS DE COMPETIDORES

TIPOLOGÍA DE COMPONENTES Y ACCESORIOS

Dentro de la industria auxiliar del automóvil se distingue la siguiente tipología de productos fabricados:

1. Productos de primer mercado:

- Fabricantes de primer nivel (TIER-1): fabricantes de sistemas, subsistemas y componentes generalmente completamente terminados. Para su producción es necesaria la utilización de alta tecnología. Dado que suministran directamente al fabricante de automóviles, en numerosos casos la empresa de componentes de vehículos tiene las instalaciones en el mismo recinto que el fabricante de automóviles.
- Fabricantes de segundo nivel (TIER-2): fabricantes de sistemas, subsistemas y componentes con alta tecnología para su posterior montaje en sistemas o subsistemas de los TIER-1. Suele realizarse un suministro directo al fabricante de automóviles o de componentes de automoción.
- Fabricantes de tercer nivel (TIER-3): fabricantes de productos semi-elaborados o materias primas con suministro a fabricantes de componentes.

2. Mercado secundario

- Recambios originales: Se trata de componentes homólogos a los utilizados en la cadena de montaje de los vehículos. En su fabricación se siguen las especificaciones y normativa establecida por los fabricantes de vehículos.
- Recambios de calidad equivalente: En este caso se trata de componentes no originales. Sin embargo, cuentan con la misma calidad que los componentes utilizados en la producción de los automóviles.
- Accesorios: Componentes que no se incorporan de serie en los vehículos. En este apartado entran las piezas para la personalización de los vehículos.

COMPETIDORES

En la República Checa están presentes 56 de las 100 principales compañías del sector auxiliar del automóvil. Así, empresas como Continental, Valeo, Robert Bosch, Denso o Magna están presentes en el país. A partir de la adquisición de ŠKODA por parte del grupo automovilístico alemán Volkswagen en 1991, comenzaron a implantarse los primeros proveedores de accesorios y componentes. De esta forma, empresas antes mencionadas como Continental, Robert Bosch o Magna llevan más de 10 años en el mercado checo.

Asimismo, a medida que otras compañías como Hyundai y TPCA decidieron abrir una fábrica en el país se inició un proceso de arrastre de numerosas empresas del sector auxiliar. Prueba de ello es la empresa Faurecia, filial de Citroën y número 7 del ranking de las mayores empresas de componentes de automoción, así como otras empresas japonesas y surcoreanas.

En el mercado están presentes un amplio número de empresas locales. Sin embargo, más de la mitad del total de compañías cuentan con **capital extranjero**.

En el siguiente mapa desarrollado por Czech Invest, agencia oficial de promoción de inversiones, se puede ver la distribución de las empresas del sector auxiliar del automóvil. Es interesante apreciar cómo se han formado áreas con una elevada concentración de empresas del sector auxiliar del automóvil en las proximidades de los centros de fabricación de vehículos de ŠKODA Auto, Hyundai y el grupo TPCA.

Mapa2. Plantas de producción de vehículos comerciales



Nuevas inversiones

Aunque generalmente se trata de un sector maduro, en el año 2014 se han firmado **uno de los mayores proyectos de inversión directa** en la República Checa. A finales de junio las autoridades checas acordaron con el fabricante coreano de neumáticos Nexen Tiren el tercer mayor proyecto de inversión extranjera en la historia del país. El acuerdo fue valorado aproximadamente en 845 millones de euros. La nueva planta se instalará en el triángulo industrial cerca de la región de Ústí nad Labem, en Bohemia del norte.

Asimismo, la empresa surcoreana Hyundai Mobis perteneciente al grupo Hyundai está planeando la construcción de una nueva planta de componentes de iluminación próxima a la fábrica que dispone Hyundai en la región de Nošovice.

Investigación

En la descripción del sector se identificó la **red de centros de investigación** como un pilar fundamental de la consolidación del sector automovilístico como motor de la economía. Las compañías multinacionales del sector auxiliar no sólo producen componentes para la industria primaria de vehículos sino que también cuentan con centros tecnológicos de investigación y desarrollo. Los grandes grupos del sector auxiliar han sabido aprovechar la **mano de obra especializada** en el sector automovilístico para utilizar la República Checa como un centro de investigación de nuevos productos o materiales.

Al mismo tiempo se ha desarrollado una red de clústers enfocados hacia sectores industriales de valor añadido. Actualmente existe el Clúster Moravo-Silesio del Automóvil (Moravskoslezský Automobilový Klastř, <http://autoklastř.cz>), especializado en esta industria. A su vez, otros clúster especializados en plásticos, ingeniería, componentes electrónicos o maquinaria están relacionados indirectamente en la actividad del sector auxiliar del automóvil.

Por tanto, no sólo es relevante recalcar las plantas de producción de las empresas de componentes sino también las instalaciones que tienen en la República Checa que son el punto de partida para innovaciones futuras.

PRODUCCIÓN

Para el análisis del nivel de producción se han utilizado los datos publicados por Eurostat a partir de la clasificación PRODCOM (título de las estadísticas de producción para Minería y Canteras y Manufactura).

Los códigos correspondientes al sector auxiliar del automóvil son:

- 29.20 Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques.
- 29.31 Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos para vehículos de motor.
- 29.32 Fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor.

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

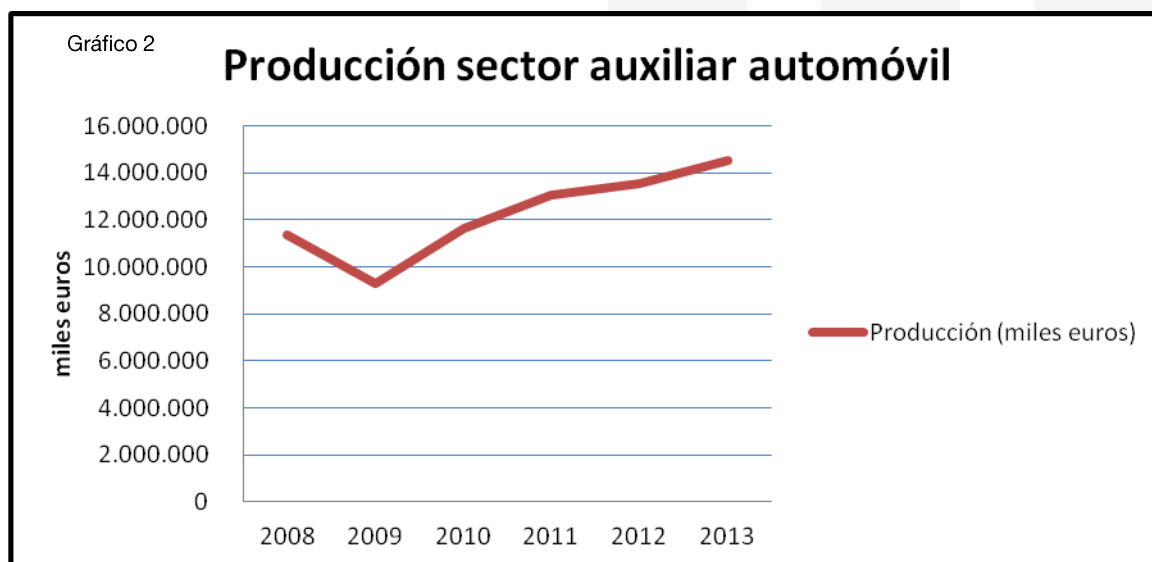
Los datos recogidos representan la amplia mayoría del sector auxiliar. Sin embargo, no es posible analizar la totalidad de la producción dado que en algunas sub categorías los datos no han sido publicados debido a razones de confidencialidad.

De acuerdo a la información, en los últimos 6 años la producción del sector de componentes de automoción en la República Checa ha aumentado más de un 27,5%, consolidando la importancia del sector en el país. Únicamente en el año 2009 se registró un descenso del nivel de producción interanual. En el último año disponible, 2013, el nivel de producción fue de 14.523 millones de euros.

Tabla 4. Producción sector auxiliar del automóvil (miles euros)

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Producción 27,59%	11.382.557	9.312.586	11.617.897	13.064.926	13.568.602	14.523.947

Fuente: Instituto Estadística Checo



DATOS DE COMERCIO EXTERIOR

La República Checa es un país tradicionalmente exportador, especialmente en el sector industrial. Los sectores relacionados con la automoción representan más del 20% de la producción industrial del país y **supera el 20% del total de las exportaciones**. Prueba de la importancia del sector es que las dos principales partidas de exportación (según el código armonizado) corresponden a partidas relacionadas con la automoción.

La partida que supone un mayor volumen de exportación es la correspondiente a vehículos a motor. En segundo lugar se sitúa las partes y accesorios de vehículos. Dada la amplitud del sector auxiliar del automóvil, hay algunos componentes recogidos en otras partidas arancelarias. Se ha seleccionado la partida 8708 dado que es la que engloba una mayor gama de accesorios y componentes.

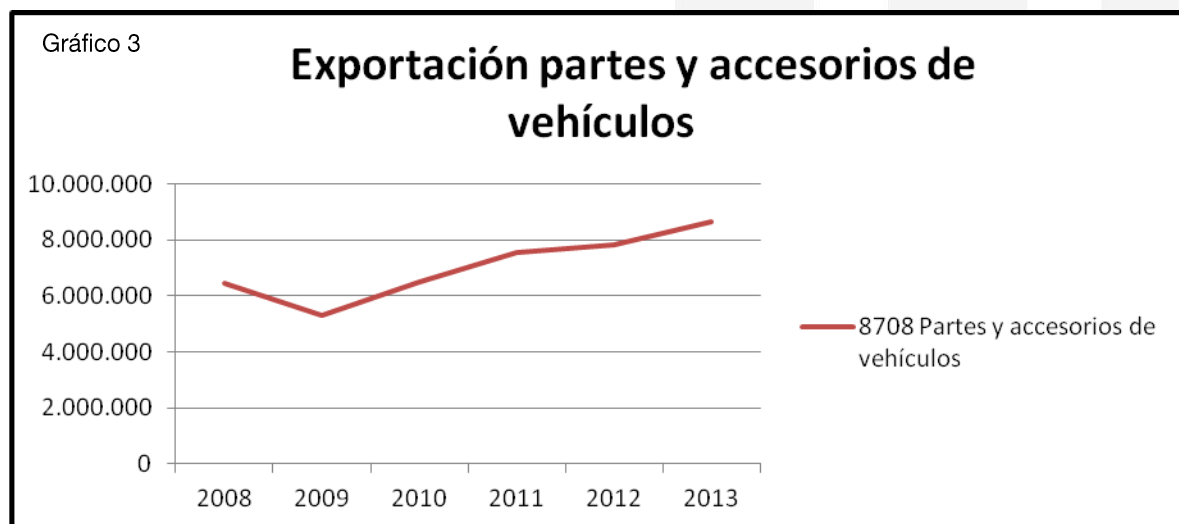
Exportaciones

En la tabla 5 se puede observar cómo el volumen de exportación ha aumentado progresivamente en el periodo 2008-2013, excepto en el año 2009 en el que se produjo un ligero descenso. Los datos del año 2013, en comparación con el año 2008 refleja un crecimiento en del 16,9%.

Asimismo, es probable que en el año 2014 las exportaciones totales sean superiores a las del ejercicio anterior. Según los últimos datos disponibles, en los 9 primeros meses del año 2014, el volumen de exportación representa más del 85% del total exportado en el 2013.

Tabla 5. FLUJO EXPORTACIÓN RANKING PRODUCTOS (miles euros)								
Producto\ Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (en-sept)	Variación% (2013-2008)
8708 Partes y accesorios de vehículos	6.462.517	5.327.981	6.508.037	7.551.555	7.820.425	8.660.558	7.367.296	16,9%

Fuente: Instituto Estadística Checo



Fuente: Instituto Estadística Checo

En función de los países destino de las exportaciones, **Alemania es el primer país cliente** con casi la mitad del total exportado. Por su parte, Eslovaquia que también cuenta con un sector automovilístico consolidado se sitúa en segundo lugar de destino de las exportaciones. España se sitúa en cuarta posición, a lo largo del periodo ha mantenido una cuota constante cercana al 4% del total y el volumen total de las exportaciones han aumentado cerca de un 50%.

Excepto Rusia, los diez primeros países clientes son países de la Unión Europea y representan más del 83% del total de las ventas realizadas. Las exportaciones en los últimos 6 años han au-

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

mentado en todos los países situados en las diez primeras posiciones. Por otro lado, las cuotas se han mantenido relativamente estables en la mayoría de los países.

Tabla 5. Exportación Partes y componentes de automóviles (8708) miles de euros

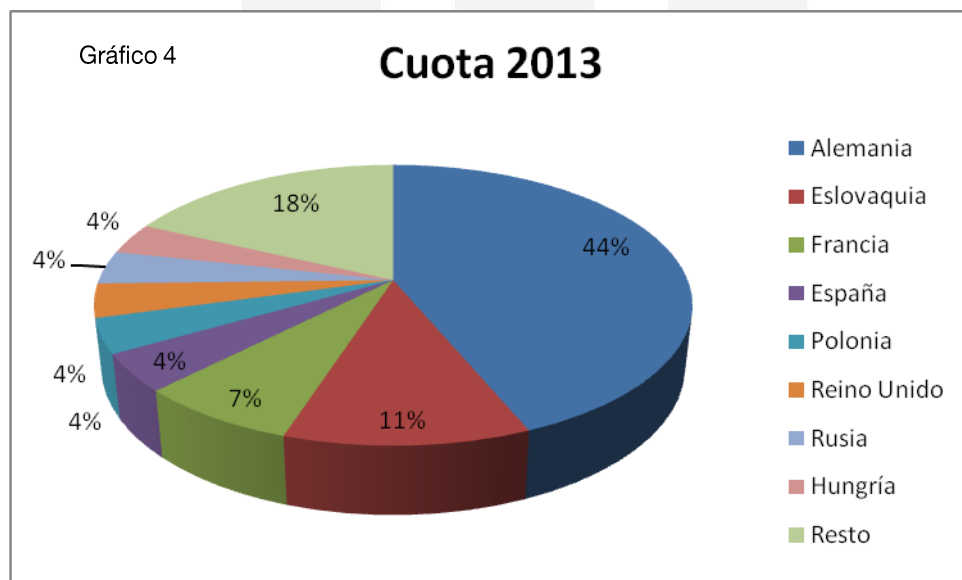
Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Alemania	2.928.684	2.575.553	2.986.595	3.358.935	3.428.830	3.785.973
Eslovaquia	599.805	470.474	603.886	675.787	938.638	977.035
France	455.202	392.605	541.323	683.289	644.148	641.977
España	250.912	254.932	281.759	278.927	291.908	374.359
Polonia	330.553	298.810	306.386	356.006	328.310	344.419
Reino Unido	224.032	182.579	213.368	254.985	258.391	337.897
Rusia	141.375	90.878	155.351	218.212	276.295	330.101
Hungría	249.869	145.803	176.624	217.092	224.093	311.232
Bélgica	220.924	177.463	184.146	211.215	225.346	283.085
Austria	175.450	74.478	112.838	162.678	143.734	173.454
Total sub 10	5.576.806	4.663.575	5.562.276	6.417.126	6.759.693	7.559.532
TOTAL	6.462.517	5.327.981	6.508.037	7.551.555	7.820.425	8.660.558

Fuente: Instituto Estadística Checo

Tabla 6. Exportación Partes y componentes de automóviles (8708) Cuota %

Año	2008	2013
Alemania	45%	44%
Eslovaquia	9%	11%
Francia	7%	7%
España	4%	4%
Polonia	5%	4%
Reino Unido	3%	4%
Rusia	2%	4%
Hungría	4%	4%
Bélgica	3%	3%
Austria	3%	2%
Total sub 10	86%	87%
TOTAL	100%	100%

Fuente: Instituto Estadística Checo



Importaciones

Como en el caso anterior, **Alemania es el primer proveedor** de componentes. Aunque a lo largo del periodo 2008-2013 ha aumentado el volumen de ventas, la cuota de mercado se ha reducido hasta el 42%. En el 2008 representaba más de la mitad de las ventas con el 51% del mercado. Nuevamente, excepto Corea del Sur, el resto de países pertenecen a la Comunidad Europea.

España está situada en las 10 primeras posiciones, en concreto en la 7ª plaza. Como se puede apreciar aunque la cuota ha descendido al 4% en 2013, el volumen de las importaciones ha aumentado a lo largo del periodo.

Asimismo, es interesante la evolución como proveedor de Corea del Sur, que ha pasado de una cuota del 2% a una cuota del 12% en el año 2013. Este comportamiento se puede explicar con la llegada de Hyundai a la República Checa. La apertura de la fábrica de coches produjo un efecto de atracción de empresas satélites que cooperan con la firma coreana.

Respecto al comercio bilateral, la República Checa tiene un saldo positivo. En el último año las exportaciones de la República Checa a España alcanzaron los 374 millones de euros mientras que las ventas de España al país fueron de 220 millones de euros.

A su vez, se puede apreciar como la República Checa no sólo tiene un saldo superavitario con España sino también con el resto del mundo en conjunto y en particular con países como Alemania, Francia, Eslovaquia o Austria. En el año 2013 la **tasa de cobertura** se situó en el 155%.

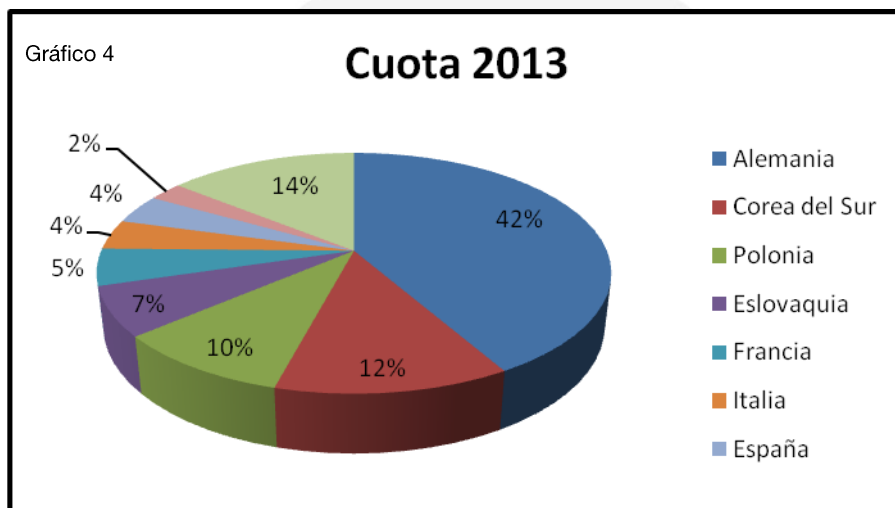
Tabla 7. Importación Partes y componentes de automóviles (8708) miles de euros

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Alemania	1.961.447	1.664.005	2.095.940	2.295.379	2.405.017	2.326.041
Corea del Sur	67.095	165.501	313.310	539.657	799.874	694.959
Polonia	355.508	347.650	360.374	366.902	456.197	534.923
Eslovaquia	107.873	163.659	223.172	308.055	372.257	368.889
Francia	324.572	258.326	261.401	285.841	282.414	276.108
Italia	190.674	156.409	172.561	210.131	211.661	222.961
España	203.572	196.758	229.463	251.776	228.348	220.570
Hungría	96.199	82.414	93.802	107.306	104.977	142.080
Rumanía	40.982	39.726	38.660	46.646	55.277	99.792
Austria	49.565	44.292	70.624	91.285	102.884	89.385
Total sub 10	3.397.487	3.118.740	3.859.307	4.502.978	5.018.906	4.975.708
TOTAL	3.823.643	3.479.389	4.308.936	5.057.325	5.626.842	5.579.062

Fuente: Instituto Estadística Checo

Tabla 8. Importación Partes y componentes de automóviles (8708) Cuota %

Año	2008	2013
Alemania	51%	42%
Corea del Sur	2%	12%
Polonia	9%	10%
Eslovaquia	3%	7%
Francia	8%	5%
Italia	5%	4%
España	5%	4%
Hungría	3%	3%
Rumanía	1%	2%
Austria	1%	2%
Total sub 10	89%	89%
TOTAL	100%	100%



Fuente: Instituto Estadística Checo

4. DEMANDA

La demanda en el sector auxiliar del automóvil se puede desglosar en mercado primario y mercado secundario.

En el primer caso se trata de la producción de nuevos vehículos por las compañías fabricantes como Škoda o Hyundai. Por otro lado el mercado secundario hace referencia al mercado de repuestos.

En este sector existe una estrecha relación entre la oferta y la demanda. Debido a los elevados costes logísticos, las compañías de componentes para la automoción, generalmente se instalan próximas a las fábricas de producción de vehículos. En algunos casos, las compañías de componentes se instalan directamente en las plantas de los fabricantes de vehículos.

MERCADO PRIMARIO

Producción

En la República Checa tres empresas fabricantes de vehículos cuentan con plantas de producción; Škoda, Hyundai y TPCA. Asimismo, las compañías Iveco, SOR y Tatra también disponen de plantas para la fabricación de autobuses y camiones.

De acuerdo a la Asociación Checa de la Industria del Automóvil, en el año 2013, se fabricaron **más de un millón de unidades** en la República Checa. Del total de la producción, el 56% corresponde a la compañía Škoda Auto con 639.889 unidades fabricadas.

Tabla 9. Producción vehículos	
Fabricante	Producción 2013
ŠKODA (ŠKODA Auto a.s.)	639.889
TOYOTA, PEUGEOT, CITRÖEN (TPCA Czech s.r.o.)	185.124
HYUNDAI	303.460
TATRA (Tatra a.s.)	763
IVECO BUS (Iveco Czech Republic, a.s.)	3.165
SOR (SOR Libchavy spol. s r.o.)	475
Total	1.132.876

Fuente: Automotive Industry Association

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

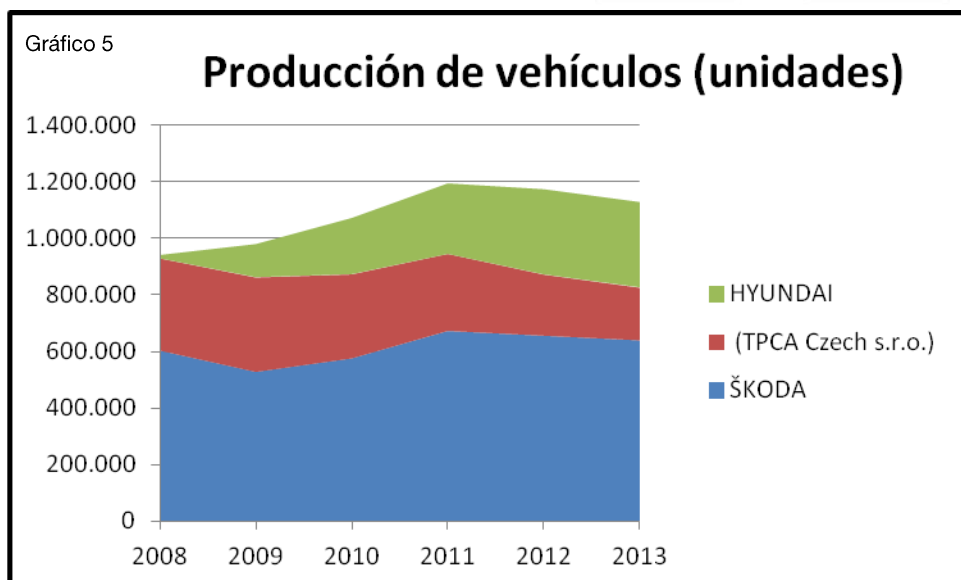
En cuanto a su destino, la mayor parte de la producción es exportada a terceros países. En el caso de Škoda el mercado checo llega a representar casi el 10% de la producción como resultado de una cuota del 30% en el mercado automovilístico checo. Por su parte, Hyundai y el grupo TPCA exportan casi la totalidad de su producción. La demanda local supone únicamente el 0,41% para el grupo TPCA.

Tabla 10. Datos de producción año 2013

Compañía	Producción	Venta mercado checo	Importancia mercado local
ŠKODA (ŠKODA Auto a.s.)	639.889	60.042	9,38%
TOYOTA, PEUGEOT, CITRÖEN (TPCA Czech s.r.o.)	185.124	764	0,41%
HYUNDAI (HMMC-Hyundai Motor Manuf. Czech s.r.o.)	303.460	10.900	3,59%

Fuente: Automotive Industry Association

La evolución del nivel de producción desde el 2008, ha sido diferente en cada una de las empresas fabricantes. El grupo Hyundai ha aumentando la producción de sus instalaciones a lo largo del periodo, al contrario que el grupo TPCA, el cual ha sufrido un continuo descenso. Por último, Škoda ha presentado secuencias de crecimiento y descenso debido a las propias fluctuaciones de la economía mundial.

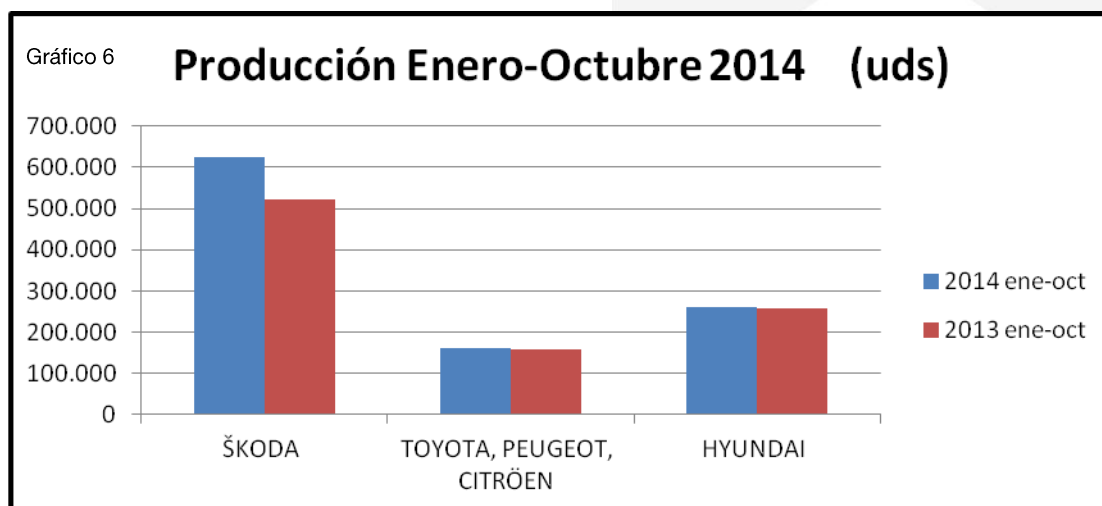


Datos: Automotive Industry Association

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

Sin embargo, pese a ligero descenso en el periodo 2011-2013, los últimos datos publicados correspondientes al año 2014, demuestran un cambio de tendencia. La compañía Škoda está batiendo récord de venta en la mayoría de los mercados en los que está presente. Estos datos se reflejan en el volumen de producción de las fábricas implantadas en la República Checa.

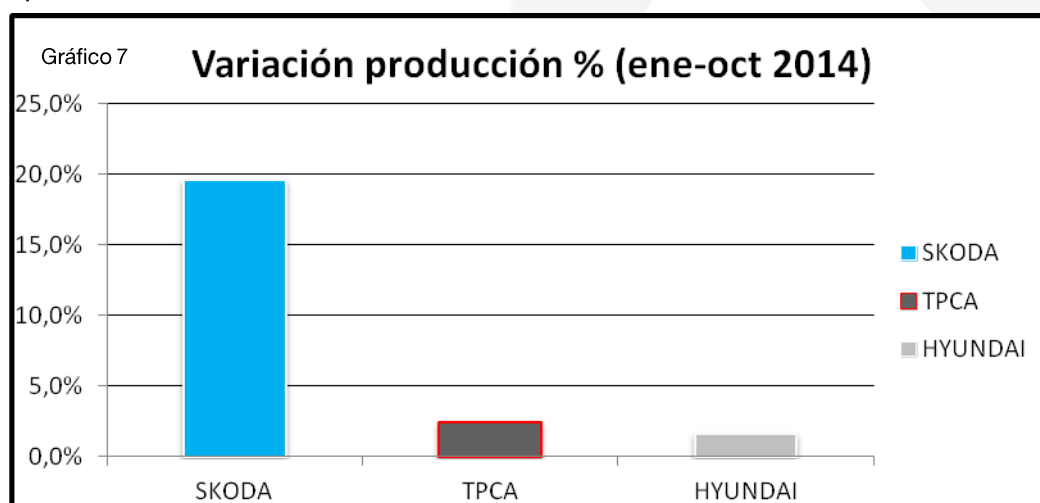
No sólo Škoda ha aumentado el volumen de producción sino también Hyundai y TPCA han incrementado el número de unidades fabricadas.



Datos: Automotive Industry Association

En el caso de Škoda Auto el aumento ha sido más significativo, con un volumen de 100.000 unidades superior al mismo periodo del 2013. Estos datos explican el proyecto de ampliación de la planta de Kvasiny.

Asimismo, Hyundai se encuentra al límite de la capacidad de producción de su planta. Por ello, la compañía surcoreana está estudiando modificaciones en sus instalaciones para poder ampliar la capacidad de producción en 50.000 unidades al año.

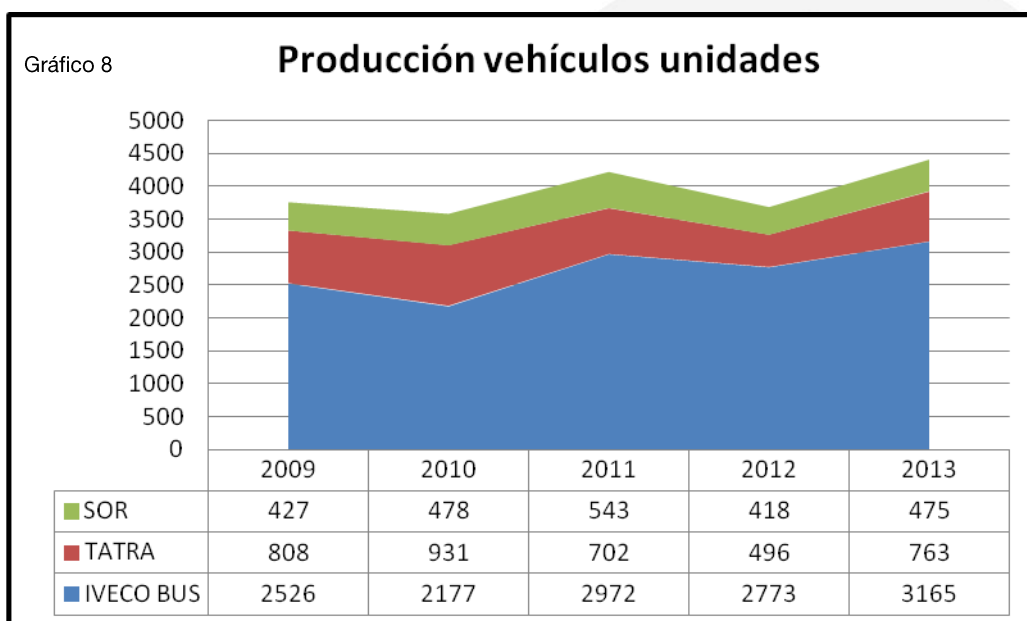


Datos: Automotive Industry Association

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

En el caso de autobuses y camiones, la evolución en los tres fabricantes; SOR, Iveco y Tatra ha sido errática en los últimos 5 años. Las tres compañías han intercalado periodos de aumento de la producción con años de decrecimiento.

En el conjunto del periodo, las unidades fabricadas por Iveco y SOR son superiores respecto al año 2009. Sin embargo, la empresa Tatra no alcanza el volumen producido en el año 2009.

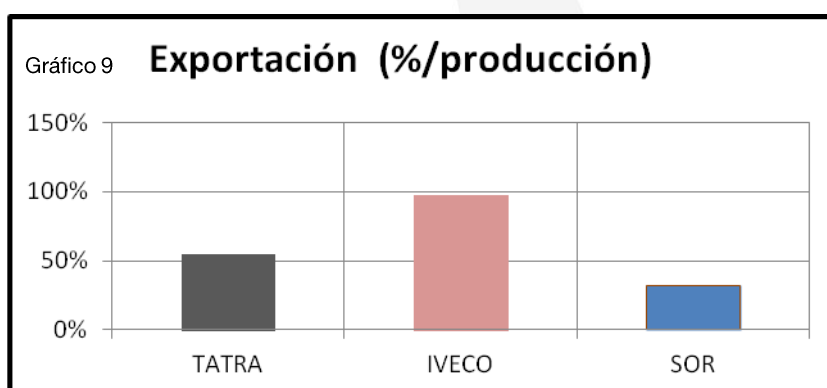


Datos: Automotive Industry Association

Respecto al año 2014, SOR ha aumentado la fabricación en un 35% en los diez primeros meses del año, con una producción de 409 unidades, en comparación con las 303 unidades del mismo periodo del año anterior.

Por su parte, Iveco ha aumentado su volumen de producción en 1,3%. En octubre ya se habían fabricado 2.547 modelos. Por último, Tatra ha aumentado el volumen de producción en un 5,4%.

Al igual que en el ámbito de los vehículos comerciales, más del 90% de la producción de Iveco es exportada a terceros países. Sin embargo, en los casos de las empresas checas Tatra y SOR el porcentaje de exportación es inferior. De hecho, la empresa SOR exporta el 32% de su producción, siendo el 68% restante cubierto por la demanda local.



Datos: Automotive Industry Association

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

Exportaciones

En la tabla sobre la cuota que representaba el mercado local en el nivel de producción de los fabricantes, se apreció como las **3 compañías de turismos exportan más del 90%** de la producción de vehículos. Este ratio de exportación explica porqué la mayor partida de exportación del país corresponda a la categoría vehículos de motor (TARIC 8703).

Si se observa la evolución de las exportaciones desde el 2008, se aprecia cómo se ha producido un aumento progresivo de las exportaciones, excepto en el año 2013. En el conjunto del periodo el aumento ha sido del 50,5%. Las exportaciones se han incrementado desde 7.397 millones de euros en 2008 a 11.494 millones de euros en 2013. El fuerte incremento en el periodo 2009-2011 refleja el inicio de la actividad de la planta de Hyundai en el país.

Tabla 11. FLUJO EXPORTACIÓN RANKING PRODUCTOS (miles euros)

Producto\ Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación% (2013-2008)
8703 Vehículos de motor	7.397.788	7.574.052	9.431.450	11.135.496	11.764.195	11.494.231	50,5%

Fuente: Instituto Estadística Checo

Asimismo según los últimos datos del Instituto de Estadística Checo, las exportaciones en los 3 primeros trimestres del 2014 superan los 9.900 millones de euros. Esta cifra supone un aumento del 19% respecto al mismo periodo del año anterior.

Por países, los 10 principales destinos de las exportaciones son países de la zona europea. En su conjunto representan alrededor del 70% del total de las exportaciones. Excepto Francia e Italia, el resto de los principales países clientes han aumentado las compras de vehículos procedentes de la República Checa.

A su vez, **Alemania representa más del 20%** del destino de las exportaciones de vehículos. En el caso de Reino Unido podemos observar como a lo largo del periodo ha incrementado su cuota hasta situarse en segundo lugar con un 11,1% del total. Por el contrario, Francia ha disminuido el volumen de compras de la partida 8703 situándose en el año 2013 en cuarto lugar con un 5,2%. En el caso de España, podemos ver cómo está situada en la 8ª posición con un discreto 3,5%.

Tabla 12. Exportación de vehículos a motor (8703) miles de euros

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Alemania	1.592.391	2.399.269	2.195.949	2.622.076	2.725.595	2.588.553
Reino Unido	570.706	560.656	829.354	918.849	1.106.410	1.273.907
Rusia	182.802	61.792	154.335	583.028	914.798	761.991
Francia	696.384	825.671	830.815	816.472	750.585	601.940
Bélgica	388.661	353.832	423.089	497.038	541.020	580.947
Italia	631.995	537.761	584.703	656.590	569.681	490.406
Polonia	371.796	346.443	506.990	503.895	457.670	485.694
España	255.872	263.921	368.435	375.892	425.115	412.509
Austria	216.108	263.096	349.835	432.726	454.727	389.934
Eslovaquia	304.070	218.533	283.179	315.032	338.224	370.513
Total sub 10	5.210.785	5.830.974	6.526.684	7.721.598	8.283.825	7.956.394
TOTAL	7.397.788	7.574.052	9.431.450	11.135.496	11.764.195	11.494.231

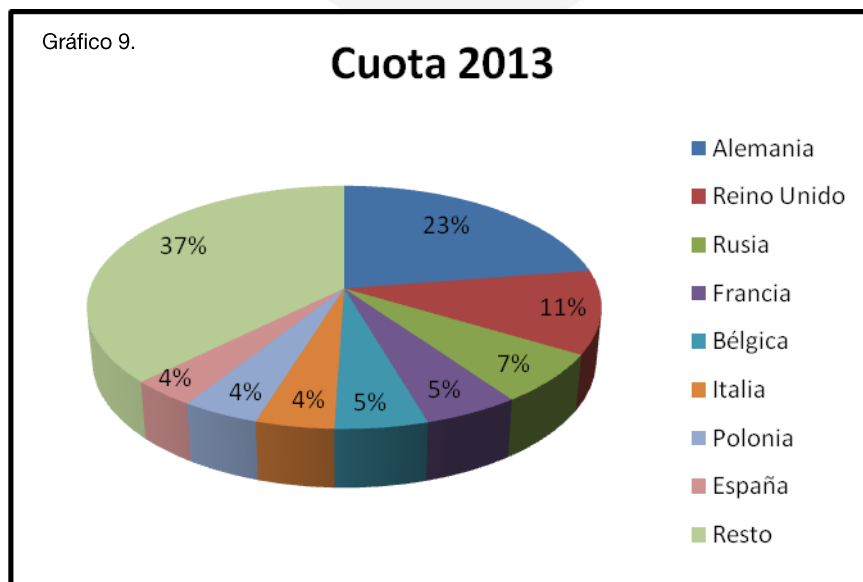
Fuente: Instituto Estadística Checo

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

Tabla 13. Exportación de vehículos a motor (8703) Cuota %

Año	2008	2013
Alemania	21,5%	22,5%
Reino Unido	7,7%	11,1%
Rusia	2,5%	6,6%
Francia	9,4%	5,2%
Bélgica	5,3%	5,1%
Italia	8,5%	4,3%
Polonia	5,0%	4,2%
España	3,5%	3,6%
Austria	2,9%	3,4%
Eslovaquia	4,1%	3,2%
Total sub 10	70,4%	69,2%
TOTAL	100%	100%

Fuente: Instituto Estadística Checo



Fuente: Instituto Estadística Checo

Importaciones

La República Checa tiene un **saldo favorable** en el código arancelario 8703. Las importaciones registradas el pasado año alcanzaron la cifra de 1.824 millones de euros, sin embargo, el total de las exportaciones en el año 2013 fueron superiores a 11.494 millones de euros. El saldo resultante fue de 9.670 millones de euros con un ratio de cobertura superior a 629%.

Acerca de los principales proveedores de vehículos, **Alemania ocupa la primera posición con más de un tercio del total del mercado**. Hay que tener en cuenta que se trata de un país colindante con una de las industrias automovilísticas más desarrolladas.

En segundo lugar se encuentra España con una cuota del 9,1%. Mientras la mayoría de los países han reducido sus exportaciones a la República Checa, en el caso de **España se han incrementado en el conjunto del periodo en un 10%**. Aunque España se sitúe en la segunda posición, el comercio bilateral es favorable a la República Checa con un superávit en el año 2013 de 246 millones de euros. De hecho, la República Checa tiene un saldo favorable también con el resto de países.

En términos totales en los últimos 5 años se ha reducido la importación de vehículos debido en cierta medida al periodo recesionalista de años anteriores.

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

Tabla 13. Importación de vehículos a motor (8703) miles de euros

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Alemania	769.631	607.952	628.168	663.799	643.129	620.464
España	150.056	143.466	141.331	169.151	143.238	166.459
Reino Unido	99.049	80.280	79.801	84.488	133.136	158.320
Francia	316.945	163.127	218.187	187.371	162.276	145.298
EE.UU	122.766	80.761	87.504	78.333	100.741	111.088
Eslovaquia	101.719	78.811	113.277	108.833	112.031	97.436
Japón	154.081	93.984	97.677	108.386	86.444	96.574
Corea del Sur	18.151	59.906	50.052	79.134	69.514	62.961
Turquía	67.028	49.961	88.974	115.042	98.319	60.237
Rumania	2.474	309	17.135	527	13.881	51.576
Total sub 10	1.801.900	1.358.557	1.522.106	1.595.064	1.562.709	1.570.413
TOTAL	2.275.177	1.722.166	1.819.797	1.947.285	1.838.438	1.824.852

Fuente: Instituto Estadística Checo

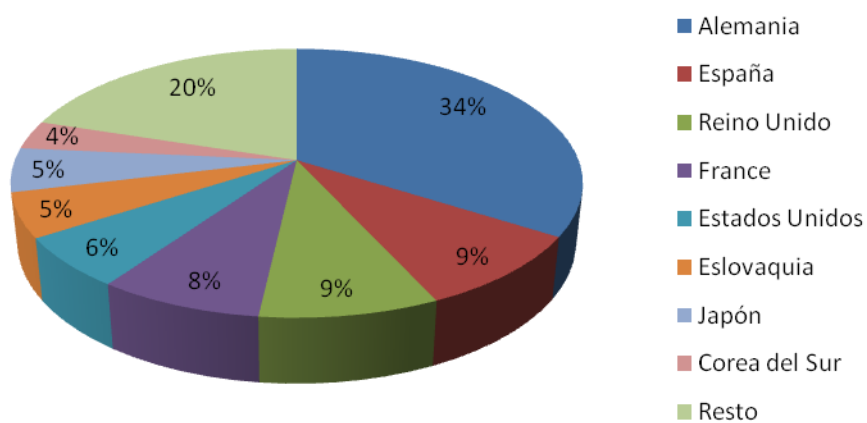
Tabla 14 . Importación de vehículos a motor (8703) Cuota %

Año	2008	2013
Alemania	33,8%	34,0%
España	6,6%	9,1%
Reino Unido	4,4%	8,7%
Francia	13,9%	8,0%
EE.UU	5,4%	6,1%
Eslovaquia	4,5%	5,3%
Japón	6,8%	5,3%
Corea del Sur	0,8%	3,5%
Turquía	2,9%	3,3%
Rumania	0,1%	2,8%
Total sub 10	79,2%	86,1%
TOTAL	100%	100%

Fuente: Instituto Estadística Checo

Gráfico 10

Cuota año 2013



Matriculación de vehículos

El nivel de producción de vehículos antes analizado vendrá determinado por la matriculación de nuevos vehículos. No sólo hay que analizar la matriculación de nuevos vehículos en el mercado doméstico de la República Checa sino también la demanda a nivel internacional, especialmente en la zona europea dado que es el principal destino de las exportaciones.

Demanda local

Desde el año 2008, la matriculación de vehículos de la clase turismo en la República Checa, alcanzó la cota máxima en el año 2012 con 174.009 nuevos vehículos. En el año 2013 se produjo una caída de las ventas debido al periodo recesionalista de la economía checa en los tres primeros trimestres del año. Sin embargo, en el periodo enero noviembre de 2014 la cifra de vehículos nuevos matriculados es superior a todo el año 2013, con un total de 175.626 unidades. En comparación con el mismo periodo del año anterior, supone un incremento del 17%.

Asimismo, en la República Checa el mercado de matriculaciones de segunda mano supera a la compra de nuevos vehículos. En el 2013 fueron adquiridos 562.000 coches de segunda mano. En el 22,4% de los casos correspondieron a vehículos importados, especialmente procedentes de Alemania. El 38% de los automóviles importados tenían una antigüedad mayor de 10 años.

Tabla 13. Matriculación de vehículos República Checa

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (Ener-Nov)
Unidades	126.796	161.659	169.232	173.282	174.009	164.736	175.626

Datos: Automotive Industry Association

Uno de los principales factores que influyen en la demanda de automóviles es la propia situación de la economía. Dado que se trata de bienes con un precio significativo, variables económicas como la tasa de empleo o la evolución del PIB per cápita son fundamentales para definir la capacidad de la demanda.

En el año 2013 el PIB real descendió un -0,9%. Sin embargo, según las previsiones del Ministerio de Finanzas la economía del país crecerá por encima del 2% en 2014 y en los próximos años. Asimismo, la tasa de desempleo descenderá paulatinamente hasta el 6,6 en el año 2016.

Tabla 14. Escenario macroeconómico

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PIB real %	2,5	1,8	-1,0	-0,9	2,7	2,5	2,5
Desempleo	7,0	6,7	6,8	7,7	7,2	6,8	6,6

Fuente: Ministerio de Finanzas

Las estimaciones económicas para el conjunto del 2014 hacen prever que la matriculación de coches superará los datos obtenidos en el 2013. Prueba de ello es que en los 3 primeros trimestres del año se han alcanzado el 85% del total de las ventas del año pasado.

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

Acerca de las marcas con mayores ventas en el mercado local, la compañía de origen checo es el claro dominante con casi un tercio del total del mercado, 49.971 vehículos. En segundo y tercer lugar se sitúan la compañía surcoreana Hyundai con un 9,86% y Volkswagen con un 9,07% respectivamente. Las siguientes 10 compañías tienen entre un 2-5% cada una de ellas.

Tabla 15. Matriculación de vehículos República Checa		
Top marcas 2013	Nuevas matriculaciones	Cuota mercado
ŠKODA	49.971	30,33%
Hyundai	16.239	9,86%
Volkswagen	14.948	9,07%
Ford	9.460	5,74%
Peugeot	7.252	4,40%
Kia	6.325	3,84%
Renault	6.047	3,67%
Citroën	5.981	3,63%
Dacia	5.655	3,43%
Opel	4.448	2,70%
Seat	4.360	2,65%
Toyota	4.173	2,53%
Bmw	3.730	2,26%
Audi	3.289	2,00%
Mercedes-benz	3.168	1,92%
Total primeras 15 marcas	145.046	88,05%
Otras 80 marcas	19.690	11,95%
Total	164.736	100%

Datos: Automotive Industry Association

Demanda internacional

Como se comentó anteriormente, en la República Checa se fabrican más de un millón de unidades al año. Sin embargo, el mercado local únicamente demandó el pasado año 164.736. La mayoría de los vehículos producidos son exportados a mercados exteriores, principalmente europeos.

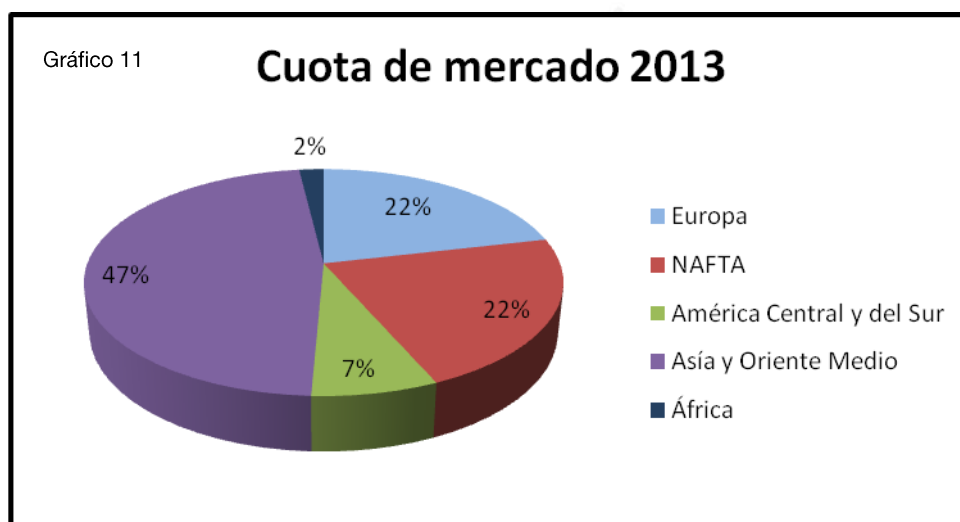
MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

A continuación se analiza la matriculación de vehículos en el resto del mundo.

Tabla 16. Matriculación de vehículos				
Región \ Año	2011	2012	2013	Cuota de mercado
Europa	19.739.761	18.665.874	18.282.465	21%
Alemania	3.508.454	3.394.002	3.257.718	3,81%
Reino Unido	2.249.483	2.333.763	2.595.713	3,04%
NAFTA	15.597.614	17.526.688	18.764.371	22%
Estados Unidos	13.040.613	14.785.936	15.883.969	18,6%
América Central y del Sur	5.942.931	6.146.341	6.239.432	7%
Asia y Oriente Medio	35.337.911	38.228.305	40.454.477	47%
África	1.472.738	1.599.493	1.653.058	2%
Total	78.090.955	82.166.701	85.393.803	100%

*NAFTA: Estados Unidos, Canadá y México

A nivel mundial cabe destacar el comportamiento en el mercado de Oriente Medio y Asia. Así, en su conjunto las matriculaciones anuales han aumentado más de 5 millones desde el 2011. De esta forma, actualmente representa casi la mitad del total de matriculaciones en todo el mundo. En las siguientes posiciones se sitúan la zona NAFTA y Europa con valores de 22% y 21% respectivamente.



MERCADO DE RECAMBIOS

El mercado de recambios depende directamente del número de vehículos en el país así como de la vida media del parque automovilístico. Cuanto mayor sea la edad media mayor será la demanda de recambios.

En el caso de la República Checa los datos facilitados por la asociación de la industria de la automoción son los siguientes:

Tabla 17. Parque automovilístico			
Año	Diciembre 2011	Junio 2012	Junio 2014
Número de vehículos	4.582.903	4.638.372	4.859.545
Edad media del parque automovilístico (junio 2014) 14,29 años			

Datos: Automotive Industry Association

En el periodo analizado (diciembre 2011-junio 2014) el parque automovilístico ha crecido más de un 6%. Según las previsiones se espera que continúe en la senda de crecimiento en los próximos años. El mercado checo cuenta además con 695.889 vehículos comerciales.

La **edad media** del parque automovilístico es de **14,29 años** en la República Checa. Se trata de un valor mayor a la media de España que, según las estimaciones de la patronal de fabricantes Anfac, se sitúa en 11,3 años.

En el mercado de recambios existe una alta sensibilidad al precio por parte del consumidor. Cada vez es mayor la cuota de recambios no oficiales debido a su inferior precio respecto a los originales.

Por otro lado, se percibe un aumento de la utilización de un mayor número de accesorios en los vehículos de serie por parte de los fabricantes de automóviles. Al mismo tiempo, cada vez es más frecuente el lanzamiento de ediciones especiales de vehículos que incluyen una serie de accesorios y componentes diseñados en exclusiva.

Dentro del área de recambios y piezas de desgaste se incluirían, entre otros, los siguientes componentes:

- Accesorios.
- Carrocería.
- Chasis.
- Componentes electrónicos.
- Distribución.
- Frenos.
- Llantas.
- Luces.
- Lunas.
- Motor.
- Neumáticos.

5. PRECIOS

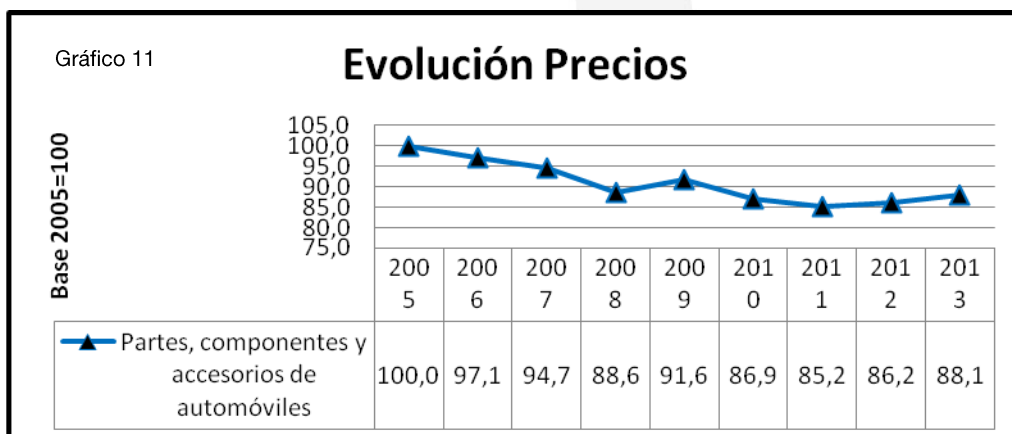
El sector de la automoción es un sector altamente competitivo en el que una amplia gama de marcas luchan por atraer el interés de los consumidores. Este hecho se ha traducido en un descenso de los precios finales de los automóviles en la última década, obviando el segmento premium en el que las marcas no compiten vía precios sino a través de la especialización. Asimismo, las dificultades económicas a nivel mundial desde el inicio de la crisis en el año 2008 ha incrementado, aún más, la competencia del sector, al producirse un shock en la demanda de las economías desarrolladas.

Al igual que otros sectores como el textil, numerosas marcas de automóviles han trasladado centros de producción hacia países con estructuras de costes inferiores.

Prueba del incremento de competencia en los últimos años lo podemos ver en la evolución de los precios de la industria desde el año 2005. A partir de la información proporcionada por el Instituto de Estadística checo, se puede analizar la evolución de la variable precios en la industria del automóvil, y más en concreto en el sector de accesorios y componentes de automoción.

En la siguiente gráfica elaborada, tomando como base el año 2005, se puede observar como los precios han disminuido paulatinamente. En el año 2011 se registró el valor más bajo del periodo analizado. El índice de precios en el subsector de componentes de automóvil fue de 85,2.

También, se puede ver como en los últimos dos años se ha producido un ligero repunte hasta situarse en el año 2013 en 88,1, sin embargo sigue estando más de diez puntos básicos por debajo del nivel de precios de hace 9 años.



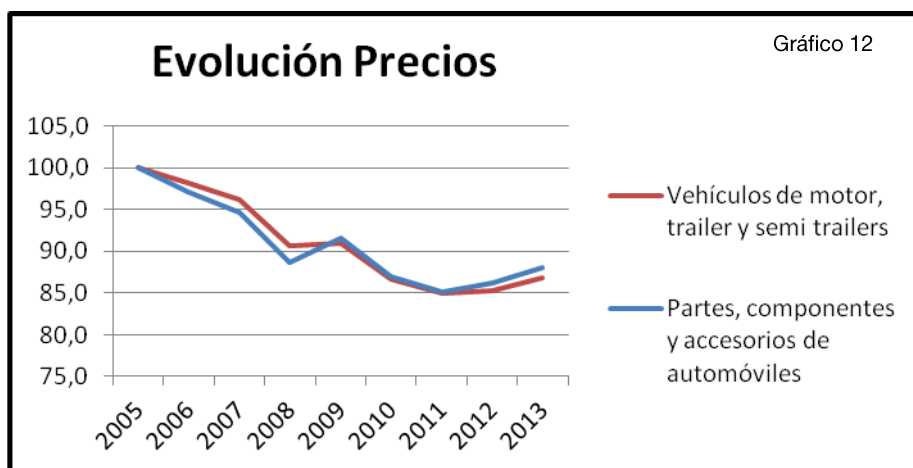
Fuente: Instituto Estadística Checo

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

En un escenario tan competitivo, los fabricantes de vehículos transmiten este nivel de competencia a sus proveedores. Por ello, **la eficiencia de costes** es una variable fundamental no sólo en las empresas fabricantes de automóviles sino también en las empresas auxiliares. De esta forma, para reducir costes de transporte, es común que las empresas de componentes se establezcan geográficamente próximas a los fabricantes de vehículos.

Asimismo, la caída de la demanda de vehículos debido a la crisis económica, empujó a las empresas fabricantes de automóviles a reducir los precios de venta al público. En este escenario, las compañías fabricantes trasladaron esa reducción de precio a sus proveedores de componentes.

Como se puede ver en la siguiente gráfica, existe una estrecha correlación entre la evolución de precios del sector de vehículos de motor con el sector de componentes.



Fuente: Instituto Estadística Checo

También juega un papel clave en el desarrollo de la industria la evolución del precio de las materias primas. Así, por ejemplo el coste de piezas y accesorios fabricados con caucho, acero u otros metales dependen sensiblemente del precio de compra de las materias primas. Actualmente, se observa un ligero descenso del precio de materias primas como el petróleo o el hierro.

Dado este escenario de competitividad, se está consolidando la tendencia por parte de las empresas de componentes hacia la fabricación de productos innovadores y al desarrollo de nuevas tecnologías.

6. PERCEPCIÓN DEL PRODUCTO ESPAÑOL

Al igual que en la República Checa, el sector de la automoción en España tiene una larga tradición y un peso significativo en el sector industrial. Marcas fabricantes como Citroën, Peugeot, Seat, Volkswagen, Renault, Opel o Nissan tienen instalaciones en España. En su conjunto, en el año 2013 las unidades producidas superaron los 2 millones de unidades.

En el sector auxiliar del automóvil varias compañías españolas están consolidadas en el top 100 mundial. Por ello, en la República Checa el producto español es percibido como un producto de calidad y las empresas españolas son reconocidas en el sector.

Parte de los productos fabricados por compañías españolas en la República Checa son utilizados directamente en las plantas producción de vehículos establecidos en el país. Sin embargo, hay otras empresas españolas fabricantes de componentes de la tipología TIER 2 que exportan parte de su producción al mercado alemán.

La cercanía geográfica a Alemania hace que pueda ser más rentable para las compañías españolas fabricar sus productos en la República Checa y posteriormente exportarlos a las fábricas de automóviles en Alemania.

Un ejemplo del atractivo del mercado checo en el área automovilística es el hecho de que los tres principales grupos españoles del sector automovilístico tienen varias plantas en la República Checa.

A continuación se indican las instalaciones de las 3 principales empresas españolas del sector auxiliar en la República Checa:



Grupo Antolín

Se encuentra implantada en la República Checa desde 1993.

- Chrastva
- Hranice
- Liberec
- Mlada Boleslav
- Nosovice
- Ostrava
- Turnov
- Valasske Mezirici

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA



CIE Automotive

Implantada en la República Checa desde 1999.

- Louny
- Valasské Mezirici
- Zdanice



Gestamp

Implantada en la República Checa desde 2012.

- Kamenice nad Lipou
- Jindrichuv Hradec
- Zatec

Aparte de los 3 grandes grupos citados del sector auxiliar del automóvil, también tienen presencia en la República Checa las siguientes compañías españolas vinculadas con la automoción:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • ACE BOROA SL • ALUDEC IBÉRICA SA • BATZ S.COOP • CIKAUTXO S.COOP • EDERFIL SCL • DASICE DE INVERSIONES Y GESTION SL (KATAFORESIS) • GESCRAP • GONVARRI • GRUPO ESTAMPACIONES SABADELL,
<i>ESSA CZECH, SPOL, s.r.o.</i> • GRUPO MEDIGUREN Y ZARRAUA SL
<i>MZ CZECH, s.r.o.</i> • INDUSTRIAS TAJO S.COOP.
<i>TREBOPLAST SRO</i> | <ul style="list-style-type: none"> • INGENIERIA DE PRODUCTOS METÁLICOS (RUBÍ)
<i>RUBÍ CZECH SRO</i> • MAIER SDAD. COOP
<i>MAIER CZ, s.r.o.</i> • MATZ ERREKA SCL • PONT AURELL Y ARMENGOL SL • TEKNIÁ MANUFACTURING GROUP
<i>TEKNIÁ UHERSKÝ BROD AS</i> • VIZA AUTOMOCION
<i>VIZA AUTO CZ SRO</i> • ZANINI AUTO GRUP SA
<i>ZANINI CZ, s.r.o.</i> |
|---|---|

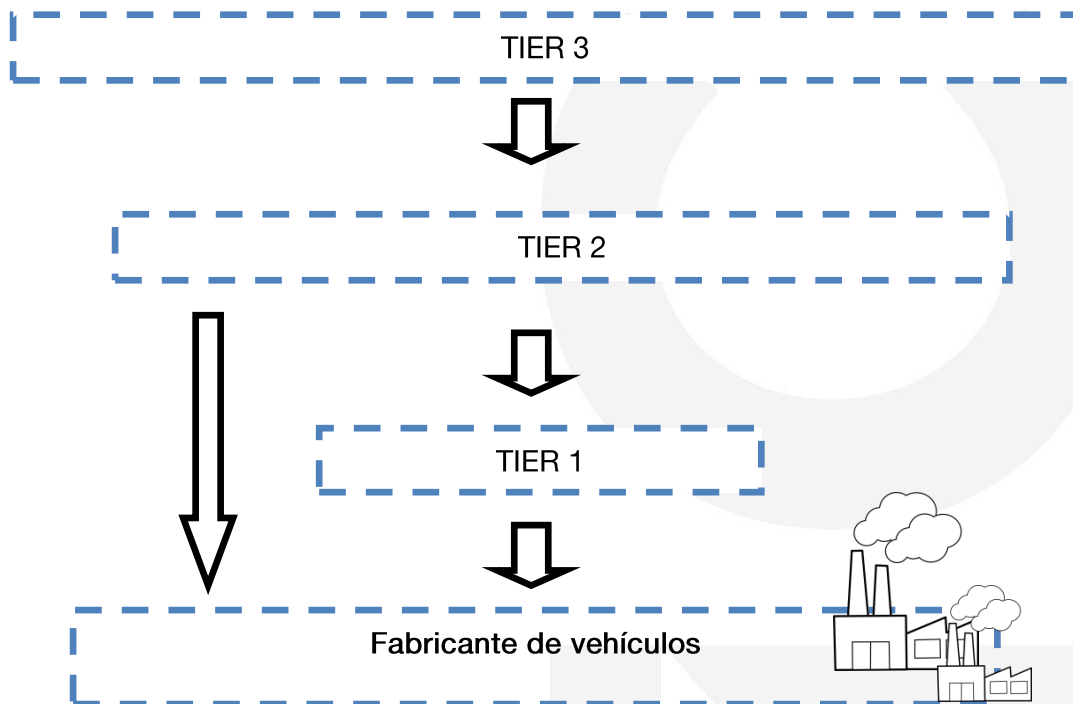
7. CANALES DE DISTRIBUCIÓN

Respecto al proceso de distribución, se pueden diferenciar dos sistemas según la tipología del mercado. Así, se va a distinguir por un lado el mercado primario y por otro lado el mercado secundario.

1.- Mercado primario de componentes originales destinados a la producción de automóviles.

Primeramente, es importante recordar la clasificación de los productos según 3 niveles; TIER 1, TIER 2 y TIER 3. La categorización de los productos depende del nivel de complejidad y de su posterior aplicación. De esta forma, los productos pertenecientes al nivel más bajo, TIER 3, son posteriormente tratados e incorporados a productos de nivel TIER 2.

Al estar las empresas del sector auxiliar próximas a los centros de producción de vehículos, la distribución generalmente se realiza directamente entre el suministrador y el comprador. De esta forma, la figura del distribuidor no es tan relevante como en el caso del mercado secundario.



MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

- Normalmente los productos de la categoría TIER 3 son adquiridos por empresas fabricantes de componentes del nivel TIER 2.
- En el caso de los productos TIER 2 pueden ser utilizados para la elaboración de productos TIER 1, o pueden ser incorporados directamente en la cadena de montaje de una planta de fabricación de vehículos.

Existe información más detallada sobre las empresas de este sector en la República Checa y su clasificación TIER1, TIER2 o TIER3 en la base de datos de proveedores (*Supplier Database*) de la agencia oficial Czech Invest (<http://suppliers.czechinvest.org>).

2.- Mercado secundario o Aftermarket. Recambios de automóviles

En el caso del mercado secundario, se establece una distinción entre recambios originales y recambios no originales.

En el primer caso, el proceso de distribución se lleva a cabo a través de las redes de concesionarios oficiales de las distintas marcas tanto si son empresas implantadas en la República Checa como aquellas en las que los vehículos son producidos en terceros países. A continuación se puede ver un esquema similar.



En el caso de recambios no originales el escenario sería parejo al siguiente:



En el mercado checo de componentes y recambios tan sólo cuatro empresas abarcan casi la totalidad del mercado; ELIT, AUTO KELLY, ACI e INTERCARS. Estas compañías suministran los distintos componentes a la red de talleres.

Las grandes distribuidoras disponen de una infraestructura propia en el país que les permiten garantizar un tiempo de entrega de los distintos productos, generalmente en un plazo inferior a 24 horas. Esto supone una barrera de entrada a nuevos competidores dado que es necesario disponer de una infraestructura propia en el país para poder contar con un sistema de entrega de pedidos similar al de las distribuidoras presentes en el mercado.

8. ACCESO AL MERCADO-BARRERAS

La República Checa como miembro de la Unión Europea desde 2004 no existen barreras de acceso a los productos españoles en el mercado checo y las personas jurídicas extranjeras tienen igualdad de condiciones para realizar actividades comerciales o adquirir inmuebles.

Las personas jurídicas extranjeras pueden llevar a cabo actividades comerciales en las mismas condiciones que los empresarios checos. Pueden llegar a ser fundadores o cofundadores de una compañía, o pueden fusionarse con empresas checas. Las empresas extranjeras pueden operar en la República Checa, ya sea mediante la implantación de una sucursal registrada en el país o mediante el establecimiento de una filial.

Las formas jurídicas más comunes para una filial en la República Checa es la Sociedad de Responsabilidad Limitada (s.r.o) y las sociedades anónimas (a.s). Es importante recordar la modificación de la Ley de Corporaciones Empresariales dado que a partir del 1 de enero de 2014 el capital mínimo requerido para la constitución de una sociedad limitada es de 1 corona checa en lugar de 200.000 coronas (7.770 euros) exigidas hasta el 31 de diciembre de 2013.

La figura del socio local no suele ser imprescindible para poder implantarse en el país. También existe la opción de exportación directa desde España. Si bien es cierto que la mayoría del sector auxiliar de la automoción ha optado por establecerse directamente en el país.

En materia fiscal, el Impuesto sobre Sociedades tiene un gravamen del 19% existiendo convenio para evitar la doble imposición entre España y la República Checa.

Por otro lado, Czech Invest, la agencia oficial checa de promoción de inversiones, establece para determinados casos de inversión en el país exención en las obligaciones tributarias.

El impuesto directo sobre el consumo es del 21% el tipo general y el 15% el tipo reducido.

En lo que se refiere a los estándares de calidad la normativa a cumplir es la siguiente:

- Se requiere la Certificación Europea para poder comercializar cualquier producto en el mercado checo.
- En términos de producción, los estándares habitualmente exigidos son:
 - ISO TS 16949 en lo que respecta a la calidad del producto final
 - ISO 14001 en el campo medioambiental
 - ISO 18001 en materia de seguridad laboral
- De modo adicional los grandes proveedores de componentes, así como los fabricantes de vehículos suelen requerir una certificación propia expedida por su departamento técnico a todas las compañías suministradoras de piezas o accesorios.

9. OPORTUNIDADES

1. RAZONES PARA INVERTIR EN LA REPUBLICA CHECA

A lo largo del estudio se han mencionado distintos aspectos del ecosistema del sector auxiliar del automóvil que constituyen fortalezas y oportunidades que hacen del mercado checo un destino propicio para la inversión en el sector automovilístico. A continuación se resumen los factores clave de su atractivo.

- Existencia de plantas de producción de las compañías TPCA, Hyundai y Škoda Auto.
- Perspectivas de crecimiento de la producción de vehículos, ampliación planta Škoda y aumento capacidad Hyundai.
- Amplia red de proveedores relacionados con el sector de la automoción
- Ubicación estratégica en el centro de Europa, ventajas logísticas.
- País con una larga tradición industrial, especializado en el sector automovilístico.
- Capital humano altamente preparado
- Red de centros tecnológicos y de investigación
- Clima de inversión favorable a la inversión extranjera

2. OPORTUNIDADES DE INVERSION

Czech Invest, la agencia oficial checa de promoción de inversiones, gestiona un programa de incentivos a la inversión, del que se han beneficiado numerosas empresas de éste y otros sectores. Además, el **sector del automóvil** es uno de los sectores identificados como **prioritarios** por Czech Invest.

MERCADO DE COMPONENTES Y ACCESORIOS DE AUTOMOCIÓN EN LA REPÚBLICA CHECA

Los proyectos más significativos relacionados con el sector de la automoción han sido los siguientes:

Tabla 18 Proyectos de inversión en la República Checa

Inversor	Filial checa	Sector	País	Inversión (USD mln)	Trabajos	Año	Región
Hyundai Motor	Hyundai Motor Manufacturing Czech	Fabricante vehículos de motor	Corea del Sur	1221,55	3000	2006	Moravia-Silesia
Toyota/PSA	Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o.	Fabricante vehículos de motor	Japón/Francia	850,20	3000	2002	Bohemia Central - Kolín
Nexen Tiren	Nexen Tiren	Sector auxiliar automoción	Corea del Sur	1.100	1000	2014	Ústí nad Labem-Havraň
Volkswagen	ŠKODA AUTO	Fabricante vehículos de motor	Alemania	562,00	600	1998	Bohemia Central - Mladá Boleslav
Nemak	Nemak Europe	Sector auxiliar automoción	México	317,15	1361	2000	Ústí nad Labem-Havraň
Denso	Denso manufacturing czech	Sector auxiliar automoción	Japón	254,53	936	2001	Liberec
Volkswagen	ŠKODA AUTO	Fabricante vehículos de motor	Alemania	237,92	2150	2004	Hradec Králové, Bohemia
Robert Bosch	BOSCH DIESEL	Sector auxiliar automoción	Alemania	237,48	1485	2000	Vysočina - Jihlava
Hyundai Mobis	Hyundai Mobis	Sector auxiliar automoción	Corea del Sur	195	900	2014	Moravia-Silesia
Siemens VDO	VDO Česká Republika,	Sector auxiliar automoción	Alemania	178,99	1900	2002	Bohemia Central - Brandýs nad Labem
Robert Bosch	BOSCH DIESEL	Sector auxiliar automoción	Alemania	125,61	368	2004	Vysočina- Jihlava
Automotive Lighting	Automotive Lighting.	Sector auxiliar automoción	República Checa	119,31	312,00	2012	Vysočina - Stráž, Pávov

Fuente: Czech Invest

10. INFORMACIÓN PRÁCTICA

1. EMPRESAS

La Oficina Económica y Comercial de España en Praga pone a su disposición los Servicio Personalizados de ICEX como herramienta de apoyo para la empresa española que desee exportar al mercado checo o implantarse en este país. Los diversos servicios de ICEX están descritos en:

www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/index.html

www.icex.es/serviciospersonalizados

2. FERIAS

AUTOSALON BRNO + MOTORSPORT EXPO



International Motor Show + International Fair of Parts and Equipment for Professional Motorsport

Periodicidad: bianual.

Próxima edición: 28 mayo – 1 de junio, 2015

Lugar: Exhibition Centre Brno

Organizador: Veletrhy Brno, a.s. www.bvv.cz

Contacto: Jiří Číkl

Tel.: (+420) 541 152 915 , 541 152 994

E-mail: jcikl@bvv.cz , dkilianova@bvv.cz

Web: <http://www.bvv.cz/en/autosalon-brno>

AUTOSHOW PRAHA

Periodicidad: anual

Próxima edición: 25-28 Septiembre 2015

Lugar: INCHEBA EXPO PRAHA

Organizador: INCHEBA PRAHA <http://www.incheba.cz>

Contacto: Veronika Plocková

Tel.: (+420) 220 103 794, móvil (+420) 724 183 013

E-mail: v.plockova@incheba.cz , autoshow@incheba.cz

Web: <http://www.autoshowpraha.cz>



FOR INDUSTRY - International Trade Fair of Engineering Technologies

Periodicidad: anual

Próxima edición: 21-23 Abril 2015

Lugar: PVA EXPO PRAHA

Organizador: ABF a.s., www.abf.cz

Contacto: Hana Marková

Tel.: (+420) 225 291 266, móvil (+420) 739 003 162

E-mail: forindustry@abf.cz , markova@abf.cz

Web: <http://www.forindustry.cz>



MSV - International Engineering Fair

Periodicidad: anual

Próxima edición: 54ª, 14-18 Septiembre 2015

Lugar: Exhibition Centre Brno

Organizador: Veletrhy Brno, a.s. www.bvv.cz

Contacto: Jiří Rousek

Tel.: (+420) 541 152 960 , 541 152 926

E-mail: msv@bvv.cz , jrousek@bvv.cz

Web: www.bvv.cz/msv , <http://www.bvv.cz/es/msv/> , <http://www.bvv.cz/en/msv>



3. PUBLICACIONES

SVĚT MOTORŮ (El mundo de los motores)

Revista semanal especializada en el automóvil.

Web: www.svetmotoru.auto.cz



AUTODEALERS

Publicación online sobre el sector del automóvil.

Web: www.autodealers.cz



AUTOEXPERT

Revista especializada en reparación de automóvil

Web: www.autopress.cz



AUTOFORUM

Revista especializada en el automóvil

Web: <http://casopis.autoforum.cz>



AUTOMOBIL REVUE

Portal especializado en el automóvil

Web: www.automobilrevue.cz



MOTOFOCUS

Portal especializado para talleres de reparación de automóvil

Web: <http://motofocus.cz>



PRŮMYSL (Industria)

Portal especializado en diversos sectores industriales.

Web: www.prumysl.cz



PRŮMYSLOVÉ SPEKTRUM (Espectro industrial)

Web especializada en diversos sectores industriales.

Web: www.mmspektrum.com



4. ASOCIACIONES

**ASOCIACIÓN DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL (AIA) DE LA REPÚBLICA CHECA
AUTOMOTIVE INDUSTRY ASSOCIATION (AIA) OF THE CZECH REPUBLIC
SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU (AUTO-SAP)**

Opletalova 55, 11000 Praha 1
Tel: +420 221 602 987

E-mail: autosap@autosap.cz

Web: <http://www.autosap.cz>



Web en versión inglesa, con análisis y estadísticas del sector, fabricantes clasificados por tipo de producto, etc.

**ASOCIACIÓN DE IMPORTADORES DE AUTOMÓVILES (SDA-CIA)
SVAZ DOVOZCŮ AUTOMOBILŮ (SDA-CIA)**

Web: <http://portal.sda-cia.cz/>

Web en versión inglesa, con análisis, estadísticas del sector y diferentes informaciones.

Estadísticas en inglés:

<http://portal.sda-cia.cz/stat/index.EN.html>

Sección de memorias anuales (Výroční zprávy):

http://portal.sda-cia.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=243&Itemid=182



**ASOCIACIÓN DE IMPORTADORES Y FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN DE LA REPÚBLICA CHECA (SISA)
SDRUŽENÍ IMPORTÉRŮ A VÝROBCŮ SOUČÁSTÍ AUTOMOBILŮ A SERVISNÍ TECHNIKY (SISA)**

Doudlebská 2, 14000 Praha 4.
Tel: +420 481 313 674

E-mail: sisa@czn.cz

Web: <http://www.sisa.cz>



**MORAVSKOSLEZSKÝ AUTOMOBILOVÝ KLASTR
CLUSTER DE AUTOMOCION DE MORAVIA-SILESIA**



**MORAVSKOSLEZSKÝ
AUTOMOBILOVÝ KLASTR**

Web: <http://www.autoklastr.cz/>

El Cluster de Automoción de Moravia-Silesia apoya la innovación y la mejora de la ventaja competitiva y la capacidad de exportación de sus 52 miembros en la región de Moravia-Silesia. Ayuda a desarrollar la industria automotriz de la región a través de un fuerte industrial compuesto por empresas, universidades, instituciones de investigación y otras organizaciones, tanto en el sector privado como en el público.

El grupo también contribuye a la mejora de la competitividad de los proveedores de componentes de automoción.

**ASOCIACIÓN DE VENDEDORES Y TALLERES DE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS (SAČR)
SVAZ PRODEJČŮ A OPRAVÁŘŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL ČESKÉ REPUBLIKY (SAČR)**

Preperská 1809

51101 Turnov

Tel.: +420 481 313 674

Fax: +420 481 321 272

E-mail: sacr@sacr.cz

Web: www.sacr.cz



**CONFEDERACIÓN DE INDUSTRIA DE LA REPÚBLICA CHECA
SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY ČR**

Web: <http://www.spcr.cz>



5. DIRECCIONES DE INTERÉS

1. Embajada de España en Praga y Consulado

Dirección: Badeniho, 4

170 00 Praga 7

Tel.: (+420) 233 097 211

Fax: (+420) 233 341 770 y (+420) 233 340 813

E-mail: Emb.Praga@maec.es

Web: www.exteriores.gob.es/Embajadas/Praga/es/Paginas/inicio.aspx

2. Embajada de la República Checa en Madrid

Avenida Pío XII, 22 - 24

28016 Madrid

Tel.: 91-353 1880

Fax: 91-353 1885

E-mail: madrid@embassy.mzv.cz

Web: www.mzv.cz/madrid

Sección Consular Tel.: 91-3531897

Sección Económica y Comercial Tel.: 913 531 884

Primera Secretaria de Asuntos Económicos y Políticos: Zdeňka Kostik Šubrová

E-mail: Commerce_Madrid@mzv.cz

3. Ministerio de Industria y Comercio de la República Checa

Na Františku 32

110 15 Praga 1

Tel.: (+420) 224 851 111

Fax: (+420) 224 811 089

E-mail: mpo@mpo.cz

Web: www.mpo.cz

4. CZECHINVEST (Agencia para la atracción y promoción de las inversiones extranjeras en la República Checa)

Štěpánská 15

120 00 Praga 2

Tel.: +420 296 342 500

Fax: +420 296 342 502

E-mail: info@czechinves.org

Web: www.czechinvest.org



6. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- Asociación española de fabricantes de automóviles y camiones (ANFAC) <http://www.anfac.com/>.
- Asociación checa del sector de automoción, Auto-SAP, AIA: <http://www.autosap.cz/>.
- Asociación de Importadores de Componentes, SISA: <http://www.sisa.cz>.
- Czech Invest: Automotive Industry in the Czech Republic.
- Czech Invest: The Czech Automotive Industry in the spotlight.
- Czech Invest: Investment Climate in the Czech Republic.
- Banco Nacional Checo <http://www.cnb.cz/>.
- Eurostat.
- Euromonitor International: <http://www.euromonitor.com/>.
- HBI (base de datos).
- Instituto Estadística Checo: comercio exterior, producción, precios.
- Ministerio de Economía y Finanzas; Forecast 2014.
- Revista Automotive News.