



Πρεσβεία της Ελλάδος στη Μαδρίτη  
Γραφείο Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων

## **ΕΡΕΥΝΑ ΑΓΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ**



Η παρούσα Έρευνα Αγοράς αφορά τους ακόλουθους κωδικούς της Συνδυασμένης Ονοματολογίας (Combined Nomenclature): CN [8702], CN [8703], CN [8704], CN [8708]

**Μαδρίτη, Απρίλιος 2020**

ISO 9001:2008 GEN 30 - 02

---

Avda. Dr. Arce 24-28002 Μαδρίτη Τηλ: +34915644592, Φαξ: +34915644668,  
[www.agora.mfa.gr/es73](http://www.agora.mfa.gr/es73), [ecocom-madrid@mfa.gr](mailto:ecocom-madrid@mfa.gr)



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

A.1 Περιγραφή Κλάδου - Γενικά Χαρακτηριστικά.....	3
A.2 Ιστορική Αναδρομή.....	3
A.3 Συγκριτική σπουδαιότητα του κλάδου.....	5
B. ΠΡΟΣΦΟΡΑ .....	6
B.1 Δομή Παραγωγής .....	6
B.2 Εξέλιξη Παραγωγής .....	10
B.3 Τεχνολογία παραγωγής .....	12
B.4 Προοπτικές στην εξέλιξη της παραγωγής.....	12
Γ. ΖΗΤΗΣΗ.....	14
Γ.1 Μέγεθος αγοράς/ τμήματα αγοράς .....	14
Γ.2 Αγοραστική συμπεριφορά.....	14
Γ.3 Προοπτικές στην εξέλιξη της ζήτησης.....	15
Δ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ .....	16
Δ.1 Ροές εμπορίου - εμπορικό ισοζύγιο κλάδου/προϊόντος .....	16
Δ.2 Ανάλυση εξαγωγών- εισαγωγών .....	16
Ε. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ .....	19
E.1 Δομή αγοράς – Δίκτυα Διανομής.....	19
E.2 Βαθμός συγκέντρωσης (εγχώριων/ ξένων επιχειρήσεων) .....	19
E.3 Τιμές λιανικής πώλησης.....	19
ΣΤ. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	20
ΣΤ.1 Νομικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του κλάδου.....	20
ΣΤ.2 Επιπτώσεις θεσμικού πλαισίου στον ανταγωνισμό .....	22
Ζ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	23
Ζ.1 Παράγοντες που επηρεάζουν ζήτηση –προσφορά.....	23
Η. ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΔΙΕΘΥΝΣΕΙΣ - ΠΗΓΕΣ .....	25



## **A. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΛΑΔΟΥ/ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ**

### **A.1 Περιγραφή Κλάδου - Γενικά Χαρακτηριστικά**

Παγκοσμίως, μία σειρά σημαντικών αλλαγών λαμβάνουν χώρα, ως αποτέλεσμα της μετακίνησης του παγκόσμιου οικονομικού άξονα προς την ασιατική ήπειρο, όπου οι αναπτυσσόμενες χώρες έχουν αποκτήσει το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανικής παραγωγής. Ο τομέας της αυτοκίνησης αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της προαναφερόμενης αλλαγής. Η ανάπτυξη των οικονομιών και των περιοχών που προσφέρουν χαμηλότερο κόστος παραγωγής από τις αναπτυγμένες χώρες και η αύξηση της ζήτησης έχουν οδηγήσει στη γεωγραφική επέκταση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας και, συνεπώς, των εξαρτημάτων.

Ο κλάδος της αυτοκίνησης δημιουργεί ένα σημαντικό πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα στο σύνολο της ισπανικής οικονομίας. Πέραν της προφανούς δραστηριότητας στον τομέα των εξαρτημάτων, οι κατασκευαστές οχημάτων δημιουργούν δραστηριότητα και συνδέονται, μεταξύ άλλων, με τη βιομηχανία μετάλλου, μηχανικής και εξοπλισμού, πλαστικού και χημικών προϊόντων πληροφορικής, υφασμάτων, γυαλιού ή ενεργειακού εφοδιασμού και, συνολικά, με 64 κλάδους δραστηριότητας.

Η Ισπανία είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος κατασκευαστής αυτοκινήτων της Ευρώπης και ο όγδοος παγκοσμίως, με το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής να εξάγεται σε 130 χώρες. Συνολικά, στη χώρα, δραστηριοποιούνται 17 εργοστάσια παραγωγής αυτοκινήτων, ενώ ο τομέας συμπληρώνεται με τις 1.000 εταιρίες κατασκευής εξαρτημάτων.

### **A.2 Ιστορική Αναδρομή**

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, στην Ισπανία υπήρχαν ερασιτέχνες κατασκευαστές αυτοκινήτων, ωστόσο κανείς δεν είχε επιτύχει να κατασκευάζει οχήματα, μαζικά. Η ισπανική βιομηχανία ήταν ανεπαρκής, ενώ το μεγαλύτερο μέρος αφορούσε εισαγωγές από άλλες χώρες της Ευρώπης καθώς και τις Η.Π.Α.. Δεδομένης της κακής οικονομικής κατάστασης, εξαιτίας του εμφυλίου πολέμου και εν συνεχεία της δικτατορίας, η Ισπανική Κυβέρνηση του Φράνκο, το 1940, μείωσε τις εισαγωγές στο ελάχιστο δυνατό, όχι μόνο για την αποφυγή της εκροής κεφαλαίων στο εξωτερικό αλλά παράλληλα για την ενίσχυση μίας πατριωτικής βιομηχανίας, η οποία δεν θα είχε εξάρτηση από καμία άλλη χώρα.

Αν και αυτή η κρατική παρέμβαση προστάτευσε αρχικά την τοπική βιομηχανία, απέκλεισε παράλληλα τη συνεργασία σε ό,τι αφορούσε τα μηχανήματα, εξαρτήματα, τεχνικές και απαραίτητες τεχνολογίες για την κατασκευή αυτοκινήτων, κάτι που ζημίωσε την ίδια. Σχετικά με την αγορά, δεν ήταν



επαρκής, ούτε τοπικά ούτε εξαγωγικά. Αρχικά, η ισπανική επωνυμία Hispano-Suiza εξειδικευόταν στα πολυτελή αυτοκίνητα, κάτι το οποίο δεν σύναδε με τις τότε ανάγκες. Υπήρχε γραμμή επιβατικών πολυτελείας, αεροσκαφών και στρατιωτικών οχημάτων. Το παράδοξο ήταν ότι η παραγωγή δεν αντιστοιχούσε στη ζήτηση της αγοράς, αν και ήταν μόνο κάποιες χιλιάδες, με αποτέλεσμα να ακυρώνεται τελικά μέρος των παραγγελιών, κάτι που απόβαινε προς όφελος άλλων εταιριών. Στην πραγματικότητα, ποτέ δεν πλησίασε σε έναν αριθμό που θα την καθιστούσε επικερδή για μία σειρά ετών, ώστε να δοθεί το έναυσμα σε αυξημένη παραγωγή. Σε ό,τι αφορά τα φορτηγά, στερούνταν κινητήρες ντίζελ, και για το λόγο αυτό δεν υπήρχαν ευκαιρίες στην εν λόγω αγορά. Το ίδιο συνέβη με τα αεροσκάφη και τους κινητήρες εσωτερικής καύσης. Δεδομένου του ότι επρόκειτο για μία εταιρία συνδεδεμένη με την άμυνα, η κυβέρνηση ανέλαβε το βάρος της, ιδρύοντας την εταιρία ENASA το 1947, της οποίας ο σκοπός ήταν να κατασκευάζει βιομηχανικά αυτοκίνητα, το μελλοντικό Pegaso.

Η SEAT ιδρύθηκε το 1950 και θεωρείτο η κρατική επιτυχία μέσω του Εθνικού Ινστιτούτου Βιομηχανίας (Instituto Nacional de Industria (INI)) για να βοηθήσει τους πολίτες να αποκτήσουν ιδιωτικά αυτοκίνητα, όπως έπρατταν και άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Η συμμετοχή του κράτους ήταν στο 51%. Μία απαίτηση εκ μέρους της κυβέρνησης ήταν ότι το 90% των εξαρτημάτων θα έπρεπε να κατασκευάζονται στην Ισπανία, σε μία χρονική στιγμή που δεν υπήρχε αυτή η βιομηχανία και για το λόγο αυτό, κατασκευάζονταν μοντέλα με την άδεια της Fiat, με το όνομα της SEAT.

Το εργοστάσιο εγκαταστάθηκε στη βιομηχανική περιοχή Franca της Βαρκελώνης. Τα πρώτα χρόνια δινόταν προτεραιότητα στην ποσότητα υπέρ της ποιότητας, συμπεριλαμβανομένης της τιμής. Το πρώτο αυτοκίνητο που κατασκευάστηκε ήταν το SEAT 1400, το οποίο στην εποχή του ήταν δείγμα πολυτέλειας. Η πρώτη σπουδαία επιτυχία της SEAT ήταν το μοντέλο 600 που εμφανίστηκε το 1957 και ήταν το πρώτο αυτοκίνητο, στο οποίο μπορούσε να έχει πρόσβαση η μεσαία ισπανική τάξη.

Στα επόμενα χρόνια εγκαταστάθηκαν στην Ισπανία περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες, με την πρώτη να είναι η Renault το 1951, η οποία κατασκεύασε το εργοστάσιό της στο Βαγιαδολίδ. Στη συνέχεια, ακολούθησαν οι Citroen, Ford και Opel καθώς και άλλες, με ορισμένες να μη συνεχίζουν τη λειτουργία τους έως και σήμερα.

Με την είσοδο της Ισπανίας στην Ε.Ο.Κ., το 1986, η αγορά άνοιξε ακόμη περισσότερο για τη χώρα, η οποία εισήγαγε πλέον περισσότερα μοντέλα και μάρκες αυτοκινήτων. Περίπου την ίδια περίοδο, η αγορά ανοίγει ακόμη περισσότερο, με την αύξηση πλέον του εμπορίου αυτοκινήτων σε όλο τον κόσμο. Οι Ιαπωνικές εταιρίες κατασκεύαζαν ποιοτικά και φθηνά αυτοκίνητα, τα



οποία αποτέλεσαν απειλή για τα εργοστάσια της Ισπανίας. Προκειμένου να μειωθεί η ανωτέρω αρνητική επίπτωση, η χώρα έθεσε σειρά μέτρων κατά των εισαγόμενων αυτοκινήτων. Οι ιαπωνικές αυτοκινητοβιομηχανίες, ωστόσο, για να αποφύγουν τα μέτρα αυτά και να εισέλθουν στην ισπανική αγορά, εγκαταστάθηκαν στην Ισπανία, δημιουργώντας εργοστάσια, όπως η Nissan, της οποίας το εργοστάσιο συνεχίζει να είναι σε λειτουργία έως και σήμερα.

Στο παρόν, στην Ισπανία δραστηριοποιούνται οκτώ εταιρίες σε συνολικά 17 εργοστάσια.

### **A.3 Συγκριτική σπουδαιότητα του κλάδου**

Ο τομέας της αυτοκίνησης στην Ισπανία αντιπροσωπεύει το 10% του ΑΕΠ (συμπεριλαμβανομένης της διανομής και σχετιζόμενων δραστηριοτήτων) και το 19% του συνόλου των ισπανικών εξαγωγών. Η κατασκευή οχημάτων στην Ισπανία, το 2018, επανήλθε στα προ κρίσης επίπεδα. Για την περίοδο 2012-2018, η αύξηση της παραγωγής αντιστοιχεί σε ποσοστό 42,5% το οποίο αντιστοιχεί σε 840.386 προστιθέμενες μονάδες, σε σχέση με το 2012. Το 2018 παρήχθησαν από τα ισπανικά εργοστάσια 2.819.565 οχήματα.

Η επένδυση της βιομηχανίας στο σύνολό της, ήτοι οι κατασκευαστές και ο τομέας προμηθευτών της αυτοκίνησης εκτιμάται κατά μέσο όρο στα 4 δις ευρώ για την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των εργοστασίων. Το 82% των οχημάτων που κατασκευάζονται στην Ισπανία εξάχθηκαν σε περισσότερες από 130 χώρες κατά το 2018 με την αξία τους να ξεπερνάει τα 30,36 δις ευρώ. Το εμπορικό ισοζύγιο της χώρας στα αυτοκίνητα ξεπερνά τα 11 δις ευρώ.

Επίσης η σπουδαιότητα του κλάδου για την οικονομία της χώρας διαφαίνεται από τον αντίκτυπό του στην προσφορά εργασίας. Η ποσότητα και η ποιότητα της άμεσης εργασίας που προκύπτει από τον κλάδο, όπως και η σπουδαία δυνατότητά του να δημιουργεί εργασία έμμεση ή επαγόμενη, εξαιτίας του έντονου πολλαπλασιαστικού ρόλου, κάνουν τον κλάδο ιδιαίτερα σημαντικό. Η άμεση εργασία ξεπερνά τους 463.000 εργαζομένους και, συγκεκριμένα, 66.000 στις κατασκευαστικές εταιρίες και 225.000 στη βιομηχανία εξαρτημάτων, 162.000 στη διανομή και 10.000 στη βιομηχανία ανακύκλωσης. Συνολικά, έχοντας υπόψη και τους έμμεσους απασχολούμενους, η εργασία που προκύπτει εκτιμάται σε 1,8 εκατομμύρια άτομα. Δημιουργήθηκαν 6.000 νέες θέσεις εργασίας στον τομέα παραγωγής οχημάτων κατά την περίοδο 2013-2016, καθιστώντας την προσωρινή απασχόληση κατώτερη σε σχέση με τους υπόλοιπους τομείς (15,7% έναντι 21% της βιομηχανίας και 27% της συνολικής οικονομίας). Επίσης δημιουργήθηκαν 40.000 θέσεις εργασίας στον τομέα των εξαρτημάτων κατά την περίοδο 2013-2017.



## **B. ΠΡΟΣΦΟΡΑ**

### **B.1 Δομή Παραγωγής**

#### Αυτοκίνητα

Η προσφορά του κλάδου στελεχώνεται από οκτώ εταιρίες και συνολικά 17 εργοστάσια, με παραγωγή που ξεπερνά τα 2,8 εκατομμύρια οχήματα. Από τη χώρα, το 2018, εξήχθησαν 2,3 εκατομμύρια οχήματα, που αντιστοιχούν στο 17,9% των εξαγωγών της χώρας.

Οι οκτώ βασικές εταιρίες που αναφέρονται σε όλες τις σχετικές εκθέσεις του κλάδου είναι οι ακόλουθες και παρατίθεται μια σύντομη περιγραφή τους:

#### **1. Ford**

Ιδρύθηκε το 1976, στην Almussafes της Βαλένθια και εκεί παράγεται η μεγαλύτερη ποικιλία μοντέλων της εταιρίας στην Ευρώπη. Το εργοστάσιο αυτό, έχει μεγάλη δραστηριότητα τα τελευταία χρόνια και είναι πολύ αποτελεσματικό από άποψη διανομής, χάρη στην εγγύτητα των προμηθευτών και λόγω του ότι διαθέτει τον δικό του σιδηροδρομικό σταθμό. Εκεί κατασκευάζονται τα Ford Kuga, Transit, Tourneo καθώς επίσης τα Ford Mondeo και S-Max, μοντέλα που, έως πρότινος, παράγονταν στη Γερμανία. Μάλιστα, το Mondeo Hybrid αποτέλεσε το πρώτο υβριδικό αυτοκίνητο που παράχθηκε στην Ισπανία. Επιπροσθέτως, παράγονται τα Galaxy καθώς και οι κινητήρες Maverick για το μοντέλο Ford Edge.

Αξιοσημείωτο είναι ότι στο συγκεκριμένο εργοστάσιο δεν παράγονται αυτοκίνητα μόνο για την αγορά της Ευρώπης. Αντίθετα, παράγονται και μοντέλα, τα οποία συμβαδίζουν με συγκεκριμένους κανονισμούς ορισμένων χωρών, όπως λ.χ. το Transit, το οποίο κατασκευάζεται αποκλειστικά για την αγορά των Η.Π.Α..

#### **2. Iveco**

Η IVECO έχει τα εργοστάσιά της στη Μαδρίτη και το Βαγιαδολίδ. Το 1990 εξαγόρασε την κρατική Pegasos, η οποία και αποτέλεσε σημαντικό σταθμό για την ανάπτυξή της. Στην πρωτεύουσα παράγονται τα βαριά φορτηγά, ενώ στο Βαγιαδολίδ τα ελαφρά φορτηγά. Συγκεκριμένα, στο εργοστάσιο της Μαδρίτης παράγονται Stralis, Trakker, κατά αποκλειστικότητα, και ειδικά οχήματα με κινητήρες φυσικού αερίου καθώς και οχήματα για στρατιωτική χρήση. Το 2018, η παραγωγή μειώθηκε αισθητά, από τα 27.058 οχήματα το 2017, στα 18.495 το 2018. Αντιθέτως, στο εργοστάσιό της στο Βαγιαδολίδ, παρήχθησαν 2.000 περισσότερα ελαφριά φορτηγά το 2018 σε σχέση με το 2017, ξεπερνώντας τα 25.000.





### **3. Mercedes-Benz**

Η Mercedes-Benz διαθέτει το εργοστάσιό της στη Βιτόρια, της Χώρας των Βάσκων και αποτελεί το μοναδικό εργοστάσιο αυτοκινήτων στην Κοινότητα αυτή. Ο συνολικός χώρος φτάνει τα 600.000 τ.μ. και η παραγωγή εξειδικεύεται στα βαν, τα οποία και πωλούνται σε ολόκληρη την Ευρώπη. Ιδρύθηκε το 1954 και, έκτοτε, έχει ξεπεράσει τα 1,8 εκατομμύρια οχήματα σε παραγωγή, αποτελώντας το δεύτερο σημαντικότερο εργοστάσιο της εταιρίας στην παραγωγή μικρών φορτηγών. Από το 2003 παράγει τα μοντέλα Vito, eVito, Clase V και Marco Polo.

Παράλληλα, λεωφορεία της επωνυμίας παράγονται από την EnoBus Ibérica S.A.U. στη Σάμανο της Κανταβρία.

### **4. Nissan Motor Ibérica**

Η ιαπωνική εταιρία Nissan διαθέτει δύο παραγωγικά κέντρα στην Ισπανία, ένα στη Βαρκελώνη και ένα στην Κανταβρία, ενώ πρόσφατα έκλεισε το εργοστάσιό της στην Άβιλα, το οποίο κατασκεύαζε αποκλειστικά βιομηχανικά αυτοκίνητα.

Μόνο στο εργοστάσιο της Βαρκελώνης παράγονται ολοκληρωμένα αυτοκίνητα και, συγκεκριμένα, τα NV200, Pathfinder και Navara, και το ηλεκτρικό βαν eNV200, όλα σε παγκόσμια αποκλειστικότητα. Στην Κανταβρία, η εταιρία κατασκευάζει περιφερειακά, όπως δίσκους φρένων κοκε.

### **5. PSA (Opel, Peugeot, Citroen)**

#### **Opel**

Το εργοστάσιο της Opel στην Ισπανία, βρίσκεται στην Figueruelas της Σαραγόσα και λειτουργεί από το 1982. Τα μοντέλα που κατασκευάζονται είναι τα Mokka X, Crossland X καθώς και το Citroën C3 Aircross και το Corsa ενώ αναμένεται και η παραγωγή του ηλεκτρικού μοντέλου Corsa-e. Στο συγκεκριμένο εργοστάσιο, παράγεται περίπου το ήμισυ των αυτοκινήτων της εταιρίας, ενώ προβλέπεται η παραγωγή να συνεχίσει να αυξάνεται. Για το 2019 υπολογίζεται ότι παρήχθησαν περί τα 475.000 οχήματα. Περίπου το 95% της παραγωγής εξάγεται σε χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιταλία, τη Γαλλία και την Τουρκία.

#### **Peugeot- Citroën**

Οι δύο εταιρίες αποτελούν μέλος του Polo Industrial Ibérico, του ομίλου PSA και στην Ισπανία δραστηριοποιούνται δύο εργοστάσια, ένα στη Μαδρίτη και ένα στο Βίγο της Γαλικίας.

Στη Μαδρίτη, παράγεται, κατά αποκλειστικότητα,, το μοντέλο Citroën C4. Το εργοστάσιο βρίσκεται στην περιοχή Villaverde και καλύπτει έκταση 154.600 τ.μ. ενώ απασχολεί περισσότερους από 1.670 εργαζομένους.



Το άλλο εργοστάσιο του ομίλου βρίσκεται στο Βίγο της Κοινότητας της Γαλικίας. Η παραγωγή του 2018 αυξήθηκε σε σχέση με το 2017 και έφθασε τα 400.000 οχήματα ενώ οι προβλέψεις για το 2020 είναι αισιόδοξες για περαιτέρω αύξηση. Στο εργοστάσιο εργάζονται 5.700 απασχολούμενοι, και η συνολική έκταση φθάνει τα 663.876 τ.μ. ενώ η λειτουργία του ξεκίνησε το 1958. Το 85% της παραγωγής εξάγεται σε 80 χώρες και αποτελούν το 20% των συνολικών εξαγωγών της Κοινότητας της Γαλικίας. Συνολικά παράγονται επτά μοντέλα αυτοκινήτων της Citroën και της Peugeot.

## **6. Renault España**

Εκτός από το κέντρο οχημάτων και μηχανών στην Βαγιαδολίδ, η Renault έχει έντονη βιομηχανική παρουσία στην Ισπανία με τα εργοστάσια στην Παλένθια και τη Σεβίλλη, όπου εργάζονται περισσότερα από 7.000 άτομα. Στο εργοστάσιο αυτοκινήτων στο Βαγιαδολίδ παράγονται 700 μονάδες καθημερινά Renault Captur και 5 εβδομαδιαία Twizy, το πρώτο 100% ηλεκτρικό αυτοκίνητο κατασκευασμένο στην Ισπανία. Και τα δύο μοντέλα παράγονται κατά αποκλειστικότητα για όλο τον κόσμο. Αυτό το εργοστάσιο διαφοροποιείται από τα υπόλοιπα του Ομίλου Renault για την καινούργια τεχνική βαψίματος με πέντε ρομπότ που χρησιμοποιείται κατά αποκλειστικότητα στο Captur και επιτρέπει εξοικονόμηση στην ποσότητα μπογιάς. Το εργοστάσιο της Παλένθια είναι ένα από τα πιο σύγχρονα και φιλικά προς το περιβάλλον στη δυτική Ευρώπη.

## **7. Seat**

Το εργοστάσιο της Seat στην Martorell της Καταλονίας, με μία παραγωγή 2.000 οχημάτων ημερησίως και περίπου 400.000 το χρόνο, κατατάσσεται στα πιο σημαντικά της μάρκας παγκοσμίως, και η προέλευση του είναι ισπανική. Το 81% των μοντέλων της Seat που παράχθηκαν τον τελευταίο χρόνο, παράχθηκαν στο συγκεκριμένο εργοστάσιο, το οποίο ιδρύθηκε το 1993 και το 86% εξάχθηκε στην Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γαλλία, την Αλγερία και το Μεξικό, ως βασικοί προορισμοί. Συγκεκριμένα εκεί παράγονται τα Ibiza, SC, León, SC, ST, ST 4Drive και Cupra, Altea, Altea XL και Altea FreeTrack, όλα κατά αποκλειστικότητα. Επίσης παράγεται κατά αποκλειστικότητα το Audi Q3.

## **8. Volkswagen Landaben**

Το Volkswagen Polo παράγεται ασταμάτητα από το 1984 στο εργοστάσιο που βρίσκεται στην Παμπλόνα της Ναβάρρα. Ιδρύθηκε το 1965 και απασχολεί 4.919 εργαζομένους. Το 2018 παράχθηκαν 289.589 μονάδες (ένα 5% της συνολικής παραγωγής της Volkswagen) με ρυθμό 1.400/1.800 οχήματα την ημέρα, εκ των οποίων το 93,3% προορίστηκε για εξαγωγές στη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Τουρκία. Πέραν του Polo, παράγεται και το μοντέλο Volkswagen T-Cross, το νέο μοντέλο SUV της εταιρίας.





## **Εξαρτήματα**

Σημαντικό τμήμα του κλάδου είναι και ο τομέας εξαρτημάτων. Η ισχυρή ισπανική Βιομηχανία Εξαρτημάτων είναι ένας παράγοντας-κλειδί για την ανταγωνιστικότητα του κλάδου καθώς 1.000 προμηθευτές αυτοκίνησης, οι οποίοι ανήκουν σε 720 επιχειρησιακές ομάδες, είναι εγκατεστημένες στην χώρα, εξασφαλίζοντας τις υπηρεσίες και τον εφοδιασμό των εργοστασίων κατασκευής.

Ο τομέας κατέγραψε 36,2 δις ευρώ κατά το 2018, εκ των οποίων το 55% αντιστοιχούσαν σε εξαγωγές. Η ετήσια επένδυση του τομέα εκτιμάται σε 2 δις ευρώ, με μία ιδιαίτερη επένδυση σε Έρευνα και Ανάπτυξη, στην οποία αφιερώνεται το 4,2% της κατασκευής, ποσοστό ανώτερο του μέσου της βιομηχανίας. Οι εταιρίες εξαρτημάτων αύξησαν το ποσοστό της προστιθέμενης αξίας στα αυτοκίνητα σύγχρονης τεχνολογίας, μέσω της βελτίωσης των συστημάτων και ηλεκτρικών εξαρτημάτων μεγάλης αξίας. Σε αυτή τη βάση, το νέο σενάριο που έχει δημιουργηθεί εξαιτίας των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, συνδεδεμένων και αυτόνομων, έχει αναπροσανατολίσει τα εξαρτήματα που ζητούν οι κατασκευαστές.

Οι πέντε ισπανικές εταιρίες που συνοδεύουν τις μεγάλες πολυεθνικές του κλάδου εξαρτημάτων της παγκόσμιας αυτοκίνησης είναι οι ακόλουθες:

- **Gestamp**, η πρώτη εταιρία του κλάδου, εξειδικευμένη στην κατασκευή πλαισίων, με περίπου 8 δις ευρώ παραγωγής και με προσωπικό 33.000 εργαζομένων, διαμοιρασμένοι σε 20 διαφορετικές χώρες σε 101 εργοστάσια και 12 κέντρα έρευνας και ανάπτυξης.
- **Grupo Antolín**, με παρουσία σε 26 χώρες, με 161 εργοστάσια και με προσωπικό 28.300 εργαζομένων και με περίπου 4.000 ευρώ παραγωγή. Είναι ο τρίτος προμηθευτής παγκοσμίως εσωτερικού εξοπλισμού (οροφές, πόρτες, καθίσματα, πίνακες οργάνων). Επιπλέον, το 2015, απέκτησε μέρος της καναδέζικης Magna, αυξάνοντας τις βιομηχανικές δυνατότητες στις ΗΠΑ, την Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Κίνα, μεταξύ άλλων.
- **Cie Automotive**, με έξι παραγωγικά εργοστάσια στην Ινδία, όπου απέκτησε την BillForge, εξειδικευμένη στη σφυρηλάτηση ακρίβειας, με δίκτυο στην Bangalore. Έχει παρουσία σε 16 χώρες, με προσωπικό 30.000 εργαζομένων, με τους οποίους επιτυγχάνει παραγωγή της τάξεως των 3 δις ευρώ.
- **Mondragón Automoción**, εταιρία εξαρτημάτων του Grupo vasco, το οποίο αποτελείται από περισσότερες από δέκα εταιρίες, με περί τα 60 εργοστάσια στην Ευρώπη, την Ασία και την Αμερική και περισσότερα από 90 εμπορικά γραφεία σε 25 χώρες. Απασχολεί περισσότερους από



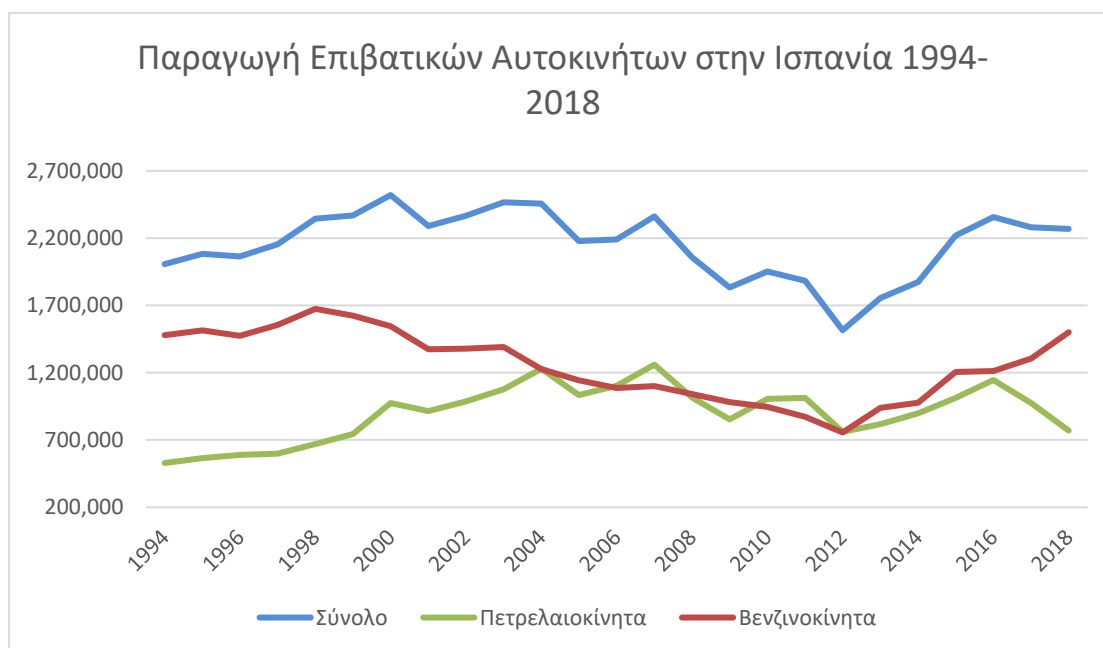
11.000 εργαζομένους και φθάνει σε παραγωγή μεγαλύτερη των 2 δις ευρώ.

- **Ficosa** (ελέγχεται από την ιαπωνική Panasonic, με 49% του κεφαλαίου), με παραγωγή που ξεπερνά το ένα δις ευρώ. Εξειδικεύεται στους καθρέπτες, ένα από τα στοιχεία που θα εξαφανιστούν σύντομα από τη διαμόρφωση των αυτοκινήτων και θα αντικατασταθούν από "προβολές" στο παρμπρίζ, μία τεχνολογία που μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο από την ιαπωνική απόκτηση.

## B.2 Εξέλιξη Παραγωγής

Το 2018 παρήχθησαν 2.831.320 αυτοκίνητα και φορτηγά. Η παραγωγή σημείωσε πτώση της τάξεως του 1% σε σχέση με το 2017, κάτι που οφείλεται:

- στην μετριοπάθεια των βασικών ευρωπαϊκών αγορών και κυρίως την επιβράδυνση λόγω της κρίσης κάποιων σημαντικών αγορών για την Ισπανία, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο (-7%) και η Τουρκία (-35%)
- στην έναρξη ισχύος του νέου νόμου σχετικά με τη μέτρηση των εκπομπών WLTP και τις δυσκολίες των βιομηχανιών να προμηθευτούν εγκεκριμένους κινητήρες σύμφωνα με τις νέες συνθήκες.



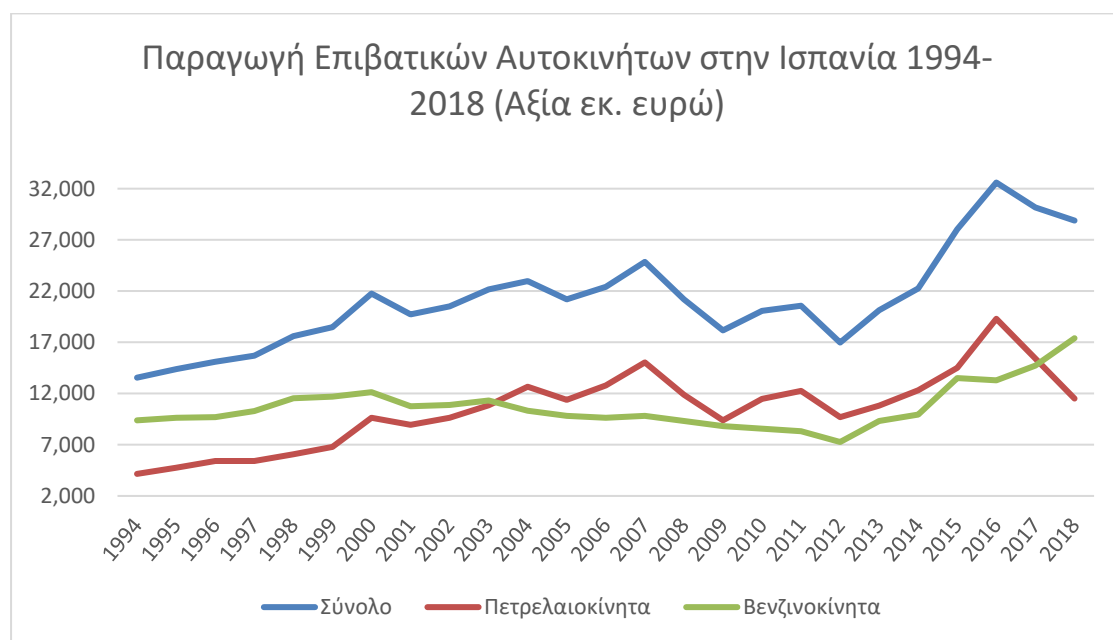
Πηγή: Υπουργείο Βιομηχανίας, Εμπορίου και Τουρισμού

Στο ανωτέρω γράφημα, παρουσιάζεται σε βάθος 24 ετών η παραγωγή επιβατικών αυτοκινήτων στην Ισπανία, βενζινοκίνητων και πετρελαιοκίνητων. Όπως διαφαίνεται από το ανωτέρω διάγραμμα, το 2008 ξεκίνησε η μείωση της παραγωγής αυτοκινήτων στη χώρα, εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, η οποία έπληξε και την ισπανική οικονομία. Η μεγαλύτερη πτώση παρατηρήθηκε το



2012, οπότε σημειώθηκε η χαμηλότερη παραγωγή των τελευταίων ετών. Καθώς η ισπανική οικονομία ξεκίνησε να αναπτύσσεται εκ νέου, ξεπερνώντας την κρίση, ο κλάδος της αυτοκίνησης ξεκίνησε την ανοδική του πορεία, για τα επόμενα τέσσερα έτη, ενώ τα δύο τελευταία έτη, η παραγωγή μειώθηκε σε μικρό, όμως, βαθμό.

Ως προς την παραγωγή κατά κατηγορία, βενζινοκίνητων και πετρελαιοκίνητων, ενώ κατά τη έναρξη της περιόδου μελέτης (1994) ήταν ξεκάθαρη η κυρίαρχη θέση των βενζινοκίνητων, με το πέρασμα των ετών, αυτό είναι κάτι που ανατράπηκε και η παραγωγή πετρελαιοκίνητων άρχισε να αυξάνεται και να συγκλίνει με αυτή των βενζινοκίνητων (2004, έτος πρώτης σύγκλισης). Στη συνέχεια, κατέγραψαν κοινή πορεία, η οποία ξεκίνησε να ανατρέπεται και πάλι από το 2016, όταν τα βενζινοκίνητα επανήλθαν πρώτα στην παραγωγή συγκριτικά. Η στροφή προς τα πετρελαιοκίνητα και η αύξηση παραγωγής τους την περίοδο που διαφαίνεται στο διάγραμμα, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την τότε ισχύουσα ζήτηση, η οποία καθοδηγούταν προς τα πετρελαιοκίνητα λόγω της υψηλής τιμής της βενζίνης, κάτι που συνέβη βέβαια και στην Ελλάδα. Με την εφαρμογή όμως ορισμένων μέτρων από την Ισπανική Κυβέρνηση, οι πωλήσεις βενζινοκίνητων αυτοκινήτων μειώθηκαν, με αποτέλεσμα να μειωθεί και η παραγωγή τους.



Πηγή: Υπουργείο Βιομηχανίας, Εμπορίου και Τουρισμού

Για την ίδια περίοδο μπορούμε να παρατηρήσουμε στο γράφημα την κίνηση που διαγράφηκε σε όρους αξίας, το οποίο, όπως είναι λογικό, συμβαδίζει με την παραγωγή. Κατά το 2016, σημειώθηκε ρεκόρ στην καταγεγραμμένη αξία (3.259.8261,528 ευρώ), με τα πετρελαιοκίνητα να υπερिशύουν των βενζινοκίνητων (19.296.844,415 έναντι 13.301.417,113 ευρώ αντίστοιχα).



### **B.3 Τεχνολογία παραγωγής**

Τα ισπανικά εργοστάσια παραγωγής είναι από τα πιο αυτοματοποιημένα της Ευρώπης, με κατά μέσο όρο 1.000 ρομπότ για κάθε 10.000 εργαζομένους και παρουσιάζει ένα από τους υψηλότερους δείκτες επένδυσης στον εκσυγχρονισμό, την αυτοματοποίηση και την Έρευνα και Ανάπτυξη (R+D), μεταξύ των τομέων της βιομηχανίας. Παράλληλα κάθε έτος, στα εργοστάσια των αυτοκινητοβιομηχανιών της Ισπανίας, υπολογίζεται ότι προστίθενται περί τα 1.500 ρομπότ, τα οποία υποστηρίζουν και υποβοηθούν την ανθρώπινη εργασία.

Παρόλα αυτά, η παραγωγή οφείλει να ακολουθήσει τις νέες τεχνολογικές αλλαγές που επιφέρει η τέταρτη βιομηχανική επανάσταση, προκειμένου να συμβαδίζει με τις σύγχρονες ανάγκες και επιταγές. Συγκεκριμένα, ένας από τους καθοριστικότερους τομείς, οι οποίοι επηρεάζουν σημαντικά την αυτοκινητοβιομηχανία και την ανάπτυξή της, είναι το Διαδίκτυο των Πραγμάτων, το οποίο αναμένεται να φέρει μεγάλη επανάσταση στον τομέα, ειδικά όσον αφορά τα αυτόματα οδηγούμενα αυτοκίνητα. Ωστόσο, στην ανάπτυξη και δημιουργία των εν λόγω αυτοκινήτων, η Ισπανία έχει χάσει έδαφος σε σχέση με άλλες χώρες.

Στον τομέα που η ισπανική αυτοκινητοβιομηχανία έχει κάνει σημαντικές προόδους είναι η ανάπτυξη ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων. Συγκεκριμένα, στην Ισπανία παράγονται όλο και περισσότερα ηλεκτροκίνητα μοντέλα αυτοκινήτων, τα οποία αδιαμφισβήτητα, θα έχουν μεγάλο μερίδιο αγοράς τα επόμενα έτη. Πέραν όμως της παραγωγής αυτοκινήτων, για τη χώρα, ιδιαίτερης σημασίας θεωρείται και η κατασκευή των μπαταριών τους, καθώς αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα και τα ακριβότερα μέρη αυτού. Εντός του 2020, η Ford έχει ανακοινώσει ότι θα παράγει, στο εργοστάσιό της στη Βαλένθια, μπαταρίες για τα ηλεκτροκίνητα μοντέλα της. Η κίνηση αυτή θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική, καθώς η Ισπανία γίνεται με τον τρόπο αυτό, μία από τις λίγες χώρες που θα ασχοληθούν με το εν λόγω ζήτημα.

Η τεχνολογική ανάπτυξη του τομέα βασίζεται σε ένα αναπτυγμένο δίκτυο πανεπιστημίων, τεχνολογικών κέντρων και βιομηχανικών συμπλεγμάτων. Στη χώρα, ο αριθμός των τεχνολογικών κέντρων που αναπτύσσει δραστηριότητες σχετικές με την κατασκευή οχημάτων, αγγίζει τα 34.

### **B.4 Προοπτικές στην εξέλιξη της παραγωγής**

Το 2018, παρατηρήθηκε μικρή πτώση της παραγωγής των αυτοκινήτων, τάση η οποία συνεχίστηκε το 2019., με τα περισσότερα εργοστάσια να μειώνουν την παραγωγή τους. Στον αντίποδα, το ίδιο έτος, παρήχθησαν περισσότερα



οικολογικά και ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, το οποίο αναδεικνύει τη σπουδαιότητα και το μέλλον των πιο οικολογικών μοντέλων αυτοκινήτων.

Για τα επόμενα έτη, αναμένεται η διατήρηση της αύξησης παραγωγής των αναφερθέντων οχημάτων, ενώ οι προβλέψεις για το σύνολο του κλάδου είναι ιδιαίτερα δύσκολες, εξαιτίας του πλήθους παραγόντων, ορισμένες φορές και αστάθμητων, όπως η τρέχουσα κρίση του κορωνοϊού, που επηρεάζουν τον τομέα, λ.χ. εμπορικοί πόλεμοι, αποχώρηση Ην. Βασιλείου από την Ε.Ε., διατήρηση αγοραστικής ισχύος καταναλωτών κοκε.



## Γ. ΖΗΤΗΣΗ

### Γ.1 Μέγεθος αγοράς/ τμήματα αγοράς

Η εσωτερική ζήτηση σημείωσε αρνητική πορεία το 2019. Τους τελευταίους μήνες του περασμένου έτους, η ζήτηση συνέχισε να μειώνεται κάθε μήνα, με αποτέλεσμα να θεωρείται ότι ο τομέας έχει εισέλθει σε κρίση. Ορισμένες από τις αιτίες αυτού του γεγονότος θεωρούνται το δημογραφικό πρόβλημα, καθώς και η νοοτροπία των νεότερων, να μην επιθυμούν οπωσδήποτε την απόκτηση αυτοκινήτου καθώς και την έλλειψη των ατομικών κεφαλαίων για την απόκτηση ιδιωτικού οχήματος.

Για το 2018, χρονιά για την οποία διαθέτουμε τα πλήρη στοιχεία, καταγράφηκαν 1.321.438 εγγραφές επιβατικών οχημάτων (το οποίο συνιστά αύξηση 7% σε σχέση με το προηγούμενο έτος). Παρατηρήθηκε αύξηση στα εταιρικά αυτοκίνητα (8,9%) καθώς και στα ενοικιαζόμενα, (2,6%) ενώ αντίθετα, μείωση παρατηρήθηκε στις πωλήσεις των ιδιωτικών αυτοκινήτων (-11,2%). Πρόκειται για μία δυνατή αγορά που δύναται να προσελκύσει περαιτέρω επενδύσεις. Τα καινούρια εργοστάσια είναι τοποθετημένα σε στρατηγικές εθνικές αγορές και αναμένεται να γίνουν επιπλέον επεκτάσεις τους στο άμεσο μέλλον.

Επίσης, η εξωτερική ζήτηση, ήτοι οι εξαγωγές του κλάδου, σημειώνουν υψηλά και αξιολογικά ποσοστά. Κατά το 2018, καταγράφηκε πλεόνασμα 9 δις ευρώ στο εμπορικό ισοζύγιο της χώρας στο συγκεκριμένο προϊόν. Ο εξαγωγικός προσανατολισμός είναι έντονος, με 2.304.418 ισπανικά οχήματα να έχουν εξαχθεί κατά το 2018 σε 130 χώρες, κάτι που αποτελεί το 82% της συνολικής παραγωγής. Αντιλαμβάνεται κανείς το μέγεθος της αγοράς, αν λάβει υπόψη ότι απευθύνεται εξαγωγικά και στις πέντε ηπείρους. Κατά το 2018, σημειώθηκε αύξηση στις εξαγωγές προς Αφρική, Ωκεανία και Ε.Ε. με ποσοστά αύξησης 48%, 35% και 1,6% αντίστοιχα, ενώ μείωση παρατηρήθηκε στην Ασία (-41%) και στις ΗΠΑ (-6%).

### Γ.2 Αγοραστική συμπεριφορά

Η αγοραστική συμπεριφορά τόσο στην Ισπανία όσο και παγκοσμίως κατευθύνεται από πληθώρα παραγόντων που συνδέονται με την κουλτούρα, την εκάστοτε συγκεκριμένη ανάγκη, τα εισοδήματα, το προφίλ του αγοραστή καθώς επίσης και από τις επιβαλλόμενες τάσεις και νομοθεσίες.

Αξιοσημείωτο είναι ότι, από την εδώ εμπειρία μας, παρά της γενικότερης τάσης των Ισπανών να στηρίζουν και να αγοράζουν τα εγχώρια προϊόντα, στην αγορά του αυτοκινήτου η νοοτροπία αυτή δεν ισχύει. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα της ισπανικής Seat, η κυκλοφορία τους είναι





αρκετά περιορισμένη στην Ισπανία. Παράλληλα, σε κυκλοφορία είναι μεγάλο μέρος άλλων μοντέλων και εταιριών. Στα σημαντικά οικονομικά κέντρα, ήτοι Μαδρίτη, Βαρκελώνη, Βαλένθια κοκε, τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν είναι νεότερης ηλικίας και ακριβότερα από τα εν κυκλοφορία αυτοκίνητα στην επαρχία.

### **Γ.3 Προοπτικές στην εξέλιξη της ζήτησης**

Η ζήτηση του κλάδου βρίσκεται αντιμέτωπη με νέες προκλήσεις που συνδέονται με τις νέες τεχνολογίες και νέες επιταγές από πλευράς νομοθεσίας τόσο εθνικής όσο και διεθνούς. Η εισοδος στην αγορά των ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων, τα οποία θα αντικαταστήσουν ολοκληρωτικά τα παλαιού τύπου, αποτελούν ένα στοιχείο καθοριστικό για τη διαμόρφωση της εν λόγω ζήτησης. Έτσι, οι καταναλωτές, όντας υποχρεωμένοι να συμμορφωθούν στις επικείμενες αλλαγές (τερματισμός κυκλοφορίας βενζινοκίνητων το 2050), είναι λογικό ότι θα επικεντρώσουν την έρευνα αγοράς τους για απόκτηση αυτοκινήτου στην κατεύθυνση που συμβαδίζει με τα νέα πρότυπα που προάγουν τη μείωση των εκπομπών ρύπων και γενικότερα τη φιλικότερη στάση απέναντι στο περιβάλλον.

Δεδομένης, παράλληλα, της παλαιότητας των εν κυκλοφορία αυτοκινήτων, καθώς η μέση ηλικία υπολογίζεται στα 13 έτη, θεωρείται σχεδόν βέβαιο, ότι οι Ισπανοί καταναλωτές θα επιλέξουν να αγοράσουν κάποιο νέου τύπου αυτοκίνητο. Οφείλουμε, όμως, να εξετάσουμε και την καταναλωτική συμπεριφορά των Ισπανών, οι οποίοι φαίνεται, λόγω της οικονομικής επιβράδυνσης της οικονομίας τα τελευταία έτη καθώς και της ύφεσης εξαιτίας της πανδημίας του Covid-19 , η οποία αναμένεται να αυξήσει την ανεργία στη χώρα στο 20%, να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί ως προς τις αγορές τους καθώς επίσης και την αδιαφορία των νεότερων για την απόκτηση δικού τους αυτοκινήτου.



## Δ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

### Δ.1 Ροές εμπορίου - εμπορικό ισοζύγιο κλάδου/προϊόντος

Το 82% των οχημάτων που κατασκευάζονται στην Ισπανία εξάχθηκαν σε περισσότερες από 130 χώρες κατά το 2018, ξεπερνώντας, σε όρους αξίας, τα 30,36 δις ευρώ. Από την Ισπανία εξήχθησαν 2.304.418 οχήματα, περίπου 2 εκατομμύρια σε χώρες της Ε.Ε. αλλά με αύξηση των εξαγωγών σε προορισμούς εκτός Ε.Ε..

Οι εισαγωγές έφτασαν τα 18,81 δις ευρώ επομένως το εμπορικό πλεόνασμα άγγιξε τα 11,55 δις ευρώ, γεγονός που τονίζει εκ νέου τη σπουδαιότητα του κλάδου για το σύνολο της εθνικής οικονομίας.

### Δ.2 Ανάλυση εξαγωγών- εισαγωγών

- Εξωτερικό Εμπόριο της χώρας/ Γεωγραφική κατανομή

#### Εξαγωγές

Οι χώρες που έγιναν βασικοί αποδέκτες της παραγωγής της ισπανικής αυτοκινητοβιομηχανίας ήταν η Γερμανία, η Γαλλία, η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βέλγιο, η Πορτογαλία και η Τουρκία. Η Ελλάδα για το 2018 βρίσκεται στην 20<sup>η</sup> θέση ως χώρα υποδοχής.

A/A	ΧΩΡΑ	ΑΞΙΑ (ευρώ)
1	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	6.438.195.944.250
2	ΓΑΛΛΙΑ	5.877.046.604.520
3	ΙΤΑΛΙΑ	3.259.345.796.720
4	ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	3.091.618.627.750
5	ΒΕΛΓΙΟ	1.980.627.669.460
6	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	1.041.034.294.980
7	ΤΟΥΡΚΙΑ	709.098.121.610
8	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	662.379.710.830
9	ΑΥΣΤΡΙΑ	627.644.994.530
10	Η.Π.Α.	621.871.993.880
<b>20</b>	<b>ΕΛΛΑΔΑ</b>	<b>199.340.496.070</b>

Πηγή: Τελωνεία Ισπανίας

Κατά το 2018, αυξήθηκαν κατά 48,5% οι εξαγωγές στην Αφρική, κυρίως στην Αλγερία, την Αίγυπτο, τη Νότια Αφρική και την Τυνησία. Εξαγωγές σε χώρες όπως το Μεξικό, τη Βραζιλία και τη Χιλή, αυξήθηκαν επίσης κατά το 2018. Η



κατασκευαστική βιομηχανία δημιούργησε ένα εμπορικό πλεόνασμα 10,55 δις ευρώ.

### Εισαγωγές

A/A	ΧΩΡΑ	ΑΞΙΑ (ευρώ)
1	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	6.004.643.691.490
2	ΓΑΛΛΙΑ	2.361.532.483.090
3	ΙΑΠΩΝΙΑ	1.475.524.993.670
4	ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	1.447.763.325.170
5	ΤΣΕΧΙΑ	1.177.235.404.750
6	ΙΤΑΛΙΑ	990.802.351.740
7	Ν. ΚΟΡΕΑ	921.767.919.320
8	ΤΟΥΡΚΙΑ	698.332.196.630
9	ΣΛΟΒΑΚΙΑ	644.923.522.460
10	ΠΟΛΩΝΙΑ	549.270.953.600
<b>82</b>	<b>ΕΛΛΑΔΑ</b>	<b>21.336.000</b>

Πηγή: Τελωνεία Ισπανίας

Οι εξαγωγές της Ισπανίας για το 2018 έφθασαν τα 18,8 δις ευρώ, με τις Γερμανία, Γαλλία, Ιαπωνία, Ηνωμένο Βασίλειο και Τσεχία να αποτελούν τις κύριες χώρες εμπορικής αλληλεπίδρασης.

- Ανάλυση διμερούς εμπορίου με την Ελλάδα για το 2019

Για την Ελλάδα, η Ισπανία αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο εξαγωγέα επιβατικών αυτοκινήτων, μετά τη Γερμανία και την Ιταλία. Σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή, το σύνολο των επιβατικών αυτοκινήτων που εισήχθησαν στη χώρα μας από την Ισπανία, για το 2019, ξεπέρασε τα 126,5 εκ. ευρώ.

CN4	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ	ΑΞΙΑ (ευρώ)
8702'	Αυτοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά $\geq 10$ προσώπων, ό. συμπ. ο οδηγός	417,498
8703'	Επιβατικά αυτοκίνητα και άλλα αυτοκίνητα οχήματα κατασκευασμένα κυρίως για τη μεταφορά προσώπων (εκτός από τα αστικά λεωφορεία της κλάσης 8702), ό. συμπ. τα αυτοκίνητα εμπορικής χρήσης και τα αγωνιστικά αυτοκίνητα	126,586,226
8704'	Αυτοκίνητα φορτηγά οχήματα, ό. συμπ. το σασί με τον κινητήρα και ο θάλαμος οδήγησης	23,190,276

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.



Σύμφωνα με τα στοιχεία των Τελωνείων Ισπανίας, μεταξύ 2017 και 2018, οι εισαγωγές της Ελλάδας σε επιβατικά αυτοκίνητα, αυξήθηκαν κατά 28,21%, ενώ το 2019 παρέμειναν σχεδόν αμετάβλητες.



## **E. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ**

### **E.1 Δομή αγοράς – Δίκτυα Διανομής**

Τα εργοστάσια στην Ισπανία είναι εγκατεστημένα σε σημαντικές περιοχές, από τις οποίες γίνεται εύκολα η μεταφορά των αυτοκινήτων προς όλους τους προορισμούς του εσωτερικού, όσο και του εξωτερικού. Οι πολύ καλές υποδομές της χώρας σε συνδυασμό με τη στρατηγική τοποθεσία των εργοστασίων, επιτρέπουν στις εταιρίες να διανέμουν τα αυτοκίνητα και τα επιμέρους στοιχεία, ταχέως και αποτελεσματικά.

Η σύγχρονη εφοδιαστική υποδομή και διανομή της χώρας είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες ανταγωνιστικότητας του κλάδου. Η δημόσια και ιδιωτική επένδυση στις υποδομές και στις εφοδιαστικές πλατφόρμες θεωρείται στρατηγικός στόχος για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα.

Η Ισπανία αποτελεί πλατφόρμα εφοδιαστικής αλυσίδας προνομιούχα στις εξαγωγές στις ευρωπαϊκές αγορές, τις Η.Π.Α., της Λατινικής Αμερικής και χώρες της Βόρειας Αφρικής και της μεσογειακής λεκάνης.

### **E.2 Βαθμός συγκέντρωσης (εγχώριων/ ξένων επιχειρήσεων)**

Από τις οκτώ εταιρίες που παράγουν αυτοκίνητα στην Ισπανία, μόνο η Seat είναι Ισπανική και από το 1986 ανήκει στον όμιλο της Volkswagen.

### **E.3 Τιμές λιανικής πώλησης**

Οι τιμές των μοντέλων εξαρτώνται, όπως και σε όλες τις χώρες, από τα έξτρα που μπορεί να προσθέσει ο ιδιώτης στο αυτοκίνητό του.

Η μέση τιμή της Ισπανίας για αγορά αυτοκινήτου, για το 2018, διαμορφώθηκε στα 17.249 ευρώ, ποσό, το οποίο αποτελεί φθηνότερο σημείο αναφοράς από τον μέσο ευρωπαϊκό όρο, αλλά ακριβότερο από την ελληνική αγορά.



## ΣΤ. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### ΣΤ.1 Νομικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του κλάδου

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θεσπίσει σειρά μέτρων που επηρεάζουν τον κλάδο άμεσα. Έως το 2021, πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η συμμόρφωση των εταιριών της αυτοκινητοβιομηχανίας στους περιορισμούς που έχουν επιβληθεί σχετικά με την εκπομπή CO<sub>2</sub>. Ακόμη, το νέο πακέτο μέτρων, που εγκρίθηκε στα τέλη του 2017, ορίζει ότι έως το 2025 οι εκπομπές θα πρέπει να έχουν μειωθεί κατά 15% και κατά 30% έως το 2030, κάτι που ήρθε σε αντίθεση με τη θέση των κατασκευαστών που σχεδίαζαν μείωση της τάξεως του 20% έως το 2030.

Το βασικό νομοθετικό πλαίσιο της Ισπανίας είναι το κάτωθι:

#### **1) Βασιλικό Νομοθετικό Διάταγμα 8/2004, αναφορικά με την έγκριση του αναθεωρημένου κειμένου του νόμου περί αστικής ευθύνης και ασφάλισης κατά την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων.**

Το ανωτέρω Διάταγμα, όπως ισχύει σε συνέχεια της τελευταίας επικαιροποίησής του στις 04/04/2019, ρυθμίζει με το άρθρο 1 την αστική ευθύνη και συγκεκριμένα:

- α) Ο οδηγός των μηχανοκίνητων οχημάτων είναι υπεύθυνος, λόγω του κινδύνου που δημιουργείται από την οδήγησή τους, για ζημίες που προκαλούνται σε άτομα ή σε περιουσιακά στοιχεία, λόγω κυκλοφορίας.
- β) Σε περίπτωση βλάβης προσώπων, από την εν λόγω ευθύνη θα απαλλαγεί μόνο όταν αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται αποκλειστικά στο σφάλμα του ζημιωθέντος ή σε περίπτωση ανωτέρας βίας που είναι ξένη προς την οδήγηση ή τη λειτουργία του οχήματος. Περιπτώσεις ανωτέρας βίας δεν θεωρούνται τα ελαττώματα του οχήματος ή θραύση ή βλάβη οποιουδήποτε μέρους ή μηχανισμού του.
- γ) Σε περίπτωση βλάβης της ιδιοκτησίας, ο οδηγός ευθύνεται απέναντι σε τρίτους, όταν είναι αστικώς υπεύθυνος, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 1.902 και επόμενα του Ισπανικού Αστικού Κώδικα, των άρθρων 109 και επόμενα του Ποινικού Κώδικα και όπως προβλέπεται στον παρόντα Νόμο.

Παράλληλα, στο άρθρο 2 του Νόμου θεσμοθετείται η υποχρέωση ασφάλισης. Κάθε ιδιοκτήτης μηχανοκίνητων οχημάτων που έχει τη συνήθη στάθμευσή του στην Ισπανία θα είναι υποχρεωμένος να συνάπτει και να διατηρεί σε ισχύ ασφαλιστήριο συμβόλαιο για κάθε όχημα του οποίου είναι ο ιδιοκτήτης και να καλύπτει, έως το ύψος των ορίων της υποχρεωτικής ασφάλισης, την αστική ευθύνη που αναφέρεται στο άρθρο 1. Ωστόσο, ο ιδιοκτήτης θα απαλλαγεί από την υποχρέωση αυτή, όταν η ασφάλιση συνάπτεται από οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει συμφέρον στην ασφάλιση, ο οποίος θα πρέπει να ορίσει το πλαίσιο στο οποίο θα συναφθεί η ασφάλεια.





## **2) Νόμος 16/1987, αναφορικά με τον Οργανισμό Χερσαίων Μεταφορών**

Οι διατάξεις του παρόντος Νόμου, όπως ισχύει μετά την τελευταία τροποποίησή του στις 29/09/2018, διέπουν τις οδικές μεταφορές, θεωρώντας ως αντίστοιχες εκείνες, που πραγματοποιούνται σε μηχανοκίνητα οχήματα ή σύνολα οχημάτων, που κυκλοφορούν χωρίς σταθερή διαδρομή και χωρίς σταθερά μέσα συλλογής ενέργειας, από κάθε είδους χερσαία διαδρομή, αστική ή υπεραστική, δημόσιου χαρακτήρα, καθώς επίσης και ιδιωτικού χαρακτήρα, όταν η μεταφορά πραγματοποιείται στη δημόσια σφαίρα.

## **3) Βασιλικό Νομοθετικό Διάταγμα 6/2015, αναφορικά με την έγκριση του αναθεωρημένου κείμενου του νόμου περί κυκλοφορίας, κίνησης των μηχανοκίνητων οχημάτων και οδικής ασφάλειας.**

Το εν λόγω Νομοθετικό Διάταγμα, όπως δημοσιεύθηκε στις 31/10/2015, ρυθμίζει:

- α) Τους κανονισμούς κυκλοφορίας οχημάτων καθώς και εκείνους, που για λόγους οδικής ασφάλειας, ισχύουν για την κυκλοφορία πεζών και ζώων στους οδούς γενικής χρήσης, θεσμοθετώντας για το σκοπό αυτό τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των χρηστών των εν λόγω οδών.
- β) Τους όρους της ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας και το καθεστώς χρήσης τους, καθώς επίσης και τις τεχνικές συνθήκες των οχημάτων και των βιομηχανικών δραστηριοτήτων που επηρεάζουν άμεσα την οδική ασφάλεια.
- γ) Τα κριτήρια σηματοδότησης των οδών γενικής χρήσης.
- δ) Τις άδειες που χορηγούνται, για την εγγύηση της ασφάλειας και της ροής της κυκλοφορίας, από τις Ισπανικές Αρχές, πριν από την άσκηση δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την κυκλοφορία οχημάτων, ιδίως των μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και τα προληπτικά μέτρα που υιοθετούν για τον ίδιο σκοπό.
- ε) Τις παραβάσεις που απορρέουν από την μη συμμόρφωση στους θεσμοθετημένους κανόνες και τις κυρώσεις που ισχύουν για αυτές, καθώς και τη διαδικασία επιβολής των κυρώσεων αυτών.

## **4) Ψήφισμα της Γενικής Διεύθυνσης Κυκλοφορίας της Ισπανίας για τη θέσπιση ειδικών μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας κατά το έτος 2020.**

Το εν λόγω Ψήφισμα της 14<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2020, όπως αυτό δημοσιεύθηκε στις 21/01/2020, καθορίζει περιορισμούς κυκλοφορίας αναφορικά με τους ακόλουθους τομείς, με την επιφύλαξη προσωρινών περιορισμών που ενδεχομένως να επιβάλλονται κατά περίπτωση:

- α) Αθλητικές εκδηλώσεις, πορείες ποδηλασίας και άλλα γεγονότα,
- β) Οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων,
- γ) Λωρίδες προοριζόμενες για ορισμένους τύπους οχημάτων,
- δ) Άλλα ρυθμιστικά μέτρα σε εξαιρετικές περιπτώσεις,
- ε) Περιορισμοί στους δρόμους με υψηλή κυκλοφορία ποδηλατών,



στ) Περιορισμοί στην εκτέλεση έργων στο δρόμο.

**5) Βασιλικό διάταγμα 2822/1998, αναφορικά με την έγκριση του Γενικού Κανονισμού Οχημάτων.**

Το ανωτέρω Διάταγμα, όπως ισχύει μετά την τελευταία τροποποίηση του στις 31/07/2018, ρυθμίζει τις άδειες κυκλοφορίας και τις επιπτώσεις τους. Συγκεκριμένα, η κυκλοφορία των οχημάτων απαιτεί προηγουμένως την απόκτηση αντίστοιχης διοικητικής εξουσιοδότησης, με σκοπό την πιστοποίηση ότι είναι σε άριστη κατάσταση λειτουργίας και ότι τα χαρακτηριστικά, ο εξοπλισμός, τα ανταλλακτικά και τα εξαρτήματά τους συμμορφώνονται με τις τεχνικές απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Η κυκλοφορία οχημάτων, που δεν διαθέτουν την προαναφερόμενη άδεια, απαγορεύεται.

**6) Νόμος 12/2008, αναφορικά με την βιομηχανική ασφάλεια.**

Ο παρών νόμος, όπως δημοσιεύθηκε στις 05/08/2014, εφαρμόζεται σε βιομηχανικές δραστηριότητες, εγκαταστάσεις και προϊόντα (συμπεριλαμβανομένων των μηχανοκίνητων οχημάτων), λόγω της κατάστασής τους ως πηγών κινδύνου, που μπορεί να προκαλέσουν ζημία σε ανθρώπους, ακίνητα ή στο περιβάλλον, ως συνέπεια ενός ατυχήματος.

**ΣΤ.2 Επιπτώσεις θεσμικού πλαισίου στον ανταγωνισμό**

Η δημιουργία των ανωτέρω εμποδίων στα αυτοκίνητα που ρυπαίνουν περισσότερο, έχει σημαντικές επιπτώσεις στην αγορά του αυτοκινήτου. Με την επιβολή τους έχουν αυξηθεί σημαντικά οι πωλήσεις υβριδικών και ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων στην Ισπανία, καθώς, πέραν της ηθικής απόφασης, η κυκλοφορία τους είναι ιδιαίτερα πιο οικονομική.



## **Z. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

### **Z.1 Παράγοντες που επηρεάζουν ζήτηση-προσφορά.**

Η ισπανική αυτοκινητοβιομηχανία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της βιομηχανίας της. Στη χώρα δραστηριοποιούνται, επί σειρά ετών, σημαντικές εταιρίες αυτοκινήτων οι οποίες, κατά βάση, εξάγουν τα αυτοκίνητά τους σε όλο τον κόσμο. Πέραν της σημαντικής άμεσης επίπτωσης στην οικονομία της χώρας και ιδιαίτερα στο εμπορικό ισοζύγιό της, η έμμεση επίπτωση είναι επίσης πολλή μεγάλη, καθώς πολλοί εργαζόμενοι εξαρτώνται από τον εν λόγω κλάδο.

Η ισπανική αυτοκινητοβιομηχανία έχει αποκατασταθεί ταχύτατα στο πέρασμα του χρόνου από οικονομικές κρίσεις σε σχέση με τους υπόλοιπους ευρωπαϊκούς παραγωγούς, αποδεικνύοντας ότι είναι εφικτή μία βιώσιμη επαναφορά, χάρη στην αύξηση της αποτελεσματικότητας στα εργοστάσια, την εντατικοποίηση της παραγωγής και σε μία εξωτερική στόχευση που δεν στηρίζεται μόνο στις εξαγωγές, αλλά και στην τοποθέτηση των εργοστασίων στα βασικά-σημαντικά κέντρα παραγωγής στον κόσμο.

Από την αντίθετη πλευρά όμως, εντός του 2019, παρατηρήθηκε μείωση στην παραγωγή των περισσότερων εργοστασίων καθώς ο κλάδος εμφάνισε μία μικρή αλλά συνεχόμενη ύφεση, ενώ παράλληλα τα τελευταία έτη, εξαιτίας και της αυτοματοποίησης, έχουν κλείσει εργοστάσια, ενώ και τα εναπομείναντα έχουν μειώσει το προσωπικό τους.

Εξαιτίας της οικολογικής μετάβασης της χώρας, η οποία έχει επιφέρει σημαντικές αλλαγές, στα εργοστάσια της Ισπανίας έχει δοθεί μεγάλη προτεραιότητα στην ανάπτυξη των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων καθώς και της τεχνολογίας που το διέπει, όπως λ.χ. της ανάπτυξης μπαταριών. Όλο και περισσότερα εργοστάσια ξεκινούν την παραγωγή ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, καθώς θεωρείται ως εναλλακτική στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής αλλά και στην οικονομικότερη μετακίνηση. Στο πλαίσιο αυτού, η χώρα έχει ήδη ξεκινήσει να δημιουργεί τις υποδομές για τα συγκεκριμένα αυτοκίνητα, εγκαθιστώντας όλο και περισσότερα σημεία φόρτισης στο εθνικό δίκτυο αλλά και στις πόλεις. Παρόλα αυτά, η κάλυψη δεν θεωρείται ακόμη επαρκής και θα πρέπει να συνεχίσει η ανάπτυξη και η εγκατάσταση των σταθμών.

Επιπροσθέτως, το κράτος προσπαθεί να δώσει κίνητρα προκειμένου να γίνει η οικολογική μετάβαση, μειώνοντας τη φορολογία των ηλεκτροκίνητων. Πέραν όμως της οικολογικής μετάβασης, το κράτος προσπαθεί να αναπτύξει και την Έρευνα και Ανάπτυξη του κλάδου, προκειμένου να ηγηθεί τόσο στην Ευρώπη όσο και παγκοσμίως, στις καινοτομίες αυτού.



Σε κάτι που η Ισπανία δεν έχει κάνει σημαντικά βήματα είναι οι νέες τεχνολογίες αυτόματης οδήγησης χωρίς οδηγό, το οποίο αδιαμφησβήτητα θα παίξει καθοριστικό ρόλο στο μέλλον του τομέα.

Εν κατακλείδι, η ισπανική αυτοκινητοβιομηχανία χαρακτηρίζεται από τη μεγάλη παραγωγή, τη μακροχρόνια ιστορία της καθώς και την ποιοτική μεταμόρφωσή της κατά τη διάρκεια των ετών, ενώ τα παραγόμενα αυτοκίνητα χαρακτηρίζονται από την καλή ποιότητά τους και τιμή. Δεν χωρά αμφιβολία, ότι οι υπάρχουσες αυτοκινητοβιομηχανίες αναγνωρίζουν τη σπουδαιότητα της Ιβηρικής, τόσο από άποψη της τοποθεσίας, όσο και από άποψη του υψηλά εκπαιδευμένου προσωπικού.

**Άλια Ν. Παπαναστασίου**  
**Σύμβουλος ΟΕΥ Α'**  
**Επικεφαλής Γραφείου ΟΕΥ Μαδρίτης**



## Η. ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΔΙΕΘΥΝΣΕΙΣ - ΠΗΓΕΣ

Υπουργείο Μεταφορών, Μετακινήσεων και Αστικού Θεματολογίου Ισπανίας  
(Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana):

<https://www.mitma.gob.es>

Υπουργείο Βιομηχανίας, Εμπορίου και Τουρισμού Ισπανίας

(Ministerio de Industria, Comercio y Turismo) : <https://www.mincotur.gob.es/>

Ισπανική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (Anfac) : <https://anfac.com/>

Κρατική Αρχή Φορολογίας (Agencia Estatal de Administración Tributaria):

<https://www.agenciatributaria.es/>

Τελωνεία Ισπανίας: <http://aduanas.camaras.org/>

Ελληνική Στατιστική Αρχή: <https://www.statistics.gr>

Observatorio Cetelem: <https://elobservatoriocetelem.es>

Άλλες Διευθύνσεις:

<http://www.pistonudos.com/reportajes/breve-historia-de-la-automocion-industrial-en-espana-2>]