

Txina, auto ekoizpenean lehen posturantz

Azken urteotan, Txinak jauzi ikaragarria egin du autoen ekoizpenean. 2005ean, Alemaniaren aurretik jarri zen eta iazko urte hasieran, Japoniaren aurretik, hau da, Amerikako Estatu Batuen ondoren. Aurreikuspenen arabera, 2012-2015 artean, aurrea hartuko dio hari ere.

DANIEL UDALAITZ



Euskal automobilgintzak Txinako enpresek auto gero eta gehiago ekoiztea mehatxu baino aukeratzat hartu nahi du.

MENDEBALDEAN uste dugu Txinan bizikletaz eta errepide txarretan dabiltzala. Gaur egun Txinara doanak, ordea, irudi hori aldatuta ikusiko du eta errealitate modernoago eta motorizatuagoa topatuko du. Irudi aldaketa hori, batez ere, automobilgintzako bilakaerak eragindakoa da. 2006an, Txinak bost milioi automobil-turismo inguru ekoitzi zituen; 1,7 milioi kamioi eta beste milioi bat autobus eta antzeko ibilgailu. 2007an, sei

milioi turismo inguru ekoitzi omen zituen. 2008rako, zazpi milioi turismo inguruan dabil ekoizpen aurreikuspena. Hala, Txina munduko bigarren auto ekoizlea bihurtu da, 2005ean Alemaniaren eta 2006an Japoniaren aurretik jarri ondoren. Gaur egun, munduko lehenengo auto ekoizle Amerikako Estatu Batuak dira. Hala ere, aurreikusten da 2012-2015 urteetarako Txinak iparramerikar erraldoia gaundituko

duela. Orduan, mundu osoan lehena izango da auto ekoizpenean.

Hazkunde potentzial ikaragarria

Txinan, autoaren merkatuaren hazkunde potentziala ikaragarria da epe ertainera. Aurten sei milioi turismo baino gehiago salduko badira ere, motorizazio tasa auto bat 100 biztanleko izatera helduko da gutxi gorabehera. Kopuru txikia, inondik ere, Europa Mendebaldeko tasaren

Txina, euskal automobilgintzarako aukera

Jende guztia txinatarren produktuak Europara helduko diren beldur da. Produktu horietako asko dagoeneko kontsumitzen ari gara. Ehunka denda txinatar sakabanatuta daude gure geografian. Eta milaka Euskal Herriko eta Europako merkatarik ezkatuta daude horregatik guztiaren-gatik. Egia da autoen marka txinatarrek hasiak direla esportatzen merkatu ez hain zorrotzetara edo gureak baino garapen gutxiago dutenetara, hala nola Afrikara, Ekialde Hurbilera eta Hego Amerikara. Auto txinatarren "erasoak" Europan, hala ere, oraindik ere itxaron beharko du. Baiorrenetik diote 2009 arte ez dela hasiko "eraso" hori, txinatarren auto ekoizpenean hutsune batzuk bete beharra dagoelako.

Honako arrazoi hau ematen da horretarako: Txinako automobilerak oraindik ez dutela herrialde garatuetan eskatzen den kalitatea. Hala ere, euskal automobilgintzaren industria aztertzen hasia da Txinak nolako eragina duen bere sektorean, eta dibertsifikazioaren alde egiten dute.

"Mehatxu moduan baino, Txina aukeratzat hartzen dugu" dio Inés Anituak, Euskadiko Automobilgintzako Osagaien Klusterraren zuzendari nagusiak. Uste du kalitate gaietan "abantaila apur bat dugula oraindik ere Txinaren aldean". Eta gaineratu du: "Txinan erosten dugu, saldu ere herrialde hartan saltzen dugu eta Txinako enprekin hitzarmenak egiten ari gara. Merkatu hori zaindu egin behar da eta aukeratzat jotzen dugu".

aldean: bi biztanleko auto bat. Txina, bi urte barru, munduko bigarren merkatua izango da mendebaldeko ekoizle handientzat eta 2010ean, lehenengoa horietako askorentzat. Pekinen bakarrik, aurten, 700.000 auto baino gehiago matrikulatuko dira, hau da, Espainiar Estatuan matrikulatuko diren herena.

Testuinguru horretan, autoaren merkatu txinatarra honela osatuta dago ekoizleei dagokienez: txinatar ekoizleek Txinako autoen %26,8a hartzen dute; Japonia bigarrena da eta antzeko ehunekoa du (%28,6); hirugarren daude Europako ekoizleak (%22,8) eta laugarren Estatu Batuetakoak (%14,1). Azkenik, bos-

garren Koreako ekoizleak daude (%10,0). Txinako autoaren merkatua, 2000. urtean, 500.000 ale eskasekoa zen, eta, 2007. urtean, 6 milioira heldu zen. 2020rako, adituek uste dute 25 milioi auto ere salduko direla.

Txinan, autoen prezioak 3.000 euro (ibilgailu merkeenak) eta 20.000 euro (Berlina ertainak) bitartean daude. Salmentan hazkundera ikusgarria izan arren, automobila, oraindik ere, luxua da txinatar gehientzat. Eta merkatua, oraingoz, erakunde ofizialen eta gutxiengo dirudunen artean baino ez da ari hazten. Gaurko erosle partikular txinatarren irudia hau da: hiru kideko

Txinako autoaren
merkatua 2000. urtean
500.000 ale eskasekoa
zen, eta 2007. urtean
sei milioira heldu zen

familia, batez beste 1,1 seme-alaba eta hileko 1.025 euroko diru sarrera garbiak dituen.

Kontzentrazioarantz

Txinako auto ekoizleak, gaur egun, oso atomizatuta daude. Aski dugu ikustea sektore horretan 100 ekoizle txinatar baino gehiago daudela, eta horren ondorioa da horietako askok kalitate eskaseko ekoizpen txikiak izatea (15.000 ale gehienez); batzuetan, mendebaldean katalogotik kendutako ereduak kopiak baino ez. Gutxiengoa dira mendebaldeko beste ekoizle batzuekin bat eginda beren gamak sortu dituztenak, munduan zehar esportatzeko helburuarekin. Horregatik, Txinako gobernuak bere herrialdeko marken enpresak kontzentratzeko prozesua bultzatzen ari da. Prozesu horretan, marka handiek txikiak irensten dituzte, eta horrek Txinako auto merkatuan dauden multinazionalak ere eragingo die.

Kontuan hartu behar da Txinan multinazionalak "joint venture"ren aldi baterako enpresak elkartzen dira bitartez baino ezin dutela ekoizti eta beraz, Estatuak gutxienez kapitalaren %50 gordetzen duela. Atzerriko markak bi ekoizle txinatarrekin baino ezin ditzakete egin hitzarmenak; txinatarrek, berriz, egoki irizten dieten marka guztiekin egin ditzakete. ■

Aurtengoan ere, Tourreko tropela Mediterraneora!

Abian da tropela.net:
tourra, sarean, euskaraz, eta sariekin...
Izen ematea dohainik.

