



**ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΗΝ ΠΡΕΤΟΡΙΑ  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ  
ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ**

Γιοχάνεσμπουργκ, 24 Απριλίου 2018

**Εξελίξεις στον τομέα αυτοκινητοβιομηχανίας της Νοτ. Αφρικής.**

Στο πλαίσιο προσέλκυσης ξένων επενδύσεων στον τομέα της βαριάς βιομηχανίας, η Κυβέρνηση της Νοτ. Αφρικής, υιοθέτησε, το 1995, το «Πρόγραμμα Ανάπτυξης της Αυτοκινητοβιομηχανίας-MIDP» (Motor Industry Development Programme), το οποίο προέβλεπε την παροχή κινήτρων στις ξένες αυτοκινητοβιομηχανίες για να ιδρύσουν στη χώρα μονάδες κατασκευής και συναρμολόγησης οχημάτων. Τα σημαντικότερα εξ αυτών των κινήτρων ήταν οι ευνοϊκοί φορολογικοί συντελεστές με παράλληλη δυνατότητα εισαγωγής οχημάτων με ιδιαίτερα χαμηλές δασμολογικές επιβαρύνσεις.

Το 2013, το προαναφερθέν πρόγραμμα, αντικαταστάθηκε από ένα νέο «Πρόγραμμα Παραγωγής και Ανάπτυξης Οχημάτων- ADPD» (Automotive Production Development Programme) με χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2020, το οποίο συνέχισε να προσφέρει τα ίδια ελκυστικά κίνητρα. Εν όψει της έναρξης διαβουλεύσεων για ένα νέο Πρόγραμμα, οι ξένες πολυεθνικές αυτοκινητοβιομηχανίες, που λειτουργούν στη Νοτ. Αφρική, εκφράζουν έντονες ανησυχίες ότι η νοτιοαφρικανική κυβέρνηση σχεδιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις, στην εφαρμοζόμενη πολιτική, μετά την ολοκλήρωση του τρέχοντος προγράμματος το 2020 (στο υπό διαμόρφωση νέο Πρόγραμμα, για την περίοδο 2021-2035, έχει προταθεί, μεταξύ άλλων, η αλλαγή των υφιστάμενων χαμηλών φορολογικών συντελεστών και των δασμολογικών απαλλαγών).

Η διατήρηση του κ. Rob Davies, ως Υπουργού Εμπορίου και Βιομηχανίας, μετά την ανάληψη των Προεδρικών καθηκόντων από τον κ. Cyril Ramaphosa (16.2 τ.έ.), έχει μεν μετριάσει τις ανησυχίες των αυτοκινητοβιομηχανιών, χωρίς όμως ωστόσο να τις έχει εξαλείψει. Ο κ. Davies, ο οποίος παραμένει στο ίδιο υπουργικό χαρτοφυλάκιο αδιάλειπτα από το 2009, ήταν αυτός που διαχειρίστηκε με επιτυχία την αλλαγή του αρχικού 18χρονου Προγράμματος MIDP και το μετεξέλιξε στο υπάρχον πρόγραμμα ADPD, το οποίο προβλέπει σημαντικές φορολογικές εκπτώσεις έως και 30%, σε επενδύσεις παραγωγής.

Παράγοντες και υψηλόβαθμα στελέχη των ξένων πολυεθνικών αυτοκινητοβιομηχανιών εκτιμούν ότι τυχόν κατάργηση ή μείωση των ευνοϊκών μέτρων θα αποτελέσει επενδυτικό αντικίνητρο, επηρεάζοντας αρνητικά το ήδη μειωμένο ενδιαφέρον για παραγωγή αυτοκινήτων στην Νότια Αφρική. Σύμφωνα με τους ίδιους ιθύνοντες, τα αρνητικά χαρακτηριστικά της νοτιοαφρικανικής αγοράς (μικρό μέγεθος, μεγάλη χιλιομετρική απόσταση από τις άλλες χώρες, μικρή παραγωγική δυνατότητα) αναπληρώνονται από τα παρεχόμενα κίνητρα: φορολογικά (στις εξαγωγές οχημάτων) και δασμολογικά (στις εισαγωγές οχημάτων). Για το λόγο αυτό θεωρούν ότι χρειάζεται μια σταθερή και ελκυστική πολιτική για τον κλάδο, προκειμένου να διατηρήσουν τα εργοστάσια κατασκευής οχημάτων στη χώρα, ενώ όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν, χωρίς την ύπαρξη αυτού του προγράμματος (ADPD) ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας στη Νοτ. Αφρική θα ήταν αμελητέος.

Η εφαρμοζόμενη πολιτική ενθαρρύνει τις αυτοκινητοβιομηχανίες να επικεντρωθούν στην εγχώρια κατασκευή αυτοκινήτων μεγάλης ιπποδύναμης και να εισάγουν τα υπόλοιπα. Η Toyota Νοτ. Αφρικής, για παράδειγμα, κατασκευάζει τα μοντέλα Hilux, Fortuner, Corolla και εισάγει άλλα δημοφιλή μοντέλα, χαμηλότερης ιπποδύναμης, όπως το Etios, Yaris, Avanza.

Πρόσφατα η γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία BMW ολοκλήρωσε επένδυση, ύψους 6,2 δισ. ράντ-ZAR (περίπου € 413,3 εκατ.) προκειμένου να αλλάξει την πλατφόρμα παραγωγής του μοντέλου 3-Series σεντάν με εκείνη του μοντέλου X3 SUV. Η Volkswagen Νοτ. Αφρικής ολοκλήρωσε παρόμοια επένδυση για την παραγωγή νέων μεγαλύτερων μοντέλων, ενώ τον Φεβρουάριο τ.έ., η Ιαπωνική βιομηχανία φορτηγών Isuzu εξαγόρασε εξ ολοκλήρου τις εγκαταστάσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας General Motors, με σκοπό την έναρξη παραγωγής. Επίσης η κινέζικη εταιρεία BAIC, μετά από μήνες αναβολών, προχώρησε στην κατασκευή μονάδας συναρμολόγησης οχημάτων στη βιομηχανική ζώνη Coega, στην πόλη Port Elizabeth (περίπου 1.000 χλμ. νότια του Γιοχάνεσμπουργκ), ενώ και η Nissan, η οποία ήδη κατασκευάζει δύο δημοφιλή μοντέλα ημιφορτηγών (το NP300-Hardbody και το NP200) στο εργοστάσιό της στο Rosslyn (στα περίχωρα της Πρετόριας), προγραμματίζει, για τα τέλη του 2020, την έναρξη κατασκευής, με πρόσθετη επένδυση 1 δισ. ράντ-ZAR (περίπου € 66,6 εκατ.), του επίσης ημιφορτηγού μοντέλου Navara.

Οι περισσότερες από τις αυτοκινητοβιομηχανίες στη Νότια Αφρική εξάγουν πάνω από το 50% της παραγωγής τους, με πλέον χαρακτηριστικές περιπτώσεις αυτές της Mercedes-Benz και της BMW, που εξάγουν το 80% περίπου των οχημάτων που κατασκευάζουν. Το 2017, από τα περίπου 580.000 επιβατηγά και εμπορικά οχήματα που κατασκευάστηκαν στην Νότια Αφρική, ποσοστό 56% εξήχθη, όπως απεικονίζεται και στον παρακάτω πίνακα:

Έτη	Εξαγωγές οχημάτων	Ποσοστό επί της παραγωγής
2000	68.031	19,1%
2005	139.912	26,6%
2010	239.465	50,7%
2011	272.457	51,2%
2012	279.606	51,1%
2013	276.404	50,6%
2014	276.936	48,8%
2015	338.847	54,9%
2016	344.822	57,5%
2017	329.053	56,0%

Πηγή: Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων Νοτ. Αφρικής - National Association of Automobile Manufacturers of South Africa (NAAMSA)

Οι ξένες αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν έναν επιπρόσθετο λόγο να εκφράζουν ανησυχίες αφού, σύμφωνα με πληροφορίες, στο υπό διαμόρφωση πρόγραμμα του κλάδου, θα υπάρχει ρύθμιση η οποία θα προβλέπει ότι το ελάχιστο ποσοστό συμμετοχής εγχώριων μαύρων προμηθευτών και κατασκευαστών στην προστιθέμενη αξία ενός οχήματος θα πρέπει να είναι άνω του 60%, προκειμένου μια αυτοκινητοβιομηχανία να τυγχάνει των ευεργετικών διατάξεων (ευνοϊκοί φορολογικοί συντελεστές και χαμηλές δασμολογικές επιβαρύνσεις). Σε περίπτωση υιοθέτησης της εν λόγω ρύθμισης, εκτιμάται ότι τουλάχιστον 3 από τις 7 αυτοκινητοβιομηχανίες που δραστηριοποιούνται στη Νοτ. Αφρική (BMW, Ford, Isuzu, Mercedes-Benz, Nissan, Toyota και Volkswagen Group), θα αναγκαστούν να κλείσουν τις μονάδες τους και να μεταφέρουν την παραγωγή τους σε άλλες χώρες.

Η ανωτέρω προτεινόμενη ρύθμιση αποτελεί, όπως ισχυρίζονται παράγοντες του κλάδου, αντικατάσταση παλαιότερης πρότασης του Υπουργού Εμπορίου και Βιομηχανίας κ. Davies, ο οποίος θέλοντας να προωθήσει την ενδυνάμωση της μαύρης επιχειρηματικότητας στη χώρα, είχε προτείνει, στις πολυεθνικές αυτοκινητοβιομηχανίες, την πώληση μέρους του μετοχικού τους κεφαλαίου σε εγχώριες επιχειρήσεις μαύρης ιδιοκτησίας. Ωστόσο η εν λόγω πρωτοβουλία δεν καρποφόρησε και τελικά αντ' αυτής προκρίθηκε η σύσταση ενός Ταμείου Επιχειρηματικών Κεφαλαίων (venture capital fund), με σκοπό την ενίσχυση και ανάπτυξη εταιρειών, μαύρης ιδιοκτησίας, στην κατασκευή εξαρτημάτων και ανταλλακτικών. Η συνολική συνεισφορά των αυτοκινητοβιομηχανιών, στο εν

λόγω Ταμείο, υπολογίσθηκε σε 3,5 δισ. ράντ-ZAR (περίπου € 233,3 εκατ.), με ετήσια δυνατότητα εκταμίευσης περί το 1 δισ. ράντ-ZAR (περίπου € 66,6 εκατ.).

Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας στη Νοτ. Αφρική είναι πολύ σημαντικός για την οικονομία της χώρας. Προσφέρει άμεσα ή έμμεσα περί τις 800.000 θέσεις εργασίας, ενώ το 2017 συμμετείχε σε ποσοστό 10,9% (€ 8,7 δισ.) στο σύνολο των εξαγωγών της χώρας, οι οποίες ανήλθαν συνολικά σε € 79,2 δισ. Οι εξαγωγές οχημάτων και ανταλλακτικών κατατάσσονται στην τέταρτη θέση όσον αφορά στις εξαγωγές της Νοτ. Αφρικής, ενώ τις τρεις πρώτες θέσεις στις νοτιοαφρικάνικες εξαγωγές καταλαμβάνουν τα: πολύτιμα μέταλλα (€ 13,2 δισ. ή 16,7%), ορυκτά/μεταλλεύματα (€ 10,1 δισ. ή 12,7%) και πετρελαιοειδή (€ 9,3 δισ. ή 11,8%). Τα προαναφερθέντα τέσσερα προϊόντα συμμετείχαν, το 2017, στο 52,1% (ή € 41,3 δισ.) του συνόλου των νοτιοαφρικανικών εξαγωγών

Όσον αφορά στο διμερές εμπόριο Ελλάδος-Νοτ. Αφρικής, οι εισαγωγές οχημάτων από τη Νοτ. Αφρική καταλαμβάνουν, διαχρονικά, την πρώτη θέση (βλ. παρ. πίνακα):

	2015	2016	2017
Σύνολο εξαγωγών Νοτ. Αφρικής προς Ελλάδα (αξία σε εκατ. €)	43,18	46,93	65,10
Εξαγωγές Οχημάτων (αξία σε εκατ. €)	13,30	14,92	17,10
Ποσοστό επί των εξαγωγών (τοις %)	30,8%	31,7%	26,2%

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Απόστολος Μιχαλόπουλος  
Σύμβουλος ΟΕΥ Α'  
Προϊστάμενος του Γραφείου ΟΕΥ