



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΔΠΜΣ ΝΕΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Η ανάπτυξη των αυτοκινητοβιομηχανιών στην Ευρώπη.
Η περίπτωση της Ρουμανίας»**

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

ΣΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ ΙΟΥΝΙΟΣ 2018

Περίληψη

Θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι "Η ανάπτυξη των αυτοκινητοβιομηχανιών στην Ευρώπη. Η περίπτωση της Ρουμανίας".

Πρόκειται για έναν κλάδο που τα τελευταία χρόνια επηρεάστηκε σημαντικά από την υφιστάμενη οικονομική κρίση τόσο σε επίπεδο πωλήσεων, όσο και σε επίπεδο νέων τεχνολογικών εφαρμογών και επιτευγμάτων. Η αύξηση της ανεργίας, οι μειώσεις των μισθών, οι δυσμενείς αλλαγές στο βιοτικό επίπεδο πολλών χωρών (και κυρίως ευρωπαϊκών), η διαμόρφωση πολλών ευκαιριών στον κλάδο των μεταχειρισμένων προσφερόμενων οχημάτων είναι ορισμένοι μόνο παράγοντες που καθόρισαν την εξέλιξη του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκε έρευνα για πληροφορίες που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την βιομηχανία αυτοκινήτων και κυρίως για δεδομένα που αφορούν την ανάπτυξη αυτής στην Ρουμανία.

Όπως προέκυψε, η Ρουμανία αποτελεί μια χώρα με ιδιαίτερα ευνοϊκό περιβάλλον για επενδύσεις, τόσο λόγω του υφιστάμενου νομικού, αλλά και φορολογικού και γενικότερα οικονομικού πλαισίου. Υποστηρίζει την ανάπτυξη αυτοκινητοβιομηχανιών και μπορεί να θεωρηθεί πως αποτελεί χώρα πρότυπο, σε αντίθεση με την Ελλάδα που το φορολογικό καθεστώς καθίσταται αρνητικό και αποθαρρυντικό για κάθε επιχείρηση.

Λέξεις κλειδιά: αυτοκινητοβιομηχανία, Ρουμανία

Abstract

The subject of this diploma thesis is "The growth of automakers in Europe. The case of Romania".

This is a sector that has been significantly affected in recent years by the current financial crisis, both in terms of sales and new technological applications and achievements. The rise in unemployment, wage cuts, adverse changes in the living standards of many countries (and especially European), the development of many opportunities in the second-hand vehicle sector are only a few factors that have shaped the development of the automotive sector.

In the context of this study, research was carried out on information directly or indirectly related to the automotive industry and mainly on data concerning its development in Romania.

As a result, Romania is a country with a particularly favorable investment environment, both due to the existing legal, but also fiscal and general economic context. It supports the growth of automakers and can be considered as a model country, unlike Greece, where the tax regime becomes negative and discouraging for any business.

Keywords: automotive, Romania

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	2
Abstract.....	3
Συντομογραφίες & Συμβολισμοί.....	6
Ευρετήριο Πινάκων.....	7
Ευρετήριο Εικόνων.....	7
Ευρετήριο Γραφημάτων.....	7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Θέμα εργασίας.....	8
1.2 Μεθοδολογία.....	8
1.3 Συνεισφορά εργασίας.....	9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο Η ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

2.1 Η περίπτωση της Ελληνικής Αυτοκινητοβιομηχανίας.....	10
2.2 Γενικά στοιχεία της εξέλιξης.....	12
2.3 Ηλεκτρικά και υβριδικά αυτοκίνητα.....	13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

3.1 Η εξέλιξη του κλάδου τα τελευταία έτη.....	15
3.2 Στοιχεία για την ελληνική αγορά.....	17
3.3 Η αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.....	18
3.4 Επενδυτικά σχέδια στην Σλοβακία.....	19
3.5 Το ζήτημα της υπερπαραγωγής.....	20
3.6 Η εξέλιξη της ηλεκτρονικής αγοράς του κλάδου.....	21
3.7 Οι αντιδράσεις περιβαλλοντικών οργάνωσεων.....	22
3.7.1 Το παράδειγμα της TOYOTA.....	23
3.8 Οι μεγαλύτερες αυτοκινητοβιομηχανίες στον κόσμο.....	24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ

4.1 Η περίπτωση της Volkswagen AG.....	27
4.2 Η περίπτωση της TOYOTA.....	27
4.3 Η δύναμη της Δημοκρατίας της Τσεχίας.....	28
4.4 Οι κατευθύνσεις του μέλλοντος.....	30
4.5 Ο ρόλος της καινοτομίας.....	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΑΠΟ ΗΠΑ ΚΑΙ ΚΙΝΑ

5.1 Η εξέλιξη της Κίνας.....	34
5.2 Το νέο πλαίσιο συνεργασίας ΗΠΑ και Κίνας.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ	
6.1 Περιγραφή της χώρας.....	38
6.2 Γενικά στοιχεία.....	39
6.3 Δημοσιευμένα στοιχεία.....	40
6.4 Η εξέλιξη των επενδύσεων.....	42
6.5 Αριθμητικά δεδομένα.....	45
6.6 Εισαγωγές - Εξαγωγές.....	49
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	51
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	53

Συντομογραφίες & Συμβολισμοί

ACES.....Autonomous, Connectivity, Electrification, Smart mobility

ΒΙΠΕ.....Βιομηχανική Περιοχή

ΕΛ.ΣΤΑΤ.....Ελληνική Στατιστική Αρχή

ΗΠΑ.....Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

ΚΑΕ.....Κεντρική & Ανατολική Ευρώπη

ΟΕΜ.....Original Equipment Manufacturers

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1. Εξέλιξη της κινεζικής αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ευρώπη.....34

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1. Έκταση που κάλυπταν οι εγκαταστάσεις της ΤΕΟΚΑΡ στην Α' ΒΙΠΕ Βόλου...11

Εικόνα 2. Αυτόνομη οδήγηση, συνδεσιμότητα, ηλεκτροδότηση και ομαδοποίηση.....30

Ευρετήριο Γραφημάτων

Γράφημα 1. Περιθώρια κέρδους της αυτοκινητοβιομηχανίας.....16

Γράφημα 2. Περιορισμένα κέρδη αναφορικά με το υπενδεδυμένο κεφάλαιο.....17

Γράφημα 3. Σταδιακή αύξηση επενδύσεων.....33

Γράφημα 4. Οι εξαγωγές της χώρας.....39

Γράφημα 5. Πωλήσεις και παραγωγή (σε μονάδες), σύγκριση ετών 2008-2012.....46

Γράφημα 6. Σύγκριση πωλήσεων και παραγωγής ελαφρών οχημάτων 2006-2009.....46

Γράφημα 7. Πωλήσεις ελαφρών οχημάτων ανά μάρκα τα έτη 2007 και 2009.....48

Γράφημα 8. Ελαφριά παραγωγή οχημάτων ανά μάρκα τα έτη 2007- 2009.....48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Θέμα εργασίας

Η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία έχει πλέον χαρακτηριστικά που διαφέρουν σημαντικά από τα αντίστοιχα παλαιότερων ετών. Είναι πιο προκλητική από ό, τι πολλοί άνθρωποι αντιλαμβάνονται. Παράλληλα το κοινό πλέον είναι πιο απαιτητικό και έχει συνείδηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Το μέλλον χαρακτηρίζεται δυσόιωνα για τις εταιρείες αυτοκινήτων που δεν μπορούν να βελτιώσουν την απόδοση του κεφαλαίου τους και δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις επιθυμίες των πελατών.

Οι παγκόσμιες πωλήσεις σημείωσαν ρεκόρ 88 εκατομμυρίων αυτοκινήτων το 2016, αύξηση 4,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ τα περιθώρια κέρδους για τους προμηθευτές και τους κατασκευαστές αυτοκινήτων είναι τα υψηλότερα της δεκαετίας. Παρ'όλα αυτά, βλέποντας μέσα από το φακό δύο κρίσιμων δεικτών απόδοσης, ο κλάδος αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα.

Η αύξηση του ενδιαφέροντος για μεταχειρισμένα οχήματα και πλέον η επιθυμία του κοινού για αγορά οικονομικών και πρακτικών -για τις σύγχρονες πόλεις- αυτοκινήτων έχει μεταβάλει τα προγενέστερα δεδομένα.

Η Ρουμανία είναι μια χώρα που προσπάθησε να προσελκύσει αυτοκινητοβιομηχανίες να εγκαταστήσουν τη δραστηριότητα τους στη χώρα και τα κατάφερε. Προσέλκυσε το ενδιαφέρον με τα κατάλληλα κίνητρα και υποστήριξε έτσι τις θέσεις εργασίας και παράλληλα των κλάδο εισαγωγών και εξαγωγών.

Κατά συνέπεια, η εξέλιξη του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ευρώπη είναι ένα ζήτημα που έχει μελετηθεί και εξακολουθεί να μελετάται εκτενώς, καθώς επηρεάζει άμεσα τον κλάδο των μεταφορών και της συγκοινωνίας. Είναι ένας τομέας με υψηλό μερίδιο στην αγορά που επιδρά στην απασχόληση, στις εισαγωγές και εξαγωγές κάθε χώρας και φυσικά στις επενδύσεις.

1.2 Μεθοδολογία

Πρόκειται για εργασία θεωρητική που στηρίζεται απόλυτα σε βιβλιογραφικές πηγές. Για την εύρεση αυτών πραγματοποιήθηκε έρευνα σε βιβλιοθήκες της πόλης, καθώς και σε ποικίλες διαδικτυακές πηγές.

Συνεπώς, για τις ανάγκες σύνταξης της παρούσας εργασίας, σε πρώτο στάδιο έγινε έρευνα βιβλιογραφική και διαδικτυακή για εντοπισμό υλικού (βιβλίων, άρθρων και λοιπών στοιχείων) που θα ήταν συναφές με το θέμα που πραγματεύεται η εργασία και θα αποτελούσε τον πυρήνα της.

Με την συγκέντρωση όλου του απαιτούμενου υλικού (πληροφοριών, δεδομένων, στοιχείων κλπ), καθορίστηκε ο βασικός "κορμός" της εργασίας και οι ενότητες που ο συντάξας φοιτητής σε συνεργασία με τον επιβλέποντα καθηγητή έκριναν απαραίτητες για την ανάπτυξη του θέματος.

Αξίζει να σημειωθεί πως κατά την διάρκεια της μελέτης του εξεταζόμενου θέματος με δυσκολία εντοπίστηκε σχετικό βιβλιογραφικό υλικό, ενώ αντίθετα βρέθηκε πλήθος δημοσιευμένων άρθρων. Το σύνολο των δεδομένων που συγκεντρώθηκε από άρθρα και δημοσιεύσεις αποτέλεσε το βασικό υλικό της εργασίας. Από αυτό το υλικό πραγματοποιήθηκαν συγκρίσεις χωρών και εταιρειών και εξήχθησαν άμεσα και έμμεσα συμπεράσματα.

1.3 Συνεισφορά εργασίας

Η παρούσα εργασία αποτελεί μια προσπάθεια καταγραφής στοιχείων σχετικών με την εξέλιξη του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ευρώπη και ως μελέτη περίπτωσης επιλέχθηκε η χώρα της Ρουμανίας.

Σημαντικό στοιχείο της παρούσας εργασίας είναι πως ουσιαστικά παραθέτει ένα σύνολο δεδομένων, σχετικών με ένα θέμα που έχει μελετηθεί και μελετάται ως επί το πλείστον αποσπασματικά ανά κλάδο. Αυτό σημαίνει πως κάθε ενδιαφερόμενος που επιδιώκει σχετική πληροφόρηση, μέσα από την παρούσα εργασία είναι δυνατό να λάβει πληροφορίες που σε διαφορετική περίπτωση θα έπρεπε να ανατρέξει σε πληθώρα πηγών για να τις αναζητήσει.

Επίσης πολύ βασικό στοιχείο είναι πως πραγματοποιείται σύγκριση δεδομένων για την εξέλιξη πολλών εταιρειών και χωρών και αυτό οδηγεί σε σημαντικά συμπεράσματα για το

πως η χώρα μας θα μπορούσε και αυτή να στηρίξει την εξέλιξη του αντίστοιχου κλάδου και να ενισχύσει τον εξαγωγικό τομέα της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο Η ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

2.1 Η περίπτωση της Ελληνικής Αυτοκινητοβιομηχανίας

Ορόσημο ιστορικά για την ανάπτυξη της αυτοκινητοβιομηχανίας στη χώρα αποτέλεσε το 1920, όπου πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες προσπάθειες από τον αμαξοποιό Νίκο Θεολόγου για την ανάπτυξη του κλάδου. Ένα σύνολο όμως δυσμενών συγκυριών και σκοπιμοτήτων οδήγησαν την προσπάθεια για μαζική παραγωγή ελληνικών αυτοκινήτων σε αποτυχία και μη βιωσιμότητα. (Κιούσης, 2012)

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου άρχισε ουσιαστικά να υποστηρίζεται το κεφάλαιο της ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας, με στόχο την δημιουργία ελληνικών αυτοκινήτων απευθυνόμενων στους Έλληνες και ακολούθως προς εξαγωγή σε μη ευρωπαϊκές χώρες. (Κιούσης, 2012)

Λαμβάνοντας την τεχνογνωσία άλλων αναπτυγμένων στον κλάδο χωρών, η ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία αναπτύχθηκε αρχικά στηριζόμενη σε παραλλαγές ξένων μοντέλων ή δημιουργώντας πρωτότυπα αυτοκίνητα με εξαιρετικά χαμηλές τιμές πώλησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν μοντέλα όπως το Farma (σε σχεδιασμό του Γιώργου Μιχαήλ) που κατασκεύασε η ΜΑΥΑ βάσει τεχνολογίας Renault ή το Pony της ΝΑΜCΟ των Αδελφών Κοντογούρη. (Κιούσης, 2012)

Η επίσημη εμφάνιση της ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας στο διεθνές περιβάλλον πραγματοποιήθηκε το 1977, με το DIM (πρώτο επιβατικό αυτοκίνητο) που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε στην Ελλάδα από την εταιρεία του Γ. Δημητριάδη. Τα μηχανικά τμήματα του αυτοκινήτου αυτού ήταν της FIAT, με αμάξωμα από fiberglass και ταχύτητα 105 km/h. Η έναρξη της μαζικής παραγωγής του αναμενόταν μετά την αποσαφήνιση ορισμένων τυπικών διατυπώσεων από το Υπουργείο Μεταφορών. Τελικά δεν ευοδώθηκε η κυκλοφορία του και κρίθηκε πως δεν θα εξυπηρετούσε την ελληνική αγορά. (Κιούσης, 2012)

Η δημιουργία της εταιρείας ΤΕΟΚΑΡ στον Βόλο αποτέλεσε μια σημαντική προσπάθεια στην εξέλιξη του κλάδου στη χώρα. Πρόκειται για μια εταιρεία που συνολικά λειτούργησε 15 έτη και κατασκεύασε περίπου 170.000 αυτοκίνητα που έφεραν τα σήματα Datsun -

Nissan. Ο Βόλος αποτέλεσε μια ιδανική πόλη, καθώς προσέφερε ένα σύνολο πλεονεκτημάτων, τόσο λόγω του λιμανιού που επέτρεπε την εισαγωγή εξαρτημάτων από την Ιαπωνία, λόγω της απόστασης του από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, όσο και λόγω της βιομηχανικής ζώνης που διέθετε.

Το οικόπεδο που φιλοξένησε τις εγκαταστάσεις της εταιρείας ήταν έκτασης 264 στρεμ., εκ των οποίων τα 16,5στρεμ. καλύπτονταν από τις κτιριακές εγκαταστάσεις. Σταδιακά υπήρξε επέκταση των εγκαταστάσεων, οι οποίες και έφτασαν να καλύπτουν συνολικά έκταση 35στρεμ. Βασικές εργασίες που εκτελούνταν στο εργοστάσιο ήταν: συναρμολόγηση μεταλλικών μερών, βαφή, τοποθέτηση των διακοσμητικών τμημάτων, συναρμολόγηση του πλαισίου και τελικός έλεγχος των έτοιμων προς πώληση αυτοκινήτων. Ειδικότερα το τμήμα του βαφείου αποτελούσε ένα εκ των πλέον σύγχρονων (για τα δεδομένα της εποχής) και έδινε βαρύτητα στην αντισκωριακή προστασία των αμαξωμάτων και στον έλεγχο της βαμμένης επιφάνειας των αυτοκινήτων.

Η ΤΕΟΚΑΡ σταμάτησε να λειτουργεί τον Απρίλιο του 1995. Επί των 15 ετών λειτουργίας της εταιρείας συναρμολογήθηκαν συνολικά 45 διαφορετικές εκδοχές των ελαφρών φορτηγών Pick Up και King Cab, των επιβατηγών Sunny και Cherry και της σπορ έκδοση αυτοκινήτου Sunny 106.



Εικόνα 1. Έκταση που κάλυπταν οι εγκαταστάσεις της ΤΕΟΚΑΡ στην Α' ΒΙΠΕ Βόλου

Σημαντικότερο δε, κρίνεται το γεγονός πως η εταιρεία διαμόρφωσε τις προϋποθέσεις αυτές, που θα υποστήριζαν μια ιαπωνική επένδυση για τη δημιουργία μιας μεγάλης βιομηχανικής μονάδας παραγωγής αυτοκινήτων προς κάλυψη των αναγκών της ευρωπαϊκής

αγοράς. Οι ποικίλες ελληνικές απαιτήσεις όμως εμπόδισαν το σχέδιο αυτό, στρέφοντας τους ιάπωνες επενδυτές στη Βρετανία.

Ακόμη μια σημαντική προσπάθεια που έχει ιστορικά καταγραφεί είναι γύρω στο 1920 η κατασκευή του οχήματος «ΤΑΓΚΑΛΑΚΗ». Πρόκειται για ένα όχημα που φέρει το όνομα του Έλληνα κατασκευαστή του, ο οποίος δραστηριοποιήθηκε στην κατασκευή αμαξωμάτων από την δεκαετία του 30. Ο κατασκευαστής αυτός ασχολήθηκε ιδιαίτερα και με την κατασκευή αμαξωμάτων λεωφορείων και κυρίως από το 1922 και έπειτα όπου συνενώθηκε με τον Γ. ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗ. Σήμερα η εταιρεία TANGALAKIS TEMAX αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρεία στον τομέα κατασκευής ελληνικών πυροσβεστικών οχημάτων.

Μεγάλη μερίδα σύγχρονων μελετητών θεωρεί πως η ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, ήταν η βασική αιτία που έθεσε εμπόδια στην ανάπτυξη του εγχώριου κλάδου και αυτό λόγω των μεταβολών στη φορολογική νομοθεσία, του πλήθους των γραφειοκρατικών διαδικασιών, της αποθάρρυνσης επενδυτικών προγραμμάτων κ.α.

2.2 Γενικά στοιχεία της εξέλιξης

Το αυτοκίνητο αποτέλεσε και εξακολουθεί να αποτελεί πηγή ευημερίας, απασχόλησης και ψυχαγωγίας. Ο σχεδιασμός του ορίζεται από ένα σύνολο παραμέτρων και διασφάλισης λεπτών ισορροπιών αναφορικά με την μορφή, τη λειτουργικότητα, την ασφάλεια και φυσικά με γνώμονα ενεργειακές και περιβαλλοντικές μεταβλητές. (Χόνδρος, 2013)

Το διάστημα μεταξύ Α' και Β' Παγκοσμίου πολέμου αποτέλεσε ορόσημο για τη μαζική παραγωγή αυτοκινήτων. Πρόκειται για μια εποχή που χαρακτηρίστηκε από συνθήκες αφθονίας και υψηλό ενδιαφέρον για δημιουργία αυτοκινήτων υψηλής ποιότητας και αντοχής. Το 1920 σημειώθηκε μια σημαντική καινοτομία στον κλάδο από την Lancia, που δημιούργησε μοντέλο με ενιαία κατασκευή αμαξώματος και πλαισίου. Στις δεκαετίες που ακολούθησαν όλες οι βιομηχανίες χρησιμοποίησαν το ίδιο μοντέλο. Γενικά την εν λόγω περίοδο, η Αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία προωθούσε αυτοκίνητα μεγάλων ιπποδυνάμεων και πολυτελή, ενώ η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία αντίθετα μικρά και απλά αυτοκίνητα. (Χόνδρος, 2013)

Η παραγωγή αυτοκινήτων επανήλθε στους φυσιολογικούς της ρυθμούς μετά τον Πόλεμο, με την δημιουργία νέων μοντέλων, περισσότερο κομψών και με ισχυρότερους κινητήρες. Ο παράγοντας "ασφάλεια" οδηγού και επιβατών τέθηκε τη δεκαετία του '60, όπου πολλά κράτη προχώρησαν στη θέσπιση κανονισμών, προδιαγραφών και φυσικά

ειδικών περιορισμών για την αντιμετώπιση της ρύπανσης προς το περιβάλλον. (Χόνδρος, 2013)

Ο μεγάλος ανταγωνισμός των αυτοκινητοβιομηχανιών ξεκίνησε τη δεκαετία του '70, σε συνδυασμό και με την εξέλιξη της τεχνολογίας και την αυτοματοποίηση της παραγωγής. Τα νέα αυτοκίνητα βελτίωσαν τα επίπεδα άνεσης, ασφάλειας, επίδοσης και γενικότερα οδικής συμπεριφοράς. Σταδιακά ανά δεκαετία ο ρυθμός παραγωγής νέων μοντέλων αυξάνεται, με συνέπεια την αντίστοιχη αύξηση των οχημάτων στα αστικά κέντρα, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων και την επιβάρυνση του περιβάλλοντος. (Χόνδρος, 2013)

Η εξέλιξη της τεχνολογίας συνεχίζεται τη δεκαετία του 2000 με: νέα βελτιωμένα συστήματα πέδησης, αυτοματοποιημένα συστήματα (π.χ. θερμοκρασίας κ.α.), φωτιστικά συστήματα μεγαλύτερης απόδοσης, νέα συστήματα ηλεκτρονικής υποβοήθησης της κατευθυντικότητας κ.α. Αναμφίβολα το αυτοκίνητο αποτέλεσε ένα σύνθετο τεχνολογικό προϊόν που μετέβαλε τα χαρακτηριστικά της ζωής του σύγχρονου ανθρώπου και επηρέασε τις διαδικασίες της βιομηχανικής παραγωγής. Ειδικότερα στο πλαίσιο της διαρκούς βελτίωσης της οδικής ασφάλειας δίνεται συνεχώς βαρύτητα στην ανάπτυξη προηγμένων συστημάτων. (Χόνδρος, 2013)

2.3 Ηλεκτρικά και υβριδικά αυτοκίνητα

Πρόκειται για μια κατηγορία αυτοκινήτων που χαρακτηρίζεται από υψηλό κόστος. Ο σχεδιασμός αυτής της κατηγορίας των οχημάτων στηρίζεται σε προηγμένα υλικά και ηλεκτρονικές συσκευές. Τα επίπεδα παραγωγής των ηλεκτρικών και υβριδικών αυτοκινήτων είναι ακόμη μικρά, όμως αυτό δίνει τη δυνατότητα σε χώρες που δεν έχουν υποστηρίξει την αυτοκινητοβιομηχανία, να αναπτύξουν σχετικά προϊόντα. Αναμφίβολα αυτός ο τομέας αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερου ενδιαφέροντος και σύγχρονης έρευνας. (Βαμβάραλης, 2007)

Αντίστοιχα το υβριδικό- ηλεκτρικό αυτοκίνητο αποτελεί μια εναλλακτική επιλογή μετακίνησης, όμως κρίνεται πως ακόμη βρίσκεται σε μεταβατικό στάδιο. Ειδικότερα τα υβριδικά οχήματα κυψελών καυσίμου, όπου η παραγόμενη ηλεκτρική ενέργεια προέρχεται από την κυψέλη καυσίμου είναι μια ακόμη σύγχρονη εναλλακτική επιλογή. Οι κυψέλες καυσίμου αποτελούν ηλεκτροχημικές συσκευές μετατροπής της χημικής ενέργειας σε ηλεκτρική. Η παραγόμενη ηλεκτρική ενέργεια τροφοδοτεί μια μπαταρία που ακολούθως οδηγεί σε ενεργοποίηση του ηλεκτροκινητήρα. (Χόνδρος, 2013)

Τόσο τα ηλεκτρικά όσο και τα υβριδικά αυτοκίνητα διαμορφώνουν προοπτικές μελλοντικής εξέλιξης, με πολύ πιθανό το ενδεχόμενο να αντικαταστήσουν ποικίλα μηχανικά συστήματα. Η διαρκής εξέλιξη τους θα οδηγήσει αναμφίβολα σε βελτίωση της αξιοπιστίας τους, περιορισμό των ποικίλων σφαλμάτων και δυσλειτουργιών και αύξηση των επιπέδων οδικής ασφάλειας. (Βαμβαράκης, 2007)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

3.1 Η εξέλιξη του κλάδου τα τελευταία έτη

Η οικονομική κρίση που έκανε αισθητή την εμφάνιση της από το 2008, επηρέασε το σύνολο των κλάδων δραστηριοποίησης του ανθρώπου και φυσικά και τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Οι πτώσεις των πωλήσεων είναι πλέον γεγονός στο οποίο αποτυπώνονται οι νέες απαιτήσεις των υποψηφίων αγοραστών.

Αν και πρόσφατα αριθμητικά δεδομένα αναφορικά με τους μήνες Ιανουάριο-Φεβρουάριο 2017 επισημαίνουν θετικό πρόσημο +6,2 % για τον κλάδο, αυτά δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματικότητα. Ας τονισθεί πως τον Ιανουάριο το πολύ υψηλό ποσοστό +10,2% καταγράφηκε λόγω των αυξημένων παραδόσεων νέων αυτοκινήτων. Τον επόμενο μήνα τα αρνητικά αριθμητικά δεδομένα δίνουν μια τελείως διαφορετική εικόνα για τις μεγάλες αγορές της Ευρώπης. Συγκεκριμένα, στη Γερμανία οι πωλήσεις σημείωσαν πτώση 2,6%, στη Μ. Βρετανία 0,3% και στη Γαλλία 2,9%. Στην Ιταλία και την Ισπανία υπήρξαν αντίθετα αυξήσεις κατά 6,2% και 0,2% αντίστοιχα. (Μερτέκης, 2017)

Γενικά αρνητικές επιδόσεις παρουσίασαν και οι κορυφαίοι αυτοκινητικοί όμιλοι. Συγκεκριμένα, το VW Group, σημείωσε πτώση κατά 1,5% (VW -7%, Audi +2,2%, Skoda +0,2%, SEAT +15%, Porsche -1,8%), το PSA Group κατά 3,1% (Peugeot -3,7%, Citroen +1,8%, DS -36,9%), η Ford κατά 2,3% και η Opel/ Vauxhall κατά 1,2%. Βέβαια υπήρξε και μια αύξηση των πωλήσεων για τις ακόλουθες εταιρείες: Renault Group κατά 7,2%, FCA Group κατά 8,7%, Toyota κατά 19,5%, Nissan +3%, Suzuki +32,4%, Hyundai +0,7%, KIA +11%. (Μερτέκης, 2017)

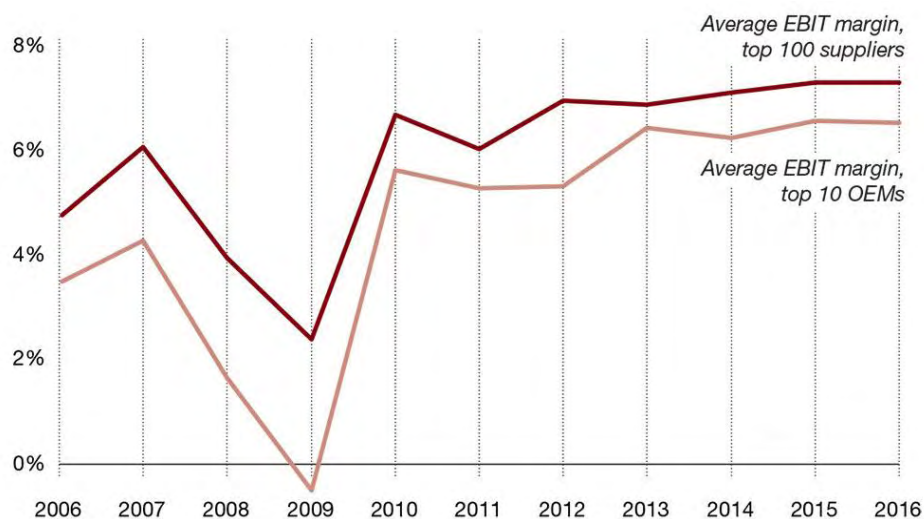
Το 2016 αποδείχθηκε πως ήταν η δεύτερη καλύτερη χρονιά όλων των εποχών για τις αγορές αυτοκινήτου στην Ευρώπη. Σύμφωνα με στοιχεία των ταξινομήσεων οχημάτων, 14,6 εκ. νέα οχήματα πουλήθηκαν σε ευρωπαϊκές χώρες, δηλαδή ποσοστό 6,8% υψηλότερο συγκριτικά με το 2015. Οι χώρες που διαμόρφωσαν τις μεγαλύτερες αγορές ήταν: η Γερμανία (3.3 εκ.), το Ην. Βασίλειο (2.7 εκ.), η Γαλλία (2 εκ.), η Ιταλία (1.8 εκ.) και η Ισπανία (1.1 εκ.). (Μάρκου, 2017)

Αναφορικά με τους κατασκευαστές για το 2016, στην πρώτη δεκάδα της κατάταξης βάσει των πωλήσεων ήταν: Volkswagen (1,65 εκ.), Renault (1.1 εκ.), Ford (1 εκ.), Opel (4976 χιλ.), Peugeot (849 χιλ.), Mercedes (807 χιλ.), Audi (803 χιλ.), BMW (784 χιλ.), Fiat (737 χιλ.) και SKODA (633 χιλ.). (Μάρκου, 2017)

Η συνολική εικόνα της αγοράς σε παγκόσμιο επίπεδο σημείωσε άνοδο σε ποσοστό 4,4% συγκριτικά με το 2015, ενώ τις μεγαλύτερες αγορές διαμορφώνουν η Κίνα και οι ΗΠΑ. Πολύ σημαντική δυναμική αναπτύσσουν συγκεκριμένα η Ιαπωνία, η Γερμανία, το Ην. Βασίλειο, η Ινδία, η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ιταλία και ο Καναδάς. Εκ των κατασκευαστών η VW αναδείχθηκε η πρώτη αυτοκινητοβιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο με πωλήσεις περίπου 10.1 εκ., ενώ ακολουθούν η TOYOTA και η Ford. (Μάρκου, 2017)

Κατά τους Rich Parkin, Reid Wilk, Evan Hirsh, and Akshay Singh (2017), τα τελευταία 5 χρόνια, τα ετήσια ποσοστά απόδοσης που πέτυχαν οι επενδυτές (συμπεριλαμβανομένων των μερισμάτων) ήταν κατά μέσο όρο 14,8% και 10,1%. Την περίοδο αυτή, ο μέσος όρος TSR ήταν περίπου 5,5%. Αναφορικά με την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου, το 2016 οι 10 κορυφαίοι του κλάδου κέρδισαν μόλις το 4%, περίπου το ήμισυ του κόστους κεφαλαίου του κλάδου. Οι κορυφαίοι 100 προμηθευτές κινήθηκαν λίγο καλύτερα, απλώς κερδίζοντας το κόστος του κεφαλαίου για να απολαύσουν μια μικρή θετική απόδοση, μετά από πολλά χρόνια αρνητικών καθαρών αποδόσεων¹.

Αυτοί οι αριθμοί σχεδόν αντισταθμίζουν τα θετικά αποτελέσματα πωλήσεων και κερδών. Χρωματίζουν μια εικόνα ενός τομέα που είναι λιγότερο ελκυστικός ή λιγότερο κερδοφόρος για επενδύσεις από άλλες βιομηχανίες. Αυτή η αξιολόγηση υποδηλώνει ότι θα υπάρξουν σχετικά λίγοι νικητές στη βιομηχανία αυτοκινήτων κατά τα επόμενα πέντε χρόνια και έπειτα. Εκείνοι που ξεχωρίζουν θα είναι οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται τους περιορισμένους κεφαλαιακούς τους πόρους με δημιουργικούς τρόπους¹.



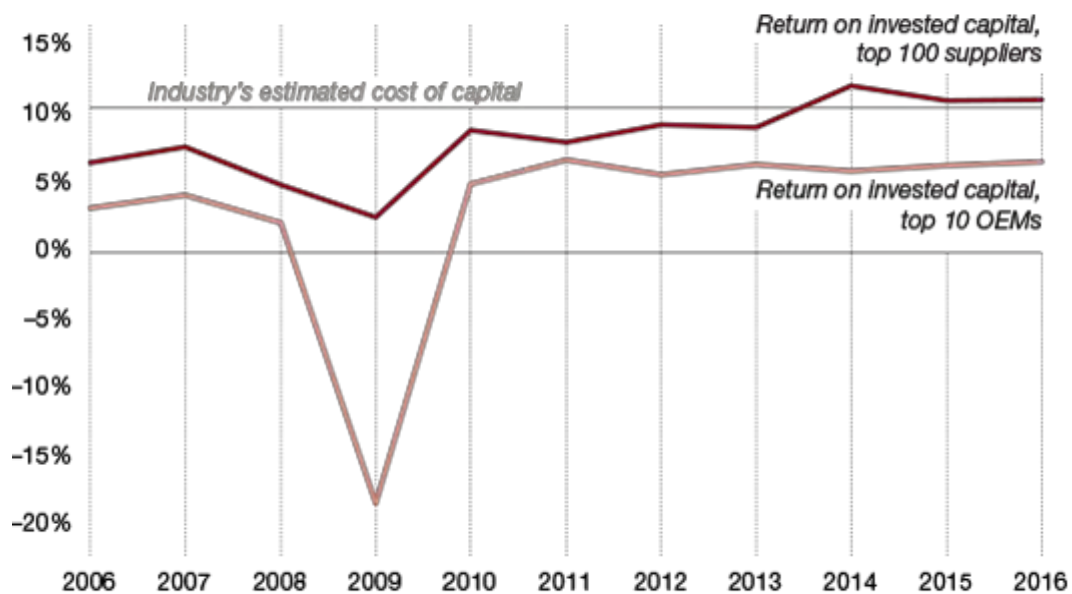
Source: Capital IQ; company reports

Γράφημα 1. Περιθώρια κέρδους της αυτοκινητοβιομηχανίας¹

¹ <https://www.strategyand.pwc.com/trend/2017-automotive-industry-trends>, Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

Βέβαια, τα ποσοστά απόδοσης κεφαλαίου έχουν προκαλέσει ποικίλα ερωτηματικά στην αυτοκινητοβιομηχανία τα τελευταία χρόνια λόγω των πολλών πτωχεύσεων/ εκκαθαρίσεων. Οι επιζήμιες εταιρείες αυτοκινήτων έχουν αποδεδειγμένα κάμψη. Ωστόσο, η κατάσταση είναι όλο και πιο επιβαρυνμένη, καθώς το κόστος του κεφαλαίου είναι απίθανο να μειωθεί από τα ήδη χαμηλά επίπεδα του πληθωρισμού και οι νέες κεφαλαιουχικές δαπάνες αυξάνονται προοδευτικά².

Πράγματι, το σημερινό κύμα καινοτομίας στα αυτοκίνητα δεν χαρακτηρίζεται από μεγάλη ταχύτητα (αν και είναι αξιοσημείωτη), όσο το εύρος της καινοτομίας που προσδιορίζεται από το πόσο αλλάζουν τα βασικά χαρακτηριστικά των παραδοσιακών αυτοκινήτων και ενισχύεται από τη δυσκολία και το κόστος κατασκευής αυτοκινήτων. Η ποικιλία των ψηφιακών υπηρεσιών και τα νέα συστήματα κίνησης και συνδεσιμότητας επιταχύνουν την ανάγκη για ακριβή νέα εξαρτήματα και λειτουργίες.



Source: Capital IQ; company reports

Γράφημα 2. Περιορισμένα κέρδη αναφορικά με το υπενδεδυμένο κεφάλαιο

3.2 Στοιχεία για την ελληνική αγορά

Στην Ελλάδα η πορεία των πωλήσεων του κλάδου δημιουργεί προβληματισμό. Αν και τον Ιανουάριο και Φεβρουάριο του 2017 καταγράφηκε μια σημαντική αύξηση της τάξης του +29,3%, θα πρέπει να σημειωθεί πως τους δύο πρώτους μήνες του 2016 υπήρξε μια στάση αναμονής από το αγοραστικό κοινό ώσπου να καθορισθεί το ισχύον πλαίσιο της απόσυρσης

² <https://www.strategyand.pwc.com/trend/2017-automotive-industry-trends>, Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

αυτοκινήτων. Γενικότερα στην Ελλάδα δεν δημιουργεί προβληματισμό μόνο η μείωση του όγκου των πωλήσεων, αλλά και η αντίστοιχη μείωση των πωλήσεων λιανικής που έχει σημειώσει πτώση περισσότερο από 40% και διαμορφώνει ζητήματα βιωσιμότητας στις επιχειρήσεις του κλάδου. (Μερτέκης, 2017)

Το 2016 υψηλές πωλήσεις σημείωσε η Toyota (9.496) που κατείχε μερίδιο αγοράς που αντιστοιχούσε στο 12%. Στην επόμενη θέση της κατάταξης των πωλήσεων ήταν: η Nissan με 7.289 ταξινομήσεις και μερίδιο 9.2%, η Opel με 7.054 πωλήσεις και μερίδιο 8.9 %, η VW με 6.430 πωλήσεις και μερίδιο αγοράς 8,1% και ακολούθως η Peugeot με 5.582 ταξινομήσεις και μερίδιο αγοράς 7,1%. Στην τελευταία θέση της δεκάδας βρισκόταν η Citroen. (Μάρκου, 2017)

Μελετώντας το χρονικό διάστημα 2012-2016 παρατηρείται γενικά μια σταθερή πορεία για τις ακόλουθες εταιρείες: Toyota (που για τρία συνεχόμενα έτη ήταν στην πρώτη θέση), Opel (για τρία συνεχόμενα έτη ήταν στην τρίτη θέση), Nissan (για δύο συνεχόμενα έτη ήταν στην έκτη θέση), VW (για τέσσερα συνεχόμενα έτη ήταν στην δεύτερη θέση), Fiat (τρία συνεχόμενα έτη στην πέμπτη θέση) και η Citroen (δύο συνεχόμενα έτη ήταν στην έβδομη θέση). (Μάρκου, 2017)

Αναφερόμενοι στην ανωτέρω πενταετία, τα δημοσιευμένα στοιχεία των εταιρειών αποδεικνύουν την ακόλουθη κατάταξη: 1^η η Toyota με μερίδιο αγοράς 11.27%, 2^η η VW με μερίδιο αγοράς 9,46%, 3^η η Opel με μερίδιο 9,39%, 4^η η Nissan με μερίδιο 7.66%, 5^η η Fiat με μερίδιο 5.67%), 6^η η Citroen με μερίδιο 5.43%, 7^η η Ford με μερίδιο 4.90% και ακολουθεί η Peugeot με μερίδιο 4.77%. (Μάρκου, 2017)

3.3 Η αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων

Με ορόσημο το 2008 που θεωρείται έτος έναρξης της οικονομικής κρίσης, προκύπτει πως η αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων παρουσίασε σημαντικές αλλαγές. Την προ κρίσης περίοδο για την Ελλάδα, η αναλογία νέων προς μεταχειρισμένων οχημάτων ήταν 1 προς 4, αναλογία που μετά την κρίση έφτασε στο 1 προς 2 ή 1 προς 3. Θα πρέπει να σημειωθεί πως ιδίως το διάστημα των Ολυμπιακών αγώνων άνησε αξιόλογα η αγορά των εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων από το εξωτερικό και κυρίως από την Γερμανία. (Μάρκου, 2017)

Στις μέρες μας βέβαια η οικονομική κρίση έχει οδηγήσει στην αύξηση του ενδιαφέροντος μικρών αυτοκινήτων με οικονομικούς κινητήρες, χαμηλά τέλη κυκλοφορίας και επίσης χαμηλό κόστος συντήρησης.

Για πολλές δεκαετίες στην Ελλάδα τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που εισάγονταν στη χώρα, αποτελούσαν περίπου το 8-9% εκ του συνόλου των εισαγωγών. Το ποσοστό αυτό ενισχύθηκε από το 2014 και έπειτα, με την εφαρμογή ευνοϊκών φορολογικών συντελεστών, κάτι που δεν ίσχυε για τα εγχώρια μεταχειρισμένα. Πλέον το ενδιαφέρον του αγοραστικού κοινού είναι προσανατολισμένο προς μεταχειρισμένα αυτοκίνητα με λίγα χιλιόμετρα, κινητήρα diesel χωρητικότητας μικρότερης των 1.600cc, μοντέλα οκταετίας το μέγιστο και σε τιμές πώλησης που δεν ξεπερνούν τις 6.000 €. (Μάρκου, 2017)

Ειδικότερα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα με περισσότερα από 2.000cc θεωρείται πως δεν προσελκύουν το ενδιαφέρον αγοραστών και είτε σχεδιάζεται εξαγωγή τους στο εξωτερικό, είτε έχουν κατατεθεί οι πινακίδες τους, είτε πωλούνται σε πάρα πολύ χαμηλές τιμές, είτε τέλος οδηγούνται προς ανακύκλωση. Αυτή η κατηγορία των αυτοκινήτων το χρονικό διάστημα 2011- 2013 ήταν προς πώληση σε εξευτελιστικές τιμές στους εμπόρους του εξωτερικού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτέλεσαν τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που έλαβαν στην κατοχή τους πολλά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (τράπεζες) και τα εξήγαγαν στο εξωτερικό. (Μάρκου, 2017)

Ιδιαίτερης σημασίας κρίνεται το γεγονός πως η υφιστάμενη κατάσταση στην αγορά του καινούργιου αυτοκινήτου θα οδηγήσει βραχυπρόθεσμα σε αυξητικές τάσεις στις τιμές μεταπώλησης μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Στην Ελλάδα το σύνολο των οχημάτων που κυκλοφορεί (επιβατικά, φορτηγά, λεωφορεία και μοτοσικλέτες) αριθμητικά πλησιάζει τον πληθυσμό της χώρας. Συγκεκριμένα για το 2014 βάσει στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ. καταγράφηκαν 8.038.597 οχήματα, όταν οι μόνιμοι κάτοικοι της χώρας σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ήταν 9.904.286. (Μάρκου, 2017)

Αντίστοιχα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το 2004, αποδεικνύουν ότι ο συνολικός αριθμός οχημάτων έφτανε τα 6.258.379. Συνεπώς υπήρξε εντός μιας δεκαετίας μια αύξηση σχεδόν 28%. Πλέον υφίσταται λοιπόν μια υπεργήρανση των ελληνικών οχημάτων.

3.4 Επενδυτικά σχέδια στην Σλοβακία

Η Σλοβακία που αποτελεί μια χώρα με πληθυσμό περίπου 5,5 εκατομ., έχει πολύ σημαντική παρουσία στην βιομηχανία παραγωγής αυτοκινήτων, καθώς υπολογίζεται πως παράγει πολύ περισσότερα αυτοκίνητα από τον πληθυσμό της συγκριτικά με άλλες χώρες

διεθνώς. Αυτό οφείλεται στη νοτιοκορεατική αυτοκινητοβιομηχανία της Kia Motors, η οποία έχει εγκαταστήσει ένα εργοστάσιο αυτοκινήτων στο έδαφος της Σλοβακίας³.

Αξίζει να σημειωθεί πως η Volkswagen κατασκευάζει περίπου 300.000 οχήματα το έτος, εκ των οποίων 80.000 είναι νέα μοντέλα Touareg. Επίσης η Peugeot-Citroen έχει ήδη προχωρήσει στην κατασκευή εργοστασίου της στη Σλοβακία, στο οποίο παράγονται κάθε χρόνο 300.000 αυτοκίνητα. Η Kia -ως μέλος του ομίλου Hyundai- το 2007 πρόσθεσε επιπλέον 200.000 αυτοκίνητα. Βάσει των αριθμητικών δεδομένων που προαναφέρθηκαν, διαμορφώνεται μια αναλογία περίπου 150 αυτοκινήτων/ 1000 άτομα, που αντιστοιχεί στο μισό της αναλογίας που διαμορφώνεται για το Βέλγιο, χώρα στην οποία σημειώνεται η μεγαλύτερη παραγωγή αυτοκινήτων³.

Το εργοστάσιο της Kia στη Σλοβακία αποτιμάται περίπου σε 700 εκατ. ευρώ και θεωρείται πως είναι δυνατό να αποτελέσει παράδειγμα μετεγκατάστασης και άλλων εργοστασίων σε χώρες πέρα από τα όρια της Κεντρικής Ευρώπης. Η Honda είναι μια εξ' αυτών των εταιρειών που είδε θετικά ένα τέτοιο σχέδιο. Γενικά υπήρξε υψηλό ενδιαφέρον για επενδύσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας σε πρώην κομμουνιστικές χώρες της Κεντρικής Ευρώπης. Τόσο η Σλοβακία όσο και η Πολωνία αποτέλεσαν ελκυστικές χώρες για επενδυτές³.

Ειδικότερα το 2002 με τη μείωση του φορολογικού συντελεστή επί των εταιρικών κερδών και των ατομικών εισοδημάτων στο 19% από κοινού, δόθηκε ένα σημαντικό κίνητρο. Ένα επιπλέον δυνατό στοιχείο της Σλοβακίας (έναντι της Πολωνίας) ήταν και οι επαρκείς υποδομές της.

Η εγκατάσταση αυτοκινητοβιομηχανιών στη Σλοβακία υποστήριξε το τοπικό εισόδημα των Σλοβάκων και αυτό είναι πιθανό να οδηγήσει τους ίδιους και στην αγορά αυτοκινήτων των βιομηχανιών.

3.5 Το ζήτημα της υπερπαραγωγής

Το σύνολο των σύγχρονων αναλυτών υποστηρίζει πως ένα εκ των σημαντικότερων ζητημάτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας σε παγκόσμιο επίπεδο είναι τα υψηλά επίπεδα παραγωγής και οι αντίστοιχα υψηλές πιέσεις για μείωση των τιμών των τελικών προϊόντων. Αυτό οδηγεί τις επιχειρήσεις του κλάδου να θέτουν ως στόχο τους τον

³ <http://www.kathimerini.gr/178460/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/oi-aytokinhthviovimhxanies-protimoy-n-th-slovakia-apo-thn-polwnia-gia-ependyseis>, Προσπελάστηκε στις 19/3/2018

περιορισμό των λειτουργικών εξόδων μέσω κατάλληλων οικονομικών κλίμακος. Υπάρχει σημαντικό ενδιαφέρον από μεγάλους κλάδους του χώρου προς δημιουργία συνεργασιών ή και εξαγορά.

Η ιαπωνική Honda, η γαλλική Peugeot και η γερμανική BMW κατέχουν τις υψηλότερες θέσεις στην κατάταξη της σύγχρονης αυτοκινητοβιομηχανίας και των επιπέδων παραγωγής αυτοκινήτων, σύμφωνα με τον ειδικό για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία αναλυτή του πρακτορείου Reuters Νιλ Γουίντον.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η συνεργασία που έχει συνάψει η Fiat με την αμερικανική Ford και που βάσει αυτής της συνεργασίας η δεύτερη κατέχει το 20% του μετοχικού κεφαλαίου της ιταλικής εταιρείας και αντίστοιχα η ιταλική κατέχει το 5,1% του μετοχικού κεφαλαίου της αμερικανικής. Ένα ακόμη παράδειγμα αποτελεί ο γερμανό-αμερικανικός κολοσσός DaimlerChrysler, που δημιουργήθηκε με τη συγχώνευση της Daimler-Benz με την Chrysler και διατηρούσε ως στόχο του για πολλά χρόνια την εξαγορά της Fiat και της ιαπωνικής Mitsubishi. Από την άλλη πλευρά, η γερμανική εταιρεία BMW απαλλασσόμενη από τη ζημιολόγο Rover αναδιαμορφώθηκε και μετέβαλε εκ νέου τα επίπεδα παραγωγής της.

3.6 Η εξέλιξη της ηλεκτρονικής αγοράς του κλάδου

Αναμφίβολα οι συναλλαγές που γίνονται πλέον μέσω διαδικτύου έχουν αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό, επιδρώντας και στις ηλεκτρονικές συναλλαγές που αφορούν την αγορά αυτοκινήτων. Μεγάλη μερίδα βέβαια καταναλωτών διατηρεί ισχυρές επιφυλάξεις γι' αυτές τις συναλλαγές, επιλέγοντας τον παραδοσιακό τρόπο αγοράς (Καψύλης κ.α., 2000).

Σχετική αμερικανική έρευνα του περιοδικού «Consumer Reports» κατέδειξε πως η ηλεκτρονική αγορά αυτοκινήτου είναι μεν μια αναπτυσσόμενη αγορά αλλά απέχει μακράν από το επίπεδο αυτό στο οποίο θα φτάσει να παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες στους υποψήφιους πελάτες. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως υπάρχει ακόμη έντονη δυσπιστία ως προς τις ηλεκτρονικές συναλλαγές σε αυτό τον τομέα (αγορά - πώληση αυτοκινήτων). (Καψύλης κ.α., 2000)

Στο πλαίσιο της εν λόγω έρευνας συμμετείχαν 1.056 άτομα, τα οποία και ζήτησαν να λάβουν τιμές για έξι συγκεκριμένα μοντέλα αυτοκινήτων, που εντόπισαν στο διαδίκτυο σε δημοφιλείς διευθύνσεις (π.χ. CarPoint της Microsoft, Cars.com κ.α.). Όπως προέκυψε, οι παρεχόμενες ηλεκτρονικά υπηρεσίες ήταν πολύ περιορισμένες συγκριτικά με τις αντίστοιχες των εμπόρων. Ποσοστό που έφθασε το 35%, ήταν πελάτες οι οποίοι έλαβαν

εντός 2 ημερών σχετικές απαντήσεις για τα ερωτήματα που έθεσαν σχετικά με τα μοντέλα που τους ενδιέφεραν. Αξίζει να σημειωθεί πως σε ποσοστό 22% των συμμετεχόντων στην έρευνα, προτάθηκε να απευθυνθεί για λήψη πληροφοριών σχετικά με συγκεκριμένες τιμές σε τοπικούς εμπόρους. Πολλοί επιχειρηματίες βέβαια του κλάδου ευελπιστούν πως για την ορθότερη προσέγγιση του κοινού και τον περιορισμό των κάθε είδους επιφυλάξεων των καταναλωτών, είναι απαραίτητη η πτώση των τιμών των ηλεκτρονικών εκθέσεων συγκριτικά με τις αντίστοιχες του παραδοσιακού δικτύου διανομής. (Καψύλης κ.α., 2000)

Γενικά αποδεικνύεται πως η αγορά αυτοκινήτου μέσω του Internet δεν είναι απόλυτα ελκυστική για τους καταναλωτές, εν αντιθέσει με τον τομέα της χονδρικής και των καλούμενων «business-to-business» συναλλαγών.

Στις αρχές του 2000, πραγματοποιήθηκε μια πολύ σημαντική κίνηση για τον κλάδο των ηλεκτρονικών πωλήσεων των αυτοκινήτων. Δημιουργήθηκε μια ηλεκτρονική κοινοπραξία των μεγαλύτερων αυτοκινητοβιομηχανιών παγκοσμίως. Πρόκειται για την AutoXchange, που συγκέντρωσε υπό την σκέπη της την αγοραστική δύναμη μεγάλων εταιρειών (General Motors, Ford, DaimlerChrysler, Renault, Nissan) και στοχεύει στο να εντείνει τον ανταγωνισμό στον κλάδο. (Καψύλης κ.α., 2000)

3.7 Οι αντιδράσεις περιβαλλοντικών οργανώσεων

Πλήθος περιβαλλοντικών οργανώσεων έχει ταχθεί εναντίον των DaimlerChrysler, Ford και General Motors και επισημαίνουν την μεγάλη προσοχή που πρέπει οι εταιρείες να δίνουν σε ζητήματα σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος. Η μεγάλη αύξηση των πωλήσεων αυτοκινήτων κυρίως από τις αρχές του 2000 και έπειτα, οδήγησε σε επακόλουθη αύξηση της κατανάλωσης καυσίμων και συνεπώς σε επιτήρηση των βιομηχανιών. Αξιόλογα είναι τα δημοσιευμένα στοιχεία της Διεύθυνσης Ενεργειακών Πληροφοριών της αμερικανικής κυβέρνησης, που αναφέρουν πως το χρονικό διάστημα 1990-2020 η αύξηση των εκπομπών υδρογονανθράκων στην ατμόσφαιρα θα φτάσει το 72%. (Καψύλης κ.α., 2000)

Το προαναφερόμενο δεδομένο ανησύχησε ιδιαίτερα τις περιβαλλοντικές ενώσεις. Συγκεκριμένα η Union of Concerned Scientists υποστήριξε πως οι 3 μεγαλύτερες αυτοκινητοβιομηχανίες των ΗΠΑ προκαλούν τα υψηλότερα ρύπανσης από κάθε άλλη εταιρεία. Αξίζει να επισημανθεί πως βάσει σχετικής έρευνας της προαναφερόμενης Ένωσης και δεδομένα από τις εκπομπές ρύπων και τις πωλήσεις αυτοκινήτων για το έτος 1998, στις υψηλότερες θέσεις της λίστας των εταιρειών με τις πιο ρυπογόνες βιομηχανίες αυτοκινήτων

στις ΗΠΑ είναι οι DaimlerChrysler (2η θέση), Ford (3η θέση) και General Motors (4η θέση). Την πρώτη θέση στη λίστα κατέχει η εταιρεία Isuzu (Καψύλης κ.α., 2000)

Οι ανωτέρω εταιρείες κρίθηκαν και αξιολογήθηκαν ως οι πιο ρυπογόνες λόγω του ότι κατασκευάζουν και πωλούν σε μεγάλο ποσοστό ημιφορτηγά, τζίπ και σπορ αυτοκίνητα, που επιβαρύνουν πολύ περισσότερο το περιβάλλον από τα υπόλοιπα οχήματα. Από την πλευρά τους βέβαια οι αυτοκινητοβιομηχανίες δεν δέχονται τα αποτελέσματα της έρευνας ως ορθά, θεωρώντας πως υπερτονίζεται η οικονομία καυσίμων (Καψύλης κ.α., 2000)

3.7.1 Το παράδειγμα της TOYOTA

Μελετώντας τις αυτοκινητοβιομηχανίες από την πλευρά του "περιβαλλοντικού τους αποτυπώματος", η Toyota βρίσκεται πρώτη στην ευρωπαϊκή κατάταξη λόγω των χαμηλών εκπομπών CO₂ από τα κατασκευαζόμενα οχήματα της, βάσει στοιχείων που δημοσίευσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος για το έτος 2011. Συγκεκριμένα αναφορικά με τις εν λόγω τιμές, αυτές ήταν 109,3 γρ/χλμ. Δηλαδή πραγματοποιήθηκε μείωση 3 γρ/χλμ σε σχέση με το 2010 και 19 γρ/χλμ πάνω από τον ειδικό στόχο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το επόμενο έτος. (Πηλίδης, 2013)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ορίσει συγκεκριμένους δείκτες ώστε κάθε κατασκευαστής να γνωρίζει τα επίπεδα των εκπομπών του. Σχετικές μετρήσεις εκπομπών για το 2011 βασίζονται στο 65% των λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων κάθε κατασκευαστή. Υπολογισμοί όμως που αφορούν το 100% των εκπομπών έχουν οριστεί από το 2015. Η Toyota ήταν μια εταιρεία που κατάφερε να επιτύχει τα καθοριζόμενα αρκετά νωρίτερα από το 2011. Βάσει σχετικής έκθεσης πρόκειται για μια εταιρεία που κατασκευάζει ορισμένα εκ των λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων της Ευρώπης. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται και τα υβριδικά αυτοκίνητα της εταιρείας. Πολύ σημαντικό είναι πως διαθέτει αυτοκίνητα με εκπομπές κάτω των 100 γρ CO₂/ km και ορισμένα κάτω και από 90 γρ/km. (Πηλίδης, 2013)

Αξίζει να σημειωθεί πως ειδικά για το 2012 η εταιρεία σημείωσε αύξηση πωλήσεων των πλήρως υβριδικών μοντέλων κατά 62% στην Ε.Ε., αποτελώντας το 18% των συνολικών πωλήσεων επί των κρατών μελών. Η πολιτική της εταιρείας και οι κατευθυντήριες γραμμές που ακολουθεί αποτυπώνονται και σε σχετική δημοσιευμένη έρευνα του Γερμανικού Υπουργείου Μεταφορών (Kraftfahrt-Bundesamt), όπου επισημαίνεται η μείωση εκπομπών CO₂ για την Toyota Γερμανίας. Η εν λόγω μείωση άγγιξε απόλυτα τα επίπεδα στόχου για το έτος 2012. (Πηλίδης, 2013)

Πρόκειται για μια εταιρεία που το κατασκευαστικό της πλαίσιο υποστηρίζει τη μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Αυτό αποδεικνύει και η διάκριση “Car and Van Manufacturer of the Year” που έλαβε στο πλαίσιο του θεσμού Low Carbon Vehicle Partnership στη Βρετανία. (Πηλίδης, 2013)

3.8 Οι μεγαλύτερες αυτοκινητοβιομηχανίες στον κόσμο

Η Ferrari, η Aston Martin και η Tesla μπορεί να είναι οι μάρκες αυτοκινήτων που θέλει το κοινό, αλλά δεν είναι συχνά αυτές που τελικά επιλέγουν. Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (OICA) και συγκεκριμένα μια ομάδα χωρών που αποτελείται από 39 από τις μεγαλύτερες χώρες κατασκευής αυτοκινήτων παγκοσμίως, η Toyota είναι η μεγαλύτερη εταιρεία αυτοκινήτων στον κόσμο. Η έρευνα για την παγκόσμια παραγωγή οχημάτων του OICA το 2016, δείχνει ότι ο ιαπωνικός κατασκευαστής παρήγαγε 10,2 εκατομμύρια οχήματα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους αυτού. Αντίστοιχα η Hyundai (7,9 εκατομμύρια), η General Motors (7,8 εκατομμύρια) και η Ford (6,4 εκατομμύρια) βρίσκονταν πολύ κοντά στην πρώτη θέση αναφορικά με τα παραγόμενα οχήματα. Ωστόσο, η Daimler AG - η εταιρεία πίσω από τη μάρκα Mercedes-Benz - ήταν η τρίτη ως προς τα έσοδα έχοντας κάνει 202,3 δισεκατομμύρια δολάρια το 2017⁴.

Αναμφίβολα η Toyota και η Volkswagen κατακτούν την κορυφή στις παγκόσμιες πωλήσεις και την παραγωγή αυτοκινήτων. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει βάσει στοιχείων που έχουν ληφθεί από την τελευταία ετήσια έκθεση (είτε το 2016 ή το 2017) που δημοσιεύεται από κάθε εταιρεία, παρά το γεγονός ότι κάθε εταιρεία τείνει να αναφέρει αριθμητικά δεδομένα με μικρές διαφορές⁴.

Η Toyota βρίσκεται στην κορυφή της Volkswagen στη Βόρεια Αμερική, με συνολικές πωλήσεις οχημάτων 2,9 εκατομμυρίων, σε σύγκριση με το ένα εκατομμύριο της Volkswagen το 2017. Ωστόσο, ο ιαπωνικός κατασκευαστής δεν είναι ο μεγαλύτερος κατασκευαστής αυτοκινήτων της ηπείρου. Ο τίτλος αυτός αξιώνεται από τη Ford το 2017, πιθανώς λόγω της υψηλής προτίμησης των ΗΠΑ για φορτηγά. Σύμφωνα με σχετικές αναφορές, 6.500 φορτηγά πωλούνται στις Η.Π.Α. ανά ημέρα και η Ford F-Series κάνει τις υψηλότερες πωλήσεις για περισσότερο από μια δεκαετία. Η αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία πούλησε 6,6 εκατομμύρια οχήματα το 2016, με 3 εκατομμύρια που αγοράστηκαν από τους καταναλωτές στη Βόρεια Αμερική. Αυτό συγκρίνεται με τις

⁴ <https://www.verdict.co.uk/biggest-car-companies/>, Προσπελάστηκε στις 13/05/2018

πωλήσεις της Toyota ύψους 2,9 εκατ. Ευρώ. Η Fiat αποτελεί την πρώτη που πωλεί 2,4 εκατομμύρια αυτοκίνητα στην περιοχή. Παρά το γεγονός ότι ήταν μέρος των «Μεγάλων Τριών» των Ηνωμένων Πολιτειών, μαζί με τη Ford και τη Fiat, η General Motors πούλησε μόνο ένα εκατομμύριο αυτοκίνητα το ίδιο έτος, καθιστώντας την τον έβδομο μεγαλύτερο προμηθευτή στη Βόρεια Αμερική⁵.

Παρόλο που η Volkswagen υπολείπεται στη Βόρεια Αμερική, το κάνει στην Ευρώπη. Η γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία πούλησε 3,8 εκατομμύρια αυτοκίνητα σε όλη την ήπειρο το 2017, ποσό που ήταν 1,4 εκατομμύρια περισσότερα από τον δεύτερο κατασκευαστή με τις καλύτερες επιδόσεις.

Με έναν κατάλογο με μάρκες που περιέχουν πολυτελή ονόματα όπως τα Audi, Bugatti και Lamborghini, καθώς και εμπορικά σήματα όπως η Skoda και η Volkswagen, ο όμιλος είναι καλά τοποθετημένος σε όλους τους τομείς της αγοράς αυτοκινήτων. Η Groupe PSA, γνωστή και ως Peugeot Citroen, ακολουθεί τη Volkswagen. Παρά το γεγονός ότι έχει λίγους πελάτες εκτός Ευρώπης (1,2 εκατομμύρια), η Peugeot κατέγραψε πέρυσι 2,4 εκατομμύρια πωλήσεις ευρωπαϊκών αυτοκινήτων. Ωστόσο η εταιρεία στοχεύει στην ανάπτυξη της Κίνας, της Λατινικής Αμερικής και της Ρωσίας το 2018.

Η γαλλική εταιρεία Renault είναι ο τρίτος μεγαλύτερος προμηθευτής αυτοκινήτων στην Ευρώπη, έχοντας πουλήσει 1,9 εκατομμύρια αυτοκίνητα το 2017.

Η Ασία παρέχει στην Volkswagen περισσότερους πελάτες από την Ευρώπη, ενώ η γερμανική εταιρεία έχει στείλει 4,5 εκατομμύρια αυτοκίνητα στην Ασία το 2017. Οι πελάτες στην Κίνα που επιθυμούσαν να λάβουν όχημα από την γκάμα οικονομικών επιβατικών αυτοκινήτων της Volkswagen, ήταν υπεύθυνοι για 4,2 εκατομμύρια πωλήσεις.

Η Toyota παρουσίασε επίσης ισχυρές πωλήσεις στην Ασία με 3,9 εκατομμύρια οχήματα. Η εταιρεία πραγματοποίησε το 25% αυτών των πωλήσεων στην Ιαπωνία.

Ο τρίτος μεγαλύτερος προμηθευτής αυτοκινήτων στην Ασία είναι μια εταιρεία την οποία πολλοί άνθρωποι εκτός της ηπείρου δεν θα έχουν ακούσει. Η SAIC Motor, κινεζικός κρατικός κατασκευαστής, πούλησε 3,2 εκατομμύρια αυτοκίνητα στην Ασία πέρυσι. Στην Κίνα, όπου πωλεί την πλειοψηφία των αυτοκινήτων MG και Roewe, κατέχει εγχώριο μερίδιο αγοράς 23,2%. Ωστόσο, η SAIC πραγματοποιεί λιγότερο από το 2% των πωλήσεών της εκτός της Ασίας.

Στον υπόλοιπο κόσμο, η Toyota αναδεικνύει γενικά ισχυρές πωλήσεις. Κατέχει το υπόλοιπο της παγκόσμιας αγοράς, με την εταιρεία να καταγράφει 1,4 εκατομμύρια

⁵ <https://www.verdict.co.uk/biggest-car-companies/>, Προσπελάστηκε στις 13/05/2018

πωλήσεις, σε αυτόν τον τομέα. Περισσότερα από 7,7 εκατομμύρια αυτοκίνητα πωλήθηκαν στη Βόρεια Αμερική, την Ευρώπη και την Ασία το 2016.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ

4.1 Η περίπτωση της Volkswagen AG

Η Volkswagen AG αποτελεί αναμφίβολα (και αποδεδειγμένα) την μεγαλύτερη αυτοκινητοβιομηχανία που δραστηριοποιείται σε ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον. Αξίζει να τονισθεί πως το έτος 2016 οι πωλήσεις του ομίλου έφθασαν τα 10,3 εκατ. αυτοκίνητα, γεγονός που έδωσε στην εταιρεία την θέση που κατείχε για πολλά χρόνια η Toyota. Ο Όμιλος έχει την έδρα του στην πόλη Βολφσμπουργκ της Γερμανίας.

Πρόκειται για μια εταιρεία που ιδρύθηκε το 1937 από τον Ferdinand Porsche με έδρα το Wolfsburg της Γερμανίας. Αποτελεί την μητρική εταιρία του VW GROUP που περιλαμβάνει: VW, AUDI, SEAT, SKODA, SCANIA, PORSCHE, LAMBORGHINI, BUGATTI κ.α.

Ειδικότερα από το 2017 μέχρι και σήμερα προχώρησε στην παραγωγή πάνω από 6.000.000 οχημάτων, διαμορφώνοντας ένα ρεκόρ για τον Όμιλο. Πολύ σημαντικό είναι το γεγονός πως πρόκειται για έναν Όμιλο διαρκώς εξελισσόμενο, με μεγάλη γκάμα μοντέλων και με συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση και επέκταση των ενδιαφερομένων για τα μοντέλα του. Δημοφιλέστερα μοντέλα έχουν αναδειχθεί τα: Jetta, Golf, Passat και Polo.

Συνολικά ο Όμιλος διαθέτει πάνω από 50 εργοστάσια που χωροθετούνται σε 14 χώρες του κόσμου και έχουν παράγει περισσότερα από 150.000.000 αυτοκίνητα και επίσης περισσότερα από 60 μοντέλα. Συγκεκριμένα το 2017 η εταιρεία δημιούργησε 10 νέα ελκυστικά μοντέλα, ενώ διαμορφώνονται προοπτικές και για επέκταση της σε νέες κατηγορίες (π.χ. τα ηλεκτρικά οχήματα). Μάλιστα ένας εκ των στόχων της εταιρείας είναι έως το 2025 να κυκλοφορούν 1.000.000 ηλεκτρικά Volkswagen.

4.2 Η περίπτωση της TOYOTA

Σύμφωνα με ανακοινώσεις της Interbrand, η Toyota βρίσκεται στην κορυφή του κλάδου των κατασκευαστών αυτοκινήτων. Το σήμα της είναι ισχυρό διεθνώς και όχι μόνο παραδοσιακά στον ευρωπαϊκό χώρο. Αξίζει να τονισθεί πως στην ετήσια έκθεση «Best Global Brands», η Toyota ακολουθεί τους κολοσσούς Apple, Google, Microsoft, Coca Cola, Amazon και Samsung.

Αναφορικά με το εμπορικό σήμα της εταιρείας, αυτό εκτιμάται στα 50,291 δις δολάρια, όταν της Mercedes φτάνει τα 47,829 δις και της BMW τα 41,521 δις. Βιομηχανίες

αυτοκινήτων που ακολουθούν είναι οι: Honda, Ford, Hyundai, Audi, Nissan, VW και Porsche. Οι εκτιμήσεις της Interbrand λαμβάνουν υπόψη περισσότερο τα επενδυτικά σχέδια και γενικότερα τη διαχείριση του brand, βάσει και της οικονομικής εξέλιξης της εταιρείας.

Στα μέσα σχεδόν του 2017, η Toyota εξαγόρασε το 5% της επίσης ιαπωνικής Mazda, προς δημιουργία μιας νέας μονάδας παραγωγής και συναρμολόγησης στις ΗΠΑ. Βέβαια δεν υπάρχει συγκεκριμένο σχέδιο για τις εγκαταστάσεις αυτές κυρίως ως προς την ακριβή τοποθεσία τους. Η παραγωγική δυνατότητα των νέων μονάδων υπολογίζεται στα 300.000 οχήματα ετησίως, με απασχολούμενο δυναμικό περίπου 4.000 υπαλλήλων και έναρξη λειτουργίας το 2021⁶.

Πρόκειται αναμφίβολα για ένα σχέδιο που μελετάται επί του υφιστάμενου περιβάλλοντος της οικονομικής κρίσης και τα χαμηλά επίπεδα πωλήσεων αυτοκινήτων. Υποστηρίζει όμως τον κλάδο της αμερικανικής μεταποίησης, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας και διαμορφώνοντας επενδύσεις. Βάσει δημοσιευμένων στοιχείων στη New York Times, η εν λόγω συμμαχία ενισχύει σε κάθε περίπτωση τη συγκέντρωση του κλάδου στην Ιαπωνία και φυσικά τον ανταγωνισμό. Ακόμη και οι μικρότερου μεγέθους αυτοκινητοβιομηχανίες της Ιαπωνίας έχουν κατά καιρούς αναζητήσει συμμαχίες με δυνατότερες του κλάδου⁶.

Ο ρόλος των νέων τεχνολογιών είναι καθοριστικός στην εξέλιξη της Toyota. Αποτελεί μια αυτοκινητοβιομηχανία που παράγει ανά έτος περίπου 10.000.000 οχήματα και είναι απαραίτητο να υποστηρίζει τον τομέα της έρευνας και της τεχνολογίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι αυτοκινητοβιομηχανίες της Daimler και της BMW, όπου με τα ηλεκτροκίνητα και τα αυτόματα αυτοκίνητα αξιοποιούν στο έπακρο τις νέες τεχνολογίες.

4.3 Η δύναμη της Δημοκρατίας της Τσεχίας

Στη Δημοκρατία της Τσεχίας πραγματοποιείται η κατασκευή αυτοκινήτων τουλάχιστον τις 10 τελευταίες δεκαετίες. Η εταιρεία Laurin & Klement γνωστή στις μέρες μας ως Skoda έχει ως έδρα της βιομηχανίας της την περιοχή Μλάντα Βόλεσλαβ. Βάσει δημοσιευμένων αριθμητικών δεδομένων, η παραγωγή στη Δημοκρατία της Τσεχίας, στη Σλοβακία, τη

⁶ <http://www.kathimerini.gr/921645/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/toyota-kai-mazda-etoimazoy-n-ergostasio-stis-hpa>, Προσπέλαση στις 20/04/2017

Σλοβενία, την Πολωνία, την Ουγγαρία και τη Ρουμανία συνολικά ανήλθε σε 2,4 εκατ. οχήματα, μέγεθος που πλησίασε τα 2,8 εκατ. παραγωγής της Ισπανίας⁷.

Συγκεκριμένα το 2006 στη Δημοκρατία της Τσεχίας, έγινε παραγωγή περίπου 850.000 οχημάτων και σχεδόν διπλασιάστηκε της αντίστοιχης του 2004 (που έφτανε τα 450.000 οχήματα). Συνεπώς η Πολωνία έχει ισχυροποιήσει τη θέση της κατέχοντας τη δεύτερη θέση, ενώ σοβαρή απειλή δέχεται από την Σλοβακία, η παραγωγή της οποίας το 2006 έφθασε τα 295.000 οχήματα. Η Σλοβακία έχει αναδειχθεί σε ισχυρή δύναμη στον κλάδο, καθώς εντός της επικράτειας της λειτουργούν ήδη εργοστάσια της PSA Peugeot Citroen και της Volkswagen. Βάσει σχετικών εκτιμήσεων, αναμένεται στο άμεσο μέλλον η άνοδος της Σλοβακίας ως προς την κατά κεφαλήν παραγωγή οχημάτων. Βέβαια θα πρέπει να επισημανθεί πως πρόκειται για μια χώρα που ο πληθυσμός της φτάνει μόλις τα 5,4 εκατ. Αναφερόμενοι σε αριθμητικά δεδομένα παραγωγής, η Kia στην Τσίλινα που ξεκίνησε να λειτουργεί από το 2006 έχει μέγιστη ετήσια παραγωγή 300.000 αυτοκίνητα. Αντίστοιχη παραγωγική ικανότητα έχει και το εργοστάσιο της Peugeot.

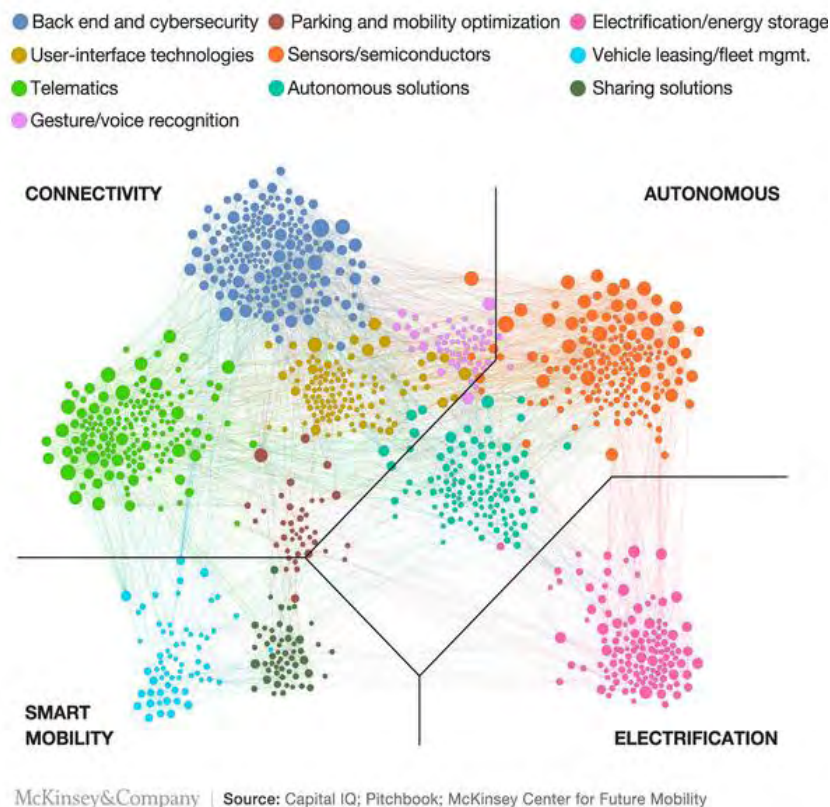
Γενικά τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια έντονη κίνηση προμηθευτών της αυτοκινητοβιομηχανίας στην ευρύτερη περιοχή. Εκτός από την Kia και άλλες νοτιοκορεατικές εταιρείες προσήλθαν στη Σλοβακία με απώτερο στόχο την προμήθευση της Hyundai. Κοινό χαρακτηριστικό των Hyundai και Kia είναι η διαμόρφωση στρατηγικών με πολλά κοινά χαρακτηριστικά. Πρέπει βέβαια να τονισθεί πως η κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Τσεχίας προσέφερε στη Hyundai κίνητρα, προσβλέποντας όμως ταυτόχρονα και στην κατοχύρωση αλλά και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, όπως οι Toyota & Peugeot που υποστήριζαν περίπου 3.000 θέσεις εργασίας⁷.

Γενικότερα όμως τα κράτη της κεντρικής Ευρώπης ενδείκνυνται για την ανάπτυξη της αυτοκινητοβιομηχανίας λόγω ενός συνόλου παραγόντων, με βασικότερο τα χαμηλά επίπεδα του εργατικού κόστους εν συγκρίσει με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Παράλληλα ακόμη και για τις εταιρείες της Άπω Ανατολής η κεντρική Ευρώπη αποτελεί εύκολη πρόσβαση για προσέλκυση της ευρωπαϊκής αγοράς. Βέβαια πρόκειται για μια περιοχή με πολύ περιορισμένες υποδομές και κυρίως υποδομές που αφορούν το οδικό δίκτυο.

⁷ <http://www.kathimerini.gr/290745/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/h-tsexia-dynamh-sthn-aytokinhthvionhxania>, Προσπελάστηκε στις 15/03/2018

4.4 Οι κατευθύνσεις του μέλλοντος

Τα αυτόνομα και ηλεκτρικά αυτοκίνητα, καθώς και η χρήση των οχημάτων αλλά και οι απαιτήσεις των χρηστών γενικότερα αλλάζουν τον τρόπο με τον οποίο οι υπεύθυνοι της αυτοκινητοβιομηχανίας αντιμετωπίζουν την ανάλυση των δεδομένων και την κατασκευή των αυτοκινήτων. Πίσω από όλα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των robo-αυτοκινήτων, των ηλεκτρικών οχημάτων και της αυξημένης συνδεσιμότητας τους είναι το επίκεντρο των μεγάλων εταιρειών αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση ακόμη και των πιο περίπλοκων τεχνολογικών αναγκών των σύγχρονων πελατών. Ο τρόπος που οι τέσσερις τάσεις - αυτόνομη οδήγηση, συνδεσιμότητα, ηλεκτροδότηση και ομαδοποίηση - συνδέονται ανοίγει το δρόμο για εντελώς νέες μορφές κινητικότητας (εικόνα 2)⁸.



Εικόνα 2. Αυτόνομη οδήγηση, συνδεσιμότητα, ηλεκτροδότηση και ομαδοποίηση (ACES)

Κατά τον Asutosh Padhi, η αυτοκινητοβιομηχανία θα δει περισσότερες αναταραχές κατά τα επόμενα δέκα χρόνια από ό, τι έχει δει τα τελευταία 50 χρόνια. Αυτή η διαταραχή θα οφείλεται σε τέσσερις παράγοντες που ονομάζουμε ACES. Σηματοδοτεί την αυτόνομη

⁸ <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/how-the-auto-industry-is-preparing-for-the-car-of-the-future>, Προσπελάστηκε στις 15/03/2018

σύνδεση, την ηλεκτροδότηση και την κοινή χρήση. Αυτόνομο είναι ουσιαστικά σε μια πλήρη σειρά, αυτό που ονομάζεται από το επίπεδο ένα έως το επίπεδο πέντε, με το επίπεδο πέντε να είναι ένα αυτοκίνητο χωρίς οδηγό που μπορεί να λειτουργήσει σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου. Αντίστοιχα συνδεσιμότητα είναι η έναρξη της σκέψης του αυτοκινήτου ως υπολογιστή σε τροχούς και ένας υπολογιστής να παράγει τεράστια ποσά δεδομένων. Ένα αυτοκίνητο πρόκειται να έχει 200 εκατομμύρια γραμμές κώδικα λογισμικού στο μέλλον. Το σύνολο του Facebook σε σύγκριση σήμερα είναι περίπου 50 εκατομμύρια γραμμές κώδικα. Πρόκειται δηλαδή για μια τεράστια αλλαγή. Η ηλεκτροκίνηση είναι η απομάκρυνση από το βράχο της βιομηχανίας, η οποία ήταν η μηχανή εσωτερικής καύσης σε μια ολόκληρη σειρά εφαρμογών μπαταριών. Έχει καθοδηγηθεί σε μεγάλο βαθμό από τους περιβαλλοντικούς παράγοντες και τις αρχές της αειφορίας και της βιωσιμότητας⁹.

Ο μόνος λόγος ύπαρξης ηλεκτροδότησης σήμερα είναι λόγω κανονισμών. Ωστόσο, οι κανονισμοί θα οδηγήσουν στην αρχική υιοθέτηση, η οποία στη συνέχεια παρέχει την κλίμακα που χρειάζεται η βιομηχανία για να γίνει η ηλεκτροδότηση μια βιώσιμη οικονομική επιλογή. Συνεπώς κατά τον Asutosh Padhi, είναι πιθανό να φτάσουμε κάποια στιγμή σε ένα σημείο ανατροπής, όπου το κόστος μπαταρίας θα μειωθεί από \$200 - \$225 κιλοβατώρα σήμερα στα περίπου \$100 κιλοβατώρα. Πρόκειται δηλαδή για ένα κίνητρο, όπου οι χρήστες θα αρχίσουν να προτιμούν τα ηλεκτρικά οχήματα περισσότερο από τον κινητήρα εσωτερικής καύσης⁹.

Όπως επίσης υποστηρίζει ο Asutosh Padhi, το πρώτο πράγμα που οι εταιρείες αυτοκινήτων πρέπει να διαχειριστούν είναι την άποψη ότι τα έσοδα από τις παραδοσιακές τεχνολογίες και τα παραδοσιακά επιχειρηματικά μοντέλα - που είναι κατά κύριο λόγο η πώληση ενός αυτοκινήτου σε έναν καταναλωτή - έχουν ουσιαστικά πεπλατυσθεί.

Όλη η ανάπτυξη στο μέλλον θα προέλθει από το συνδυασμό του ACES. Πρόκειται φυσικά για νέες τεχνολογίες και νέα επιχειρηματικά μοντέλα. Σημαίνοντα ρόλο παίζουν βέβαια και τα σημεία ελέγχου βάσει των στοιχείων που έχουν μεγαλύτερη σημασία για τον κάθε πελάτη, καθώς και ακολούθως η επεξεργασία των δεδομένων. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι υπάρχουν μεγάλες επενδύσεις που θα πρέπει να γίνουν στο λογισμικό. Όσοι δραστηριοποιούνται στον κλάδο είναι σημαντικό να καρπωθούν τα οφέλη από τη διαχείριση των υφιστάμενων δεδομένων, που έχουν συλλεχθεί από σχετικές έρευνες. Για παράδειγμα, ασφάλιση βάσει χρήσης.

⁹ <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/how-the-auto-industry-is-preparing-for-the-car-of-the-future>, Προσπελάστηκε στις 05/04/2018

Πολύ σημαντικός βέβαια κρίνεται και κάθε έλεγχος γύρω από την ευελιξία και την ανάπτυξη δύο ταχυτήτων. Παραδοσιακά, η αυτοκινητοβιομηχανία έχει χρησιμοποιήσει μια προσέγγιση με βάση την ανάπτυξη λογισμικού. Τώρα, καθώς το αυτοκίνητο γίνεται "υπολογιστής" σε τροχούς, αλλάζουν τα δεδομένα και η αντιμετώπιση του.

Σε κάθε περίπτωση στην αυτοκινητοβιομηχανία, η πρόκληση είναι πώς θα ακολουθηθεί μια γραμμική, διαδοχική προσέγγιση ανάπτυξης προϊόντων και η διαμόρφωση ενός αρκετά ευέλικτου μοντέλου ελέγχου. Η δυνατότητα να φτάσουμε σε αυτό το νέο μοντέλο είναι αυτό που ονομάζουμε R & D δύο ταχυτήτων.

4.5 Ο ρόλος της καινοτομίας

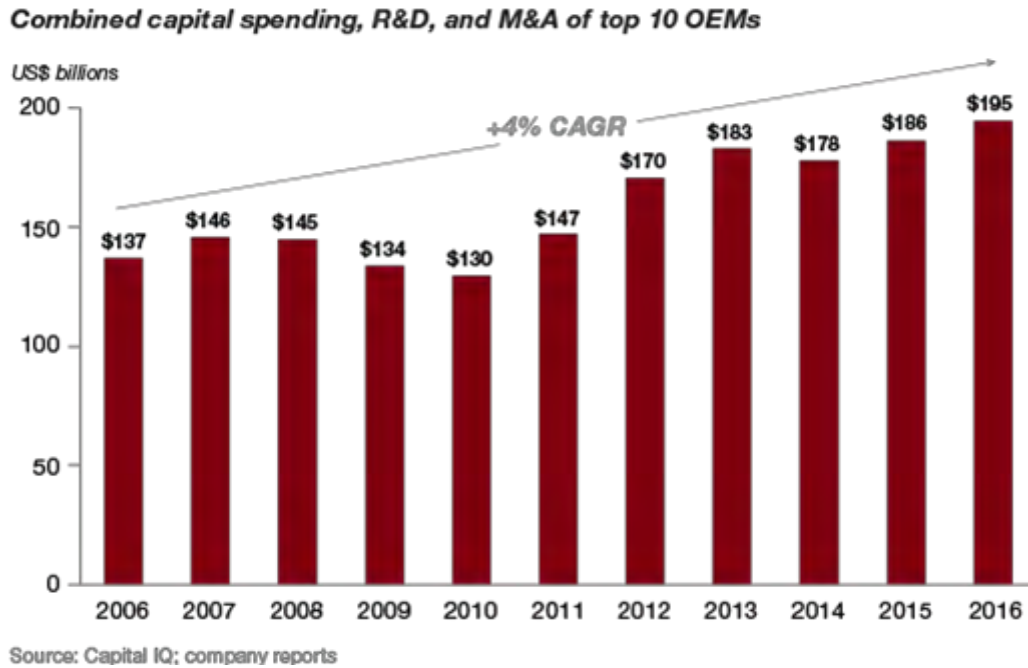
Συνολικά, οι προκλήσεις που σχετίζονται με την καινοτομία αναδιαμορφώνουν τις παραδοσιακές δομές και το ρόλο της αυτοκινητοβιομηχανίας - ειδικότερα, απειλώντας την υφιστάμενη κατανομή των κερδών και τα όρια μεταξύ των κατασκευαστών και των προμηθευτών, καθώς και μεταξύ των αυτοκινητοβιομηχανιών και των εταιρειών τεχνολογίας. Ορισμένοι προμηθευτές επαναπροσδιόρισαν τους στόχους τους, καθώς η επιχείρησή τους απομακρύνθηκε από τις σύγχρονες απαιτήσεις του κοινού και άλλοι ακολούθησαν- υιοθέτησαν άμεσα τις τεχνολογικές αλλαγές. Οι αποφάσεις σχετικά με τις επενδύσεις και τις βιομηχανικές συμμαχίες που γίνονται τώρα θα καθορίσουν τις δεσπόζουσες θέσεις του αύριο¹⁰.

Το αυξανόμενο κόστος των κανονισμών για την ασφάλεια και το περιβάλλον αποτελεί επίσης ανησυχία για τη βιομηχανία. Στις ΗΠΑ, η ενδεχόμενη ρυθμιστική χαλάρωση στη νέα διοίκηση έχει προκαλέσει τουλάχιστον κάποια ελπίδα ότι το υψηλότερο κόστος που συνδέεται με αυστηρότερα πρότυπα εκπομπών θα μπορούσε να επιβραδυνθεί ή ακόμη και να αποφευχθεί. Ωστόσο, τίθεται το ερώτημα κατά πόσον μια αλλαγή στις ομοσπονδιακές νομοθεσίες των Η.Π.Α. θα ορίσει μια σημαντική διαφορά, επειδή μεμονωμένες πολιτείες των ΗΠΑ - και ολόκληρη η Ευρώπη - μπορούν να συνεχίσουν να πιέζουν για αυστηρότερα πρότυπα¹⁰.

Γενικά οι ρυθμιστικές απαιτήσεις σε κάποια μέρη του κόσμου δημιουργούν αυστηρά πρότυπα. Για παράδειγμα, η Κίνα έχει σήμερα πρότυπα εκπομπών για μεγάλες πόλεις παρόμοιες με τις ευρωπαϊκές, με μια περίοδο σύντομης (ένα ή δύο χρόνια) χάριτος για τις

¹⁰ <https://www.strategyand.pwc.com/trend/2017-automotive-industry-trends>, Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

μικρότερες πόλεις. Επιπλέον, οι πραγματικές περιβαλλοντικές προκλήσεις που αποτελούν τη βάση αυτών των τάσεων απαιτούν ιδιαίτερη μελέτη.



Γράφημα 3. Σταδιακή αύξηση επενδύσεων¹¹

¹¹ <https://www.strategyand.pwc.com/trend/2017-automotive-industry-trends>, Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΑΠΟ ΗΠΑ ΚΑΙ ΚΙΝΑ

5.1 Η εξέλιξη της Κίνας

Στις αρχές του 2000 η Κίνα κατέβαλε μεγάλες προσπάθειες με στόχο την προώθηση των οχημάτων της στην Ευρώπη. Βασικό μειονέκτημα της γενιάς αυτής των αυτοκινήτων που προωθούσε, ήταν ο ξεπερασμένος σχεδιασμός τους, η χαμηλού επιπέδου τεχνολογία και η μη εφαρμογή κατάλληλων προδιαγραφών ως προς τη ρύπανση και την προστασία της ατμόσφαιρας. Τα μειονεκτήματα όμως αυτά άρχισαν να βελτιώνονται από το 2006 και έπειτα, με απώτερο στόχο την επιτυχή είσοδο στην ευρωπαϊκή αγορά.

Πλέον είναι βασικός στόχος της κινεζικής αυτοκινητοβιομηχανίας να καταβάλει προσπάθειες για τόνωση και αύξηση της ευρωπαϊκής ζήτησης. Προς επίτευξη αυτού του στόχου, υποστηρίχθηκε ειδική μελέτη για εγκατάσταση εντός ευρωπαϊκών χωρών εργοστασίων συναρμολόγησης των αυτοκινήτων, με ταυτόχρονη σύναψη συνεργασιών με τις ήδη μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες.

Τα αριθμητικά δεδομένα που παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα 1 αποδεικνύουν την εξέλιξη της κινεζικής αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ευρώπη.

Πίνακας 1. Εξέλιξη της κινεζικής αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ευρώπη

Έτος	Πωλήσεις (αυτοκίνητα)
2003	9
2004	14
2005	69
2006	196
2007	1735
2008	1716
2009	2597
2010	2904
2011	3599
2012	2665
2013	1806
2014	3285
2015	3866

Η BMW σχεδόν στα μέσα του 2017 έλαβε άδεια από την κινεζική κυβέρνηση, η οποία της επέτρεψε την εξαγωγή κατασκευαζόμενων μοντέλων στην Κίνα προς χώρες της Ευρώπης ή των ΗΠΑ. Αυτό για την εταιρεία συνεπάγεται αύξηση της γραμμής παραγωγής της και διαμόρφωση του επιπέδου κατασκευής στην Κίνα στο αντίστοιχο ευρωπαϊκό επίπεδο. Όπως υποστηρίζει ο επικεφαλής της εταιρείας στην Κίνα Ολαφ Κάστνερ, υπάρχει βέβαια η άδεια για την εξαγωγή αυτοκινήτων και αναμένεται η λήψη απόφασης για τον ακριβή αριθμό αυτών βάσει των επιπέδων της ζήτησης των μοντέλων στην Κίνα. Συγκεκριμένα η BMW είχε γραμμή παραγωγής 300.000 περίπου οχημάτων επί υποδομών που χωροθετούνταν σε απόσταση 700km ανατολικά του Πεκίνου, πλησίον των συνόρων της Βόρειας Κορέας¹².

Μια πολύ σημαντική κίνηση προς την απελευθέρωση της κινεζικής αγοράς αυτοκινήτου ήταν βέβαια και η κατάργηση του ανώτατου ορίου 50% της συμμετοχής ξένων εταιρειών σε κοινοπραξίες αυτοκινήτων. Πρόκειται για μια απόφαση που όρισε ένα άνοιγμα- κάλεσμα. Βάσει αυτής, μεταβάλλονται τα όρια ξένης ιδιοκτησίας σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην κατασκευή ηλεκτρικών και υβριδικών αυτοκινήτων. Αναφορικά με τους κατασκευαστές εμπορικών οχημάτων, υπάρχει πρόβλεψη για κατάργηση των σχετικών περιορισμών από το 2020¹².

Ουσιαστικά παύει πια να ισχύει το υφιστάμενο καθεστώς που ίσχυε από το 1994, βάσει του οποίου οι ξένες αυτοκινητοβιομηχανίες δεν είχαν δικαίωμα ιδιοκτησίας άνω του 50% σε τοπικές κοινοπραξίες. Πρόκειται για ένα σχέδιο που ίσως βοηθήσει και στον περιορισμό της έντασης μεταξύ Πεκίνου και Ουάσιγκτον, καθώς και στην υποστήριξη των κινεζικών εταιρειών αυτοκινήτων και τον ανταγωνισμό αυτών με πιο προηγμένους ανταγωνιστές.

Γενικά αυτή η χαλάρωση των υφιστάμενων μέχρι πρότινος κανονισμών είναι δυνατό να ενισχύσει τις πιέσεις στις κινεζικές εταιρείες αυτοκινήτων, πλήττοντας εταιρείες όπως για παράδειγμα η BYD.

5.2 Το νέο πλαίσιο συνεργασίας ΗΠΑ και Κίνας

Στις αρχές του 2016 ο Enrique Dans δημοσίευσε ένα άρθρο με τίτλο "Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι κολλημένη σε αδιέξοδο", αντανακλώντας την απογοήτευσή του μετά τη συμμετοχή στο Διεθνές Auto Show της Βόρειας Αμερικής (NAIAS) και

¹² <http://www.amna.gr/auto/article/161529/Stin-Kina-tha-paragei-autokinita-i-BMW-gia-tin-agora-tis-Europis>, Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

αντιλαμβανόμενος πώς η ιδέα της σύγχρονης βιομηχανίας ήταν για άλλη μια φορά ευρύτερη και βασισμένη σε πιο ισχυρούς βενζινοκινητήρες, τερατώδη SUV κ.α. Με λίγα λόγια, η βιομηχανία διοικείται από και για τα κεφάλαια βενζίνης και η NAIAS συνεχίζει να εμπορεύεται τα ίδια στοιχεία κρατώντας την έκθεση Automobili-D μακριά από το κύριο γεγονός, πιθανώς υπό το φόβο ότι οι καινοτομίες που εμφανίζονται εκεί θα μπορούσαν να την μεταβάλουν¹³.

Αυτό που έχει αλλάξει είναι πως η βιομηχανία έχει συνειδητοποιήσει ότι έχει μείνει πίσω στον κλάδο των ηλεκτρικών αυτοκινήτων και αναμένεται να ξοδέψει μέχρι και 90 δισεκατομμύρια δολάρια, σύμφωνα με το Reuters. Η Ford έχει προβεί σε ανακοίνωση μιας επένδυσης ύψους 11 δισεκατομμυρίων δολαρίων για να συμπεριλάβει 16 πλήρως ηλεκτρικά μοντέλα και 24 plug-in υβριδικά ως μέρος της σειράς της εντός πέντε ετών, ενώ το πρώτο θα κυκλοφορήσει το 2020. Οι προσπάθειες του Bill Ford είναι αντίδραση στις κινήσεις της Mary Barra στη GM, ο οποίος παρουσίασε δύο ηλεκτρικά μοντέλα ως μέρος μιας πρωτοβουλίας που θα δημιουργήσει 20 ηλεκτρικά μοντέλα πριν από το 2023, τα οποία λειτουργούν με μπαταρίες και κυψέλες καυσίμου υδρογόνου. Γενικά, οι εταιρείες αυτοκινήτων σε ΗΠΑ και Κίνα εξακολουθούν να μιλάνε για τα φιλόδοξα οράματά τους και την ανάγκη ανακατατάξεως των δρόμων, αλλά δεν έχουν καθορίσει προθεσμίες¹³.

Οι αμερικανοί κατασκευαστές αυτοκινήτων συνειδητοποίησαν τελικά ότι θα πρέπει να διαθέτουν σημαντικό αριθμό ηλεκτρικών μοντέλων εάν θέλουν να πουλήσουν αυτοκίνητα στην Κίνα, τη μεγαλύτερη αγορά στον κόσμο. Οι μάρκες που αποσκοπούν στην εξαγωγή περισσότερων από 30.000 οχημάτων ετησίως στην Κίνα θα πρέπει να ακολουθούν αυστηρούς κανόνες, απαιτώντας τουλάχιστον το 10% από αυτά να είναι ηλεκτρικά, plug-in υβριδικά ή με κύτταρα υδρογόνου έως το 2019, ποσοστό που θα ανέλθει στο 12% μέχρι το 2020. Μετά το dieselgate, η Volkswagen, η οποία έχει ήδη ισχυρή παρουσία στην Κίνα, διπλασιάζει τις επενδύσεις της στην ηλεκτρική τεχνολογία σε 40 δισ. δολάρια.

Ήδη σήμερα οι κορυφαίοι παίκτες της αυτοκινητοβιομηχανίας προσπαθούν να δώσουν την εντύπωση ότι είναι ενήμεροι για την τελευταία λέξη της τεχνολογίας. Ακόμη και η Ferrari στοχεύει να προωθήσει ένα ηλεκτρικό μοντέλο σε μια προσπάθεια να δείξει ότι μπορεί να ταιριάζει με την Tesla- αλλά συνεχίζει να χρησιμοποιεί τα ίδια παλιά τεχνάσματα, όπως plug-in υβριδικά οχήματα για να προσπαθήσει να κερδίσει τους πελάτες σε οχήματα που σε πολλές περιπτώσεις είναι πιο ρυπογόνα από τα πετρελαιοκίνητα.

¹³ <https://www.forbes.com/sites/enriquedans/2018/01/17/the-automobile-industry-shows-signs-of-change-but-not-for-the-right-reasons/>, Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

Οι προθεσμίες για να σταματήσουν οι μηχανές εσωτερικής καύσης βρίσκονται ήδη υπό παράταση. Το πρόβλημα είναι ότι η βιομηχανία απλά αντιδρά, ανταποκρινόμενη στους περιορισμούς που επιβάλλουν οι κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο. Μια πραγματική μεταβολή πρέπει να είναι το αποτέλεσμα της αλλαγής νοοτροπίας, η συνειδητοποίηση ότι οχήματα ορυκτών καυσίμων καταστρέφουν τον πλανήτη και με βάση όλα τα στοιχεία, θα πρέπει να απαγορευτούν άμεσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ

6.1 Περιγραφή της χώρας

Η Ρουμανία είναι η 7η μεγαλύτερη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) από την άποψη του πληθυσμού και η 2η μεγαλύτερη στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη μετά την Πολωνία. Έχει πληθυσμό ίσο με τον πληθυσμό της Δημοκρατίας της Τσεχίας και της Ουγγαρίας, ενώ αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες καταναλωτικές αγορές στην Ελλάδα και την Ευρώπη. Η Ρουμανία έχει κοινοβουλευτική δημοκρατία από τότε που έγινε μέλος του ΝΑΤΟ το 2004 και μέλος της ΕΕ από το 2007.

Ο αμερικανικός στρατός είναι παρών στη χώρα με 2 βάσεις, μια βάση δίπλα στο Μαύρο Θαλάσσιο λιμάνι της Κωνσταντζα και μία άλλη δίπλα στην Κραϊόβα. Το Βουκουρέστι, πρωτεύουσα της Ρουμανίας, είναι η 6η μεγαλύτερη πόλη στην ΕΕ, με πληθυσμό πάνω από 1,88 εκατομμύρια κατοίκους. Το Βουκουρέστι μια μητροπολιτική περιοχή περιλαμβάνει πάνω από 2,22 εκατομμύρια κατοίκους. Όπως και η Πολωνία, η Ρουμανία έχει πολλές μεγάλες πόλεις όπως το Cluj-Napoca, το Timisoara, το Iasi και η Κωνσταντζα, κάθε μία με πληθυσμό μεταξύ 325.000 και 280.000 κατοίκων. Αυτά είναι ισχυρά πολιτιστικά, κοινωνικά και κοινωνικά περιφερειακά κέντρα.

Η Ρουμανία είναι πλέον σταθερά επικεντρωμένη στη ρύθμιση για ένα καλύτερο οικονομικό περιβάλλον για την προσέλκυση νέων επενδύσεων. Ενώπιον του βου έτους της οικονομικής ανάπτυξης, η Ρουμανία σημείωσε αύξηση του ΑΕΠ 4,6% το τρίτο τρίμηνο του 2016, το υψηλότερο σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι λιανικές πωλήσεις συνεχίζουν να είναι η κύρια κινητήρια δύναμη της οικονομίας, καθώς η δημοσιονομική χαλάρωση, ο αποπληθωρισμός, οι περικοπές του ΦΠΑ και οι χαμηλές τιμές του πετρελαίου βοηθούν στην αύξηση του πραγματικού διαθέσιμου εισοδήματος.

Οι μέσοι καθαροί μισθοί αυξήθηκαν σε 2,108 Lei (~ € 470) από τον Οκτώβριο του 2016, με βάση τις αυξημένες δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας που πραγματοποιήθηκαν από το τοπικό εργατικό δυναμικό. Η μείωση του ΦΠΑ από 24% σε 9% για τα τρόφιμα από την 1η Ιουνίου 2015 και σε 20% για όλα τα υπόλοιπα προϊόντα από την 1η Ιανουαρίου 2016 ενθάρρυναν την ιδιωτική κατανάλωση. Οι προοπτικές για την τοπική οικονομία επηρεάζονται από τις επιδόσεις της ΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι η ευρωζώνη δεν θα υποστεί καμιά σημαντική εξέλιξη. Γενικά τα επόμενα δύο χρόνια, οι μακροοικονομικές προβλέψεις για τη Ρουμανία φαίνονται θετικές. Η χώρα αναμένεται να κάνει μία από τις καλύτερες επιδόσεις της Ευρώπης το 2016 με την αύξηση του ΑΕΠ να ανέρχεται στο 5,1%,

ωστόσο θα ακολουθήσει επιβράδυνση το 2017 σύμφωνα με την Oxford Economics. Η Ρουμανία στοχεύει να ενταχθεί στην Ευρωζώνη, αλλά το σχέδιο κυβέρνησης για ένταξη το 2019 ίσως χρειαστεί να καθυστερήσει.

Το δημόσιο χρέος μειώθηκε το Σεπτέμβριο του 2016 στο 36,8% του ΑΕΠ, μία από τις χαμηλότερες τιμές το 2006 την ΕΕ. Οι εταιρείες Moody's, Fitch και Standard & Poor's αξιολογούν τη Ρουμανία όπως συνιστάται βάσει των επενδύσεων με σταθερή έως θετική προοπτική. Σύμφωνα με το Εθνικό Ινστιτούτο Στατιστικής, η Ρουμανία έχει 19,94 εκατομμύρια κατοίκους. Ο ενεργός πληθυσμός ανήλθε σε 8.910.000 άτομα, που αντιπροσωπεύει το 44,9% του συνόλου της χώρας.



Γράφημα 4. Οι εξαγωγές της χώρας¹⁴

6.2 Γενικά στοιχεία

Κατά τη διάρκεια της κομμουνιστικής περιόδου, η Ρουμανία ήταν ένας από τους μεγαλύτερους παραγωγούς αυτοκινήτων στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, ωστόσο η βιομηχανία μειώθηκε μετά την επανάσταση του 1989. Προηγουμένως, υπήρχαν άλλοι εγχώριοι κατασκευαστές όπως ο Tractorul Braşov, ο ARO και ο Olcit, ωστόσο τελικά πτώχευσαν εξαιτίας της κακόβουλης ιδιωτικοποίησης στη δεκαετία του 1990. Από το 1990, αρκετές ξένες εταιρείες, όπως η Mercedes, η Audi, η Hyundai, η Volvo, η Toyota και η

¹⁴ http://www.jll.ro/romania/en-gb/Research/made_in_romania_2017_jll.pdf, Προσπελάστηκε στις 10/05/2018

Peugeot, εξέφρασαν το ενδιαφέρον τους για το άνοιγμα υποκαταστημάτων στη Ρουμανία. Το 2014, η ρουμανική αυτοκινητοβιομηχανία κατέχει την πέμπτη θέση στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, μετά από την Τσεχική Δημοκρατία, την Ουγγαρία, τη Σλοβακία και την Πολωνία.

Η Ford αγόρασε το εργοστάσιο της Automobile Craiova για 57 εκατομμύρια δολάρια, σχεδιάζοντας να παράγει αυτοκίνητα με ρυθμό άνω των 300.000 μονάδων ετησίως μέχρι το 2010. Η Ford δήλωσε ότι θα επενδύσει 675 εκατομμύρια δολάρια (923 εκατομμύρια δολάρια) στο πρώην εργοστάσιο αυτοκινήτων της Daewoo και θα αγοράσει προμήθειες από τη ρουμανική αγορά αξίας 1 δις ευρώ (1,39 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ). Τον Σεπτέμβριο του 2009, η εταιρεία άρχισε να συναρμολογεί το Ford Transit Connect στην Κραϊόβα και το 2012 άρχισε η παραγωγή του νέου Ford B-Max.

Η Robert Bosch GmbH, ο μεγαλύτερος προμηθευτής εξαρτημάτων αυτοκινήτου παγκοσμίως, θα επενδύσει μέχρι και 60 εκατομμύρια ευρώ (79 εκατομμύρια δολάρια) σε ένα νέο εργοστάσιο στο Jucu της Ρουμανίας. Η νέα μονάδα Bosch θα παράγει ηλεκτρονικά εξαρτήματα για αυτοκίνητα και θα δημιουργήσει περίπου 2.000 θέσεις εργασίας.

Η Dacia Logan ήταν το κορυφαίο νέο αυτοκίνητο στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη το πρώτο εξάμηνο του 2007 με πωλήσεις 52.750 μονάδων, ενώ η Skoda Fabia (41.227 μονάδες), η Skoda Octavia (33.483 μονάδες), η Opel Astra (16.442 μονάδες) (14.909 μονάδες).

Το 2012, η Dacia παρουσίασε τέσσερα νέα μοντέλα, το Lodgy και το Dokker και τις δεύτερες γενιές του Logan και του Sandero, ενώ η Ford κυκλοφόρησε το νέο mini MPV, το B-Max. Οι δύο κατασκευαστές εισήγαγαν επίσης δύο νέους και τεχνολογικά προηγμένους υπερτροφοδοτούμενους τρεις-κυλίνδρους βενζινοκινητήρες (τον EcoBoost 1,0 λίτρου και τον κινητήρα TCe των 0,9 λίτρων), που παράγονται τοπικά.

6.3 Δημοσιευμένα στοιχεία

Η Ρουμανία κατατάχθηκε 4η (το έτος 2013) μεταξύ των αναδυόμενων ευρωπαϊκών χωρών αναφορικά με τα επίπεδα παραγωγής αυτοκινήτων, βάσει στοιχείων του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου για τους συνεργατικούς σχηματισμούς (EU Cluster Observatory).

Πρόκειται για στοιχεία που δημοσιοποιήθηκαν σε ένα φόρουμ σχετικό με την βιομηχανία αυτοκινήτων και την αεροναυπηγική βιομηχανία, που έλαβε χώρα στη Βουδαπέστη¹⁵.

Αναφορικά με στοιχεία του έτους 2012, η Ρουμανία παρήγαγε 410.997 αυτοκίνητα και το εργατικό δυναμικό που απασχόλησε στον τομέα ήταν 117.000 άτομα. Αντίστοιχα σχετικά στοιχεία για το 2013 αποδεικνύουν πως πάνω από 3,5 εκατ. αυτοκίνητα παρήχθησαν εντός των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και στον κλάδο συνολικά απασχολούνταν περίπου 575.000 άτομα.

Δημοσιευμένα στοιχεία στο προαναφερόμενο φόρουμ κατέδειξαν πως το 2013 επί της Τσεχικής Δημοκρατίας παράχθηκαν συνολικά 1.132.931 αυτοκίνητα, ενώ ακολούθησαν η Σλοβακία με 975.000 αυτοκίνητα, η Πολωνία με 583.258 αυτοκίνητα και η Ρουμανία με 410.997 αυτοκίνητα. Ως προς την κατά κεφαλήν παραγωγή αυτοκινήτων, η Ρουμανία βρισκόταν στην έβδομη θέση (16 αυτοκίνητα). Στις υπόλοιπες θέσεις βρίσκονταν: η Σλοβακία (1η θέση & 167 αυτοκίνητα κατά κεφαλήν), η Τσεχία (2η θέση & 112 αυτοκίνητα), η Σλοβενία (3η θέση & 64 αυτοκίνητα), η Ουγγαρία (4η θέση & 22 αυτοκίνητα), η Πολωνία (5η θέση) και η Αυστρία (6η θέση & 17 αυτοκίνητα)¹⁵.

Αναφορικά με τους απασχολούμενους στον κλάδο, η Ρουμανία βρισκόταν στην 3η θέση στην κατάταξη του κλάδου, με 117.000 εργαζόμενους. Αριθμητικό στοιχείο πολύ κοντά στην Πολωνία (149.000 εργαζόμενους) και την Τσεχία (140.000). Στην τελευταία θέση της κατάταξης βρισκόταν η Βουλγαρία με 10.000 εργαζομένους.

Ως προς τον αριθμό των εργοστασίων συναρμολόγησης αυτοκινήτων και παραγωγής κινητήρων, η Πολωνία με 14, η Τσεχία με 11 και η Αυστρία με 6 κατέλαβαν τις τρεις πρώτες θέσεις στην κατάταξη, ενώ η Ρουμανία και η Σλοβακία ακολούθησαν στην πέμπτη θέση (3 εργοστάσια). Βέβαια θα πρέπει να επισημανθεί πως το 2013, στη Ρουμανία εντοπιζόνταν πάνω από 900 εταιρείες δραστηριοποιούμενες στον κλάδο των αυτοκινήτων.

Η αυτοκινητοβιομηχανία στη χώρα αποτελεί αναμφίβολα παράγοντα ανάπτυξης για την οικονομία, δεδομένου του επιπέδου των προσλήψεων (150.000 άτομα) και των εξαγωγών βάσει σχετικής μελέτης της εταιρείας ασφάλισης πιστώσεων Euler Hermes. Επίσης σημαντική είναι και η συνεισφορά του τομέα του λιανικού εμπορίου και της πληροφορικής¹⁶.

¹⁵ <http://www.skai.gr/news/world/article/263460/tin-tetarti-thesi-stin-europsi-katehei-i-roumania-stin-paragogi-autokiniton/>, Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

¹⁶ <https://www.romania-insider.com/car-industry-romanian-economy-engine/>, Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

Ειδικότερα στοιχεία του 2016 δείχνουν πως ο κλάδος αυτοκινητοβιομηχανιών στη Ρουμανία σημείωσε αύξηση κατά 9% συγκριτικά με το 2015, όταν ο παγκόσμιος μέσος όρος αυξήθηκε μόλις κατά 1,6%. Καθοριστική συμμετοχή έχουν οι κατασκευαστές εξαρτημάτων και εξαρτημάτων αυτοκινήτων.

Αξίζει να γίνει μια αναφορά και στην αγορά της χρηματοδοτικής μίσθωσης, η οποία επίσης αυξήθηκε κατά 25% το 2016. Ο κύκλος εργασιών του τομέα των αυτοκινήτων ξεπέρασε τα 20 δισ. Ευρώ για το εξεταζόμενο έτος λόγω των εξαγωγών. Η τοπική αγορά της χώρας είναι πολύ μικρή και παρουσιάζει υψηλό ενδιαφέρον κυρίως για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα.

Μεγάλες εταιρείες αυτοκινήτων είναι φυσικά η Dacia, με κύκλο εργασιών 4,2 δισ. Ευρώ το 2015, η Ford με κύκλο εργασιών 0,8 δισ. Ευρώ και η Volkswagen με κύκλο εργασιών 0,4 δισ. Ευρώ.

6.4 Η εξέλιξη των επενδύσεων

Σήμερα, πολλοί επενδυτές εγκαθιστούν και αναπτύσσουν πιο πολύπλοκες δραστηριότητες στη Ρουμανία, μεταφέροντας έτσι το επίκεντρο των πολιτικών τους για την απασχόληση από τη «φθινή εργασία» προς ένα εργατικό δυναμικό υψηλής εξειδίκευσης, ποικίλο και ανταγωνιστικό σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Renault και η Ford είναι οι μεγαλύτεροι παίκτες στην αγορά, αλλά υπάρχουν και άλλοι όπως η Porsche, η Suzuki, η Opel κ.α.¹⁷.

Η Opel στη Ρουμανία είναι ο παλαιότερος επενδυτής στη χώρα, καθώς έχει δραστηριοποιηθεί στη Ρουμανία από το 1998. Έχει ουσιαστικά ενισχυθεί η παρουσία της στη χώρα και είναι μία από τις πιο δημοφιλείς μάρκες αυτοκινήτων εγχώρια. *"Οι ρουμανικοί πελάτες αρέσκονται στη φιλοσοφία μας"*, εξηγεί ο Cristian Milea, διευθυντής χώρας στην Opel της Ρουμανίας και μέλος του συμβουλίου του Συνδέσμου Αυτοκινήτων Κατασκευαστών και Εισαγωγέων στη Ρουμανία. *«Κάνουμε τις καινοτομίες των κατηγοριών οχημάτων premium διαθέσιμων σε μια ευρύτερη πελατειακή βάση. Ο εκδημοκρατισμός των τεχνολογιών υψηλής τεχνολογίας και τα χαρακτηριστικά υψηλής ποιότητας εκτιμούνται ιδιαίτερα από τους οπαδούς της Opel. Το 2014, η αγορά της Ρουμανίας άρχισε να ανακάμπτει από την παγκόσμια οικονομική κρίση και βρισκόμαστε και πάλι σε ανοδική τάση. Ξεκινήσαμε*

¹⁷ <https://emerging-europe.com/intelligence/driving-the-romania-automotive-industry/>. Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

το 2017 με εξαιρετικά αποτελέσματα, αυξάνοντας τις πωλήσεις μας κατά τους πρώτους τέσσερις μήνες κατά 37,8% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο"¹⁸.

Τα σημάδια ανάκαμψης είναι ορατά σε πολλούς τομείς της ρουμανικής οικονομίας, αλλά κάθε εταιρεία επλήγη από την κρίση το 2009. Η Suzuki, για παράδειγμα, επένδυσε στη χώρα το 2007 λίγο πριν από την οικονομική κρίση. Αλλά αυτό δεν εμπόδισε τη βιομηχανία που κατάφερε να αναπτύξει ένα καλό και αποτελεσματικό δίκτυο αντιπροσώπων, έτσι ώστε τα αριθμητικά στοιχεία τους να αυξάνονται ακόμη και κατά τη διάρκεια της κρίσης¹⁸.

Σταδιακά η αγορά αρχίζει να ανακάμπτει σύμφωνα με τον γενικό διευθυντή της Suzuki, Alin Radu. Χαρακτηριστικό αυτού είναι η πτώση από 305.000 νέα αυτοκίνητα που πωλήθηκαν το 2007, σε λιγότερο από 100.000 το 2016. Το 2017 αναμενόταν να είναι πάνω από 100.000 επιβατικά οχήματα, με το εγγύς μελλοντικό δυναμικό της αγοράς να είναι περίπου 150.000 νέα αυτοκίνητα. Το 2016 ήταν η καλύτερη χρονιά στη Ρουμανία με μερίδιο αγοράς 2,1% και ισχυρή αύξηση κατά 63% ετησίως¹⁸.

Σε γενικές γραμμές, σύμφωνα με έρευνα της PwC, 4,9 εκατομμύρια αυτοκίνητα κυκλοφόρησαν το 2016, ακόμα και αν τα τρία τέταρτα των οχημάτων που πωλήθηκαν στη Ρουμανία ήταν μεταχειρισμένα.

Αναφορικά με τις νέες τάσεις στη χώρα, η Ford ξεκίνησε την παραγωγή της στη Ρουμανία το 2009, αφού η εταιρεία αγόρασε την πλειοψηφία των μετοχών της Automobile Craiova και έγινε ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων. Μετά από εννέα χρόνια στη Ρουμανία, το εργοστάσιο ετοιμάζεται για την έναρξη της παραγωγής του νέου EcoSport, ενός έργου στο οποίο έχει γίνει ένας σημαντικός μετασχηματισμός και έχει προσληφθεί πρόσθετο εργατικό δυναμικό. Η πρόοδος είναι ορατή, τόσο από πλευράς τεχνολογικού συγκροτήματος σε σχέση με τους ανθρώπους, καθώς η Ford διαθέτει μία από τις πιο σύγχρονες εγκαταστάσεις παραγωγής στην Ευρώπη και σίγουρα στη Ρουμανία¹⁸.

Προφανώς η αγορά έχει αλλάξει και μία από τις πιο σημαντικές πτυχές είναι ότι οι πελάτες ανησυχούν βαθύτατα για τα χαρακτηριστικά ασφαλείας, την αποδοτικότητα των καυσίμων και τις νέες τεχνολογίες. Ο κ. Laufer της Invest Romania επιβεβαιώνει αυτήν την τάση. Όπως υποστηρίζει ένας σημαντικός παράγοντας που διαμορφώνει τη βιομηχανία της αυτοκινητοβιομηχανίας, της αεροδιαστημικής, των χημικών, της γεωργίας και πολλών άλλων τομέων στη Ρουμανία είναι η ανάπτυξη του τομέα της πληροφορικής. Τα τελευταία χρόνια, η τεχνολογία της πληροφορικής έχει καταστεί ένας από τους πιο δυναμικούς

¹⁸ <https://emerging-europe.com/intelligence/driving-the-romania-automotive-industry/>. Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

οικονομικούς παράγοντες που οδηγούν σε μαζική ανάπτυξη, τόσο σε όγκο όσο και σε πολυπλοκότητα. Οι μετασχηματισμοί αυτοί, καθώς και οι συνεχείς προσπάθειες προς οικοδόμηση και ενίσχυση της εταιρικής σχέσης μεταξύ των πανεπιστημίων και της επιχειρηματικής κοινότητας, θέτουν τις ρουμανικές εταιρείες σε θέση να επωφεληθούν πλήρως από την επανάσταση της βιομηχανίας¹⁹.

Έρευνες των τελευταίων ετών έχουν καταδείξει πως οι πελάτες προτιμούν να έχουν πιο εξοπλισμένα οχήματα, με πολλές βοηθητικές τεχνολογίες, και από την άποψη αυτή, η Ford είναι ένας από τους πιο καινοτόμους κατασκευαστές, καθώς κάνει την τεχνολογία διαθέσιμη για όλους¹⁹.

Άλλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένης της BMW, εξετάζουν επίσης τη ρουμανική αγορά, γι' αυτό και η κυβέρνηση προσφέρθηκε να υποστηρίξει τη BMW να βρει ρουμανικές εταιρείες πληροφορικής, που θα μπορούσαν να συμμετάσχουν στην ανάπτυξη λογισμικού. Παρόλο που η διαδικασία συνεχίζεται, περισσότερες από δώδεκα εταιρείες έχουν επιλεγεί για να συμμετάσχουν στο νεώτερο έργο της BMW στη Ρουμανία¹⁹.

Μία από τις πρόσφατες επενδύσεις πραγματοποιήθηκε από την ιαπωνική εταιρεία Yazaki στο Caracal στην κομητεία Olt της Ρουμανίας. Η εταιρεία επένδυσε περισσότερα από 10 εκατομμύρια ευρώ σε ένα νέο εργοστάσιο που βρίσκεται στο εργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας Romanita όπου έχει μισθώσει 6.000 τμ. Η κομητεία Olt ήταν επίσης ο τόπος μιας μεγαλύτερης επένδυσης από έναν προμηθευτή της Ford: κατασκευαστής πλαστικών και αυτοκινήτων IAC Ρουμανίας²⁰. Βρίσκεται στην πόλη Bals και η αξία της επένδυσης υπολογίζεται σε 58 εκατομμύρια ευρώ. Τα σχέδια CML επέκτειναν την παραγωγική τους ικανότητα κατά 30-35% το 2011 και πραγματοποίησαν νέες επενδύσεις στον εξοπλισμό παραγωγής και την αναβάθμιση της υποδομής των κτιρίων. Πάνω από το 95% της παραγωγής του εργοστασίου στη Ρουμανία πηγαίνει για εξαγωγή. Η Renault, η Nissan, η Peugeot-Citroen, η Volkswagen, η Audi, η General Motors, η Opel, η Toyota, η Honda, η Mercedes και η Dacia αποτελούν πελάτες της. Η Pirelli δημιούργησε δεύτερη μονάδα παραγωγής στη Σλατίνα, αξίας περίπου 250 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ η εταιρεία κατασκευής ελαστικών Continental επέκτεινε τις εγκαταστάσεις της στην Τιμισοάρα επενδύοντας 50 εκατομμύρια ευρώ στην ανάπτυξη ενός νέου τμήματος²⁰.

¹⁹ <https://emerging-europe.com/intelligence/driving-the-romania-automotive-industry/>, Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

²⁰ <http://see-industry.com/industrial-statiieng.aspx?br=56&rub=315&id=875>, Προσπελάστηκε στις 14/05/2018

Εκτός από τους δύο μεγάλους κατασκευαστές αυτοκινήτων, σήμερα στη Ρουμανία υπάρχουν αρκετές εκατοντάδες εταιρείες που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως πιθανοί προμηθευτές στην αγορά οχημάτων (αυτοκινήτων ή φορτηγών) ως κατασκευαστές εξαρτημάτων αυτοκινήτων, υποσυγκροτημάτων και εξαρτημάτων. Οι περισσότερες από αυτές τις ρουμανικές επιχειρήσεις είναι μικρές επιχειρήσεις.

Μια επισκόπηση του ρουμανικού εξωτερικού εμπορίου στην αυτοκινητοβιομηχανία δείχνει αυξημένες εξαγωγές εξαρτημάτων αυτοκινήτων. Οι εξαγωγές περιλαμβάνουν ελαστικά, καλώδια, τιμόνια, συστήματα ασφαλείας, καθίσματα αυτοκινήτων και ταπετσαρίες, συνδέσμους, καλώδια ελαστικών και γενικά οποιοδήποτε τμήμα που συνεπάγεται σημαντικό όγκο εργασίας ή οτιδήποτε δεν είναι κερδοφόρο για την κατασκευή σε άλλες χώρες.

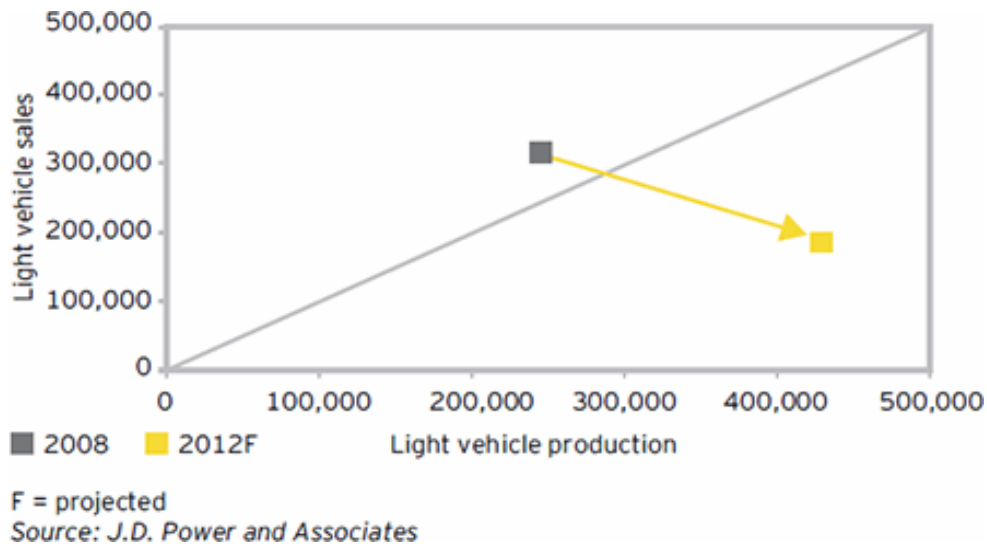
6.5 Αριθμητικά δεδομένα

Η Ρουμανία συμβολίζει τη μετάβαση σε μια νέα διάσταση αυτοκινήτων χαμηλού προϋπολογισμού κάτω των 7.000 ευρώ. Η Dacia Logan μαζί με τον παράγωγό της το hatchback Sandero, που παράγεται από τη Renault στη Pitesti, είναι τα φθηνότερα αυτοκίνητα στην Ευρώπη²¹.

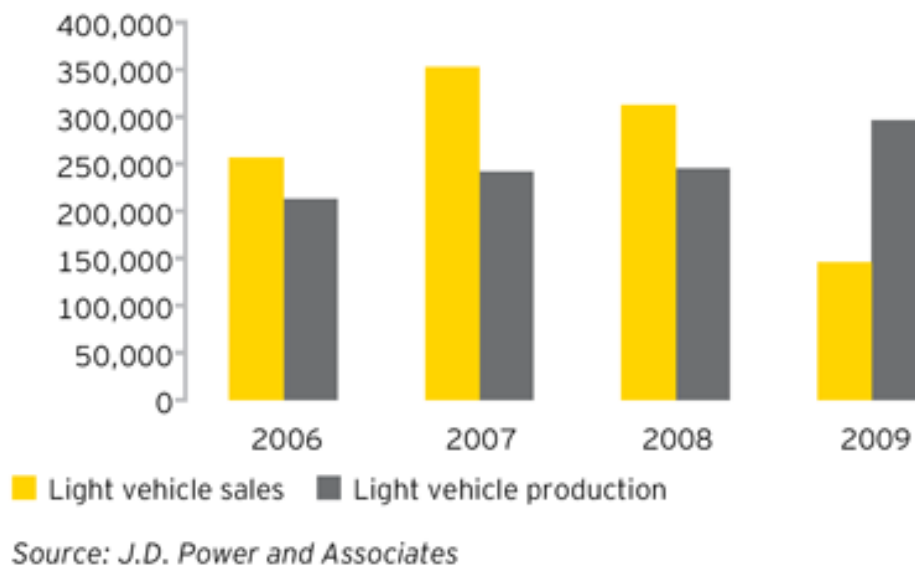
Με την εστίασή της σε αυτήν την αγορά, η ρουμανική αυτοκινητοβιομηχανία βρίσκεται στην κατάλληλη θέση με το σωστό προϊόν να στοχεύει σε δύο αναπτυσσόμενους τομείς-στόχους: τις ακόρεστες αναδυόμενες αγορές και τον αυξανόμενο όμιλο πελατών με προτίμηση για προσιτά αυτοκίνητα. Η εγχώρια βιομηχανία εξαρτημάτων είναι (όπως η ρωσική δομή) ιδιαίτερα κάθετα ολοκληρωμένη. Από εκεί και πέρα, οι διεθνείς κατασκευαστές μερών εντοπίζουν στη Ρουμανία τα πλεονεκτήματα κόστους για εργασία, έντασης εργασίας και τις φιλικές προς τις επενδύσεις φορολογικές ελαφρύνσεις²¹.

Ο τομέας των κατασκευαστών της Ρουμανίας κυριαρχείται κυρίως από την Continental, τη Michelin, την Takata-Petri και τη Dacia. Η Ρουμανία φαίνεται να είναι η πιο βιώσιμη τοποθεσία για τους κατασκευαστές εξαρτημάτων, χάρη στη γεωγραφική της θέση και τους εργαζομένους υψηλής ειδίκευσης (λόγω της εγγύτητας των τεχνικών πανεπιστημίων).

²¹ <http://www.ey.com/gl/en/industries/automotive/the-central-and-eastern-european-automotive-market---country-profile--romania>, Προσπελάστηκε στις 12/05/2018



Γράφημα 5. Πωλήσεις και παραγωγή (σε μονάδες), σύγκριση ετών 2008-2012



Γράφημα 6. Σύγκριση πωλήσεων και παραγωγής ελαφρών οχημάτων 2006-2009

Η χώρα έχει 22,2 εκατομμύρια πολίτες και είναι μια από τις μεγαλύτερες χώρες της ΚΑΕ όσον αφορά τον πληθυσμό. Επιπλέον, το ποσοστό ιδιοκτησίας αυτοκινήτων είναι ένα από τα χαμηλότερα στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη - με 247 αυτοκίνητα ανά 1.000 άτομα. Συνεπώς, η ζήτηση για αυτοκίνητα ενισχύθηκε από ένα διαρκές πρόγραμμα απόρριψης, την καλή πιστωτική διαθεσιμότητα και την καλή οικονομική ανάπτυξη. Το 2007, η άνοδος των πωλήσεων νέων αυτοκινήτων επιτεύχθηκε με 315.621 μονάδες, αλλά έπεσε το επόμενο έτος, όταν έφτασε μόλις τις 270.901 μονάδες. Οι πωλήσεις μεταχειρισμένων αυτοκινήτων αυξήθηκαν ταχύτατα, αφού η κυβέρνηση επέβαλε ένα φιλικό

προς το περιβάλλον τέλος στις εισαγωγές αυτοκινήτων τον Ιούλιο του 2008. Συνολικά, περισσότερο από το 50% του ρουμανικού πληθυσμού οχημάτων δεν συμμορφώνεται με τα ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών²².

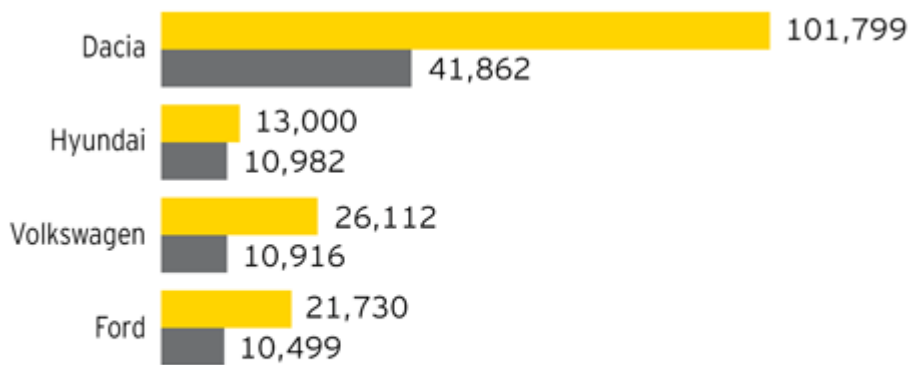
Η σύνδεση της Renault με τη ρουμανική μάρκα Dacia ξεκίνησε (όπως ήδη αναφέρθηκε) τη δεκαετία του 1960. Πρώτα με εγκατάσταση του εργοστασίου προμηθευτών για τον κατασκευαστή φορτηγών και ακολούθως το εργοστάσιο στην Πιτέστι μετατράπηκε σε παραγωγική βάση για το μοντέλο της Dacia, μέσω μιας άδειας Renault. Από το 1999, οι δραστηριότητες αναβαθμίστηκαν και η μονάδα εκσυγχρονίστηκε λόγω της πλειοψηφικής εξαγοράς της Renault²².

Η αφομοίωση έγινε με επιτυχία το 2004, όταν η Dacia Logan και οι παραλλαγές της κυκλοφόρησαν. Σήμερα, η Renault παράγει μακράν το μεγαλύτερο τμήμα των επιβατικών αυτοκινήτων στη Ρουμανία. Η έννοια του προϋπολογισμού αυτοκινήτου είναι εξαιρετικά επιτυχημένη και όλο και περισσότεροι παραγωγοί οχημάτων προσπάθησαν να υιοθετήσουν την ιδέα²².

Η Renault ξεκίνησε επίσης τη δημιουργία του μεγαλύτερου κέντρου E & A εκτός της Γαλλίας στο Titu, για να αναπτύξει περαιτέρω τις αυτοκινητοβιομηχανικές έννοιες για τις αναδυόμενες αγορές. Οι εκπρόσωποι της εταιρείας τόνισαν ότι έχουν την πλήρη υποστήριξη των ρουμανικών αρχών και αναμένουν επιδοτήσεις από το ρουμανικό κράτος. Έτσι, η Ρουμανία αποτέλεσε στρατηγική βάση για τα διεθνή σχέδια επέκτασης της Renault²².

Η Ford απέκτησε πλειοψηφικό μερίδιο στην Automobile Craiova το 2008, την πρώην μονάδα παραγωγής της Daewoo, προκειμένου να επιλύσει τα ευρωπαϊκά προβλήματα χωρητικότητας. Η αμερικανική εταιρεία επένδυσε σε αναβάθμιση της εγκατάστασης και η παραγωγή του Ford Transit Connect ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 2009. Το ελαφρύ επαγγελματικό όχημα θα ακολουθήσει το 2010 με ένα νέο μοντέλο το "B-Max", ένα μικρό επιβατικό αυτοκίνητο.

²² <http://www.ey.com/gl/en/industries/automotive/the-central-and-eastern-european-automotive-market---country-profile--romania>, Προσπελάστηκε στις 12/05/2018



Source: J.D. Power and Associates



Γράφημα 7. Πωλήσεις ελαφρών οχημάτων ανά μάρκα τα έτη 2007 και 2009



Source: J.D. Power and Associates



Γράφημα 8. Ελαφριά παραγωγή οχημάτων ανά μάρκα τα έτη 2007- 2009

Ο γερμανικός προμηθευτής εξαρτημάτων αυτοκινήτων της Continental έχει ευρεία παρουσία στη Ρουμανία, τόσο μέσω της θυγατρικής της ContiTech όσο και μέσω ενός ελαστικού εργοστασίου ελαστικών Continental. Η ContiTech Romania παράγει κινητήριους ιμάντες σε εργοστάσιο 6 εκατομμυρίων ευρώ στην Timisoara. Το εργοστάσιο ελαστικών Continental εδρεύει επίσης στην Timisoara. Η εταιρεία έχει ημερήσια παραγωγική ικανότητα 24.000 ελαστικών²³.

Ο κατασκευαστής φορτηγών που βρίσκεται στην περιοχή του Βραζον, έχει αγωνιστεί για πιθανή αφερεγγυότητα επί σειρά ετών, με μια απόπειρα ιδιωτικοποίησης το 2003 να μην

²³ <http://www.ey.com/gl/en/industries/automotive/the-central-and-eastern-european-automotive-market---country-profile--romania>, Προσπελάστηκε στις 12/05/2018

ανακάμψει τις περιουσίες του. Ο κατασκευαστής εμπορικών οχημάτων της Μαλαισίας Pesaka Astana απέκτησε πλειοψηφικό μερίδιο στην εταιρεία προκειμένου να δημιουργήσει ένα βιομηχανικό πάρκο²⁴.

Η διεθνής αυτοκινητοβιομηχανική βάση της Ρουμανίας έχει πληγεί σκληρά από την παγκόσμια πιστωτική κρίση, με την αύξηση της ανεργίας και την πτώση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών. Αυτό έχει προκαλέσει τεράστια αύξηση στις πωλήσεις μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, καθώς η περιορισμένη πρόσβαση σε πίστωση εμποδίζει τους πελάτες να αγοράζουν καινούργια οχήματα. Οι πωλήσεις αυτοκινήτων μειώθηκαν κατά 50% το 2009. Πριν από το 2008, η Ρουμανία ήταν η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αγορά αυτοκινήτων μεταξύ των νέων μελών της ΕΕ στην ΚΑΕ στις πωλήσεις οχημάτων. Τα τελευταία χρόνια η ρουμανική κυβέρνηση προσπάθησε να τονώσει τις πωλήσεις καινούργιων αυτοκινήτων με τη βοήθεια ενός προγράμματος απόσυρσης και αυτό ήταν επιτυχές μέχρι το 2008.

6.6 Εισαγωγές - Εξαγωγές

Η Dacia, ο μεγαλύτερος κατασκευαστής αυτοκινήτων στη Ρουμανία, ξεκίνησε το 2015 με πτώση εξαγωγών στις μεγαλύτερες αγορές, τη Γαλλία και τη Γερμανία, και μια αύξηση στην αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου. Κατά τους πρώτους πέντε μήνες του 2015, οι εγγραφές αυτοκινήτων της Dacia μειώθηκαν κατά 9,9% σε 42.549 μονάδες στη Γαλλία και κατά 6.7% σε 19.246 μονάδες στη Γερμανία, αλλά αυξήθηκαν κατά 7.7% σε 198.706 οχήματα στην αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου. Παρά τη βραδύτερη αρχή του έτους, η Dacia σημείωσε ρεκόρ υψηλών πωλήσεων το 2015, καθώς πωλήθηκαν 551.000 μονάδες παγκοσμίως, κατά 7.7% περισσότερο από ό, τι το 2014. Οι περισσότερες πωλήσεις μονάδων ήταν αυτοκίνητα ακολουθούμενα από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Τα Sandero, Duster και Logan ήταν τα πιο περιζήτητα μοντέλα. Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί πως η Dacia ξεκίνησε ένα τεράστιο πρόγραμμα αυτοματοποίησης/ ρομποτισμού παραγωγής μέχρι το 2020²⁵.

Στον κλάδο των εισαγωγών, πολλά νέα αυτοκίνητα εισήλθαν στη ρουμανική αγορά. Το υβριδικό σπορ αυτοκίνητο BMW i8 εισήλθε στη ρουμανική αγορά στα τέλη Νοεμβρίου. Το μοντέλο συνδυάζει τις επιδόσεις του σπορ αυτοκινήτου με χαμηλή κατανάλωση καυσίμου,

²⁴ <http://www.ey.com/gl/en/industries/automotive/the-central-and-eastern-european-automotive-market---country-profile--romania>, Προσπελάστηκε στις 12/05/2018

²⁵ <http://www.shermannigretti.it/trends-of-the-romanian-automotive-market-and-industry/>, Προσπελάστηκε στις 12/05/2018

καθώς διαθέτει βενζινοκινητήρα 231 ίππων και ηλεκτρική ισχύ 131 ίππων. Μπορεί να λειτουργεί μόνο με ηλεκτρισμό άνω των 30 χλμ. και πωλείται στη Ρουμανία προς 140.000 €²⁵.

Η BMW ξεκίνησε επίσης να εισάγει το ηλεκτρικό της μοντέλο BMW i3, ενώ η Ρουμανία έγινε στο τέλος του περασμένου έτους και η 50ή αγορά όπου τα μοντέλα BMW I ξεκίνησαν να πωλούνται επίσημα. Ένας στόλος τεσσάρων ηλεκτρικών αυτοκινήτων Renault παρέχεται από την εταιρία leasing, την ALD Automotive, θυγατρική της BRD Group Societe Generale και της ALD Automitive Group, την Orange Romania, τη μεγαλύτερη εταιρεία κινητής τηλεφωνίας που εξυπηρετεί περισσότερους από 10 εκατομμύρια πελάτες στη Ρουμανία²⁵.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας ακολουθεί σήμερα την πορεία των άλλων επιχειρηματικών κλάδων που είναι σαφώς επηρεασμένοι από την υφιστάμενη παρατεταμένη οικονομική κρίση. Το διαρκώς μεταβαλλόμενο πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον έχει επιδράσει στις πωλήσεις αυτοκινήτων ανά τον κόσμο, στον κλάδο εισαγωγών και εξαγωγών τους, στην επιλογή των χωρών όπου επιλέγονται για τις εγκαταστάσεις των εταιρειών, στις τιμές πώλησης κ.α.

Η εξέλιξη των τεχνολογιών ωθεί τις εταιρείες του κλάδου να δημιουργήσουν νέα προϊόντα ή/ και να υποστηρίξουν όσα ήδη κυκλοφορούν. Οι ανάγκες του σύγχρονου ανθρώπου μεταβάλλονται διαρκώς και αντίστοιχα μεταβάλλονται και οι απαιτήσεις του αναφορικά με το αυτοκίνητο που επιλέγει να χρησιμοποιεί στην καθημερινότητα του.

Η Ελλάδα αναμφίβολα αποτελεί παράδειγμα χώρας προς αποφυγή, καθώς τις τελευταίες δεκαετίες απέδειξε μέσω των μέτρων που λαμβάνει για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην επικράτεια της, πως δεν υποστηρίζει τέτοιες επενδύσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί φυσικά η περίπτωση της ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας που "έσβησε" στα μέσα της δεκαετίας του '90 και έκτοτε δεν υπήρξε κανένα ενδιαφέρον για επαναλειτουργία της. Κι όμως, λαμβάνοντας ως παράδειγμα την "πολιτική" άλλων χωρών που υποστηρίζουν τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, θα μπορούσε η Ελλάδα να αλλάξει το πλάνο των σχεδίων της και να διαμορφώσει μια κατεύθυνση για την βιομηχανία αυτοκινήτων, προσβλέποντας στα θετικά που θα μπορούσε να έχει αυτό για τη χώρα (μείωση ανεργίας, υποστήριξη επενδύσεων, αναζωογόνηση περιοχών που θα φιλοξενήσουν τέτοιες εγκαταστάσεις/ δραστηριότητες κ.α.).

Η Ρουμανία αντίθετα απέδειξε και εξακολουθεί να αποδεικνύει πως την ενδιαφέρουν οι επενδύσεις στη χώρα και ειδικότερα οι επενδύσεις του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας. Αυτό αποδεικνύεται από το υφιστάμενο φορολογικό και νομικό καθεστώς, το θετικό κλίμα και τα κίνητρα που δίνονται σε ενδιαφερόμενες εταιρείες προς εγκατάσταση εντός των συνόρων. Αυτό έχει στηρίξει αναμφίβολα τις τοπικές κοινωνίες (αύξηση θέσεων εργασίας, βελτίωση βιοτικού επιπέδου, αύξηση μισθών κ.α.).

Ακόμη και αν οι προβλέψεις για το μέλλον του κλάδου είναι δυσοίωνες, είναι δυνατό με την διαμόρφωση κατάλληλων στρατηγικών να υποστηρίξουν μακροπρόθεσμα πολλές χώρες τέτοιες επενδύσεις. Η περίπτωση της Κίνας αποτελεί ένα ακόμη αξιόλογο παράδειγμα προς μίμηση. Εξάλλου πρόκειται για έναν διαρκώς εξελισσόμενο κλάδο, που

στο μέλλον είναι πολύ πιθανό να αλλάξει χαρακτηριστικά και να γίνει ακόμη περισσότερο ελκυστικός για τις χώρες που θα θελήσουν να τον φιλοξενήσουν και να τον υποστηρίξουν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Βαμβαράκης, Π. (2007). *Ανασκόπηση τεχνολογιών υβριδικών οχημάτων με ηλεκτροκινητήρα και εμβολοφόρο Μ.Ε.Κ.* Διπλωματική Εργασία. ΕΜΠ. Τμήμα Μηχανολόγων,
Χόνδρος, Θ. (2013). *Ένας αιώνας αυτοκίνητο.* Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών και Αεροναυπηγών. Λαμία: ΒΙΒΛΙΟΧΩΡΟΣ.

Άρθρα

- Καψύλης, Α. κ.α. Δημοσίευση 26/03/2000. Άρθρο: "*Κατακλυσμιαίες οι ανακατατάξεις στην παγκόσμια αγορά. Το νέο μοίρασμα της τράπουλας στην αυτοκινητοβιομηχανία. Επόμενοι στόχοι των «μεγάλων» οι εταιρείες της Ανατολής*". ΤΟ ΒΗΜΑ. Διαθέσιμο: <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=120759>
- Κιούσης, Β. Δημοσίευση 4/12/2012, Άρθρο: "*Γιατί απέτυχε η ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία*". ΒΗΜΑgazino.
- Μάρκου, Μ. Δημοσίευση 21/3/2017, Άρθρο: "*Η αγορά του αυτοκινήτου στην Ελλάδα της κρίσης: Ποιό είναι το μέλλον της*". <http://www.economy365.gr/article/32287/i-agora-toy-aytokinitoy-stin-ellada-tis-krisis-poio-einai-mellon-tis>
- Μερτέκης, Ν. Δημοσίευση 6/4/2017. Άρθρο: "*Η κάμψη στις μεγάλες ευρωπαϊκές αγορές προβληματίζει την αυτοκινητοβιομηχανία*". CARandDriver. http://www.caranddriver.gr/nikos_mertekis/arthro/h_kampsi_stis_megales_europaikes_agores_problimatizei_tin_autokinitobiomixania-7701813/
- Πηλίδης, Κ. Δημοσίευση 5/02/2013, Άρθρο: "*Η Toyota Νο1 στην Ευρωπαϊκή βιομηχανία αυτοκινήτων στη μείωση των εκπομπών CO₂*". <https://www.autoblog.gr/2013/02/05/h-toyota-no1-sthn-eyrwpaiikh-biomixania-aytokinhtwn-sth-meiwsh-twn-ekpompwn-co2/>
<https://www.forbes.com/sites/enriquedans/2018/01/17/the-automobile-industry-shows-signs-of-change-but-not-for-the-right-reasons/>

Διαδίκτυο

<https://www.strategyand.pwc.com/trend/2017-automotive-industry-trends>

<http://www.skai.gr/news/world/article/263460/tin-tetarti-thesi-stin-europi-katehei-i-roumania-stin-paragogi-autokiniton/>

<http://www.kathimerini.gr/921645/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/toyota-kai-mazda-etoimazoyn-neo-ergostasio-stis-hpa>

<https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/how-the-auto-industry-is-preparing-for-the-car-of-the-future>

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1341691/apeleutherosi-tis-agoras-autokinitou-stin-kina>

<https://emerging-europe.com/intelligence/driving-the-romania-automotive-industry/>

<http://see-industry.com/industrial-statieng.aspx?br=56&rub=315&id=875>

<http://www.ey.com/gl/en/industries/automotive/the-central-and-eastern-european-automotive-market---country-profile--romania>

<http://www.shermannigretti.it/trends-of-the-romanian-automotive-market-and-industry/>