

Txostena: Automozioko osagaiak Errusian

basque
trade &
investment

2020ko uztaila

- + Errusiako bulegoa
- + Adimen Lehiakorreko Unitatea



**BasqueTrade
& Investment**

Agencia Vasca de Internacionalización
Nazioartekotzeko Euskal Agentzia

GRUPO
spri
TALDEA



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO**
BASQUE GOVERNMENT



EDUKIEN AURKIBIDEA

| | |
|---|-----------|
| 1. LABURPENA ETA ONDORIOAK..... | 4 |
| 2. ESKAERA..... | 5 |
| 2.1. Barne-eskaera..... | 5 |
| 2.2. Kanpo-merkataritza | 21 |
| 2.3. Merkatuaren tamaina | 26 |
| 3. ESKAINTZA..... | 28 |
| 3.1. Tokiko fabrikatzaileak | 28 |
| 3.2. Atzerriko fabrikatzaileak | 28 |
| 3.3. EKOIZPENAREN LOKALIZAZIOA..... | 33 |
| 4. EUSKADIREN ETA ERRUSIAREN ARTEKO HARREMAN KOMERTZIALAK..... | 36 |
| 4.1. Euskadiko eta Espainiako esportazioak..... | 36 |
| 5. MERKATURA SARTZEA | 38 |
| 5.1. Banaketa-kanalak | 38 |
| 5.2. Muga-zergen oztopoak | 39 |
| 6. SEKTOREKO AURREIKUSPENAK ETA AUKERAK | 42 |
| 7. INFORMAZIO INTERESGARRIA..... | 45 |
| 7.1. Sektorearen definizioa | 45 |
| 7.2. Elkarreak eta klusterrak | 46 |
| 7.3. Azokak eta argitalpenak..... | 51 |
| 8. ERREFERENTZIAK..... | 52 |
| Eranskina: Osagaien inportazioak -USD | 53 |



TAULEN AURKIBIDEA

| | |
|---|----|
| 1. taula: Errusiako Federazioko ibilgailu ekoizpena 2013tik 2018ra (milaka unitate) | 5 |
| 2. taula: Autoen ekoizpena (milaka unitate) | 5 |
| 3. taula: Kamioien ekoizpena (milaka unitate)..... | 6 |
| 4. taula: Autobusen ekoizpena (milaka unitate) | 6 |
| 5. taula: Autoen esportazioak 2014tik 2018ra..... | 21 |
| 6. taula: Kamioien esportazioak 2014tik 2018ra | 21 |
| 7. taula: Autoen inportazioak jatorri herrialdeka, 2018 (unitateak, USD)..... | 22 |
| 8. taula: Kamioien inportazioak jatorri herrialdeka, 2018 (unitateak, USD) | 22 |
| 9. taula: 8706 inportazioak herrialdeka (USD) | 23 |
| 10. taula: 8707 inportazioak herrialdeka (USD) | 23 |
| 11. taula: 8708 inportazioak herrialdeka (USD)..... | 24 |
| 12. taula: Bolanteak eta norabide-kaxak..... | 24 |
| 13. taula: Kanbio-kaxak | 25 |
| 14. taula: Autoentzako kautxu-metalezko piezak..... | 25 |
| 15. taula: Suspentsio sistemak..... | 25 |
| 16. taula: Ardatzak eta transmisioa | 26 |
| 17. taula: Isilgailuak eta ihes-hodiak..... | 26 |
| 18. taula: Bidaiarientzako autoen eta kamioien merkatuaren tamaina Errusiako Federazioan (unitateak) | 26 |
| 19. taula: Errusian dauden sektoreko atzerriko enpresa handien zerrenda | 29 |
| 20. taula: Errusian mihiztatutako modeloak eta euren lokalizazio-maila | 34 |
| 21. taula: Espainia - Euskadi eta Errusia arteko esportazio eta inportazioen bilakaera, 2015-2018 | 36 |
| 22. taula: Espainia - Euskadi eta Errusia arteko esportazio eta inportazioen kuotaren bilakaera, 2015-2018..... | 36 |
| 23. taula: Automobil sektoreko muga-zergen partiden bolumena (€-tan), 2018..... | 36 |
| 24. taula: Euskaditik Errusiarara esportatzen diren TARIC garrantzitsuenen bolumena eta <i>share</i> -a, 2018 | 37 |
| 25. taula: Merkatu-azterketara biltzen diren TARIC kodeak | 45 |
| 26. taula: Automozioren sektoreko elkarte garrantzitsuenak Errusian | 46 |
| 27. taula: Automozioren industriako kluster garrantzitsuenak | 46 |
| 28. taula: Maila nazionalako automozio azokak Errusian (2020) | 51 |

GRAFIKOEN AURKIBIDEA

| | |
|--|----|
| 1. grafikoa: Errusiako auto ekoizpena, 2002-2019 | 6 |
| 2. grafikoa: Errusiako auto lantegien karga-gradua 2019an | 20 |
| 3. grafikoa: Autoen inportazioak (milaka unitate) | 22 |
| 4. grafikoa: Auto berrien salmenta Errusian, 2016tik 2019ra (hilabeteka) | 27 |

ILUSTRAZIOEN AURKIBIDEA

| | |
|---|----|
| 1. ilustrazioa: Errusiako mapa partziala, auto fabrikatzaileen kokalekuekin..... | 7 |
| 2. ilustrazioa: Bigarren kategoriako inportatzaileak | 38 |
| 3. ilustrazioa: Automozioren industriako klusterrak eskualdeka | 46 |
| 4. ilustrazioa: Kaluga Eskualdeko Automozioko Klusterra (OEMak eta hornitzaileak) | 48 |
| 5. ilustrazioa: Kaluga Eskualdeko Automozioko Klusterra, lokalizazioa | 48 |
| 6. ilustrazioa: Kaluga Eskualdeko Automozioko Klusterra, integrazioa | 49 |
| 7. ilustrazioa: Nazioarteko bazkideak | 50 |



1. LABURPENA ETA ONDORIOAK

2019an auto berrien salmentak % 2,4 jaitsi ziren Errusiako merkatuan. Ekoizpena pixka bat gehiago jaitsi zen, % 2,5 hain zuzen (1.549.000 auto).

Errusiako automozio-industriaren garapen azkarra gelditu egin da. 2019an Daimler eta Haval konpainien lantegiak Errusian hasi ziren lanean, baina hori izan zen zenbait urte lehenagotik zeukatelako planifikatuta lantegi horiek eraiki eta martxan jartzea, eta beranduegi zelako asmo horiek baztertzeko. Bestalde, Ford Sollers enpresak hiru lantegi itxi zituen batera, Derways enpresaren lantegiak lurra jo zuen, eta *Changan* autoak egiten zituen Lipetsk konpainiaren lantegia ere itxi egin zen.

Geldirik dagoen merkatua izaki, auto fabrikatzaileek ez daukate presarik Errusian inbertitzeko, eta inbertsio-kontratu berezietako (SPIC) terminoak etengabe berrikusteak ez du konfiantza gehiago ematen. BMWk eten egin ditu bere lantegia eraikitzeari buruzko negoziazioak, eta Volkswagen konpainiak uko egin dio *Jetta* berria lokalizatzeari. Gainera, azken hilabeteetako gertakariak eta horiek eragindako moneta-fluktuazioek iradokitzen dute estrategia hain seguru hori zela egokiena.

Eurasiako Batasun Ekonomikotik (EAEU) kanpora eginiko auto esportazioen bolumena ia % 25 hazi zen (36.000 unitate) 2018ko zenbakien aldean (urte horretan 29.000 unitate esportatu ziren). Alta, zifra hori ez da oraindik oso handia Errusiako automozio industria osoarentzat.

Automozio industriako langileen kopurua gutxitu egin da. Adibidez, AvtoVAZ enpresako langile kopurua % 4 gutxitu zen, eta Lada Izhevsk lantegikoa, berriz, % 5,5. Renault enpresak Moskun daukan produkzio-lantegiak bere langileen % 1 bakarrik galdu zuen; aldiz, jaitsiera hori % 2koa izan zen PCMAk Kalugan daukan lantegian. Enpresa txikiak okerrago daude: Chechenavto Argun lantegia eredu paregabea da, bere langileen % 15 galdu baitzituen iaz.

2020rako aurreikuspenak ez dira bikainak. Koronabirusaren pandemiak geldiarazi egin ditu Txinako lantegiak, non ekoizten diren atzerriko enpresa askok erabiltzen dituzten osagaiak, baita Errusiakoek ere. Itxuraz, urte hau azken hamarkadetako zailena izango da mundu osoko auto fabrikatzaile gehienentzat.

Europako Enpresen Elkarteak (AEB) Errusiako auto berrien eta ibilgailu komertzial arinen merkatuari buruzko datuak argitaratu zituen 2020ko apirilean. Salmentak % 73ko jaitsi ziren, 38.922 ibilgailuraino. Salmentek urte arteko % 4ko hazkundera izan zuten 2020ko martxoan, otsailean % 2,2 jaitsi ondoren. 2020ko urtarrila eta martxo bitartean, merkatua % 19,1 murriztu zen.

Espero da salmentak luzaroan joango direla gainbehera; 2020ko emaitzen arabera, adituek uste dute auto berrien merkatua % 50 murriztuko dela.

Estatuaren laguntza baliagarria izango da merkatuaren dinamika hobetzeko. Gobernuak aurrekontu federaleko 20,5 mila milioi errublo emango ditu maiatzaren 22ra arte, Errusiako automozio merkatuko produktuen eskaera mantentzeko. Autoak erosteko mailegu-programak finantzatzeko, berriz, 7 mila milioi errublo esleituko dira.

Momentuz, Errusiako merkatura iritsi nahi duten fabrikatzaileek baldintza abantailatsuak dituzte Errusian kokatzeko, baina fabrikatzaileak ziur jakin beharko du lortuko dituela merkatu horretan behar dituen bolumenak. Oraindik badira atzeritik inportatzen diren hainbat artikulu, baina kontuan hartu behar da Errusiako merkatua aski heldua dela eta posizio horien premiak oso azkar ixten ari direla.



2. ESKAERA

2.1. Barne-eskaera

Hona hemen Errusiako ibilgailuen produkzioa.

2.1.1. Errusiako Federazioko ibilgailuen ekoizpena 2014tik 2018ra (ibilgailuen kategoriak OICaren sailkapenaren arabera)

Errusian mota guztietako (autoak, kamioiak eta autobusak) ibilgailu ekoizpenaren guztizko bolumena 1.767.674 unitatekoa izan zen 2018an, 2017an baino % 13,9 gehiago. Ekoizpenaren hazkundera autoen eta autobusen sektoreetan gertatu zen; aldiz, kamioien sektoreak beherakada txiki bat izan zuen.

1. taula: Errusiako Federazioko ibilgailu ekoizpena 2013tik 2018ra (milaka unitate)

| Ibilgailu kategoriak | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Autoak | 1692,5 | 1216,1 | 1124,8 | 1348,0 | 1563,57 |
| Ibilgailu komertzial arinak* | 121,6 | 109,0 | 116,9 | 123,4 | 131,7 |
| Kamioiak** | 63,2 | 45,1 | 50,1 | 67,0 | 59,2 |
| Autobusak*** | 10,3 | 8,1 | 12,1 | 12,8 | 13,2 |
| Guztira | 1886,6 | 1378,3 | 1303,9 | 1551,3 | 1767,7 |

*) 3,5 tona baino gutxiagoko pisu gordina duten kamioi arinak eta minibusak

**) kamioi arinak izan ezik

***) minibusak izan ezik

2018ko urtarril-abendua bitarteko **autoen ekoizpena** 1.563.572 unitatekoa izan zen, eta urte arteko gorakada % 15,9koa. Modelo nazionalen ekoizpen-bolumena 414.905 unitatekoa izan zen (% 18,1eko hazkundera), eta atzerriko marken modeloena, berriz, 1.148.667 unitatekoa (% 15,1eko hazkundera).

2. taula: Autoen ekoizpena (milaka unitate)

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Bertako modelook | 416,18 | 334,11 | 299,61 | 349,77 | 414,90 |
| Atzerriko modelook | 1276,32 | 881,98 | 825,16 | 998,26 | 1148,67 |
| Guztira (aldaketa, %) | 1692,50 | 1216,09 | 1124,77 | 1348,03 | 1563,57 |
| | % -12,2 | % -28,1 | % -7,5 | % +19,9 | % +15,9 |

2018ko urtarril-abendua bitartean, **kamioien ekoizpena** (txasisak eta kamioi arinak barne) % 2,6 gutxitu zen 2017ko 156.674 ibilgailuekin alderatuta. Kamioien guztizko ekoizpena kontuan hartuta, modelo nazionalena 127.372 unitatekoa izan zen (urte arteko % 3,5eko beherakada), eta atzerriko markena, berriz, 29.302 unitatekoa (% 1,6ko gorakada).



3. taula: Kamioien ekoizpena (milaka unitate)

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------------------|---------|---------|--------|---------|---------|
| Bertako modelook | 132,54 | 116,51 | 121,9 | 131,98 | 127,27 |
| Atzerriko modelook | 17,65 | 9,41 | 13,72 | 28,8 | 29,80 |
| Guztira (aldaketa, %) | 150,19 | 125,92 | 135,62 | 160,79 | 156,67 |
| | % -25,9 | % -16,2 | % +7,7 | % +18,6 | % - 2,6 |

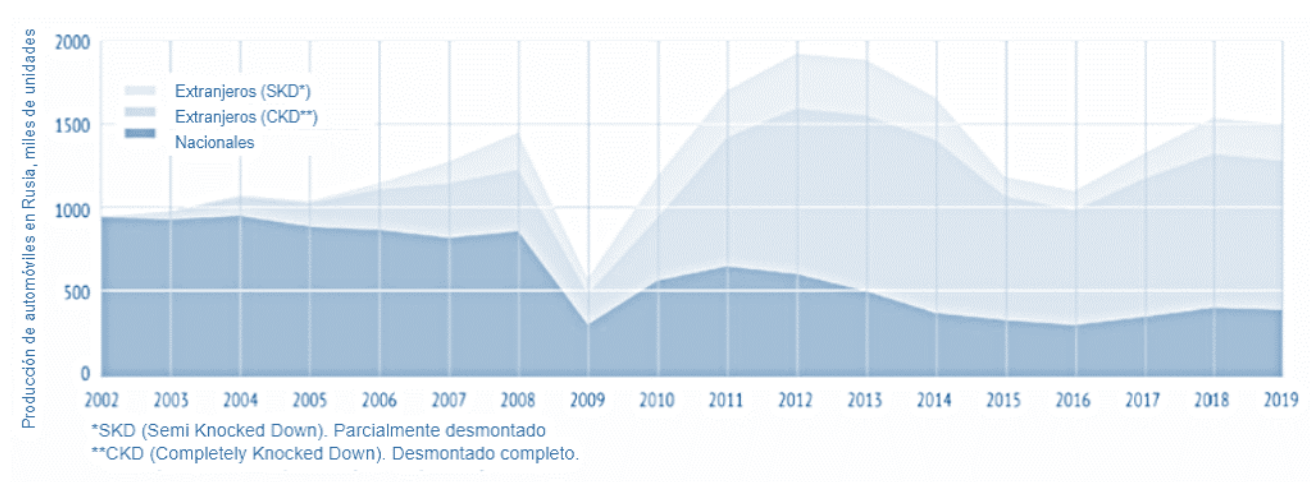
2018ko urtarril-abendua bitartean, **autobusen ekoizpena** (kamioi eta kamioneten txasisetako *truck buses* direlakoak barne) 47.785 unitatekoa izan zen (% 12,5eko gorakada 2017ko emaitzarekin alderatuta). Autobus nazionalen ekoizpena % 21,0 hazi zen (38.855 unitate) eta atzerriko marketako autobusena, aldiz, % 13,7 jaitsi zen (8.930 unitate)

4. taula: Autobusen ekoizpena (milaka unitate)

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------------------|---------|---------|---------|--------|---------|
| Bertako modelook | 31,56 | 28,66 | 34,44 | 32,45 | 38,85 |
| Atzerriko modelook | 12,39 | 7,87 | 9,54 | 10,42 | 8,93 |
| Guztira (aldaketa, %) | 43,95 | 36,53 | 43,98 | 42,87 | 47,78 |
| | % -18,7 | % -19,0 | % +20,4 | % -2,6 | % +12,5 |

2018ko urtarril-abendua bitartean, **ibilgailu komertzial arinen ekoizpena** ("kamioien" kategorian sailkatutako 3,5 tonarainoko pisu gordina duten kamioiena eta "autobusen" kategoriako minibusena barne) % 7,7 hazi zen (131.754 ibilgailu). Kopuru horretatik, 34.272 minibusak izan ziren (% 15,5 gehiago) eta 97.482 kamioi arinak. (% + 5,3).

1. grafikoa: Errusiako auto ekoizpena, 2002-2019



Errusiako merkatuan dauden OEMak

Gero eta gehiago dira Errusian ekoizpen-ezarpenak dituzten atzerriko multinazionalak, dela tokiko fabrikatzaileekin sinatutako akordioak dituztelako, dela lantegi berriak zabaldu dituztelako.

Horiei gehitu behar zaizkie bertako fabrikatzaileak: AvtoVaz (merkatuko liderra), GAZ Taldea eta UAZ.



1. ilustrazioa: Errusiako mapa partziala, auto fabrikatzaileen kokalekuekin



1. Kaliningrado eskualdea
2. St. Petersburgoko eskualdea
3. Kaluga eskualdea
4. Moskuko eskualdea
5. Tula eskualdea
6. Nizhniy Nóvgorod eskualdea
7. Ulianovsk eskualdea
8. Samara eskualdea
9. Tatarstan
10. Izhevsk
11. Vladivostok





2.1.2. Errusian kokatuta dauden fabrikatzaile garrantzitsuenak



*Iturria: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2020/02/11/822819-avtovaz-sedmoi>



*Iturria: <https://hh.ru/employer/235209>





ABTOTOP

Avtotor ERRUSIA

Errusiako auto fabrikatzaile handienetako bat da, atzerriko markako autoak ekoizten hasi zen lehenengoetakoa. Gune Ekonomiko Berezian, Kaliningradoko eskualdean, garatzen du bere jarduera.







| | | | | |
|------------------|---|--------------------|--------------------------------|-------------------|
| 1997 | 3.000 | 300.000 | 212.000 | 1 |
| Ezarpurten urtea | Langile kopurua lantegiko 2019aren hasieran | Ekoizpen gaitasuna | 2019an ekoiztutako ibilgailuak | Ekoizpen lantegia |

FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK

BMW X1, X4, X5, X6, X3, Serie 3 Sedan, X5 Sedan, X7 Sedan; Genesis G70, G80, G90, G90 limo; KIA Optima, Sportage, Feed, Cerato, Stinger, Mohave, K900, Sorento XM, Sorento Prime, Soul, Picanto; Hyundai Sonata, TUCSON, Santa Fe, Elantra

FABRIKATUTAKO ZATIAK

BMW, Kia, Hyundai, Genesis, FAW, Foton

ENPRESA BAZKIDEAK

2019an, Avttotor enpresak % 18-25 bitarteko lokalizazio-maila zuen BMW autoei dagokienez. Ziklo teknologiko osoa du (soldadura, karrozeriak margotzea, mihizatzea). KIA Cerato, Kia Soul, Kia Cerato Classic 2019 eta Sorento crossover-ak bakarrik fabrikatzen dira CKD erara, gainerako autoak SKD printzipioari jarraituz egiten

Iturria: <https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/16/01/2019/5c3f1ef79a794777a2784763>



Volkswagen ERRUSIA

Volkswagen Group Rus lantegia Grabtsevo industrialdean dago, Kalugan, Moskutik 170 km ingurura hego-ekialderantz.







| | | | | |
|------------------|----------------------------------|--------------------|--------------------------------|-------------------|
| 2007 | 4.715 | 225.000 | 152.000 | 1 |
| Ezarpurten urtea | Langile kopurua lantegiko 2018an | Ekoizpen gaitasuna | 2019an ekoiztutako ibilgailuak | Ekoizpen lantegia |

FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK

Volkswagen Tiguan, Polo; Skoda Octavia, Rapid; Audi A6, A7, A8, Q5, Q7

ENPRESA BAZKIDEAK

Skoda, Audi

FABRIKATUTAKO ZATIAK

2017an lokalizazio-maila % 60 ingurukoa zen. Lantegiak ekoizpenerako behar diren instalazio guztiak dauzka, ondoko hauek barne: karrozeria tailer bat, margoketarako gune bat eta muntaiarako unitate bat eta motorren unitate bat. Aluminiozko blokeak eta kulatak Ulianovsk-en fabrikatzen dira. Orobat lokalizatuta daude kristal, alambre eta kable, pieza estanpatu,

Iturria: <https://www.autostat.ru/news/35332/>





LADA IZHEVSK ERRUSIA

Izhevsk-eko lantegia da Errusiako auto fabrikatzaile garrantzitsuenetako bat.


1965
Ezarpun urtea


NA
Langile kopurua lantegiko


230.000
Ekoizpen gaitasuna


128.000
2019an ekoiztutako ibilgailuak


1
Ekoizpen lantegia

| FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK | ENTRESA BAZKIDEAK | FABRIKATUTAKO ZATIAK |
|---|-------------------|--|
| Lada Granta, Vesta, VESTA SW, Vesta SW Crossover, Vesta | | Plastikozko estanzak, soldadura, galdaketa eta margoketa |



RENAULT ERRUSIA

Renault-ek Moskun daukan lantegian Renault-Nissan-Mitsubishi aliantzako ibilgailuak ekoizten dira.


1998
Ezarpun urtea


5.125
Langile kopurua lantegiko 2019an


190.000
Ekoizpen gaitasuna


100.000
2019an ekoiztutako ibilgailuak


1
Ekoizpen lantegia

| FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK | ENTRESA BAZKIDEAK | FABRIKATUTAKO ZATIAK |
|--|-------------------|--|
| Duster 1, Renault Kaptur, Arkana, Nissan Terrano | Nissan | 2019an lokalizazio-maila % 66 ingurukoa zen. Errusian ekoizten dira, besteak beste, pieza estanzatuak, beira, ateetako panelak, atzerako ispiluak, sarrailak, talkaleungailuak, pedalak, tresnen konbinazioak, pneumatikoak, argiak, eserlekuak, erregai-tankeak eta motorrak. Mihizadura CKD formatuan ekoizten dira eta modelo batzuetan SKD |

*Iturria: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2020/02/11/822819-avtovaz-sedmoi>





TOYOTA

TOYOTA ERRUSIA

San Petersburgoko lantegia 2007an inauguratu zen Vladimir Putin presidentearen bisitarekin.



| | | | | |
|---------------|----------------------------------|--------------------|--------------------------------|-------------------|
| 2007 | 2.300 | 100.000 | 75.000 | 1 |
| Ezarpun urtea | Langile kopurua lantegiko 2017an | Ekoizpen gaitasuna | 2019an ekoiztutako ibilgailuak | Ekoizpen lantegia |

FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK

Toyota Camry, RAV4

ENPRESA BAZKIDEAK

FABRIKATUTAKO ZATIAK

Lantegiak badu estanzazioko gune bat, non karrozeriaren barneko eta kanpoko panelak egiten baitira; baita ere plastikozko piezak ekoizteko gune bat; soldadurako gunea; margoketa gunea, non karrozeria margotzeaz gain, korrosioaren aurkako babesak jartzen baita; eta mihiztadurako gunea, non kableak, airbag-ak, sabaia, tresnen taula eta besteak beste, motorrak instalatzen baitira. Mihiztadura CKD formatuan egiten da.

*Iturria: https://www.toyota.ru/news_and_events/2017/production-st-petersburg



GAZ ERRUSIA

Lantegia Nizhni Nóvgorod hirian dago.



| | | | | |
|---------------|---------------------------|--------------------|--------------------------------|-------------------|
| 1932 | NA | 130.000 | 64.000 | 1 |
| Ezarpun urtea | Langile kopurua lantegiko | Ekoizpen gaitasuna | 2019an ekoiztutako ibilgailuak | Ekoizpen lantegia |

FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK

"Liftback" Skoda Octavia, Crossovers Kodiaq eta Karoq. 2020an Karoq modeloaren bikia fabrikatzen hasi zen: Volkswagen Tharu

ENPRESA BAZKIDEAK

Volkswagen, Skoda

FABRIKATUTAKO ZATIAK

2017an, lokalizazio-maila % 60 ingurukoa zen, Volkswagen-ek Kalugan duen lantegian gertatzen den bezala. Lantegiak CKD motako mihiztadura-ziklo bat dauka. Lokalizatuta daude kristal, alambre eta kable, pieza estanzatu, bateria, eserleku, suspentsioaren zati, barnealde eta motorren ekoizpenak.



| | | | | | |
|---|-----------------------------|---|-----------------------------------|---|----------------------------------|
| <p>NISSAN ERRUSIA</p> <p>Lantegia San Petersburgon dago.</p> | | | | | |
| | 2009 | 1.900 | 100.000 | 52.000 | 1 |
| | <small>Ezarpn urtea</small> | <small>Langile kopurua lantegiko 2019an</small> | <small>Ekoizpen gaitasuna</small> | <small>2019an ekoiztutako ibilgailuak</small> | <small>Ekoizpen lantegia</small> |

| | | |
|--|---------------------------------|--|
| <p>FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK</p> <p>Nissan Qashqai, X-Trail, Murano</p> | <p>ENPRESA BAZKIDEAK</p> | <p>FABRIKATUTAKO ZATIAK</p> <p>2019an, lokalizazio-maila % 68koa zen. Lantegi honetan ekoizten dira karrozeriako elementuak, leiho elektrikoak, tresnen konbinazioak, ihes-sistemak, eserlekuak, tapizak, leihoak, erregai-tankeak, talka-leungailuak, aldeetako ispiluak, bateriak, aire girotua, audio sistemak, pneumatikoak eta beste osagai batzuk. Nissan Qashqai, X-Trail eta Murano crossover-ak hemen ekoizten dira ziklo osoan (CKD). Mihizadura-ildoak</p> |
|--|---------------------------------|--|

*Iturria: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2020/02/11/822819-avtovaz-sedmoi>

| | | | | | |
|---|-----------------------------|---|-----------------------------------|---|----------------------------------|
| <p>UAZ ERRUSIA</p> <p>Lantegia Sollers enpresarena da eta Ulyanovsk hirian dago.</p> | | | | | |
| | 1941 | 8.900 | 99.000 | 42.000 | 1 |
| | <small>Ezarpn urtea</small> | <small>Langile kopurua lantegiko 2019an</small> | <small>Ekoizpen gaitasuna</small> | <small>2019an ekoiztutako ibilgailuak</small> | <small>Ekoizpen lantegia</small> |

| | | |
|---|---------------------------------|--|
| <p>FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK</p> <p>UAZ 469, HUNTER, PATRIOT, SIMBIR, GAZ 69</p> | <p>ENPRESA BAZKIDEAK</p> | <p>FABRIKATUTAKO ZATIAK</p> <p>NA</p> |
|---|---------------------------------|--|

*Iturria: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/31/807740-shtat-uaza-sokratitsya>



PEUGEOT CITROEN (PSA TALDEA) ERRUSIA

PCMA lantegia (Peugeot Citroen Mitsubishi Automotive) Kalugan dago.

| | | | | |
|--------------|----------------------------------|--------------------|--------------------------------|-------------------|
| 2010 | 1.381 | 125.000 | 40.000 | 1 |
| Ezarpn urtea | Langile kopurua lantegiko 2016an | Ekoizpen gaitasuna | 2019an ekoiztutako ibilgailuak | Ekoizpen lantegia |

FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK

Peugeot 308, 4007, Expert, Traveller; Citroen C4, C-Crosser, Jumpy, SpaceTourer; Mitsubishi Outlander, Pajero Sport

ENPRESA BAZKIDEAK

Mitsubishi

FABRIKATUTAKO ZATIAK

Mitsubishi autoen lokalizazio-maila % 29koa zen 2019an, Citroen Jumpy eta Citroen SpaceTourer modeloena % 40koa, eta C4 Sedan eta Peugeot autoena % 35ekoa. Sedanen kasuan, Errusian fabrikatzen dira altzairuzko zatiak, barrualdeko panelentzako plastikoak, eserlekuak, isolamendu akustikoa, tresnen panelak, erregai-tankeak, pneumatikoak eta beste osagai batzuk. Auto batzuk

*Iturria: https://www.gazeta.ru/auto/2016/04/07_a_8165135.shtml

SOLLERS ERRUSIA

Mazda eta Sollers enpresek sortutako Joint Venture-aren lantegia da eta Vladivostoken dago. Bere jabetzakoak dira UAZ fabrika eta ZMZ motor lantegia, non UAZ fabrikarako motorrak egiten baitira.

| | | | | |
|--------------|----------------------------------|--------------------|--------------------------------|-------------------|
| 2009 | 550 | 97.000 | 31.000 | 1 |
| Ezarpn urtea | Langile kopurua lantegiko 2019an | Ekoizpen gaitasuna | 2019an ekoiztutako ibilgailuak | Ekoizpen lantegia |

FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK

Mazda CX-5 Y CX-9, Sedan Mazda 6

ENPRESA BAZKIDEAK

Mazda

FABRIKATUTAKO ZATIAK

Lantegitik hurbil dago motorrak ekoizten dituen lantegia, zeinak urtean 50.000 unitate egiteko gaitasuna baitu. Hiru modeloak SKD zikloan mihizatzen dira. Lokalizazio-maila % 30ekoa zen 2017an

*Iturria: <https://www.primorsky.ru/news/160180/>



*Iturria: https://www.gazeta.ru/auto/2016/07/27_a_9714317.shtml



*Iturria: <https://www.autostat.ru/news/42905/>



DAIMLER

DAIMLER

Daimler enpresak Esipovo hirian dauka lantegia, Moskutik hurbil, eta 2019ko apirilean hasi zen autoak ekoizten.

| | | | | |
|--------------|----------------------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------|
| 2019 | 1.000 | 25.000 | 3.155 | 1 |
| Ezarpn urtea | Langile kopurua lantegiko 2019an | Ekoizpen gaitasuna | 2019an ekoiztutako ibilgailuak | Ekoizpen lantegiak |

FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK

Sedan Mercedes-Benz Clase E, Crossovers GLC, GLE, GLS

ENPRESA BAZKIDEAK

Mercedes

FABRIKATUTAKO ZATIAK

Mercedes E class modeloak CKD zikloan mihizatzen dira.

*Iturria: <https://www.interfax.ru/business/656914>

ЧЕЧЕНАВТО

CHECHENAVTO ERRUSIA

Lantegia Argun hirian dago, Txeixeniako Errepublikan.

| | | | | |
|--------------|---------------------------|--------------------|--------------------------------|-------------------|
| 2008 | NA | 20.000 | 5.027 | 1 |
| Ezarpn urtea | Langile kopurua lantegiko | Ekoizpen gaitasuna | 2019an ekoiztutako ibilgailuak | Ekoizpen lantegia |

FABRIKATUTAKO IBILGAILUAK

Lada Priora (ya no se fabrica), Lada Granta, Chaborz M-3 military buggy

ENPRESA BAZKIDEAK

Lada

FABRIKATUTAKO ZATIAK

NA



*Iturria: <http://lmzauto.ru/about/>

Automobil fabriken egoera Errusian

AvtoVAZ (Togliatti)

AvtoVAZ gai da 950 mila auto ekoizteko bere instalazioetan, baina 355 mila unitate bakarrik fabrikatu zituen iaz, aurreko urtean baino ia % 5 gutxiago. Kopuru horretatik 260 Lada modeloak izan ziren, 73 mila Renault Logan / Sandero modeloak, eta ia 23 mila Datsun modeloak. Fabrikazio-ildo nagusiak jarraitzen du izaten produktiboena, zeinetan autoak B0 plataforman fabrikatzen baitira (Logan / Sandero, Lada XRAY eta Largus): 350 mila unitaterako gaitasuna izanik, 159 mila auto ekoitzi ziren. Bigarren ildoak duela sei urte desagertu zen (2014), eta 300 mila autorentzako gaitasuna duen hirugarren ildoan 39 mila SUV Lada 4x4 unitate bakarrik fabrikatu ziren. Grants eta Datsuns modeloak mihizatzen dituen tailer berezi bat ere badago, 300 mila unitate egiteko diseinatua, baina 155 auto baino ez zituen ekoitzi iaz. Lada Sport dibisioak 1.552 auto ekoitzi zituen.

Hyundai (San Petersburgo)

Hyundai enpresak San Petersburgon daukan lantegiak berriro gaintu zuen bere ekoizpen-plana: urtean 230 mila auto egiteko gaitasuna izan arren, 2019an lortu zuen 245 mila Hyundai Creta, Solaris eta Kia Rio auto ekoiztea CKD lantegian. Hori da guztiz kargatuta dagoen herrialdeko auto lantegi bakarra, baina oraindik ez daukate hedatzeko asmorik. Dena den, datorren urtean enpresa berri bat hasiko da lanean inguru horretan, zeinak barne-errekuntzako 1,6 motorrak ekoiztiko baititu. Kalkulatzen da urtean 150 mila motor egiteko gaitasuna izango duela.

Avtotor (Kaliningrado)

Avtotor enpresaren Kaliningradoko lantegiak bere ekoizpena ugaritu zuen: bidaiarientzako 212 mila auto iaz, nahiz eta konpainia gai den 300 mila ekoizteko. Marka korearrek % 5eko hazkundea izan zuten 2018arekin alderatuta: 140,5 mila Kia auto (% 5 gehiago), 48 mila Hyundai auto (% 1,6 gehiago) eta 2.089 Genesis sedan (% 60 gehiago) atera ziren mihizatze-ildotik. Halere, SKD assembly tailerra da batez ere, eta lau modelo bakarrik fabrikatu ziren (gorputza margotzea eta soldatzea): Cerato eta Kia Soul berriak, eta aurreko belaunaldiko Kia Cerato Classic 2019 sedanak eta Sorento crossover-ak. Txinako auto ekoizpenaren bolumena hazten ari da, baina txikia da oraindik: Chery crossover-ak (2.412 auto urtean), FAW (2.060 auto) eta Foton (168 auto). Aipatu behar da hau dela Avtotor enpresak Chery-rekin egiten duen bigarren lankidetzaren erronda: duela ia hamabost urte, bertan mihizatu ziren Tiggo eta Amulets modeloak. BMWren ekoizpenak % 17ko beherakada izan zuen (17 mila unitateraino), hirugarren seriearen belaunaldian aldaketa



bat gertatu zelako, denbora batez belaunaldi hori desagertu egin zelarik ekoizpen programatik. Avtotor enpresan oraindik fabrikatzen dira bosgarren eta zazpigarren belaunaldiko sedanak, bai eta X1, X3, X4, X5, X6 eta X7 *crossover*-ak gehien saltzen diren akaberekin. Audi enpresarekiko lankidetzak ez zuen arrakastarik izan: 250 Audi Q7 *crossover* lote pilotua merkaturatu ondoren, proiektua bertan behera gelditu zen.

Volkswagen (Kaluga)

Aswagen enpresak Kalugan daukan lantegiak, urtean 225 mila unitate egiteko gaitasuna duenak, 152 mila auto fabrikatu zituen, % 4ko hazkundearekin. Bertan produzitzen dira CKD formatuan (gorputzeko soldadurarekin eta pinturarekin) Volkswagen Polo eta Tiguan modeloak eta Skoda Rapid "*liftback*-ak. Egiten da baita ere Audi Q7 *crossover*-en SKD mihizatzea. Aurreikuspenak betetzen badira, motor lantegiaren gaitasuna 150 mila unitatetik 300 mila unitatera handituko da, eta barne-errekuntzako 1,6 motorrez gain, 1,4 turbo motorrak ere hemen fabrikatuko dira.

Lada Izhevsk

Lada Izhevsk-eko lantegiak bere ekoizpen-erritmoari eutsi zion: 2019an 128 mila Lada Vesta auto irten ziren mihizatze-lineatik. Azaroan Lada Vesta modeloaren ekoizpenari ekin zitzaion (CVT), baina oraingoz ez dago modurik urtean 230 mila auto ekoizteko gai den enpresa bat kargatzeko.

Renault (Mosku)

Arkana iristearrekin batera, Renault enpresak Moskun daukan lantegiak 100.000 unitatetik gora ekoitzi zituen iaz, baina beste modelo batzuen produkzioa (Renault Duster, Kaptur eta Nissan Terrano) murriztu egin zen; horregatik, gorakada % 2,5ekoa bakarrik izan zen. Baliteke produkzioa apur bat gehiago handitzea (lantegia diseinatuta dago urtean 190 mila auto egiteko), baina oraingoz asmoa da Capture modernizatzea eta Duster belaunaldi berria egitea.

Toyota (San Petersburgo)

Toyota enpresak San Petersburgon duen lantegiak errekor bat lortu zuen: 75.000 Toyota Camry sedan eta RAV4 *crossover* ekoitzi ziren, 100.000 unitaterako gaitasuna izanik. Hazkundera (% 1,6) izan zitekeen handiagoa ere, baina RAV4 belaunaldi berria 2019ko udazkenean iritsi zen.

Gaz (Nizhniy Novgorod)

GAZ enpresaren ekoizpen bolumena % 14 hazi zen, 57 mila autotik 64 mila unitateraino. 130 mila autorako gaitasuna duen tailerrean (CKD) Skoda Octavia "*liftback*" autoak eta Kodiaq eta Karoq *crossover*-ak ekoizten dira (2019aren amaieran hasi zen produkzioa). GAZ lantegiak ez du Volkswagen autorik fabrikatu 2018az geroztik, baina plan orijinalaren arabera, 2020an Karoq modeloaren bikia fabrikatzen hasiko dira: Volkswagen Tharu. Lantegia, urtean 30 mila autoko gaitasuna duena eta lehen Chevrolet Aveo modelo mihizatzen zuena, geldirik dago. Baina GAZek oraindik markoak soldatzen eta margotzen ditu SUV Kaluga Mitsubishi Pajero Sport modeloarentzat.

Nissan (San Petersburgo)

Nissan enpresak San Petersburgon daukan lantegiak 52 mila auto ekoitzi zituen (aurreko urtean 56,5 mila unitate egin zituen). 2018ko udazkenean, urtean 100 mila auto egiteko gai zen lantegi bat bigarren txanda bat egiten hasi zen gama zabaltzeko, baina joan den otsailean txanda bakarrera itzuli zen: Nissan Qashqai, X-Trail eta Murano *crossover*-ak bakarrik ekoizten dituzte (CKD). Ekoizpen-ildoak bi modelo gehiago har ditzake, eta Nissan Kicks SUV konpaktoa da horretarako aukera gehien dituen.

UAZ (Uljanovsk)



Eskaera gutxitu ondoren, UAZek % 3 gutxitu zuen bidaiarientzako Hunter eta Patriot modeloen ekoizpena (17 mila unitate). Ibilgailu komertzial guztiak kontuan hartuz, emaitza orokorra % 6 murriztu zen, hots, 44,5 mila unitatetik 42 mila unitatera. Iaz, 99 mila autorentzako gaitasuna duen lantegi batek kalitatearen kontrolerako eta bukatutako autoen probetarako ildoak hobetu zuen, eta hobekuntzetako batzuk izan ziren transmisio automatikoko Patriot modeloaren aldaketak. 2021eko bigarren erdira atzeratu da goitik behera modernizatutako Patriot modeloaren debuta.

PCMA (Peugeot Citroen Mitsubishi Automotive) (Kaluga)

Kalugako PCMA (Peugeot Citroen Mitsubishi Automotive) lantegiak bere produkzioa emendatu du bigarren urtez jarraian: 40 mila auto ekoiztera iritsi da (% 6 gehiago). Lehen bezala, gehienak SUV Mitsubishi Outlander eta Pajero Sport modeloak dira. Horiez gain, Peugeot 408 eta Citroen C4 sedanen gorputz batzuk ere soldatzen eta margotzen dira (kopuru txikiak). Peugeot Expert / Traveler eta Citroen Jumpy / SpaceTourer furgoneta eta minibusen ekoizpena hazten ari da pixkanaka, eta joan den urtearen bukaeran Opel Zafira Life ere ekoizten hasi ziren. Epe luzera, aurreko belaunaldiko Peugeot Partner / Citroen Berlingo modelo merkaturatuko da, eta horrek 125 mila autoko karga emango dio lantegiari.

Sollers (Vladivostok)

Sollers enpresak Vladivostok-en duen lantegian 31 mila Mazda auto ekoitzi ziren (% 5 gehiago). CX-5 eta CX-9 *crossover*-ak eta Mazda 6 sedanak SKD teknologia erabiliz mihizatzen dira oraindik. Bertan behera gelditu dira soldadura eta margoketa tailerrak eraikitzeke planak. Baina lantegi horren inguruan badago urtean 50 mila unitate produzitzeko gai den motor lantegi bat, Skyactiv-G motorrak egiten dituen.

GM-AvtoVAZ JV

Iazko urtearen amaieran, GM-AvtoVAZ JV lantegia AvtoVAZ enpresaren jabetzakoa izatera igaro zen osorik, nahiz eta oraindik lehengo izena mantentzen duen, eta datorren udan markaz aldatuko dira bertan fabrikatzen diren SUV Chevrolet Niva autoak. Iaz produkzioak behera egin zuen (32 mila unitatetik 20 mila unitatera). Datorren urteari begira, urtean 98 mila auto ekoizteko gai den lantegi batek lanean jarraituko du gaur egun bezalaxe, baina Niva modeloaren ekoizpena AvtoVAZ enpresaren hirugarren ildora pasako da, eta baliteke enpresa bateratuak zuen lantegi zaharra beraizik eraldatzea Renault modeloak ekoizteko.

Ford

Ford Errusiako merkatutik irten zen, eta Ford Sollers enpresa bateratuak hiru lantegi gelditu zituen: Vsevolozhsk-eko autoen mihizatze lantegia (Focus eta Mondeo modeloak egiten ziren), Naberezhnye Chelny-ko lantegia (Fiesta eta EcoSport), eta barne errekontzako 1,6 motorrak ekoizten zituen motor fabrika bat. Dagoeneko hasi dira lantegi horietako ekipoak enkantean jartzen. Yelabuga-ko lantegiak -urtean 65 mila auto ekoizteko gaitasuna duenak- baino ez zuen jarraitu martxan: lehen Kuga eta Explorer *crossover*-ak ekoizten zituen, baina orain Transit ibilgailu komertzialak bakarrik ekoizten ditu. 2021eko udaberrian, Sollers enpresak Aurus autoak fabrikatzen hasi nahi du Yelabuga-ko lantegian, eta asmoa du urtean bost mila auto ekoizteko.

Haval

Haval enpresak Tula eskualdean duen lantegia joan den maiatzean jarri zen martxan. Urtearen bukaerara arte 6.084 auto ekoitzi zituen: F7 modeloak fabrikatzen dira gehien, baina neguan SUV F7x eta H9 modeloak ere ekoitzi ziren. Lantegiak urtean 80 mila auto egiteko gaitasuna du, baina baliteke gaitasun hori 150 mila unitateraino handitzea etorkizunean. Aurtengo asmoa da kostu baxuko Haval H5 kamionetak eta Great Wall kamionetak ekoizten hastea. Gainera, Haval enpresak 17.750 milioi errublo inbertitu nahi ditu motorrak egiteko planta propio bat eraikitzeke, non 80 mila unitate egiteko baitira urtean.



Chechenavto (Argun)

Chechenavto enpresak Argun-en duen lantegiak urtean 20 mila auto ekoizteko gaitasuna du, eta Lada Grant sedanak mihizatzen ditu auto kit txikietatik abiatuta. Iaz 5.027 auto bakarrik fabrikatu ziren (% 16ko murrizketa). Produksioa handitzeko eta CKD-ranzko trantsizioa egiteko iragarri ziren planak etenda daude orain.

Daimler

Daimler enpresak Esipovo-n (Moskutik hurbil) daukan lantegia apirilean hasi zen autoak ekoizten, eta urtea amaitu zenerako 3.155 auto ekoitzi zituen (karrozerien margoketa eta soldadura barne). Nagusiki Mercedes-Benz E sedanak izan ziren, eta neguan GLC, GLE eta GLS *crossover*-ak iritsi ziren. Enpresak gehienez 25 mila auto fabrikatu ditzake urtean, eta konpainiak ez dauka hedatzeko asmorik.

LMZ (Lipetsk)

Irito enpresa pribatuak eraikitako Lipetsk-eko (LMZ) lantegi mekanikoak soldadurako eta margoketako tailerrak dauzka, eta urtean 120 mila auto fabrikatzeko gaitasuna du. Baina joan den urtarriletik abuztura 241 Changan CS35 *crossover* mihiztatu zituen, eta horren ondoren, konpainia txinatarrak lankidetzaren eten zuten eta muntaia-ildoak desmuntatu zituen. Lantegiaren perspektibak ez daude definituta.

Aurus

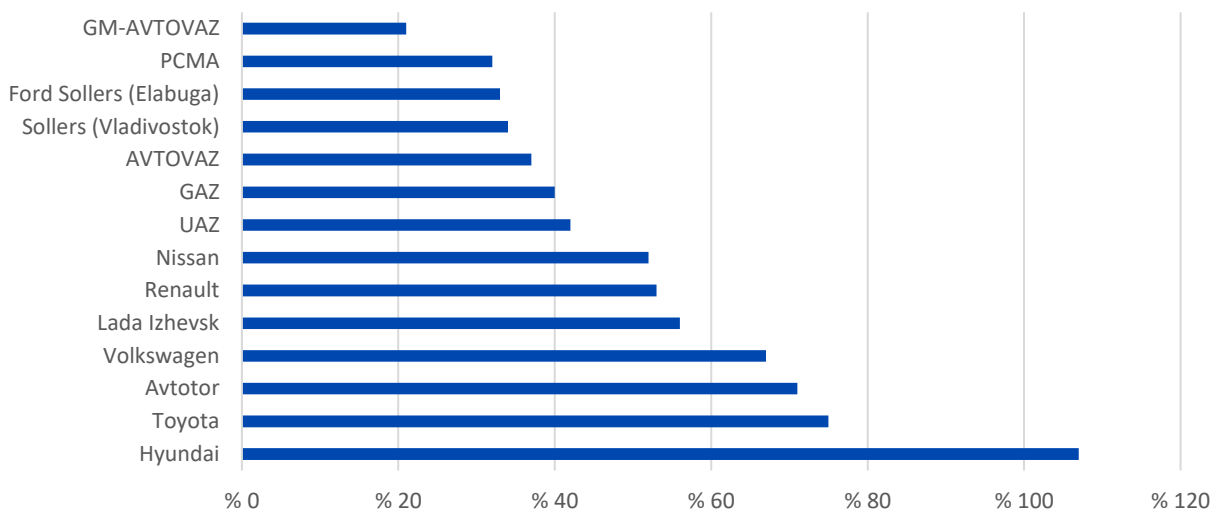
NAMI zerbitzu zibilerako Aurus sedan eta limusinen eskala txikiko produkzio batean ari da lanean Moskuko tailerretan. Ez dute produkzioko estatistikarik eman, baina hasierako planen arabera 120 auto mihiztatu behar ziren 2019an. Halere, Elabuga-n Aurus seriearen produkzioa antolatu ondoren ere, Moskuko lantegiak makina ez estandarrentzako piezak ekoizten jarraituko du.

Derways

Derways lantegia 2018an gelditu zen, eta kiebra deklaratu zuen 2020ko otsailean; Stavropol Auto enpresaren filialak kiebra deklaratu zuen formalki iazko urtearen amaieran. Ez dirudi produkzioa berrabiaraziko denik. Lifan konpainiak alde batera utzi zuen Lipetsk eskualdean lantegi propio bat eraikitzearen asmoa, baina 2015ean jarri zuten lehen harria. General Motors enpresak San Petersburgon zuen lantegi zaharra (108 mila auto ekoizteko gaitasunarekin) geldirik egon da bost urtez, eta oraindik ez du eroslerik aurkitu: Bielorusiako Unison lantegiaren subsidiarioak, hots, Unison Auto Russia konpainiak, akordioa negoziatzen jarraitzeko interesa galdu du.



2. grafikoa: Errusiako auto lantegien karga-gradua 2019an





2.2. Kanpo-merkataritza

2.2.1. Esportazioak

5. taula: Autoen espportazioak 2014tik 2018ra

| Urtea | Unitateak | USD |
|-------|-----------|---------------|
| 2018 | 93.359 | 1.284.864.077 |
| 2017 | 69.313 | 1.144.949.043 |
| 2016 | 67.990 | 1.097.518.940 |
| 2015 | 97.423 | 1.109.782.570 |
| 2014 | 127.530 | 1.460.545.453 |

Iturria: autostat.ru

6. taula: Kamioien espportazioak 2014tik 2018ra

| Urtea | Unitateak | USD |
|-------|-----------|-------------|
| 2018 | 15.000 | 369.623.686 |
| 2017 | 13.979 | 317.073.296 |
| 2016 | 14.303 | 352.856.086 |
| 2015 | 19.978 | 451.529.448 |
| 2014 | 21.987 | 503.556.515 |

Iturria: autostat.ru

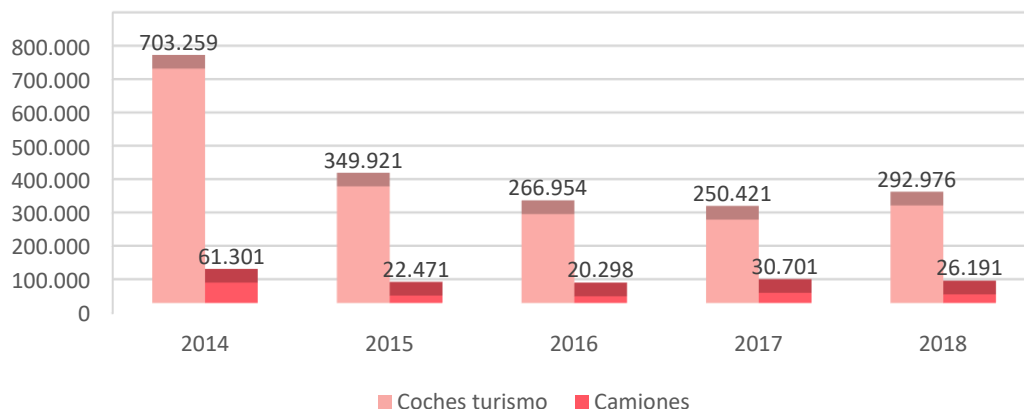
Esportazioak 107.000 ibilgailu ingurukoak izan ziren 2018an, eta Errusiatik espportatu diren ibilgailuen bolumena nahiko egonkor mantendu da azken urteetan. Errusiako autoen espportazioen hartzaile nagusiak Estatu Independenteen Erkidegoko (EIE) herrialdeak dira. Herrialde horiek oso hurbil daude Errusiatik, eta nahiko errenta-maila baxua dute, beraz, biztanle gehienek ezin dituzte erosi kostu ertaineko ibilgailuak.

Bertako ibilgailuez gain, Errusian kokatuta dauden “mendebaldeko” fabrikatzaileen autoak ere espportatzen dira. Adibidez, 2018ko espportazioen zerrendan, LADA 4x4 errusiarraren atzetik agertzen dira Skoda Octavia, Volkswagen Polo eta KIA Rio modelook.

Taula hauetan ikus daitezke Errusiako autoen merkatuko datu komertzial garrantzitsuenak, tamainaren ikuspegi orokor bat izateko (unitateak eta dirua).



3. grafikoa: Autoen inportazioak (milaka unitate)



Iturria: Autostat.ru

7. taula: Autoen inportazioak jatorri herrialdeka, 2018 (unitateak, USD)

| | Herrialdea | Herrialde kodea | Unitateak | USD |
|----|----------------|-----------------|----------------|----------------------|
| 1 | JAPONIA | JP | 88.994 | 2.245.098.062 |
| 2 | ALEMANIA | DE | 43.343 | 1.326.556.128 |
| 3 | AEBak | US | 26.563 | 923.923.859 |
| 4 | ERRESUMA BATUA | GB | 18.227 | 663.596.120 |
| 5 | ESLOVAKIA | SK | 9.902 | 434.480.121 |
| 6 | SUEDIA | SE | 4.743 | 159.940.470 |
| 7 | THAILANDIA | TH | 7.295 | 158.993.388 |
| 8 | ESPAINIA | ES | 4.950 | 149.791.461 |
| 9 | TXINA | CN | 21.512 | 129.488.020 |
| 10 | FINLANDIA | FI | 7.672 | 127.046.722 |
| | BESTE BATZUK | | 59.775 | 940.653.111 |
| | Guztira | | 292.976 | 7.259.567.462 |

Fuente: <https://customsonline.ru/>

8. taula: Kamioien inportazioak jatorri herrialdeka, 2018 (unitateak, USD)

| | Herrialdea | Herrialde kodea | Unitateak | USD |
|----|--------------|-----------------|-----------|-------------|
| 1 | BIELORRUSIA | BY | 5.113 | 873.551.421 |
| 2 | AEBak | US | 132 | 165.259.542 |
| 3 | FINLANDIA | FI | 415 | 117.421.393 |
| 4 | THAILANDIA | TH | 5.831 | 113.568.711 |
| 5 | TXINA | CN | 2.288 | 110.447.511 |
| 6 | JAPONIA | JP | 1.336 | 100.601.759 |
| 7 | SUEDIA | SE | 625 | 98.659.168 |
| 8 | ALEMANIA | DE | 2019 | 85.760.543 |
| 9 | POLONIA | PL | 1716 | 65.346.334 |
| 10 | ESPAINIA | ES | 1672 | 46.222.582 |
| | BESTE BATZUK | | 5044 | 213501478 |



| | | |
|----------------|---------------|----------------------|
| Guztira | 26.191 | 1.990.340.442 |
|----------------|---------------|----------------------|

Iturria: <https://customsonline.ru/>

OSAGAIEN INPORTAZIOAK

Taula hauetan agertzen dira automozioko pieza desberdinen inportazioei buruzko datuak, Errusiako merkatuak dauzkan premien ikuspegi orokor bat izateko (unitateak eta dirua).

Automozioko osagaien eta osagarrien sektoreko muga-zergen partida ugarien artean, 8706, 8707 eta 8708 izan ziren garrantzitsuenak. Hurrengo orrietan aztertzen dira partida horien inportazioak.

9. taula: 8706 inportazioak herrialdeka (USD)

| Tartea | Herrialdea | 2017 | 2018 |
|----------------|----------------|------------------|-------------------|
| 1 | TXINA | 2 570 025 | 13 371 909 |
| 2 | KANADA | 0 | 2 335 153 |
| 3 | BIELORRUSIA | 3 051 073 | 1 425 552 |
| 4 | ESPAINIA | 2 682 801 | 632 035 |
| 5 | ALEMANIA | 84 029 | 460 021 |
| 6 | JAPONIA | 60 922 | 114 691 |
| 7 | ITALIA | 35 348 | 0 |
| 8 | HERBEHEREAK | 9581 | 0 |
| 9 | AEBak | 0 | 0 |
| 10 | FRANTZIA | 0 | 0 |
| 11 | SUITZA | 0 | 0 |
| 12 | SUEDIA | 769915 | 0 |
| 13 | ERRESUMA BATUA | 0 | 0 |
| Guztira | | 9 320 453 | 18 339 361 |

10. taula: 8707 inportazioak herrialdeka (USD)

| Tartea | Herrialdea | 2017 | 2018 |
|----------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| 1 | KOREAKO ERREPUBLIKA | 498 773 400 | 704 414 727 |
| 2 | JAPONIA | 307 727 528 | 432 975 725 |
| 3 | ESLOVAKIA | 388 554 447 | 418 111 237 |
| 4 | TXEKIAR ERREPUBLIKA | 83 441 726 | 158 666 850 |
| 5 | ALEMANIA | 88 236 872 | 144 545 736 |
| 6 | AEBak | 26 222 048 | 76 204 360 |
| 7 | POLONIA | 11 650 915 | 18 591 492 |
| 8 | AUSTRIA | 5 419 939 | 6 641 034 |
| 9 | SUEDIA | 5 193 817 | 5 771 114 |
| 10 | HERBEHEREAK | 898 998 | 5 671 879 |
| 26 | ESPAINIA | 330 049 | 199 559 |
| Guztira | | 1 441 592 503 | 2 005 614 435 |

Iturria: <https://customsonline.ru/>

Zatiak eta osagarriak dira automozioko osagaien azpi-sektore garrantzitsuenak. Segidan ageri dira azpi-sektore horren muga-zergen partidako azken urteetako inportazioak. Ikus daitekeen bezala, Espainiak posizio egonkorra du hogeita seigarren postuan, ia % 2ko merkatu-kuotarekin.



11. taula: 8708 inportazioak herrialdeka (USD)

| Tartea | Herraldea | 2017 | 2018 |
|--------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1 | JAPONIA | 3 513 865 868 | 4 126 211 487 |
| 2 | ALEMANIA | 2 785 805 978 | 3 275 595 743 |
| 3 | KOREAKO ERREPUBLIKA | 1 543 557 027 | 1 995 547 545 |
| 4 | AEBak | 1 354 563 743 | 1 690 990 946 |
| 5 | BIELORRUSIA | 1 523 948 299 | 1 636 527 915 |
| 6 | TXINA | 1 269 243 618 | 1 531 751 138 |
| 7 | ESLOVAKIA | 858 968 737 | 1 175 155 249 |
| 8 | EB | 718 398 897 | 786 868 183 |
| 9 | TXEKIAR ERREPUBLIKA | 558 579 706 | 740 351 485 |
| 10 | SUEDIA | 424 946 853 | 512 119 962 |
| 11 | FRANTZIA | 408 041 714 | 467 068 184 |
| 12 | ESPAINIA | 400 023 344 | 443 475 295 |
| | Guztira | 19 074 786 897 | 22 390 181 364 |

2.2.2. Muga-zergen partida garrantzitsuenetako inportazioak 2014tik 2019ra

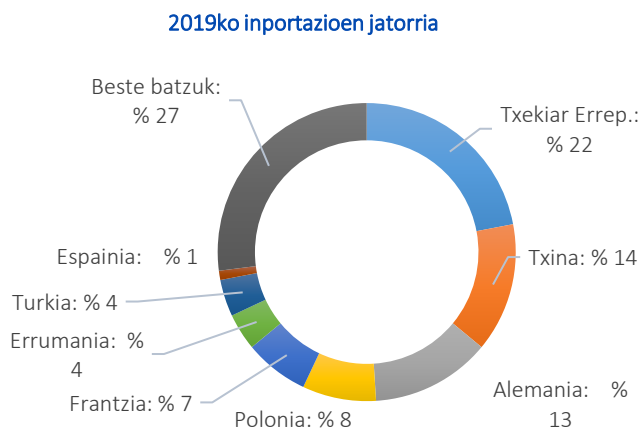
Grafiko hauetan irudikatzen dira sektoreko TARIC garrantzitsuenen Errusiako inportazioak, bereziki kontuan hartuz:

- Bolumen handiena duten 3 herrialdeak
- Bolumen handiena duten Europako 4 herrialdeak
- Espainiaren posizioa

12. taula: Bolanteak eta norabide-kaxak

| Posizioa | Esportatzailea | Balioa USD-etan |
|----------|----------------|----------------------|
| 1 | Txekiar Errep. | \$110.591.379 |
| 2 | Txina | \$71.605.132 |
| 3 | Alemania | \$66.975.000 |
| 5 | Polonia | \$38.572.898 |
| 6 | Frantzia | \$33.433.530 |
| 7 | Errumania | \$18.932.113 |
| 8 | Turkia | \$17.977.865 |
| 12 | Espainia | \$7.569.808 |
| NA | Beste batzuk | \$141.302.546 |
| | Guztira | \$506.960.271 |

Iturria: www.customsonline.ru



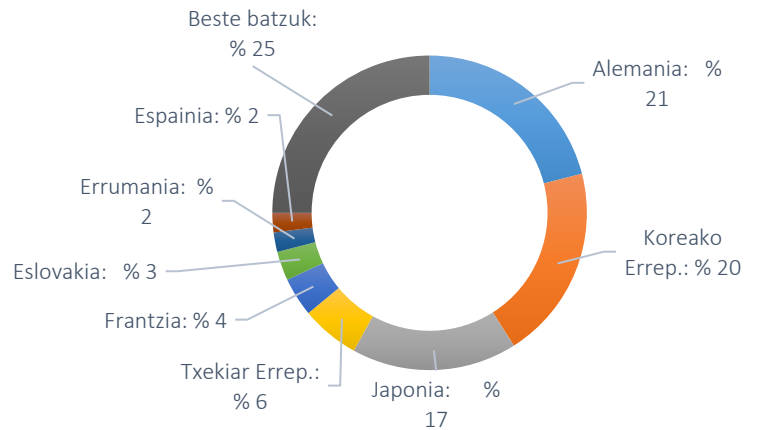


13. taula: Kanbio-kaxak

| Posizioa | Esportatzailea | Balioa USD-etan |
|----------|---------------------|------------------------|
| 1 | Alemania | \$297.125.356 |
| 2 | Koreako Errep. | \$285.562.265 |
| 3 | Japonia | \$240.699.367 |
| 6 | Txekiar errepublika | \$87.417.227 |
| 7 | Frantzia | \$62.811.391 |
| 8 | Eslovakia | \$46.799.647 |
| 9 | Errumania | \$31.336.259 |
| 11 | Espainia | \$23.498.275 |
| NA | Beste batzuk | \$361.074.805 |
| | Guztira | \$1.436.324.592 |

Iturria: www.customsonline.ru

2019ko inportazioen jatorria

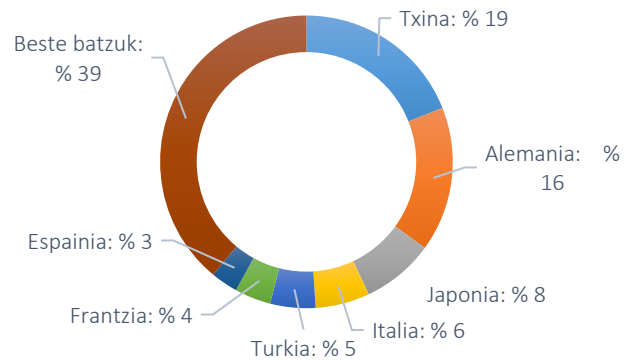


14. taula: Autoentzako kautxu-metalezko piezak

| Posizioa | Esportatzailea | Balioa USD-etan |
|----------|----------------|--------------------|
| 1 | Txina | \$61925672 |
| 2 | Alemania | \$52480403 |
| 3 | Japonia | \$26397404 |
| 4 | Italia | \$20024482 |
| 6 | Turkia | \$17453211 |
| 8 | Frantzia | \$12035058 |
| 10 | Espainia | \$9259905 |
| NA | Beste batzuk | \$133635505 |
| | Guztira | \$333211640 |

Iturria: www.customsonline.ru

2019ko inportazioen jatorria

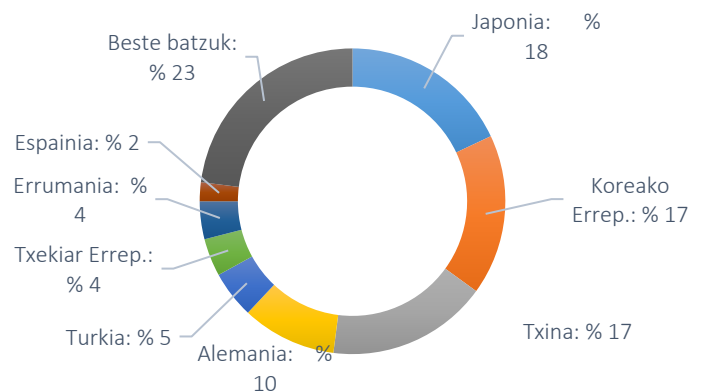


15. taula: Suspentsio sistemak

| Posizioa | Esportatzailea | Balioa USD-etan |
|----------|---------------------|--------------------|
| 1 | Japonia | \$33427667 |
| 2 | Koreako Errep. | \$32427369 |
| 3 | Txina | \$31830300 |
| 4 | Alemania | \$19238024 |
| 5 | Turkia | \$10055386 |
| 6 | Txekiar errepublika | \$8219022 |
| 7 | Errumania | \$8176253 |
| 12 | Espainia | \$3813518 |
| NA | Beste batzuk | \$39211854 |
| | Guztira | \$186399393 |

Iturria: www.customsonline.ru

2019ko inportazioen jatorria



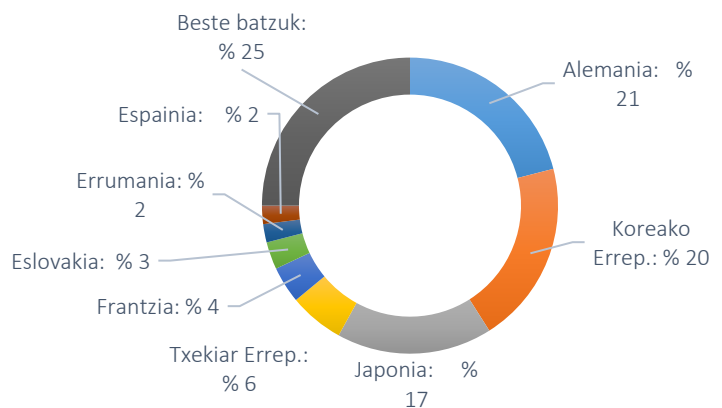


16. taula: Ardatzak eta transmisioa

| Posizioa | Esportatzailea | Balioa USD-etan |
|----------|----------------|---------------------|
| 1 | Alemania | \$35716829 |
| 2 | Txina | \$13884578 |
| 3 | Suedia | \$11962367 |
| 4 | Koreako Errep. | \$9204379 |
| 7 | Austria | \$4116982 |
| 8 | Italia | \$3827006 |
| 9 | Eslovakia | \$2231488 |
| 17 | Espainia | \$617372 |
| NA | Beste batzuk | \$29938021 |
| | Guztira | \$ 111499022 |

Iturria: www.customsonline.ru

2019ko inportazioen jatorria

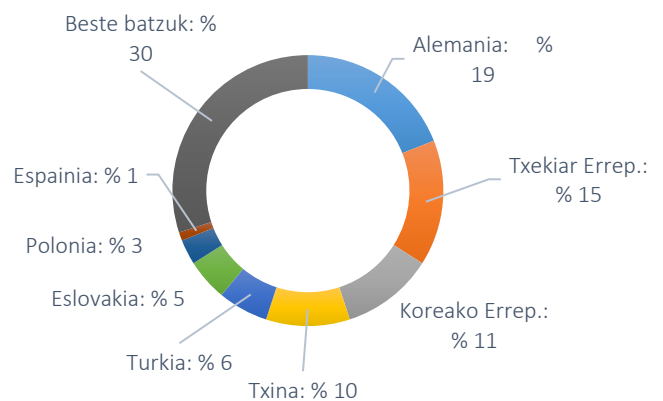


17. taula: Isilgailuak eta ihes-hodiak

| Posizioa | Esportatzailea | Balioa USD-etan |
|----------|---------------------|--------------------|
| 1 | Alemania | \$8453112 |
| 2 | Txekiar errepublika | \$6404275 |
| 3 | Koreako Errep. | \$4564160 |
| 4 | Txina | \$4228678 |
| 5 | Turkia | \$2720616 |
| 8 | Eslovakia | \$2341027 |
| 10 | Polonia | \$1327218 |
| 20 | Espainia | \$617372 |
| NA | | \$203098 |
| | Guztira | \$ 43377263 |

Iturria: www.customsonline.ru

2019ko inportazioen jatorria



2.3. Merkatuaren tamaina

Nola ezagutzen ditugun autoen kanpo-merkataritzaren eta produkzioaren datuak, posible dugu Errusiako merkatuaren tamaina eta bere bilakaera aztertzea.

18. taula: Bidaiarientzako autoen eta kamioien merkatuaren tamaina Errusiako Federazioan (unitateak)

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 17/18ko aldaketaren % |
|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------|
| Inportazioak | 764.560 | 372.392 | 287.252 | 281.122 | 319.167 | % + 13 |
| Esportazioak | 149.517 | 117.401 | 82.293 | 83.292 | 108.359 | % + 30 |
| Produzioa | 1.876.300 | 1.370.200 | 1.291.800 | 1.538.500 | 1.754.500 | % +14 |
| Guztira | 2.491.343 | 1.625.191 | 1.496.759 | 1.736.330 | 1.965.308 | % +13 |

Iturria: agentziak egina <https://customsonline.ru/>, ASM Holding OJSC (<http://www.asm-holding.ru/>), eta NP OAR (<http://www.oar-info.ru/>) atarietako datuetan oinarrituta

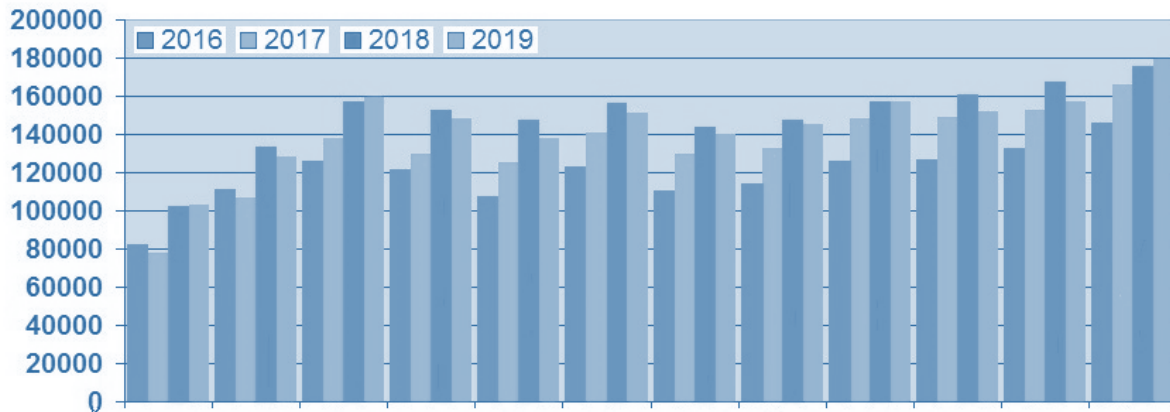


2.3.1. Salmentak

Auto berrien salmentek behera egin dute Errusian 2019ko apiriletik, baina abenduko emaitzak oso positiboak izan ziren, % 2,3ko hazkundea erregistratu baitzen. Europako Enpresa Elkartearen (EEE) arabera, bidaiarientzako 179 mila auto eta ibilgailu komertzial arin saldu ziren hileko, aurreko urteko 175 mila unitateen aldean. Halere, urte osoko emaitzak ez dira hain onak: Errusiako merkatuak % 2,3ko jaitsiera izan zuen. EEEren arabera, 1.760.000 auto berri saldu ziren urtarriletik abendura (2018an 1.801.000 unitate saldu ziren).

Merkatuko liderrak ez dira aldatu. Lehen postuan Lada dago, zeinaren eskaera % 1 hazi baita (362 mila auto): Granta eta Vesta enpresek ere gora egin zuten, baina Largus eta, batik bat, XRAY “zenbaki gorrietan” zeuden. Hiru liderren artean daude Kia (226 mila auto) eta Hyundai (179 mila auto) korearrak, zeintzuek 2018ko salmenta-bolumena mantentzea lortu baitzuten. Abenduko adierazleek erakusten dute Renault-ek 145.000 auto saldu zituela urtean, iaz baino % 6 gehiago, baina ez zuen hazkunderik izan hurrengo hamaika hilabeteetan.

4. grafikoa: Auto berrien salmenta Errusian, 2016tik 2019ra (hilabeteka)



Merkatuko eragile garrantzitsuenen artean Skoda hazi zen gehien: % 9 baino gehiago, 89 mila autoraino, Kodiaq modeloaren eskaera bikainari esker. BMW ere nabarmendu zen, bere salmentak % 17 hazi zirelarik (42 mila auto). Haval eta Geely enpresek 2018ko emaitzak laukoiztu eta hirukoiztu zituzten, hurrenez hurren, bertan ekoizten hasi direlako (Geely Bielorrusian ekoizten da, baina auto horiek zergarik gabe iristen dira Errusiara). Ford enpresak % 43ko murrizketa izan zuen, autoen ekoizpena eta salmenta eten dituelako: Transit modeloak bakarrik gelditzen dira merkatuan. Urtearen amaieran, Opel Errusiara itzuli zen.

Errusian gehien saltzen diren autoak Lada Granta (136 mila auto) eta Vesta (111 mila) dira. Hirugarren dago Kia Rio (92 mila), zeinaren salmentak jaisten ari baitira, eta baita Solaris ere (59 mila). Gehien saltzen den *crossover*-a Hyundai Creta modeloa da (71 mila).

EEEk dio auto fabrikatzaileek ahal zuten guztia egin zutela iaz merkaturako eskaera mantentzeko edo, gutxienez, eskaeraren murrizketa minimizatzen. Dena den, 2020rako aurreikuspenak ez dira oso onak, % 2ko beherakada espero baita, 2019ko berbera. Eta eszenatoki hori ez da txarra: merkaturako eragile batzuek espero dute salmentak % 5 eta % 10eraino jaitsiko direla.



3. ESKAINTZA

Automozioiko osagaien sektoreari dagokionez, Errusian jadanik finkatuta daude sektoreko multinazional garrantzitsuenak (Bosch, Siemens, Michelin, Magna, Delphi, Johnson Controls, Magnetti-Marelli...). Nagusiki, atzerriko auto-modeloak egiten dituzten instalazioentzat egiten dute lan, eta, neurri txikiagoan, fabrikatzaile errusiarrentzat. Ondorioz, multinazional horiek mehatxua dira tokiko industriarentzat, zeinak modernizatzeko premia handia baitu.

3.1. Tokiko fabrikatzaileak

Lehen esan bezala, Sobietar Batasunaren garaian, automozioa bertikalki antolatua zegoen. Hala, automozioiko instalazioetan, fabrikazio-lan guzti-guztiak egin zitezkeen. SESB erori eta 90eko krisia igaro ondoren, zenbait ekoizle independentek eta 100 enpresa inguruk biziraun ahal izan dute, baina horientzat, automozioiko osagaien fabrikazioa bigarren mailako jardura da. Gaur egun, fabrikatzaile errusiarrek egiten dituzte automozioiko osagai gehienak, modu independentean nahiz beste enpresa batzuekin lankidetzan.

Industria errusiarren ezaugarrietako bat da ekoizpen-instalazioak zaharkituak geratu direla eta erabiltzen diren ekoizpen-metodoak ez direla eraginkorrak. Ondorioz, kalitate gutxiagoko produktuak ekoizten dituzte, inportatutako osagaiekin edo atzerriko enpresek Errusian ekoizitakoekin alderatuta. Berdin gertatzen da automozioiko osagaiak eta osagarriak egiten dituzten fabrikatzaile errusiarren kasuan ere. Hala ere, atzerriko eta bertako fabrikatzaileek bultzada bat eman diote sektoreari, hobetu eta goitik behera birmoldatu dadin. Halaber, geroz eta fabrikatzaile gehiagok aplikatzen dituzte Europako kalitate-estandarrak (esaterako, ISO arauak) eta ekoizpenaren kalitatea eta eraginkortasuna hobetzeko teknikak (adibidez, *just-in-time*).

3.2. Atzerriko fabrikatzaileak

SESB desegin ondoren, atzerriko fabrikatzaileak errusiar merkatuan finkatuz joan ziren pixkanaka, merkatu horretan sartzeko baldintzak zailak izan arren eta, zenbaitetan, kokapena guztiz errentagarria izan ez arren. Siemens VDO Automotive izan zen iristen lehena, 1994an. Merkatuan sartzeko moduari dagokionez, zenbait enpresa beren kabuz kokatu ziren edo bertako fabrika bat erosituz; beste batzuk, berriz, errusiar enprekin elkarlanean.

AGC Flat Glass: Beira flotatua, beira estalia, ispiluak eta beira ijeltua egiteko instalazio bat du Klin-en. Moskun daude AGC Flat Glass-ek Ekialdeko Europan dituen bulego nagusiak, eta, automozioiko ordezkotza beiren instalazio bat eta beira flotatuko beste bat ditu Bor-en.

Air Liquide: Air Liquide 1989an finkatu zen Errusian, eta gas industrialak ekoizteko ekipoen salmentan aritu izan da, nagusiki. 2005ean, OOO Air Liquide sortu zen, gas industrialak ekoizteko eta saltzeko filial errusiarra.

Akzo Nobel: Akzo Nobel aditua da pintura eta estalduren fabrikazioan, eta koloreen eta babesen estandarrak ezartzen ditu 1972az geroztik. Errusian, Moskuko Oblast-ean dago finkatuta, Akzo Nobel Lakokraska Ltd enpresarekin, eta Vladivostok-en, International Paint (East Russia) enpresarekin. Enpresa horiek pigmentu ez-organikoak fabrikatzen dituzte (beltza, zuria eta koloreak).

Atlas Copco: Besteak beste, produktu hauek ekoizteko eta zerbitzu hauek ematen ditu: aire konprimituko irtenbideak, airearen tratamendurako osagarriak, gas industrialaren sorgailuak, hoditeriak, ekipo elektrogenoak, xukatzeo punpak, argiztapen-dorreak, erreminta industrialak, muntaketa-sistemak, baita produktu bakoitzari dagokion salmenta osteko zerbitzua eta makineriaren alokairua ere. Moskun, Atlas Copco zerbitzu-gunea du, Errusiako edozein lekutan gure ekipoen eraginkortasuna bermatzeko zerbitzua ematen duena, eta, halaber, bezeroen arretarako zentroa: Atlas Copco ZAO Customer Center Rusia.



19. taula: Errusian dauden sektoreko atzerriko enpresa handien zerrenda

| Errusian dauden sektoreko atzerriko enpresa handien zerrenda | | | | |
|--|---------------------------|---------------------|------------------------|----------------------------|
| AGC Flat Glass | Denso | AGC Glass | Nagares | Thyssen Krupp |
| Air Liquide | Dow Corning | Hella Autotechnik | Nokian Tires | Toyota Boshoku Corporation |
| Akzo Nobel | DSM | Hyundai Mobis | Pilkington | TRW Automotive |
| Atlas Copco | Eberspächer | Johnson Controls | Pirelli | Tudor |
| BASF | EDAG | Knorr Bremse | Robert Bosch | Valeo |
| Bosal | Faurecia Interior Systems | Lear Corp. | Siemens VDO Automotive | Varta |
| CIE Automotive | Federal Mogul Corporation | Leoni | SKF | Webasto |
| Continental Tires | Ficosa | Magna International | Stadco Ltd | WPT |
| Cummins Inc. | Freudenberg | Magnetti Marelli | Takata | ZF Friedrichshafen |
| Delphi Corporation | Gestamp | Michelin Group | Tenneco Automotive | |

BASF: Sei segmentutan antolatutako portafolioa du: Chemicals, Materials, Industrial Solutions, Surface Technologies, Nutrition & Care and Agricultural Solutions. Errusian, 10 ekoizpen-instalazio ditu herrialde guztian banatuta (San Petersburgo –eraikuntzarako produktu kimikoen instalazioa–, Mosku, Safonovo, Kazan, Kirovo-Chepetsk, Nizhnekamsk, Engels, Krasnodar), 6 bulego (San Petersburgo, Mosku, Kazan, Krasnodar, Novosibirsk eta Voronzeh), eta zentro tekniko bat San Petersburgon.

Benteler alemaniarrek bi instalazio ditu Errusian: bata Kalugan eta bestea Nóvgorod-en.

Bosal: Nizhny Novgorod-en (LLC Bosal-GAZ enpresa) eta Kalugan (Bosal-OOO enpresa) dago kokatuta. Autoentzako piezak fabrikatzen dituzte biek.

Continental Tires: 2013az geroztik, autoentzako eta kamioi arinentzako pneumatikoen ekoizpen-instalazio bat du Kalugan.

Delphi Corporation: Hainbat negozio-jarduera egiten ditu automozio eta garraio sektorean: diseinua, fabrikazioa eta osagai eta sistema mekaniko eta elektronikoen banaketa. Moskun daude Delphi Corporation-ek merkatu errusiarrako dituen bulegoak. Besteak beste, produktu hauek ekoizten ditu: balazta-sistemak, norabide- eta esekidura-sistemak, aire girotuko eta motorraren kontrolerako sistemak, pizteko, elikadurarako eta erregaiaren injekziorako sistemak eta diagnostiko eta probarako ekipo tekniko aurreratuek.

Denso: automoziozko piezen fabrikatzaile globala da. 2009an sartu zen Errusiako merkatuan, Moskun salmenta-bulego bat ireki zuenean (DENSO Sales Rus L.L.C.). DENSO After Market and Industrial Solutions eta osagarrien merkatuan dituen produktu eta zerbitzuak ordezkatzen ditu enpresa horrek, eta, halaber, salmentak sustatzeko estrategiak jartzen ditu martxan eskualdean.

Dow Corning: 40 urte baino gehiago daramatza Errusian. Hain zuzen, Vladimir-en dago finkatuta, JV Dow Izolan OOO enpresaren bitartez (produktu kimikoak); eta Moskun, Dow Europe GmbH (ordezkaritza-bulegoa) eta Finndisp OOO enpresen bitartez (margo, berniz, laka, esmalte eta bestelako produktuak fabrikatzen dituzte).

DSM: Bi lekutan ditu instalazioak: Togliatti-n “DSM Engineering Materials” eta Naberezhnye Chelny-n “DSM Nutritional Products”. Horrez gain, Moskun daude bulego zentralak.



Eberspächer: Moskun ditu instalazioak “Eberspächer Climate Control Systems RUS ZAO” enpresaren bitartez (erregaiaren berogailuen eta aire girotuen enpresa filiala), eta Togliatti-n, San Petersburgon eta Moskun, “Eberspächer Exhaust Systems RUS LLC” enpresaren bitartez (ihes-hodien teknologiak).

EDAG: Fabrikatzaile aktiboa ingeniartzako zerbitzuen segmentuan. Alor hauetan egiten du lan: produktuak, ekoizpen-instalazioak, instalazioen ingeniartza eta serieko ekoizpen txikia. EDAG taldea automozioiko eta hegazkintzako munduko bazkide independente handienetakoa da. Errusian, EDAG Kalugan dago kokatuta, OOO EDAG Production Solutions RU enpresaren bitartez.

Faurecia Interior Systems: Faurecia enpresa 2006an iritsi zen Errusiara. Automozioiko hornitzaile gisa, Faurecia elkarlan estuan aritzen da mundu osoan dituen bezero eta bazkideekin; besteak beste, Volkswagen, Ford, Renault, Nissan, Peugeot, Citroën, Mitsubishi, GM, Hyundai, Mercedes eta automozioiko AvtoVAZ erraldoi errusiarrarekin. Sei ekoizpen-instalazio ditu Kalugan (barneko piezen instalazioa eta automozioiko konponbide ekologikoen instalazioa), Togliatti-n (eserlekuen instalazioa eta automozioiko konponbide ekologikoen instalazioa), San Petersburgon (eserlekuen instalazioa) eta Leningrado eskualdean (barneko piezen instalazioa).

Federal Mogul Corporation: Hiru ekoizpen-instalazio ditu Errusian. Motorreko errodamenduen instalazio bat Dimitrovgrad-en eta pistoen bi instalazio Naberezhnye Chelny eta Togliatti-n. Moskun ditu bulegoak.

Ficosa: 2007an, hitzarmena sinatu zuen Nizhny Novgorod-eko Zavod Avtocomponent enpresa errusiarrarekin, eta horren bidez sartu zen Errusiako merkatuan. Hitzarmenean, Avtocomponent-en lizentzia teknikoan kudeaketa jasotzen zen, multinazional espainiarraren sistema eta osagaiak merkatu errusiarrarentzat garatu eta ekoizti ahal izateko. Halaber, etorkizunean, osagaiak garatu eta ekoizteko enpresa bateratu bat sortzea hitzartu zen, zeinetan Ficosa izango bailitzateke bazkide handiena. Enpresaren negozio-ildoetako bat motordun ibilgailuentzako pieza eta osagarrien fabrikazioa da.

Hella Autotechnik enpresa txekiarrak lankidetzat-hitzarmen bat sinatu zuen 2005ean SOK taldearekin, argiztapeneko elementuak fabrikatzeko. Gaur egun, Mosku eskualdean kokatutako handizkako biltegi handi gisa jarduten du HELLA enpresak. Hala, produktu-sorta zabala du alor komertzial garrantzitsu guztietan: argiztapena, elektrizitatea/elektronika, motorren hozte-sistemak eta aire girotuko sistemak, konponketa-tailerretarako eta diagnostikorako ekipoak eta autoen balazta-sistemen osagaiak.

Hyundai Mobis: MOBIS Russia San Petersburgon dago. Kabina-moduluak, kolpe-leungailuak eta plastikozko moldaketa-piezak ekoizti, eta Hyundai Rusia fabrikara eramaten ditu.

Freudenberg: Freudenberg-en barruko hainbat enpresek beren produktuak eta zerbitzuak eskaintzen dizkiete bezero errusiarrei. Industriaren hainbat adarretako produktuak eta zerbitzuak dituzte; besteak beste, automozioa, eraikuntza, energia eta kimika, ingeniartza mekanikoa eta instalazioetako ingeniartza, etxe-garbiketa eta garbiketa profesionala eta jantziak. Freudenberg-eko enpresek Moskun, San Petersburgon eta Nizhniy Novgorod-en dituzte egoitzak, eta Zavolzhie-ko industria-parkean daude Freudenberg Performance Materials-en eta Freudenberg Home and Cleaning Solutions-en instalazioak.

Magneti Marelli: Errusian, Ryazan hirian dago kokatua, OOO Automotive lighting enpresaren bitartez, zeina automozioiko argiztapenaren arloko fabrikatzailea baita.

Johnson Controls: Moskun du bulego nagusia. Eraikuntza arloko jarduerak eramaten dituzte aurrera bulego horretan; zerbitzua eta ekoizpena, berriz, Khimki-n egiten dute (Moskuko Oblast-ean). Horrez gain, bulegoak ditu San Petersburgon, Krasnodarren eta Jekaterinburgon. Faurecia PSA talde frantsesetik sortu zen, eta 2006an, joint venture bat sortu zuen Technoplast fabrikatzaile errusiarrarekin, Nizhni Novgorod-en kolpe-leungailuak fabrikatzeko. Gaur egun, hainbat eskualdean dago kokatuta, eta elkarlan estuan aritzen da mundu osoan dituen bezero eta bazkideekin; besteak beste, Volkswagen, Ford, Renault, Nissan, Peugeot, Citroën, Mitsubishi, GM, Hyundai, Mercedes eta automozioiko



AvtoVAZ erraldi errusiarrarekin. Faurecia-k 6 ekoizpen-gune ditu Kalugan, Togliatti-n, San Petersburgon eta Leningradoko eskualdean, eta programa eta proiektu berrietan lanean jarraitzen du, teknologia eta ekoizpen-metodo aurreratuenak aplikatzen.

Knorr Bremse: fabrikatzaile alemaniar bat da, 110etik gora urtetan tren eta ibilgailu komertzialetarako balazta-sistemak egin dituena. Errusian, San Petersburgo, Mosku eta Naberezhnye Chelny-n dago kokatuta.

Lear Corporation: Nizhny Novgorod-en, Kalugan eta Volokolamsk-en ditu instalazioak, eta horiek GAZ, VW eta beste enpresa batzuk hornitzen dituzte. Autoentzako eserlekuak fabrikatzen ditu Kalugan eta Nizhny Novgorod-en, eta autoentzako sistema elektrikoak Volokolamsk-en.

Leoni: ekoizpen-instalazioak ditu Nizhny Novgorod-en eta Naberezhnye Chelny-n, eta, horietan, automoziorako kableatu-sistemak garatu eta ekoizten ditu.

Magna International: Kanadako automozio osagaien fabrikatzaile handiena da. Errusian, 6 instalazio ditu San Petersburgon, Kalugan eta Nizhny Novgorod-en. Instalazio horietan, autoen osagaien manufaktura eta muntaketan aritzen dira, eta 2.000 langilek baino gehiagok egiten dute lan.

Magneti Marelli: argiztapenerako elementuen fabrika bat du Ryazan-en, Automotive Lighting taldearen bitartez.

Michelin Group: CEI Michelin 1997an finkatu zen Errusian. Michelin izan zen Errusian fabrika ezarri zuen pneumatikoen lehenengo fabrikatzaile atzerritarra. 2004an sortu zen fabrika hori, eta Davydovo-n dago, Moskuko eskualdean.

Nagares (Mahle): 2017an, MAHLE taldeak elektronika arloan espezialista den Nagares SA enpresa erosi zuen. Monopolioaren aurkako agintariek onarpena eman ondoren, MALHE taldean sartuko da enpresa espainiarra.

Nokian Tires: Nokian Tyres-ek Nokian markako A segmentuko pneumatikoak saltzen ditu Errusian, eta pneumatikoen fabrika propioa du. Bestalde, prozesu bat jarri du abian JV Amtel-Nokian Tyres enpresa errusiarraren jardura amaitzeko. Hain zuzen, Nordman markako B segmentuko pneumatikoak saltzeko sortu da enpresa hori. A segmentuko pneumatikoen banaketa eta salmenta sarea are gehiago indartzeko, Nokian Tyres-ek gune logistiko bat ezarri du Moskuko eremuan.

Pilkington: Pilkington markarekin jarduten duen eta beira laua fabrikatzen duen NSG Group taldea 2003az geroztik dago merkatu errusiarran. Zehazki, Chulkova-n dago finkatuta, Moskutik gertu, eta beira flotatua fabrikatzen du.

Robert Bosch talde alemaniarrak Engels-en du instalazioa, eta bujiak, injekzio-sistemak eta bestelako osagaiak ekoizten ditu. Bosch-ek zazpi ekoizpen-instalazio ditu Errusian: garbigailuak eta hozkailuak Leningradoko eskualdean; erreminta elektrikoak, automozio osagaiak, berokuntzako ekipak eta erradiadoreak Engels-en (Saratov eskualdea) eta automozio osagaiak Samara-ko eskualdean.

Thyssen Krupp: Thyssenkrupp Industrial Solutions (RUS) deitzen da Thyssenkrupp Industrial Solutions AG (Alemania) taldeak Errusian duen enpresa. Nizhny Novgorod-en dago kokatuta, eta Moskun ditu bulegoak. Thyssenkrupp Industrial Solutions (RUS) enpresak zerbitzu globalen pakete oso bat eskaintzen du: hasi ingeniarietza kontzeptualetik eta diseinutik, eta eraikuntza, martxan jartze eta zerbitzu faseraino. Eskala handiko proiektuez arduratzen gara, ingeniarietza, erosketa eta eraikuntzako kontratista gisa (EPC), eta gure profesional aditu eta espermentatuek in situ egiten dituzte euskarri-lanak.

SKF: Errusian, ekoizpen-instalazioa du Tver-en, eta errodamenduak fabrikatzen ditu trenetako gurril-jokoetarako. Halaber, konponketetarako fabrika du Moskun eta hainbat sukurtsal herrialde osoan.



Siemens VDO Automotive: 1996az geroztik, Chistopol-en (Tatarstan errepublika) dago finkatuta Continental Automotiv RUS enpresa errusiar-alemaniarra. Automotzio elektronikaren eta mekanotrikaren garapen, ekoizpen eta horniketan aritzen da ekoizle errusiar eta atzerritarren garraiatzaileentzat.

Stadco Ltd: Body-in-White automotzio-zerbitzuen Tier 1 nazioarteko hornitzailea da merkatu errusiarrean. Bereziki, aluminiozko eta altzairuzko estanzioak eta mihiztadurak fabrikatzen ditu.

Takata: Key Safety Systems-ek erosi zuen enpresa, eta, gerora, Joyson Safety Systems izena hartu zuen. 2010ean finkatu zen Errusian, Takata Rus OOO enpresaren bitartez, eta motordun ibilgailuetarako piezak eta osagarriak fabrikatzen ditu.

Tenneco Automotive: Bi instalazio ditu Errusian, emisioak kontrolatzeko ekipoak fabrikatzeko instalazio bat San Petersburgon –jatorrizko ekipoen fabrikatzaileentzako (OEM)–, eta ihes-hodietako eta mihiztaduretako osagaiak ekoizteko instalazio bat Togliatti-n.

Toyota Boshoku Corporation: Korporazioa 2006an finkatu zen San Petersburgon, eta autoentzako eserlekuak ekoizten dituzte.

TRW Automotive: TRW Aftermarket mundu mailako liderra da autoentzako segurtasun-produktuen fabrikazioan, Jatorrizko Ekipamenduaren (ingelesez EO) kalitatearekin. Bere balaztak, norabide eta esekidura piezak, ibilgailu industrialen osagaiak eta ekipamenduak oso ezagunak dira beren kalitateagatik eta diseinu berritzaileagatik.

Valeo: Valeo-k gidatzeko erosotasun- eta laguntza-sistemak, sistema termikoak eta ikusgarritasun-sistemak fabrikatzen ditu Togliatti-n. Nizhny Novgorod-en, logistika-gunea bat du ikusgarritasun-sistemak saltzeko. Moskuko instalazioak sistema termikoak fabrikatzen ditu, eta, halaber, I+G eta salmenta-gunea da. Horrez gain, Moskun daude Valeo Service-n propultsio-sistemen salmenta-bulegoak eta gidaketarako erosotasun eta laguntza arloko sistemak.

Varta: Enpresa alemaniarra Errusian dago finkatuta, eta tokiko bateria-hornitzailea Moskun dago kokatuta.

Webasto: Webasto Rus “Webasto” enpresa alemaniarren filial errusiarra da. Aurre-berogailuak, aire-berogailu independente eta osagarriak eta aire girotuak fabrikatzen ditu mota guztietako autobusetarako eta beste ibilgailu mota batzuetarako, eta produktu horien fabrikatzaile nagusia da Errusian. Webasto Rus enpresak Webasto eta Spheros-en produktu guztiak saltzen eta instalatzen ditu eta horiekin loturiko zerbitzuak eskaintzen ditu Moskun duen bulego nagusian eta San Petersburgo, Nizhniy Novgorod, Jekaterinburgo eta Novosibirsk-en dituen sukurtsaletan.

WPT: Cummins enpresa 1970eko hamarkadaren erdi aldera finkatu zen Errusian, Cummins motorrak errusiar merkatuan sartu zirenean, inportatutako meatzari-kamioietan instalatuta. Orduz geroztik, Cummins markak sona handia izan du Sobietar Batasuneko meatzari-gune nagusietan, eta harrotasunez diogu bezero oso leialak ditugula. Cummins-en Eskualdeko Bulegoa 1985ean sortu zen Moskun. Gerora, 2003an, banaketarako bulegoa ireki zuten, eta 2006an, enpresa bat sortu zuen KAMAZ tokiko kamioi fabrikatzaile nagusiarekin batera.

Kamaz-ekin lankidetzeta-hitzarmena egin ostean, **ZF Friedrichshafen** abiadura-kaxak fabrikatzen hasi zen Errusian. Gaur egun, enpresak instalazioak ditu Moskun, Naberezhnye Chelny-n, San Petersburgon eta Toliatti-n.

Fabrikatzaile alemaniarrek ZF unitateen konponketa eta zaharberitze industrialerako zerbitzu-gunea bat du Moskun. Salmenta osteko zerbitzua eta laguntza teknikoak eskaintzen diete garraio-enpresei, gasolina-zerbitzugune independenteei eta produktuen amaierako erabiltzaileei. Bulegoa eta zerbitzu-gunea ere badu San Petersburgon. 1999ko otsailan, ZFK lehenengo zerbitzu-gunea ireki zuen Errusian, zehazki, San Petersburgon. Bereziki, autobusetarako unitateen, errepide-eraikuntzen, nekazaritzako makineriaren eta kamioien berrikuspene eta diagnostikoa egiten du. Enpresak bulegoak ditu Togliatti-n ere.



Bestalde, OOO ZF KAMA enpresa sortu zen Naberezhnye Chelny-n, KAMAZ ibilgailuei azken belaunaldiko transmisio eraginkor eta iraunkorrak eskaintzeko. ZF KAMA da KAMAZen lehenengo enpresa bateratua, eta ZFk Estatu Independenteen Erkidegoko herrialdeetan duen ekoizpen-gune bakarra. 2007an, “Asanblada Industrial” estatusa lortu zuen enpresak, eta Tatarstan errepublikako inbertsio-proiektuen zerrendan sartu zuten. 2010az geroztik, lanean aritu dira teknologiarik aurreratuenetan oinarritutako ekoizpena lortzeko. ZF KAMA enpresak transmisioen mihiztadurak egiten ditu, eta, halaber, modu independentean fabrikatzen ditu bere osagaiak (besteak beste, engranajeak eta ardatzak).

3.3. EKOIZPENAREN LOKALIZAZIOA

Auto osagaien Errusiako ekoizpena eskualde hauetan kokatzen da nagusiki: Leningrado, Kaluga, Mosku, Samara, Nizhni Nóvgorod, Uliánovsk eta Tatarstan. Atzerriko osagai fabrikatzaileak kluster edo eskualdeen inguruan biltzen dira, hornitzen dituzten auto lantegietatik hurbil egoten direlako, baina badaude urruneko hornitzaileak dituzten salbuespen batzuk ere.

Produktuaren lokalizazioa gako-hitza bilakatu da Errusiako automozio sektorean, non atzerriko hainbat OEM ari baitira lanean. Frantzia, Alemania edo Koreako identifikazio-plakek material-oinarri erraldoia dute atzean, ekoizpena bermatzen duena. Ez dira soilik teknologia inportatuak, baita ere hornitzaile-sistema oso bat, material eta osagaiak autoaren kostu osoaren % 80 inguru hartzen dutelako, eta beti ez da erraza izaten jakitea zergatik eta norentzat ekoizten diren autoen piezak Errusian.

| | |
|-------------|--|
| 1930 | Auto-ekoizpen propioari ekin zitzaion. Osagai hornitzaileak behar zirenez, zentro industrial osoak sortzen hasi ziren Gorki eskualdean, Uraletan, Uliánovsk-en eta Toliatti-n. Beste eremu batzuetan enpresa indibidualak ere agertu ziren. Ekonomia planifikatuari esker, posible izan zen herrialde osoko industriaren arteko logistika konplexu bat garatzea, baina produktuen behar bezalako kalitatea bermatu gabe. |
| 1980 | Nahiz eta urtero ekoiztutako auto kopurua bi milioitik gorakoa zen, ez zegoen bidaiarientzako behar adina auto, kalitate eskasekoak ziren, eta modeloen gama nahiz lantalde teknikoa Europa, Japonia edo Estatu Batuetakoa baino dezente kaskarragoa zen. Eskaera handiari eta nolabaiteko egonkortasun politikoari esker, atzerriko autoen inportazioa berregituratu bezain laster milaka unitate iristen hasi ziren. |
| 1990 | Muga-zerga altuak jarri ziren autoen inportazioa artifizialki oztopatzeko. Horren ondorioz, mihiztadura lantegiak sortu ziren Errusian. Autoak mihiztatzeko lehen lantegiak hamarkadaren amaieran hasi ziren irekitzen, Doninvest-eko lantegian Daewoo Nexia eta Espero modeloak mihiztatzen hasi zirenean. Gero lehen enpresa bateratuak agertu ziren: Avtoframos, GM-AvtoVAZ. |
| 2005 | Mihiztadura industrialari buruzko lehen dekretua eman zen, 166 zenbakiduna (literalki, “Errusiako Federazioaren aduana-zerga egokitzea mihiztadura industrialerako inportatutako automozio osagaiei dagokienez”). Horrek baldintza erakargarriak jarri zituen atzerriko automozio ekoizpena sortzeko. Bete beharreko baldintza zen % 30eko lokalizazioa izatea, eta normalean barneko logistikaren eta mihiztadurako kit-en bidez lortzen zen portzentaje hori. Mihiztadura industrialeko akordioek abantaila fiskalak eta inportaziorako muga-zerga baxuak ezarri zituzten inportatutako osagaiarentzat, eta kasu batzuetan ez zuten muga-zergarik. |
| 2010 | Muntaia industrialeko lehen akordioak amaitzen hasi ziren, eta eskakizunak ugaritu ziren: lokalizazioak % 60koa izan behar zuen. Errusiako industriak ezin zituenez eskaini behar besteko kalitateko produktuak, auto fabrikatzaile gehienek erabaki zuten euren hornitzaileak “zuzentzea”, lantegiak sortuz fabrika sobietarretatik abiatuta edo hutsetik hasita. Gainera, gune ekonomiko bereziak eta parke industrialak sortu ziren, non hainbat abantaila eskaintzen baitziren. |
| 2018 | Errusiako lantegietan atzerriko 1,55 milioi autotik gora ekoiztu ziren, herrialdeko ekoizpen bolumen osoaren % 70,3. Errusian mihiztatutako modelo ia guztiek badituzte tokiko osagaiak, baina kopurua lokalizazio-graduaren araberkoa da. Renault-Nissan-AvtoVAZ aliantzako ibilgailuek dauzkate tokiko zati gehien; aldiz, Mercedes autoak dira osagai errusiar gutxien dituztenak. |

Segidan, taula batean azaltzen da Errusian mihiztatzen diren auto modeloak eta enpresen lokalizazio-maila.



20. taula: Errusian mihizatutako modeloak eta euren lokalizazio-maila

| Modeloa | Errusian mihizatutako modeloak | Kokalekua | 2019ko lokalizazio-maila |
|----------------------|--|--|--|
| BMW | Sedan 3, 5, eta 7, serieak: X1, X3, X4, X5, X6, X7 | «Avtotor», Kaliningrado | % 18–25 |
| Citroen | C4 sedan | «PSMA Rus», Kaluga | % 35 |
| | Citroen Jumpy, Citroen SpaceTourer | | % 40 |
| Haval | F7, F7x, H9 | «Haval Motor Rus», Tula eskualdea | % 30 |
| Hyundai | Solaris, Creta | «Hyundai Motor Manufacturing Rus», San Petersburgo | % 48 |
| | Elantra, Sonata, Tucson, Santa Fe, i30 | | «Avtotor», Kaliningrado |
| Kia | Genesis G90, G80, G80 Sport, G70 | «Avtotor», Kaliningrado | Ez dago daturik |
| | Rio | San Petersburgo | % 48 |
| | Picanto, Ceed, Cerato, Optima, Quoris, K900, Stinger, Soul, Sportage, Sorento, Sorento Prime, Mohave | «Avtotor», Kaliningrado | Ez dago daturik (Cerato eta Sorento modeloen fabrikazioa CKD da) |
| Mazda | 6, CX-5 | Vladivostok | Ez dago daturik |
| Mercedes-Benz | E-class (GLC, GLE и GLS с 2020 г.) | «Mercedes-Benz Moskobia», Moskuko eskualdea. | Ez dago daturik |
| Mitsubishi | Outlander, Pajero Sport | «PSMA Rus», Kaluga | % 29 |
| Nissan | Qashqai, X-Trail, Murano | «Nissan Manufacturing Rus», Leningradoko eskualdea | % 68 (aliantza osotik) |
| | Terrano | «Renault Rossia», Mosku | % 68 (aliantza osotik) |
| Peugeot | 408 | «PSMA Rus», Kaluga | % 35 |
| | Peugeot Expert, Peugeot Traveller | | % 40 |
| Renault | Duster, Captur, Arkana | «Renault Rossia», Mosku | % 66 |
| | Logan, Sandero | AvtoVAZ, Togliatti | % 68 (aliantza osotik)* |
| VW-Group | VW Polo, VW Tiguan, Skoda Rapid | «VW-Group Rus», Kaluga | Ez dago daturik (% 45 2014an) |
| | Skoda Octavia, Kodiaq, Karoq | GAZ, Nizhniy Novgorod | Ez dago daturik |
| Toyota | Camry, RAV-4 | «Toyota Motor», Leningradoko eskualdea | % 30 |

Iturria: www.drom.ru* Renault - Nissan, AvtoVAZ, KAMAZ eta Mercedes-Benz Truck-en partzuegari buruzko datu orokorrak

Produktzio lokalizatuaren zati handiena plastiko eta metalezko piezak dira, gorputzaren zatiak barne, eta ez zaie prozesamendu gehigarriarik egiten, zuzenean bidaltzen dira ekoizpen-lineara. Lehen mailako osagaiak dira. Panelak, estalgarriak, eserlekuak, berogailuak, aireztatze eta aire girotuko sistemak, argiztapen osagarriak, eusgailuak eta entxufeak izaten dira sarritan. Bateria eta gurpilen lokalizazio-maila ere handia da.

Errusian fabrikatzen diren motorrak atzerriko hiru markatakoak dira. Volkswagen enpresak lantegi bat eraiki du Kaluga eskualdean gasolinazko 1.6 MPI motorra mihizatuzeko. Mazda Motor Plant enpresak (Vladivostok) gasolinazko Skyactiv-G motorra merkaturatu du. Bi konpainiek erabiltzen dituzte inportatutako pieza bukatuak euren motorretan. AvtoVAZ enpresak 1.6 motorrak ekoizten ditu Renault-Nissan eta Lada B0 autoentzat. Gainera, galdaketa-lantegi propioa du, nahiz eta osagai batzuk azpikontratatu eta inportatu egiten dituen. Elabuga-ko lantegiak itxi baino lehen, Ford enpresak 1.6 litroko Ti-VCT Sigma motorrak ekoizten zituen.

Errusian TIER-n (2-3) motako lantegiak TIER1 motakoak baino askoz gutxiago dira, baina egon badaude. Gainera, osagaiak lubrifikagarri eta likido bereziak dauzkate, ekoizpen-linean autoetara isurtzen direnak. Gehienak Errusian ekoizten dira, baina, funtsean, inportatutako, botilatan sartutako eta ontziratutako osagaien nahasketa bat baino ez da.

Errusiako lantegietako hornitzaileen kalitateak betetzen ditu nazioarteko estandarrak eta, batzuetan, gainditu ere bai. Produktu horiek atzerriko fabriken lantegietarako osagai gisa esportatzen dira. Halere, entrega gehienak metal eta



plastikozko produktuak izaten dira, nahiko prozesamendu sinplea dutenak, eta oso zaila da pieza horiek hondatzea, ekoizpena oso automatizatuta dagoelako.

Renault da Errusian ekoiztako automozioiko osagaien esportatzaile handienetako bat. 2018an guztira 238 artikulua izan ziren. Esportatzen dira estanziozko piezak, plastikozkoak, balaztatze sistemetak eta errodaje-trenetako elementuak eta argiztapenarekin lotutako gailuak. Gehienbat Eurasiako herrialdeetako merkatuetara esportatzen da (% 64), ondoren Latinoamerikara (% 22), Europara (% 8) eta Afrikara, Ekialde Ertainera eta Indiarra.

Nissan enpresak San Petersburgo inguruan daukan lantegiak (plastikozko pieza handien galdaketa tailerra) X-Trail autoentzako talka-leungailuak esportatzen ditu Europara. 10.000 unitate inguru entregatzen dira guztira. Baliteke X-Trail eta Qashqai modeloen metalezko gorputzaren zatiak Europara esportatzen hastea.

2018an 44.000 Volkswagen motor esportatu ziren Espainia eta Txekiar Errepublikako produkzio lantegietara, eta Mazda enpresak Errusian fabrikatutako motorrak esportatzen ditu Japoniarra.

PSA Peugeot Citroen enpresak Peugeot 408 eta Citroen C4 modeloentzako osagaiak esportatzen ditu Errusiatik -Kaluga eskualdeko mihizadura lantegitik- EIEko herrialdeetako ordezkoi piezen bigarren mailako merkatura. Pieza estanzioak, leihoak, talka-leungailuak, aurreko eta atzeko argiak, gurpil gaineko etxeak, e.a. izaten dira.

Nahiz eta zenbait osagai automatiko lokalizatuta dauden, egoera orokorra konplikatu da. Auto-salmentak jaitziaz dituen krisi ekonomiko sakona, Estatu Batuetako marken irteera, sistema burokratiko konplexua eta beste arazo batzuk direla medio, enpresa asko beharturik daude Errusiako lantegiak ixtera. Hala, GM konpainiak alde egin ondoren, Johnson Controls autoentzako osagaien fabrikatzaile estatubatuarrek itxi egin zuen San Petersburgon zeukan lantegia. Fujikura Automotive Rus Cheboksary lantegia ere itxi egin zen (autoentzako arnesak ekoizten zituen) eta baita ere Tolyatti eskualdeko Adler Pelzer Rus lantegia (zarataren eta beroaren aurkako isolamenduen osagaiak). Konpainia batzuk betirako joaten dira, eta euren ekipoak ateratzen dituzte; beste batzuek akzioak saltzen dituzte, eta badaude ekoizpena mantentzen dutenak ere, egoera ekonomikoa hobetuko den itxaropenarekin.

Era berean, Errusiako enpresariei ez zaie gehiegi interesatzen enpresa berriak hutsetik sortzea. Finantza inbertsio esanguratsuak egin behar dira horretarako, eta bost edo hamar urte bitartean lan egin ondoren hasiko lirateke irabaziak ikusten. Langileriarena da beste arazo garrantzitsu bat. Jarduerarik gabeko urteetan Errusiako industriak milaka espezialista kualifikatu galdu zituen.

Auto-salmenten murrizketak ekoizpena gutxitu zuen. Errentagarritasuna mantentzeko, enpresek merkatutik erretiratu zituzten errentagarriak ez ziren modeloak, baina modelo errentagarri batzuk ere murriztu zituzten (linea erdiratu egin da 2014tik). Pentsa liteke etorkizun hurbilean makro-aldaketa handirik gertatzen ez bada, modelo gutxi batzuk bakarrik merkaturatuko direla plataforma estandarizatuetan, potentziazko unitate gutxi batzuekin. Horrek esan nahi du automozioiko osagai askoren eskaera ere murriztu egingo dela. Enpresa homologatuek bakarrik biziraungo dute.

Baina oraindik badago potentziala: motor, transmisio, txasietako pieza eta elektronikaren lokalizazioa. Beharrezkoa izango da horiek ekoiztea, bai barruko arazoengatik (auto fabrikatzaileen inbertsio-kontratu berezien baldintzak gogortuko dira lokalizazioa handitzeko), eta bai kanpokoengatik (MMEren estandarren arabera, automozioiko osagaiak eskubide arrunten baldintza berberetan inportatzen dira). Ez du funtzionatuko Estatuaren laguntzarik gabe. Industria eta Merkataritza Ministerioak dagoeneko garatu du automozio industriarako goi-mailako teknologiadun osagai eta sistemen ekoizpen nazionala garatzeko programa bat (AK-2025); eta hori inplementatzeko (2025era arte), 150.000 milioi errubloko aurrekontua esleituko omen du.



4. EUSKADIREN ETA ERRUSIAREN ARTEKO HARREMAN KOMERTZIALAK

4.1. Euskadiko eta Espainiako esportazioak

2018an, automozio sektoreko Espainiako esportazioak 265 milioi eurokoak izan ziren, hau da, sektore horretako Errusiako inportazio guztien % 1,33. Datu hori positiboa da, Espainiako esportazioak 2017an baino % 2 handiagoak izan zirelako. 2018an, Espainia 17. postuan kokatu zen Errusiarako esportatzen duten herrialdeen ranking-ean.

21. taula: Espainia - Euskadi eta Errusia arteko esportazio eta inportazioen bilakaera, 2015-2018

| AUTOMOBIL SEKTOREA (milaka €) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | INCR.2018 |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| Espainiako esportazioak | 118.009,36 | 180.096,20 | 260.935,02 | 265.733,91 | % 2 |
| Euskadiko esportazioak | 41.642,96 | 74.924,28 | 99.238,79 | 112.304,46 | % 13 |
| Espainiako inportazioak | 3.326,77 | 3.261,44 | 3.544,52 | 4.335,88 | % 22 |
| Euskadiko inportazioak | 1,55 | 35,85 | 14,14 | 19,58 | % 38 |
| Espainiako balantza komertziala | 114.682,59 | 176.834,76 | 257.390,50 | 261.398,03 | % 2 |
| Euskadiko balantza komertziala | 41.641,41 | 74.888,43 | 99.224,65 | 112.284,88 | % 13 |

Iturria: agenziak egina Datacomex-en datuetatik abiatuta, 2020

Automozio sektoreko muga-zergen partidei dagozkien Espainiako eta Euskadiko esportazioak (Taric 87) eta Errusiako inportazioetan duten kuota (Espainiaren kuota eta Euskadiren kuota).

22. taula: Espainia - Euskadi eta Errusia arteko esportazio eta inportazioen kuotaren bilakaera, 2015-2018

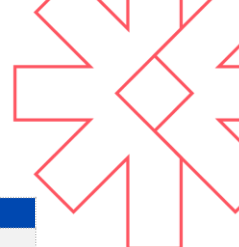
| AUTOMOBIL SEKTOREA (% -tan) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | INCR.2018 |
|---|---------|---------|---------|---------|-----------|
| Euskadiren kuota Espainiatik Errusiarako guztizko esportazioetan | % 10,11 | % 11,99 | % 12,33 | % 12,40 | % 0,59 |
| Euskadiren kuota Espainiatik Errusiarako sektoreko esportazioetan | % 35,29 | % 41,60 | % 38,03 | % 42,26 | % 11,12 |
| Espainiaren kuota Errusiako sektoreko inportazioetan | % 0,88 | % 1,27 | % 1,38 | % 1,33 | % -3,66 |
| Euskadiren kuota Errusiako sektoreko inportazioetan | % 0,31 | % 0,53 | % 0,52 | % 0,56 | % 7,06 |

Iturria: agenziak egina Datacomex-en datuetatik abiatuta, 2020

Hona hemen Euskaditik Errusiarako esportazio-bolumen handiena duten automozio sektoreko muga-zergen partiden balioak. Orobat ikus daiteke partida horiek automozio sektore osoarekiko duten *share*-a.

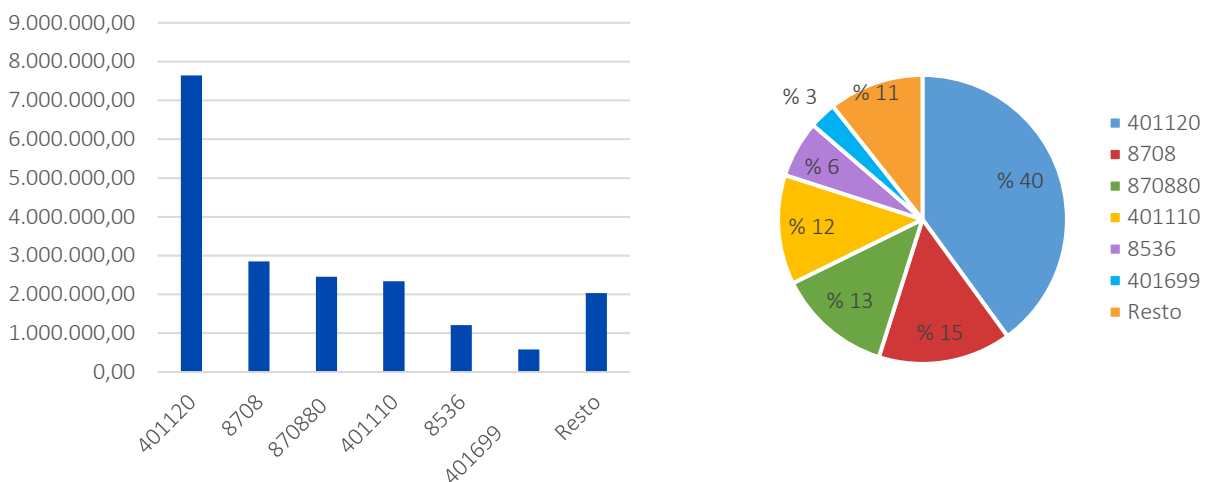
23. taula: Automobil sektoreko muga-zergen partiden bolumena (€-tan), 2018

| TARIC | BOLUMENA | AZALPENA |
|--------|--------------|--|
| 401120 | 7.645.742,67 | Kautxuzko pneumatiko berriak (hagun pneumatikoak). Autobus edo kamioietan erabiltzen direnak |
| 8708 | 2.848.578,89 | Automobilien zatiak eta osagarriak |
| 870880 | 2.454.320,00 | Suspentsio-sistemak eta horien zatiak (motelgailuak) |
| 401110 | 2.342.040,00 | Kautxuzko pneumatiko berriak, autoetan erabiltzen direnak |
| 8536 | 1.212.970 | Zirkuitu elektrikoak ebaki, moztu, babestu, deribatu, lotu edo konektatzeko |



| TARIC | BOLUMENA | AZALPENA |
|--------------------|--------------|--|
| | | gailuak 1.000 V edo gutxiagoko tentsiorako; zuntz optikozko konektoreak, zuntz optikozko sorta edo kableak |
| 401699 | 579.060,00 | Autoentzako kautxu-metalezko piezak |
| Gainerakoak | 2.038.138,44 | Automozio sektoreko gainerako muga-zergen partidak |

24. taula: Euskaditik Errusiarra esportatzen diren TARIC garrantzitsuenen bolumena eta *share*-a, 2018



Iturria: Datacomex-ek egina

Hauek dira sektoretzat (automozio sektorea) hartu diren muga-zergen partidak: 401110, 401120, 401699, 681381, 700711, 700721, 700910, 830120, 830230, 83026090, 840733, 840734, 840820, 840991, 841330, 841520, 84213190, 8483, 8484, 850760, 8512, 8511, 8518, 8526, 852721, 8536, 8542, 854430, 8706, 8707, 8708, 9026, 9029, 9104, 940120



5. MERKATURA SARTZEA

5.1. Banaketa-kanalak

Lehen mailako merkatua edo jatorrizko ekipamenduarena

Errusiako automozioaren merkatuan, autoen ekoizpen prozesurako osagaiak normalean zuzenean sartzen dira muntaia-katean. Izan ere, Errusiako osagai fabrikatzaileak auto fabrikatzaileen barruan integratuta egoten dira. Auto fabrikatzaileek eurek egiten dute Errusiako osagai ekoizpenaren erdia baino gehiago.

Aipatzekoa da jatorrizko ekipamenduaren Errusiako sektoreak eboluzionatu egingo duela, pixkanaka bada ere. Hala, ikuspegi klasikoago batera bideratuko da, alegia, Tier 3, Tier 2, Tier 1 eta OEM enpresetan oinarritutako hornikuntzara.

Osagai, zati eta osagarrien inportatzaileei dagokienez, lau multzo handi daude:

Inportazioen kasuan, osagai, zati eta osagarrien inportatzaileak lau multzotan sailkatzen dira:

- **1. kategoria: auto fabrikatzaileak, bai errusiarrek eta bai Errusian kokatutako atzerritarrek**

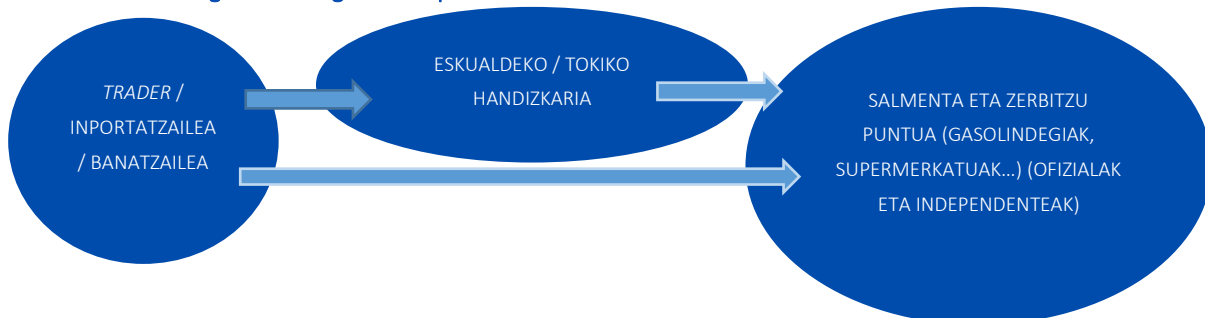
Fabrikatzaile hauek 1. mailako atzerriko hornitzaileen bitartez inportatzen dute, eta osagaiak zuzenean txertatzen dira ekoizpen prozesuan. Gainera, Errusian kokatuta ez dauden eta euren ibilgailuak merkaturatzen dituzten atzerriko fabrikatzaile gehienek biltegi zentral propioa nahiz zati eta ordezkoko piezen hornikuntza-katea izaten dute. Jarraian datorren grafikoak azaltzen du kategoria honetako fabrikatzaileek jarraitzen duten prozesua.



- **2. kategoria: inportatzaile handiak, atzerriko produktuen ordezkariak**

Ordezko piezak inportatzen dituzte gehienbat, grafiko honetan azaldutako kanalaren bidez. Kanala laburragoa da banatzaile hauek kokatuta dauden hirietan, zuzenean saltzen dietelako tokiko erosleei.

2. ilustrazioa: Bigarren kategoriako inportatzaileak



- **3. kategoria: inportatzaile txikiak**



Inportatzaile handien (2. kategoria) antzeko egoeran daude. Inportazioaren tamainagatik bereizten dira, bai eta salmenta-puntu txikiagoen kopuru eta tamainagatik.

- **4. kategoria: pertsona fisikoak edota kontsumitzaile zuzenak**

Kasu honetan, ordezeko piezen zatiak zuzenean inportatzen dira erabilera zuzen eta pertsonala emateko edo Errusiako merkatuan saltzeko. Errusiako zenbait puntutan faktore hori kontuan hartu behar da; adibidez, San Petersburgoko hornitzaile askok bakarkako erosleek erositako ordezeko pieza finlandiarren zatiak merkataturaten dituzte.

5.2. Muga-zergen oztopoak

Muga-zergen oztopoei dagokienez, atzerriko ibilgailu berri zein erabilien inportaziorako muga-zergak etengabe altxatzea izan zen iraganeko politika protekzionistaren tresna erabiliena, eta berdin gertatzen zen atzerriko automozio osagaiekin. Baina hori aldatu egin da Errusia MMEn sartu denetik.

2019ko irailaren 10az geroztik, autoak Errusiara inportatzeko muga-zergak autoaren kostuaren % 15eraino gutxitu dira. Ondorioz, Errusiak bete egin ditu MMEn sartzean bere gain hartu zituen konpromisoak. Negoziazioek 18 urte iraun zuten, eta erakundeari atxikitzeko protokoloa 2011ko abenduan sinatu zen. Besteak beste, Errusiak konpromisoa hartu zuen atzerriko autoei muga-zergak gradualki murrizteko (% 30etik % 15eraino).

Bigarren eskuko ibilgailuentzako inportazio-eskubideen tasak % 17raino jaitsi ziren 2019an. Murrizketa horrek autoak bakarrik barne hartzen ditu, zeren, Errusiak MMEn dituen betebeharren arabera, kamioientzako trantsizio-epea 2017an bukatu baitzen. Kamioien muga-zergak % 0-15 bitartean daude gaur egun.

Bestalde, barne-errekuntzako motorrak dituzten autoentzako aduana-eskubideen murrizketak ez du eraginik izango auto elektrikoetan. Nahiz eta ibilgailu elektrikoak lehentasunezkoztat jotzen diren automozio industria sustatzeko, gobernuak ez ditu babestuko ibilgailu elektriko inportazioak. Hala ere, prest dago ibilgailu elektriko serieko produkzio nazionala diruz laguntzeko (gaur egun ez dago halakorik). Industria eta Merkataritza Ministerioak esandakoaren arabera, ibilgailu elektriko gainerako aduana-eskubideak maila minimoan daude gaur egun, hots, % 15ean.

Automozio osagaien muga-zergei buruz ari garenean, zaila da sektoreari buruzko datu zehatzak ematea, osagaiz osagai asko aldatzen direlako. Hona hemen nabarmentzeko moduko partida batzuk:

Europar Batasunetik Errusiarako muga-zergak:

- 401699: % 5-10
- 870840: % 0-5
- 870894: % 0-5
- 870880: % 0-10
- 870850: % 0-5
- 870892: % 0-5
- 870893: % 0-5

Gomendagarria da Market Access Database (<https://madb.europa.eu/madb/>) webgunea kontsultatzea muga-zerga partida bakoitzari dagokion tasa ezagutzeko.



5.2.1. Muga-zergekin zerikusirik ez duten oztopoak / oztopo teknikoak inportaziorako: Gost-R ziurtagiria eta EAC araudia

Lehen, GOST ziurtagiriak ziren Errusian saldu ahal izateko behar ziren ziurtagiri garrantzitsuenak. Orain, aldiz, EAC TR CU ziurtagiri eta adierazpenak aurreko GOST ziurtagiriak ordezkaten ari dira pixkanaka.

GOST ziurtagiriak

Errusiako Federazioan saldu eta kontsumitzeko inportatzen diren produktuek Erregulazio Teknikoko eta Metrologiako Agentzia Federalak ([FATRM](#), errusierazko siglekin, Errusiako Ziurtagirien Estatu Batzordearen oinordekoa 2004ko erreformaren ondoren) edo hark baimendutako agenteek emandako adostasun-ziurtagiri bat behar dute kasu batzuetan. FATRM Errusiako estatu-erakunde independente bat da, ezin ministerioren menpe ez dagoena, eta ordezkatu duen erakundeak bezala funtzionatzen duena ondorio guztietarako.

Kontuan izan behar da FATRM-k eta berak baimendutako laborategiek Errusiako GOST R arauen arabera egiten dituztela probak eta ematen dituztela ziurtagiriak, eta ez nazioartean onartutako arauen arabera (adibidez, ISO sistema). Nahiz eta nazioarteko sistemetara egokitzen ari diren, nazioarteko aitortza duten ziurtagiriak izateak ez dauka zertan tramiteak erraztu, eta eskatzaileak berdin egin beharko ditu eskatzen zaizkion laborategiko probak.

Hauek dira sektorean eragina duten araudi teknikoak:

- “Gurpildun garraiobideen segurtasunari buruzko” araudi teknikoa
- “Errusiako Federazioan saltzen diren ibilgailuen isuriei buruzko” araudi tekniko berezia

EAC araudia

Eurasiako Batasun Ekonomikoa (laburturik EBE) 2015ean sartu zen indarrean ofizialki, baina 2010ean hasi zen funtzionatzen, lehen hiru herrialde kideek (Errusia, Bielorrusia eta Kazakhstan) aduanako kode komun bat adostu zutenean.

EBEren hasierako helburuetako bat izan da herrialde kideen arteko merkataritzako oztopoak kentzea eta, horrela, benetako merkatu bakar bat sortzea, zeinak arau komunak izango baititu segurtasuna, arriskuen prebentzioa, etiketatzea, ekoizpen prozesua eta kalitatea bezalako arloetan.

Ondorioz, produktu guztiek araudi erkide bat bete behar dute Eurasiako Batasun Ekonomikoan (EBE) saltzeko eta zirkulatzeko, kasu honetan, “EAC araudia” izenekoa (EuroAsiatic Community). Hala, edozein enpresa esportatzailek ziurtapen-prozedura bateratu bat gainditu behar du Batasuneko 5 herrialdeetan saldu ahal izateko.

GOST Государственный Стандарт (Gosudarstvenny Standart) hitzen akronimoa da, eta “Estatuko estandarra, Estatuko araua” esan nahi du. GOST ziurtagiriek, esportaziorako baimenek bezala, mende bateko historia dute; SESB desegin ondoren ere ziurtagiri horiek ematen jarraitu da, eman duen herrialdea identifikatzen duen letra batekin: GOST-R Errusiako produktuentzat, GOST-K Kazakhstanekoentzat, e.a.

Ziurtagiria emateko kontuan hartzen dira araudi nazionalak edo erkideak, zirkulantzien arabera. Erkidegoaren eskumenekoak ez diren arlo guztiak (hau da: Eurasiako Batasun Ekonomikoaren 36 araudi teknikoen xede ez direnak) araudi nazionalen esparruan sartzen dira. Hortaz, produktu bat esportatu nahi bada Errusiarara eta ez bada go produktu horri buruzko araudi erkiderik, GOST ziurtagiri bat lortu beharko da.



GOST araudiaren alderdi interesgarri eta modernoena da aukera ematen duela ziurtagiria norbere borondatez eskatzeko, eta horrela, produktuaren kalitatea akreditatzeko. Sarritan, Errusiako inportatzaileak dira esportatzaileari dokumentu hori eskatzen diotenak konfiantzazko harreman bat sortzeko, baina beste batzuetan, fabrikatzaileak *motu propio* sartzen du bere estrategia komertzialean. Gaur egun ematen diren GOST ziurtagiri gehienak borondatezkoak dira.

Komeni da ongi ulertzea EAC eta GOST araudiaren arteko aldeak, lagungarri izango baita maila komertzialean. Oso kontuan hartu behar da Errusian filialik ez duen Espainiako enpresa batek posible duela GOST ziurtagiria lortzea, baina ezingo duela izan EAC motako ziurtagiririk. Kasu horretan, erabaki behar da dokumentuaren titularra izango den enpresa bat kontratatu nahi den edo ziurtagiria inportatzaile baten esku utziko den.



6. SEKTOREKO AURREIKUSPENAK ETA AUKERAK

Biztanleriaren motorizazio-maila txikia da, hori dela eta, Errusiako auto merkatuak potentzial handia du, baina ez dirudi 2008an edo 2012an zuen mailara itzuliko denik. Errusiako automozio-industriaren garapen azkarra moteldu egin da.

Egia da Daimler eta Haval konpainien lantegiak Errusian lanean hasi zirela iaz, baina hori izan zen zenbait urte lehenagotik zeukatelako planifikatuta lantegi horiek eraiki eta martxan jartzea eta beranduegi zelako asmo horiek baztertzeko. Bestalde, Ford Sollers enpresak hiru lantegi itxi zituen batera, Derways enpresaren lantegiak lurra jo zuen, eta Changan autoak egiten zituen Lipetsk konpainiaren lantegia ere itxi egin zen.

Sektoreko adituen iragarpenen arabera, datozen urteetan ez dira egingo urtean 1,5-2 milioi auto baino gehiago. Errusian 50 milioi auto inguru daude guztira. Urtean kopuru horren % 3, hau da, 1,5 milioi ibilgailu erretiratzeko dira arrazoi naturalengatik. Parkea ez zahartzeko, beraz, gutxienez 1,5 milioi auto berri saldu behar dira urtean. Ez gara ari bakarrik alderdi ekonomiaz: auto pertsonalarekiko jarrera aldatzen hasi da. Hiri handietan gero eta trafiko gehiago dago, eta garraio publikoa garatzen ari da. Beraz, pertsona askok ez dute auto pribaturik behar.

Europako herrialdeen esperientziak frogatu duen bezala, urtean 2-2,5 milioi auto saltzeko gaitasuna duen merkatu bat nahikoa eta gehiago da ekoizpena garatzeko. Garrantzitsuena da eskaera egonkorra izatea. Baina horrek ez du esan nahi status quo-a mantenduko denik. Itzaroteko eta inbertitzeko prest ez dauden fabrikatzaileek alde egingo dute, eta baliteke haien lekuan beste batzuk sartzea, batez ere euren esportazio-eredua garatzeko Errusiako merkatua erabili nahi dutenak. Gainera, finkatze-prozesuak gertatuko dira, lehenbizi ekoiztiko modeloekin eta, ondoren, fabrikatzaile desberdinen ekoizpenarekin.

Geldirik dagoen merkatua izaki, **auto fabrikatzaileek ez daukate presarik Errusian inbertitzeko**, eta inbertsio-kontratu berezietako (SPIC) terminoak etengabe berrikusteak ez du konfiantza gehiago ematen. BMWk eten egin ditu bere lantegia eraikitzeari buruzko negoziazioak, eta Volkswagen konpainiak uko egin dio Jetta berria lokalizatzeari. Hala, azken hilabeteetako egoerak eta horrek eragindako moneta-fluktuazioek erakusten dute estrategia hain seguru hori zela egokiena.

Eurasiako Batasun Ekonomikotik (EAEU) kanpora eginiko auto esportazioen bolumena ia laurden bat hazi zen (36.000 unitate) 2018ko zenbakien aldean (urte horretan 29.000 unitate esportatu ziren). Alta, zifra hori ez da oraindik esanguratsua Errusiako automozio industria osoarentzat.

Automozio industriako langileen kopurua gutxitu egin da. Adibidez, AvtoVAZ enpresako langile kopurua % 4 gutxitu zen, eta Lada Izhevsk lantegikoa, berriz, % 5,5. Renault enpresak Moskun daukan lantegiak bere langileen % 1 bakarrik galdu zuen; aldiz, jaitziera hori % 2koa izan zen PCMAK Kalugan daukan lantegian. Enpresa txikienak dira okerren gelditu direnak: Chechenavto Argun lantegia eredu paregabea da, bere langileen % 15 galdu baitzituen iaz.

Momentuz, Errusiako merkatura iritsi nahi duten fabrikatzaileek baldintza abantailatsuak dituzte Errusian kokatzeko, baina fabrikatzaileak ziur jakin beharko du lortuko dituela merkatu horretan behar dituen bolumenak. Oraindik badira atzerritik inportatzen diren hainbat artikulu, baina kontuan hartu behar da Errusiako merkatua aski heldua dela eta posizio horien premiak oso azkar ixten ari direla. Oro har, enpresek Europako bazkideen bitartez izaten dute aukera horien berri. Gainera, informazio-iturri horiek kontuan izanik, "Hornitzaileen egunak" antolatu daitezke Kluster eta fabrikatzaileen eskutik.

Atzerriko fabrikatzaileen ezarpena:



Zailtasunak zailtasun, azken urteetan atzerriko enpresa asko ezarri dira Errusiako merkatuan, hau da, konfiantza gehiago dago, eta bi metodo nagusi erabiltzen dira ezarpenak egiteko: lankidetzan aritzea bazkide errusiar batekin eta ekoizpen-ekarpen independente bat egitea. Oro har, atzerriko enpresa batek arrazoi hauek izaten ditu Errusiako merkatuan ezartzeko:

1. Logistika- eta aduana-kostu handiak osagaiak inportatzeko.
2. Eskulan intentsiboa behar duen osagaien ekoizpen-prozesua.
3. Eskalako ekonomiez baliatzeko adinako ekoizpen-bolumena.
4. Errusiako bezeroekiko harreman pertsonalen garrantzi handia.
5. OEMek bertako automozio osagaiak behar izatea, 166 Dekretuak ezartzen dituen baldintzak betetzeko.
6. Batzuetan, fabrikatzaileek eurekin eraman nahi izaten dituzte euren hornitzaileak, Errusian ezartzerakoan segurtasun handiagoa izateko.
7. Abantaila logistiko eta ekonomikoak tokiko txanponagatik (errubloa).

OEM batek inportaziora jo dezake gutxieneko eskakizunak betetzen dituen osagai bat fabrikatzeko gai den tokiko hornitzailearik ez dagoenean.

Batetik, ezarpen independenteek ez dute erraztasunik aurkitzen Errusian, kostuak eta epeak handitu egiten baitira burokraziaren eta ustelkeriaren ondorioz. Osagaien enpresek beste arazo batzuk ere izan ditzakete: hornitzaileen lehiakortasun eza, lehengaien kalitate baxua, langile kualifikatu gabezia, komunikazio txarrak eta kostu operazional gero eta handiagoak.

Bestalde, tokiko fabrikatzaile batekin Joint-venture bat sortzeak (horrela bere instalazioak erabiltzeko) ere arazoak eragin ditzake, adibidez, enpresa-kultura eta helburuak desberdinak direlako. Horregatik eta beste arrazoi batzuegatik, atzerriko fabrikatzaileari gomendatzen zaio akzioen gehiengoa eskuratzea. Horrela lortu dezake enpresaren kudeaketa bermatzea, eta % 75etik gorako partaidetza eskuratzen badu, tokiko bazkidearen blokeoa saihestu dezake.

Kokapen politikak:

Errusian ezartzeko orduan, badaude arlo administratiboan eta ekonomikoan abantailak eskaintzen dituzten hainbat eremu:

- **Gune ekonomiko bereziak (GEB)**

Ekonomi Garapen Ministerioaren ikuskaritzapean ekoizpen-baldintza ezin hobeak eskaintzeko, 2005aren amaieratik aurrera 25 gune ekonomiko berezi sortu ziren, eta horietatik bederlatzi ekoizpen industrialekoak dira. Ford Sollers enpresaren lantegiak Alabuga-n daude; PSA, Volkswagen eta Volvo Trucks enpresenak Kalugan; Lifan enpresarenak Lipetsk-en; eta AvtoVAZ enpresarenak nahiz bere osagai hornitzaileenak, berriz, Togliatti-n. Zerga- eta aduana-onurei eta ingeniartzako azpiegiturak nahiz garraioa erabiltzeko erraztasunei esker, gune ekonomiko berezietan instalatzen diren enpresen kostuak Errusiako Federazioko beste tokietakoena baino % 30 baxuagoak dira batez beste. Gune horietan inbertitzen duten automozio sektoreko enpresek zerga gutxiago ordainduko dituzte; hala, ez dute ordainduko aktibo eta lursailen gaineko zergarik. Samara eskualdeko GEBa dugu horren adibide, zeina automozio sektorera bideratuta baitago bereziki. Togliatti-ko GEBa munduko gune ekonomiko onenetako bat da, eta nazioarteko fDi aldizkari baimenduak urtero argitaratzen duen gune ekonomiko libreen kalifikazio globalean agertzen da.

- **Gune industriak**

Asko dira eskualde mailako proiektuen parte bezala sortu ziren gune industrialetara bildutako industriak. Gune industrial horiek azpiegiturretan inbertitzen dute, eta oso tratu ona ematen diete bertan instalatu nahi duten enpresei,



tratu hori faktore erabakigarria izan daitekeelarik enpresaren arrakastarako. Hala, Hyundai eta Nissan enpresen hornitzaileen parke industrialak San Petersburgo inguruan daude. Kaliningrado Avtotor (BMW, Genesis Hyundai eta Kia enpresen mihiztadurak, eta ibilgailu komertzialak) parkearen inguruan enpresa hornitzailez osatutako hiri bat sortu zen. Automozioko osagaien fabrikatzaile asko GAZen inguruan daude.

Eta beste enpresa asko daude herrialde osoan zabaldua. Sobietar garaian sortutako edo hutsetik eraikitako ekoizpen-instalazioetan oinarritzen dira. Kasu honetan, kokapena aukeratzeko arrazoietako batzuk izan dira tokiko agintarieko leialtasuna, lehengai nahiz energia iturrietatik edo errepideetatik hurbil egotea edo, besterik gabe, kokalekua egokia izatea jabeentzat.

COVID-19agatik egoera Errusian 2020ko maiatzaren 15ean

Estatuko Estatistika Zerbitzu Federalaren arabera, 2020ko lehen hiru hilabeteetan 323.000 auto ekoitzi ziren Errusian, aurreko urtean baino % 15,8 gutxiago. Martxoan 111.111 auto fabrikatu ziren, iaz baino % 19 gutxiago. Bien bitartean, martxoaren 30etik aurrera Errusiako auto lantegiek bertan behera utzi zuten autoen ekoizpena, Errusiako presidentek koronabirusaren hedapena saihesteko neurri gehigarriei buruz eman zuen dekretuari jarraiki. Kamioien ekoizpena 27,3 mila unitatekoa izan zen urtarrila eta martxo bitartean, aurreko urteko epealdi berean baino % 6,7 txikiagoa. Martxoan 13,2 mila kamioi ekoitzi ziren guztira, iaz baino % 2,1 gehiago.

Autoaren merkatuan eragina duten faktore ekonomiko garrantzitsuenak bi taldetan sailkatzen dira: 2020ko martxo baino lehenagokoak eta hilabete horretatik aurrerakoak.

Lehen multzoan sartzen dira petrolioaren kostua, errubloaren kanbio-tasa, biztanleriaren eros-ahalmena, ekonomikoki aktiboak diren biztanleen kopurua, autoen prezioak eta beste batzuk.

Apirilean, koronabirusaren pandemia gehitu zitzaizen faktore horiei guztiei. Krisi horrek berekin ekarri du enpresen funtzionamendua mugatzea, eskualde desberdinetako erregimen operatiboaren aurreikusezintasuna, mugikortasun-murrizketak, eskualde eta hirietako mugak ixtea eta, ondorioz, hornikuntza-kateak haustea, e.a.

Ondorioz, adituek argi dute krisi hau ez dela urtebetean bukatuko. Egungo krisi honetan, enpresen diru-sarrerak gutxitu egin dira, galerak sortu dira zenbait jardueratan, enpresa ezegonkor askok kiebra jo dute, biztanleriaren diru-sarrerak murriztu egin dira, mailegudunek eten egin dituzte banku eta finantza-erakundeei egin beharreko ordainketak eta, ondorioz, finantza sektorea ere krisian dago. Hori guztia oztopo gehigarri bat da autoen alderako interesa pizteko. 2020rako aurreikuspen bat egitean, adituek diote auto berrien salmentak % 30-50 gutxituko direla (beherakada hori hainbat faktorearen arabera izango da, besteak beste, Estatuak industriari emango dizkion laguntzen menpe egongo da).

Industria eta Merkataritzako Ministerioak sistemarentzat ezinbestekoak diren enpresen zerrenda zabalago bat onartu zuen, zeintzuek Estatuaren laguntza jasoko baitute krisi garaian. Zerrenda horretan 12 auto-lantegi daude, atzerriko autoak egiten dituztenak barne. Guztiek betetzen dituzte irizpide zehatz batzuk: gutxienez 20.000 milioi errubloko urteko diru-sarrerak izatea eta gutxienez 1.000 langile izatea. Zerrenda horretan sartzen dira AvtoVAZ Taldea (lantegiak Togliatti-n eta Izhevsk-en), Ural, GAZ, KAMAZ eta Sollers (UAZ, eta Ford-ekin batera Elabuga-n elkarlanean ari diren enpresak eta Mazda-rekin batera Vladivostoken elkarlanean ari diren enpresak). Atzerriko autoak bakarrik ekoizten dituzten lantegiak ere badaude zerrendan: Renault (Mosku), Volkswagen (Kaluga) eta PSMA Rus (PSA Peugeot-Citroën eta Mitsubishi Motors konpainiek elkarlanean daramaten lantegia), Hyundai (San Petersburgo), Nissan eta Toyota, eta baita ere Avtotor (Kaliningradon, non abiarazi baitzen BMW, KIA eta Hyundai marketako autoen ekoizpena). Aukeratutako lantegiek Estatuaren laguntza jasoko dute. Krisiaren aurkako neurriak izango dira, adibidez, mailegu bigunak lan-kapitalerako. Gainera, sei hilabeteko luzamendua izango dute kiebra-prozeduretan. Aipatzekoa da badaudela zerrendatik kanpo gelditu diren Errusiako bi auto lantegi gutxienez: Mercedes-Benz enpresak Moskuko eskualdean duena eta Haval enpresak Tula eskualdean duena. Haval-en kasuan, kanpoan geratu da gobernuak oraindik ez duelako sinatu inbertsio-kontratu berezi bat enpresa horrekin. Kontratu horrek eskubidea emango dio enpresari abantaila fiskalak eskuratzeko eta bermatuko du baldintza komertzialek ez dutela okerrera egingo.



7. INFORMAZIO INTERESGARRIA

7.1. Sektorearen definizioa

Automozioaren industria osagarriak produktu-sorta zabala barne hartzen du. Merkatu-azterketa honek partida hauek aztertzen ditu TARIC kodearen arabera:

25. taula: Merkatu-azterketara biltzen diren TARIC kodeak

| Partida | Izena | Partida | Izena |
|----------|--|---------|---|
| 4011 | Kautxuzko pneumatiko berriak | 8511 | Gailu elektrikoak (bujiak, magnetoak, banagailuak) |
| 401110 | Autoentzako kautxu-metalezko piezak | 8512 | Gailu elektrikoak (argiztapena, seinaleak, haizetakoa garbitzekoak) |
| 401120 | Marruskadura-hornigaiak | 8518 | Kutxa akustikoak, bozgorailuak |
| 401699 | Autoentzako kautxu-metalezko piezak | 8526 | Lagundutako nabigaziorako gailuak |
| 6813 | Marruskadura-hornigaiak | 8527 | Irrati-emisioen hargailuak |
| 681381 | Balaztentzako hornigaiak | 852721 | Irrati-emisioen hargailuak |
| 7007 | Segurtasun-beira | 8536 | Zirkuituak babestu eta konektatzeko gailuak |
| 700711 | Autoetan erabiltzeko beira kontratxapatua | 8542 | Zirkuitu elektroniko integratuak |
| 700721 | Autoetan erabiltzeko beira tenplatuak | 854430 | Pizte-bujientzako kable-sortak eta bestelako kable-sortak |
| 700910 | Atzeraspiluak | 8706 | 8701-8705 bitarteko partidetak autoen txasisak |
| 830120 | Autoen ateentzako sarrailak | 8707 | 8701-8705 bitarteko partidetak autoen karrozeriak |
| 830230 | Autoentzako hornigaiak | 8708 | Automobilen zatiak eta osagarriak |
| 83026090 | Gailu elektrikoak (argiztapena, seinaleak, haizetakoa garbitzekoak) | 870810 | Kolpe-leungailuak |
| 8407 | Pistoi alternatibozko motorrak eta errotaziozko motorrak, txinparta bidez pizten direnak | 870821 | Karrozeriako gainerako zati eta osagaiak (kabinakoak barne) |
| 840733 | 250 cm ³ baino gehiagoko baina 1000m ³ -ko edo hori baino gutxiagoko zilindro-bolumena dutenak | 870830 | Balaztak |
| 840734 | 1000m ³ baino gehiagoko zilindro-bolumena dutenak | 870840 | Abiadura-kaxak |
| 8408 | Diesel edo erdi-diesel motorrak | 870850 | Ardatzak eta transmisioak |
| 840820 | 87. kapituluko ibilgailuen propulsiaroko erabiltzen diren motorrak | 870870 | Gurpilak |
| 8409 | 8407 eta 8408 partidetak motorren zatiak | 870880 | Suspentsio-sistemak |
| 840991 | 8407 eta 8408 partidetak motorren zatiak (abiaziokoak ez direnak) | 870891 | Erradiadoreak |
| 8413 | Konbustio-punpak | 870892 | Isilgailuak eta ihes-hodiak |
| 841330 | Konbustio-punpak | 870893 | Enbrageak |
| 841520 | Aire girotuak | 870894 | Bolanteak eta norabide-kaxak |
| 842131 | Pizte-motorren aire sarreretarako iragazkiak | 870895 | Airbaga |
| 84213190 | Pizte-motorren aire sarreretarako iragazkiak (abiaziokoak ez direnak) | 9026 | Likido eta gasen presioa neurtzeko gailu elektronikoak |
| 8483 | Transmisio-ardatzak | 9029 | Belozimetroak |
| 8484 | Juntura metaloplastikoak | 9104 | Gailuen taula-erlojuak |
| 8507 | Bateriak | 940120 | Autoen eserlekuak |
| 850760 | loi-litiozko bateriak | | |

Iturria: agentziak egina



7.2. Elkarteak eta klusterrak

26. taula: Automozioaren sektoreko elkarte garrantzitsuenak Errusian

| ELKARTEA | WEB ORRIA |
|--|---|
| <i>Auto Kontzesionarioen Errusiako Elkarte</i> | http://www.asroad.org/ |
| <i>Automozio Ingeniarien Elkarte</i> | http://www.autoengineer.org/ |
| <i>Errusiako Auto Fabrikatzaileen Elkarte</i> | http://www.oar-info.ru/ |
| <i>Automozio Osagai Fabrikatzaileen Elkarte Nazionala (RUSAUTOconnect ex. NAPAK)</i> | http://rusautoconnect.com/ |

Automozio-industriako klusterrak espezializatutako eskualdeetan daude, non klusterrak sortzeko potentzial handia baitago.



3. ilustrazioa: Automozioaren industriako klusterrak eskualdeka



27. taula: Automozioaren industriako kluster garrantzitsuenak

| | KLUSTERRA | WEB ORRIA |
|---|---|--|
|  | <i>Samara Eskualdeko Automozio Industriaren Klusterra</i> | http://en.caisr.org/ (EN) |
|  | <i>Kaluga Eskualdeko Automozio Klusterra</i> | http://airko.org/clusters/auto-cluster/en (EN) |
|  | <i>Uliánovsk Eskualdeko Automozio Kluster Industrial</i> | http://caiur.ru/mainpageeng (EN) |



| | KLUSTERRA | WEB ORRIA |
|---|---|--|
|  | <i>Ipar-ekialdeko Automozio Industriaren Klusterra</i> | http://nwasz.ru/ (RU) |
|  | <i>Tatarstan Errepublikako Makineriaren Eraikuntzako Klusterra</i> | http://www.kamaklaster.ru/rus/kamsky-center/ (EN) http://clusters.monocore.ru/cluster/44 (RU) |
|  | <i>Kama-ko Lurralde Berrikuntzako eta Ekoizpeneko Klusterra</i> | http://www.innokam.ru/ (EN) |
|  | <i>Automozio eta Petrokimika arloetako Nizhny Novgorod eskualdeko Berrikuntza Industrialeko Klusterra</i> | http://nic-integration.ru/about |

- **Samara Eskualdeko Automozio Industriaren Klusterra**

Samara Eskualdeko Automozio Industriaren Klusterrak bere baitan biltzen ditu Samara eskualdean automozio eta automobil industriaren funtzionamendua eta garapena hornitzen duten enpresa eta antolakunde guztiak.

AVTOVAZ enpresa da taldearen ardatza. Eskualdeko automozio sektorean maila desberdinetako 100dik gora enpresa daude, eta horien erdia baino gehiago erakunde txiki eta ertainak dira.

Parte hartzen duten enpresak: <http://en.caisr.org/members> (zerrenda osoa produktu motaren arabera sailkatuta, ingelesez)

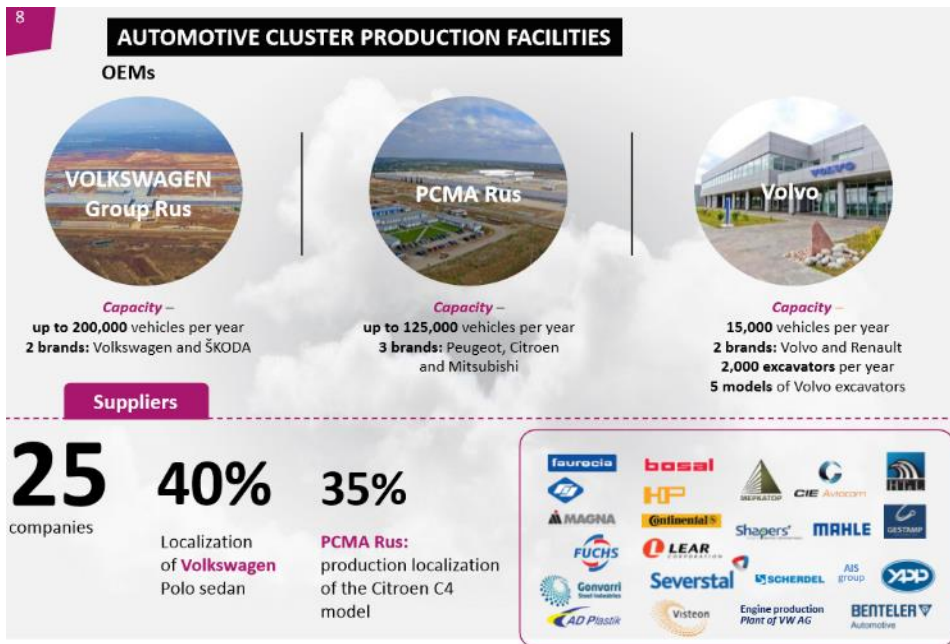
Atzerriko bazkideak: Renault, Nissan, Hyundai, Volvo, Volkswagen, PSA Peugeot Citroen.

- **Kaluga Eskualdeko Automozio Klusterra**

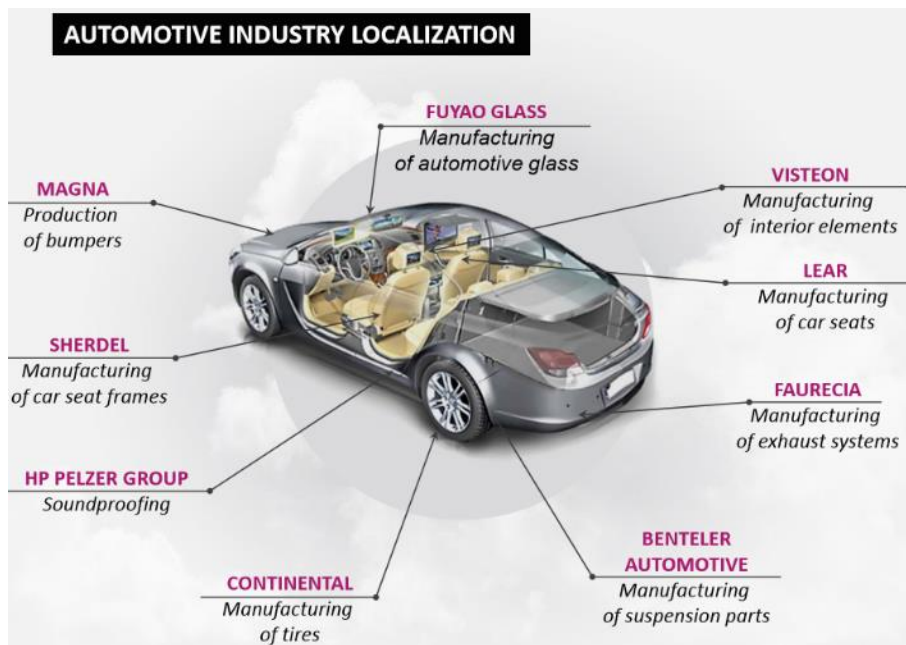
Kaluga eskualdean aktiboki garatzen ari dira automozio, garraio eta logistika, turismo eta aisialdi, nekazaritza eta IT taldeak, bai eta metalurgia taldeak, produktu farmazeutikoak, bioteknologia eta biomedikuntzako taldeak, teknologia aeroespazialak, eta abar. Zerrenda horretan toki berezia du autoen fabrikazioko klusterrak. Ekoizpenari dagokionez, Errusiako hiru autogintza-zentro garrantzitsuenetako bat da. Kluster honen barruan, enpresa errusiarrez gain, badaude atzerriko enpresak ere. Taldearen ardatza hiru OEMak dira: **Volkswagen Group Rus, Peugeot-Citroen Mitsubishi Automotive** eta **Volvo** taldeko enpresa errusiarak. Eskualdeko ekonomia berriaren historia automozio industriarekin hasi zen, edo hobeki esanda, Volkswagen lantegiaren irekierarekin, zeinak goitik behera aldatu baitzuen konplexu industrialaren egitura.



4. ilustrazioa: Kaluga Eskualdeko Automozio Klusterra (OEMak eta hornitzaileak)



5. ilustrazioa: Kaluga Eskualdeko Automozio Klusterra, lokalizazioa





6. ilustrazioa: Kaluga Eskualdeko Automozio Klusterra, integrazioa



- Uliánovsk Eskualdeko Automozio Kluster Industrialia

Uliánovsk Eskualdeko Automozio Kluster Industrialean bildutako antolakundeek bermatzen dute Uliánovsk eskualdeko automozio industriaren kontserbazioa eta garapena. UAZ LLC ainguraketa-enpresaren ekimenez sortu zen. Automozio sektorean maila desberdinetako 14 enpresa baino gehiago daude, eta horien erdia baino gehiago ETEak dira. Klusterreko enpresek 14.000tik gora pertsona enplegatzen dituzte. 2017an ekoiztutako produktuen bolumena 34.000 milioi errublotik gorakoa izan zen, “ibilgailuen ekoizpena” jarduera-motak ekoiztutako produktu guztien ia % 50a.

- Ipar-ekialdeko Automozio Industriaren Klusterra

Ipar-ekialdeko Automozio Industriaren Klusterra 2015ean sortu zen, eta automoziozko osagai hornitzaileek bultzatu zuten ekimena, Nissan Manufacturing Rus eta Ford Motor Company autoen mihiztadura-enpresen laguntza estrategikoarekin. 2017ko ekainaren 1ean, San Petersburgoko nazioarteko ekonomi foroaren testuinguruan, San Petersburgok eta Ipar-ekialdeko Automozio Industriaren Batasunak akordio bat sinatu zuten automozio industriako kluster bat sortzeko.

- Tatarstan Errepublikako Makineriaren Eraikuntzako Klusterra
















Atzerriko bazkideak:

- Verband der Automobilindustrie: Auto-osagai Fabrikatzaileen Alemaniako Batasuna.
- Auto Komertzialentzako Osagaiak Ekoitzi eta Merkaturatzeko Txinako Elkarte Nazionala.
- Bertan kokatutako auto fabrikatzaile handiak: KAMAZ, ELAZ, Mitsubishi Fuso Kamaz Trucks Rus, Mercedes Benz Trucks Vostok



- Kama-ko Lurralde Berrikuntzako eta Ekoizpeneko Klusterra

7. ilustrazioa: Nazioarteko bazkideak

| МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПАРТНЕРЫ | | | | |
|---|---|---|--|---|
|  |  |  |  |  |
| АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ | ЭПОКСИДНЫЕ ПОЛИМЕРНЫЕ ПОКРЫТИЯ | ПРОМЫШЛЕННЫЕ ГАЗЫ | ШАРОВЫЕ КРАНЫ ДЛЯ ГАЗОПРОВОДОВ | ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ |
|  |  |  |  |  |
| КРУПНОУЗЛОВЫЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ | ТРАКТОРНАЯ ТЕХНИКА | АВТОБУСЫ | АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДИСКИ | ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ |
|  |  |  |  |  |
| АВТОЗЕРКАЛА И АВТОСТЕКЛА | ЗАМКИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ | ТРАНСМИССИИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ | СТЕКЛОВОЛОКНО | АВТОКОМПЛЕКТУЮЩИЕ |

- Automozio eta Petrokimika arloetako Nizhni Novgorod eskualdeko Berrikuntza Industrialeko Klusterra

Errusiako Garapen Ekonomikoko Ministerioak eskumena du subsidio federalak emateko Kluster Industrialaren garapena bultzatzeko eta Nizhni Novgorod eskualdeak eskumen horretan parte hartzen du 2014tik. Klusterrean parte har dezakete enpresa industrialek, antolakunde publikoek, unibertsitateek, enpresa haztegiek, teknologi parkeek, eta abarrek. Nizhni Novgorod eskualdeko kluster industrialak 62 konpainia biltzen ditu momentuz. Hauek dira klusterrean parte hartzen duten enpresen jarduera-eremu garrantzitsuenak: petrokimikako eta automozioaren industriako produktuen ikerketa, garapena, produkzioa eta ekoizpena.

Parte hartzen duten enpresak: <http://nic-integration.ru/about>



7.3. Azokak eta argitalpenak

Azokak aukera paregabea dira, produktu eta zerbitzu berriak sustatzeko plataformak direlako. Azoka eta argitalpenei esker posible da salmentak emendatzea eta geografia zabaltzea, kontaktu zuzen berriak sortzea Errusiako eskualde guztietako agintari eta erosleekin, eta B2B bilerak adostea erosketa-sareekin nahiz enpresa handizkariekin. “Interauto” da Errusiako Federazioko automozioaren arloko azoka garrantzitsuenetako bat.

28. taula: Maila nazionalako automozio azokak Errusian (2020)


| AZOKA | SEKTOREA | WEB ORRIA |
|---|--|---|
| San Petersburgoko (SPB) Autoaren Nazioarteko Aretoa | Automozioa | https://www.autoworldexpo.ru/ |
| Siberiako garraioa eta errepideak. Talde berezia (Irkutsk) | Automozioa | http://www.sibexpo.ru/events/transport_2020.html |
| Renwex (Mosku) | Energia berriztagarriak eta ibilgailu elektrikoak | https://www.renwex.ru/en/ |
| AutoMirEXPO (Abakan) | Automozioa | https://exposale.net/tr/exhibition/avtomirekspo |
| Uraletako auto-aretoa 2020. Garraio komertziala (Cheliábinsk) | Automozioa | https://epochel.ru/expo/avto-20/ |
| ElectroTrans (Mosku) | Hiriko garraio elektrikoak | http://www.electrotrans-expo.ru/en |
| MIMS Automechanika (Mosku) | Automozioa | https://automechanika.ru.messefrankfurt.com/moscow/en.html |
| Interauto (Mosku) | Automozioa | http://eng.interauto-expo.ru/interauto/exhibition/ |
| Uraletako garraioa (Ufa) | Automozioa | https://uraltransexpo.ru/ |
| GasSUF (Mosku) | GNC, GLP, gas-ibilgailuak eta gasa hornitzeko ekipak | https://www.gassuf.ru/en-GB |
| BusWorld (Mosku) | Automozioa – autobusak | https://www.busworldrussia.org/ |

Azoka tradizionalaz gain, badaude hornitzaileak bilatzeko proiektuak ere. Normalean fabrikatzaileek eurek antolatzen dituzte; adibidez, Volkswagen enpresak bilaketa bat egin zuen 2019ko irailean: “**Supplier Week at VOLKSWAGEN Group Rus**”. Ekitaldi hartan, enpresaren egungo eta balizko hornitzaileek bertatik bertara aurkeztu zituzten autoen piezak lokalizatzeko eta dagoeneko existitzen diren osagaien ekoizpena optimizatzeko proiektuak. Badago hain esanguratsua ez den beste adibide bat, hain zuzen KAMAZ enpresarena, zeinak Compass kamioi komertzial arina ekoizten hasi nahi baitu 2021-22 urteetan. KAMAZ proiektu horretarako hornitzaileak bilatzen ari da.

Samara Eskualdeko Automozio Industriaren Klusterrak ere antolatzen du Supplier Week izeneko ekitaldia maila desberdinetako TIER fabrikatzaileentzat, beti ere kontuan izanik ingurune industrial horretan kokatutako enpresen premiak.



8. ERREFERENTZIAK

- Автозапчасти – www.avtoal.ru
- ASM HOLDING- <http://www.asm-holding.ru/>
- Association of European Business (AEB) – <http://www.aebrus.ru/>
- Autobusiness – www.abiz.ru
- Autoreview - <https://autoreview.ru/>
- AUTOSTAT- <http://autostat.ru/>
- Cluster de la industria automotriz de la región de Samara - <http://caisr.org/>
- DROM - www.drom.ru
- EBRD - <http://www.ebrd.com/>
- Ernst&Young - www.ey.com
- FC-Novosti Information Agency - <http://www.fcinfo.ru>
- ICEX <https://www.icex.es/>
- IET – www.iee.org
- Grupo GAZ
- Kommersant - www.kommersant.ru
- Local Global – www.localglobal.org
- Market Access Database - <http://mkaccdb.eu.int/>
- NAPI – www.napinfo.ru
- NAPAK – www.napak.ru
- Northwest Development and Investment Agency
- Rusautoconnect - <http://rusautoconnect.com/>
- The Boston Consulting Group
- The Moscow Times – www.themoscowtimes.com
- Volkswagen Group



Eranskina: Osagaien inportazioak -USD

| Partida | Izena | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Espainiakoak 2018 |
|---------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
| 4011 | Kautxuzko pneumatiko berriak | 1 297 478 457 | 1 300 709 216 | 1 616 766 109 | 1 887 089 755 | 129 455 726 |
| 401110 | Kautxuzko pneumatiko berriak, autoetan erabiltzen direnak, auto familiarak barne (<i>break</i> edo <i>station wagon</i>) | 497 266 418 | 461 237 708 | 611 430 494 | 753 755 488 | 7 873 385 |
| 401120 | Kautxuzko pneumatiko berriak, autobus eta kamioietan erabiltzen direnak | 358 738 071 | 387 077 949 | 459 521 225 | 461 495 331 | 34 707 436 |
| 401699 | Autoentzako kautxu-metalazko piezak | 199 490 979 | 228 830 902 | 273 087 911 | 313 360 412 | 8 697 616 |
| 6813 | Marruskadura-hornigaiak | 18 793 638 | 22 039 969 | 24 375 715 | 23 049 235 | 80 940 |
| 681381 | Balaztentzako hornigaiak | 11 090 952 | 14 978 087 | 16 136 062 | 14 080 166 | 29 610 |
| 7007 | Segurtasun-beira | 113 809 216 | 90 454 126 | 108 775 470 | 130 298 601 | 629 072 |
| 700711 | Beira kontraxapatua. Autoetan erabiltzeko moduko tamaina eta formatuekin. | 27 385 660 | 20 701 548 | 21 553 597 | 23 212 367 | 125 100 |
| 700721 | Beira tenplatua. Autoetan erabiltzeko moduko tamaina eta formatuekin. | 67 990 087 | 51 967 004 | 58 767 556 | 61 261 895 | 410 891 |
| 700910 | Atzerako ispiluak | 49 645 449 | 55 063 320 | 80 915 319 | 98 810 934 | 2 491 812 |
| 830120 | Autoen ateentzako sarrailak | 40 378 416 | 43 012 879 | 52 473 699 | 63 622 919 | 118 726 |
| 830230 | Autoentzako hornigaiak | 94 920 089 | 104 076 926 | 135 642 422 | 170 794 570 | 3 196 788 |
| 8707 | Pistoi alternatibozko motorrak eta errotaziozko motorrak, txinparta bidez pizten direnak (eztanda-motorrak) | 1 073 583 670 | 913 360 993 | 1 143 116 104 | 1 328 580 680 | 664 744 |
| 840733 | 250 cm ³ baino gehiagoko baina 1.000m ³ -ko edo hori baino gutxiagoko zilindro-bolumena dutenak | 9 300 319 | 8 082 592 | 8 237 467 | 11 631 059 | 0 |
| 840734 | 1.000m ³ baino gehiagoko zilindro-bolumena dutenak | 968 778 697 | 819 794 146 | 1 033 343 422 | 1 192 761 764 | 664 235 |
| 8408 | Diesel edo erdi-diesel motorrak | 439 506 592 | 560 622 757 | 802 167 646 | 915 528 833 | 90 597 |
| 840820 | 87. kapituluko ibilgailuen propulsiarako erabiltzen diren motorrak | 315 102 560 | 386 732 957 | 602 312 718 | 699 456 140 | 32 145 |
| 8409 | 8407 eta 8408 partidetako motorren zatiak | 423 200 939 | 493 829 322 | 599 510 677 | 712 491 697 | 6 744 700 |
| 840991 | 8407 eta 8408 partidetako motorren zatiak (abiazioak ez direnak) | 170 432 471 | 193 263 845 | 203 720 874 | 268 424 098 | 4 567 927 |
| 841330 | Konbustio-punpak | 119 263 081 | 144 494 200 | 188 033 273 | 212 301 195 | 8 471 550 |
| 841520 | Aire girotuak | 39 894 706 | 43 086 503 | 37 893 140 | 48 168 731 | 589 770 |
| 842131 | Pizte-motorren aire sarrerarako iragazkiak | 95 438 803 | 100 305 736 | 110 527 448 | 136 070 953 | 1 315 230 |
| 8483 | Transmisio-ardatzak (ez da automoziokoa, baizik industrial orokorra) | 661 317 408 | 758 130 495 | 889 827 912 | 1 063 085 517 | 27 380 071 |
| 8484 | Juntura metaloplastikoak | 86 248 118 | 100 319 109 | 116 569 403 | 144 764 951 | 3 288 091 |
| 8507 | Bateriak | 386 677 705 | 494 226 596 | 543 217 682 | 667 226 990 | 5 816 858 |
| 850760 | loi-litiozko bateriak | 54 749 678 | 69 918 723 | 76 835 619 | 122 700 488 | 1 910 |



| Partida | Izena | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Espainiakoak 2018 |
|---------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
| 8511 | Gailu elektrikoak (bujiak, magnetoak, banagailuak) | 250 043 822 | 291 490 101 | 351 730 568 | 399 237 763 | 7 037 957 |
| 8512 | Gailu elektrikoak (argiztapena, seinaleak, haizetakoak garbitzekoak) | 352 436 744 | 366 905 689 | 494 760 233 | 638 838 246 | 8 323 161 |
| 8518 | Kutxa akustikoak, bozgorailuak | 247 298 139 | 287 308 054 | 401 626 892 | 579 001 087 | 1 782 534 |
| 8526 | Lagundutako nabigaziorako gailuak | 151 734 251 | 146 341 016 | 206 514 878 | 230 913 493 | 9 300 042 |
| 8527 | Irrati-emisioen hargailuak | 168 642 756 | 164 990 015 | 199 508 021 | 246 268 900 | 801 807 |
| 852721 | Irrati-emisioen hargailuak | 106 678 277 | 114 609 854 | 135 429 994 | 161 476 951 | 797 457 |
| 8536 | Zirkuituak babestu eta konektatzeko gailuak | 745 784 357 | 801 905 295 | 1 008 469 200 | 1 263 034 372 | 19 980 869 |
| 8542 | Zirkuitu elektroniko integratuak | 787 737 175 | 975 771 235 | 989 847 170 | 1 284 211 977 | 3 942 834 |
| 854430 | Pizte-bujientzako kable-sortak eta garraibideetan erabiltzen diren bestelako kable-sortak | 123 249 492 | 123 898 897 | 159 449 084 | 209 044 824 | 951 033 |
| 8706 | 8701-8705 bitarteko partidetako autoen txasisak, motor eta guzti | 10 007 030 | 14 668 176 | 9 320 453 | 18 339 361 | 632 035 |
| 8707 | 8701-8705 bitarteko partidetako autoen karrozeriak, kabina eta guzti | 1 078 062 606 | 1 124 514 982 | 1 441 592 503 | 2 005 614 435 | 199 559 |
| 8708 | Automobilen zatiak eta osagarriak | 5 377 406 930 | 5 716 564 042 | 7 460 227 705 | 8 964 560 300 | 196 615 608 |
| 870810 | Kolpe-leungailuak | 153 151 358 | 136 517 341 | 186 479 205 | 220 464 371 | 4 461 576 |
| 870821 | Karrozeriako gainerako zati eta osagaiak (kabinakoak barne) | 39 067 959 | 36 351 462 | 47 501 081 | 54 614 057 | 755 |
| 870830 | Balaztak | 531 594 593 | 585 743 691 | 673 496 248 | 759 983 742 | 42 009 596 |
| 870840 | Abiadura-kaxak | 802 956 424 | 856 412 184 | 1 209 453 150 | 1 430 848 536 | 18 816 232 |
| 870850 | Ardatzak eta transmisioak | 250 018 778 | 287 356 563 | 419 564 180 | 515 550 713 | 11 475 013 |
| 870870 | Gurpilak | 528 469 144 | 555 923 997 | 654 460 926 | 853 409 216 | 1 797 607 |
| 870880 | Suspentsio-sistemak | 552 667 922 | 636 302 917 | 809 856 162 | 929 147 467 | 27 072 352 |
| 870891 | Erradiadoreak | 124 084 497 | 118 043 619 | 167 444 294 | 188 915 972 | 1 070 191 |
| 870892 | Isilgailuak eta ihes-hodiak | 108 546 588 | 114 425 244 | 150 726 206 | 200 654 215 | 1 587 682 |
| 870893 | Enbrageak | 126 486 360 | 135 155 122 | 162 116 170 | 192 074 731 | 2 499 278 |
| 870894 | Bolanteak eta norabide-kaxak | 330 248 463 | 337 082 446 | 394 385 200 | 502 156 699 | 8 837 911 |
| 870895 | Airbaga | 65 301 831 | 76 805 766 | 109 026 296 | 124 052 051 | 1 707 983 |
| 9026 | Likido eta gasen presioa neurtzeko gailu elektronikoak | 268 268 691 | 271 641 247 | 308 736 078 | 352 879 562 | 696 852 |
| 9029 | Belozimetroak | 57 681 649 | 59 641 788 | 81 775 695 | 91 101 714 | 2 236 200 |
| 9104 | Gailuen taula-erlojuak | 677 313 | 897 568 | 1 404 917 | 1 396 837 | 0 |
| 940120 | Autoen eserlekuak | 107 746 543 | 97 843 930 | 163 904 269 | 193 243 676 | 16 139 |

Iturria: www.customsonline.ru

© Agencia Vasca de Internacionalización
Basque Trade and Investment S.A.



**BasqueTrade
& Investment**

Agencia Vasca de Internacionalización
Nazioartekotzeko Euskal Agentzia

GRUPO
spri
TALDEA



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
BASQUE GOVERNMENT**