



**İspanya Ülke Raporu
(Otomotiv Sektörü Açısından)**



Uludağ İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği

Ar-Ge Şubesi

Aralık, 2017

GSYİH (Milyon \$)	KBGSYİH (\$)	Büyüme Oranı (%)	Nüfus	Yüzölçümü (km²)	Başkent
1.545.576 (IMF, 2016 tahmini)	32.795 (IMF, 2016 tahmini)	1,764 (IMF, 2016 tahmini)	47.129.000(IMF, 2016 tahmini)	504.782	Madrid

Ekonomik Durum

İspanya ekonomisi GSYİH'ye göre dünyanın 13. Avrupa Birliği'nin 5. büyük ekonomisidir.

İspanya hizmet sektörü temelli modern bir ekonomiye sahiptir. Genç ve iyi eğitilmiş nüfusla fiyatlarda rekabetçi ve yenilikçi uluslararası bir merkezdir.

Ekonominin gelecekteki büyümesine yönelik çalışmalar yapılmakta ve bu yönde araştırma ve geliştirme faaliyetlerine çok önem verilmektedir.

Diğer Batı Avrupa ülkeleri gibi İspanya'nın ekonomisi de 2. Dünya Savaşı'nın ardından bir dönüşüm sürecine girmiş, bu süreçte tarım sektörünün önemi azalırken hizmetler sektörünün önemi giderek artmış ve bu sektör ekonominin hakim sektörü haline gelmiştir. Tarım sektörü GSYİH'nin sadece %2,5'ini oluştururken hizmetler sektörünün payı %75'e kadar yükselmiştir. Perakendecilik, turizm, bankacılık ve telekomünikasyon sektörleri ekonomik faaliyetin en önemli unsurlarındandır. Diğer taraftan GSYİH'nin %17'lik kısmını oluşturan sanayi sektörü ekonomideki önemini korumaktadır.

Ekonomik Performans

Ülkenin mali performansı incelendiğinde son on yılda önemli ilerleme kaydedildiği, açık veren bütçenin 2006 ve 2007 yıllarında % 1 oranında fazla verdiği görülmektedir. Ancak 2008 yılında uzun zaman sonra İspanya'nın bütçe açığı 41 milyar avro'ya ulaşmıştır. 2008 yılında bütçe gelirleri bir önceki yıla göre %6,9 oranında azalırken, giderler %8,7 oranında artmıştır. 2008 yılında kamu borç stoğunun GSMH oranı %33'lere kadar düşmüştür. İspanya'nın borç stoğunun büyük bir bölümü özel kesime ait olup, yaşanan ekonomik krizin İspanya'da daha ağırlıklı olarak hissedilmesinin bir nedeni de, borca dayalı tüketim harcamalarının birden bire daralması neticesinde reel sektörde talep düşüşünden kaynaklanan ekonomik küçülme olduğunun söylemek mümkündür. Genel ekonomik performans kadar bütçe performansının da olumlu olmasında avro'ya geçilmesiyle düşen faizlerin olumlu etkisini yine vurgulamak gerekmektedir.

İspanya'nın artan faiz masrafları borç düzeyini olumsuz etkilemekte ve 2010 yılı borç hizmet maliyetleri %33,3 artarak 23,2 milyar avroya ulaşmıştır.

2004 yılında iktidar partisi değiştiğinde İspanya Başbakanı Jose Luis Rodriguez Zapatero'nun ilk döneminden başlayarak ekonomik büyüme için GSYİH'nin büyümesi desteklenmiştir ve o dönemden itibaren birtakım sorunlar İspanya ekonomisinin problemleri gidişatına dair sinyaller vermeye başlamıştır. Financial Times'a göre bu sorunlar arasında; dış ticaret açığının fazla

olması (2008 yılında GSYİH'nin % 10'u), ticaret ortaklarına karşı rekabet gücünün kaybı ve geleneksel olarak diğer Avrupa ülkeleri karşısında enflasyonun yüksekliği, 1998'den itibaren emlak fiyatlarının % 150 artışı ve petrol fiyatlarındaki artış sayılabilir.

Nisan 2008'de resmi GSYİH büyüme tahminleri % 2,3 olarak belirtilmiştir. Ancak bu tahmin Ekonomi Bakanlığı tarafından 1,6 puan aşağı revize edilmiştir. Bu rakam, diğer birçok gelişmiş ülkelere göre daha iyi görünmekle beraber, İspanya'nın yüksek nüfus artışı nedeniyle (fazla miktarda göç alması) kişi başına GSYİH fazla değişmemiştir. Daha sonra, 2008 yılı üçüncü çeyreğinde 15 yıldır ilk kez ulusal GSYİH'nin azalmasıyla Şubat 2009'da İspanya'nın ekonomik durgunluğa girdiği onaylanmıştır.

Yaşanan ekonomik krizin devam etmesi, kamu borçlarının azaltılması için uygulanan politikaların daha da sertleşmesine, kesintilerin artmasına ve harcamaların azalmasına sebebiyet vermiştir. Öte yandan, 2012 yılında işsizliğin giderek artması ve %25'i geçmesiyle hükümetin uyguladığı kemer sıkma politikalarının doğurduğu sıkıntı artmaktadır. 2013 yılında da kısmen sert kemer sıkma önlemlerinin etkisiyle ekonomi daralmıştır. 2014 yılından itibaren ekonomi toparlanma aşamasındadır. Özellikle emek piyasasındaki yapısal reform programının sonuçları alınmaya başlanmıştır. Ülke ekonomisi 2014 yılında güçlü bir şekilde iyileşme göstermiştir. Ülke ekonomisi diğer Avro Bölgesi ülkelerindeki zayıflığa göre oldukça dayanıklılık göstermiş ve düşen petrol fiyatları Avro Bölgesindeki toparlanmayı katalize ederken İspanya bu durumdan gayet iyi yararlanmıştır.

2014 yılında GSYİH %1,4 büyümesi ekonomideki iyileşmeyi göstermektedir. Enflasyon 1980'lerden beri düşüş göstermektedir. 1987 ve 1992 yılları arasındaki ortalama enflasyon %5,8 iken, 1993 yılında ilk kez %5'e gerilemiştir. Ardından yıllar boyunca düşüş göstermiştir. Aralık 2014'te ise -%1 olarak gerçekleşmiş olup bunun temel nedeni petrol fiyatlarındaki düşüştür.

Özel tüketim ekonomideki büyümeyi desteklemeye devam etmektedir. Bunun sonucu olarak GSYİH 2015 yılında %3,2 oranında büyüme göstermiş; böylelikle ekonomik krizin ortaya çıktığı 2008 yılından sonraki en yüksek büyüme oranı kaydedilmiştir.

Ekonomi Politikaları

Son 10 yıllık süreçte ülke ekonomisi yoğun bir özelleştirme programı çerçevesinde şekillenmiş, hemen her alanda devlet hakimiyeti istikrarlı biçimde azalmıştır. AB mevzuatına uyum çalışmaları, özellikle enerji ve telekomünikasyon sektörlerinde devlet hakimiyetinin ve tekellerin kaldırılması sonucunu doğurmuştur. Ancak yine de, halen bazı alanlarda liberalizasyon çalışmaları beklentileri karşılamamış olup, İspanya piyasasının tamamen rekabete açılması için yapılması gereken bazı düzenlemeler bulunmaktadır.

Hükümet 2008 yılı seçimlerinden sonra söz verdiği gibi ekonominin uzun dönemli performansını artırmak için Kasım 2009'da "sürdürülebilir ekonomi" yasasını sunmuştur.

İşgücü piyasasında da gerekli değişiklikler yapılmaktadır. Haziran 2009'da başarısız bankaların yönetimi için yeni bir fon (Fund for Ordered Bank Restructuring - FROB) oluşturulmuştur.

Ağustos 2009'dan itibaren ekonomik kriz tüm dünyaya yayılmıştır. İspanya ekonomik krizle mücadeleye daha iyi bir pozisyondan başlamak amacıyla kamu borçlarını (GSYİH üzerinde) azaltma yoluna gitmiştir. Yeni vergi politikalarının uygulanması ile ekonomik modelin yenilenebilir enerji, biyoteknoloji, bilgi teknolojileri ve telekomünikasyon gibi değer zinciri yüksek olan yeni sektörlerde büyüme modeline geçişine olanak sağlaması planlanmıştır.

Son dönemde ekonomi politikası ekonomik darboğaza odaklanırken kamu maliyesi ve güven verici yatırımcılara yönelmiştir. Bütçede 2009 yılının tersine kamu maliyesinin zayıflaması nedeniyle 2010 yılında bir dizi önlem alınmıştır. Alınan bu önlemler arasında vergi artışları da mevcuttur. Tasarruf tedbirleri halen devam etmektedir.

Yeni Halkçı Parti (PP) hükümeti geniş bir alanda yapısal reform programları ve ciddi ve sıkı kamu maliyesi, işgücü piyasasında reform ve toplu pazarlık ve özel girişimlerin geliştirilebileceği ekonomik ve sosyal ortama odaklanan tasarruf tedbirleri üzerine önemli vurgu yapmaktadır. Bununla beraber genel devlet harcamalarının yarısını oluşturan emeklilik kesintileri, sağlık ve eğitim harcamalarını göz ardı etmiştir. Devlet banka sektörünün kırılganlığını izlemeye devam etmekte ve ülkenin tasarruf bankaları (Cajas) yeniden aktif rol oynamaktadır.

Bölgesel hükümetler tarafından gelen açıklar ve ülkenin sosyal güvenlik sistemi nedeniyle hükümet, ekonomideki büyümenin kamu maliyesine destek sağlamasına rağmen 2015 yılındaki bütçe açığını hedefi olan %4,2'yi tutturamamıştır. 2014 yılındaki %5,9 olan bütçe açığı 2015 yılında ancak %5,1'e gerileyebilmiştir. Yönetim 2016 yılında bölgesel harcamaları kıstak için önlemler alacağını açıklamış, kurumlar vergisinde ve açığı sınırlamak için bir dizi değişiklikler öngörmektedir. Temmuz 2016'da Avrupa Komisyonu daha önce önerdiği AB mali kural uygulamasına uyumsuzluktan ceza önerisini iptal etmiştir ve İspanya'ya bütçe açığını %3'e düşürmesi için 2 yıl daha ek süre tanımıştır. Bununla beraber bir sonraki hükümet, politik açıdan zor olacak olsa da bir dizi mali düzeltme önlemleri almak zorunda kalacaktır.

Enflasyon

İspanya'da enflasyon 1980'lerin sonundan bu yana yavaş yavaş düşüş göstermektedir. Ortalama enflasyon 1987- 1992 arasında %5,8 olarak gerçekleşmiştir. 1993'e gelindiğinde enflasyon ilk defa %5'e düşmüştür. İzlenen sıkı para politikası, dünya petrol ve mal fiyatlarındaki düşüş, ekonominin belli sektörlerinde yürütülen liberalizasyon çalışmaları ve ücret artışlarının düşük tutulması gibi bir dizi nedene bağlı olarak 1990'lı yıllarda ülkede tüketici fiyatları da azalma göstermiş, %5'lerde seyreden enflasyon oranı 2007 yılında %2,8'ye kadar düşmüştür. 2002 yılından 2010 yılına kadar ortalama enflasyon oranı %2,78 olarak gerçekleşmiştir. Yüksek kapasite kullanım oranları, iç ve dış baskılarla kademeli bir toparlanma yaşayan ülkenin 2011 yılı için enflasyon oranı ise % 3,1'e yükselmiştir. Enflasyon üzerindeki baskı küresel emtia fiyatları eğilimlerinden etkilenmiştir. Bununla beraber tüketici

fiyatlarındaki artış, ekonomideki atıl kapasite ve rekabet gücünü yeniden kazanmak için maaşlardaki dondurmalar nedeniyle sınırlanmıştır. Enflasyon ekonomideki atıl kapasite ve rekabet edebilirliği yeniden kazanmak için ücretlerdeki artış nedeniyle sınırlanmaktadır. Ancak Eylül 2012’de ilaçlar için katkı payının tanıtılması ve KDV oranlarındaki artış tüketici fiyatlarının 2013 yılı ortalarına kadar yukarıya çıkması yolunda baskı oluşturmuştur. Buna rağmen 2013 yılında enflasyonun talepteki zayıflık nedeniyle %1,5’te kalmıştır.

2014 yılında fiyat baskısı ve enerji fiyatlarındaki düşüşün ardından, 2015 yılının çoğunda tüketici fiyatları düşmüş olup ortalama enflasyon yıl boyunca %0,6’da kalmıştır. Petrol fiyatlarındaki düşüşün devamının –özellikle 2016 yılının ilk yarısındaki düşüş ve ardından İngiltere’deki referandum şokunun ardından durgun ekonomik iyileşme- fiyatları düşürmesi muhtemel olup 2016 yıl sonu tüketici fiyatlarının %0,3 düzeyine gerilemesi öngörülmektedir. Ardından 2017 yılında baz etkisi ve petrol fiyatlarındaki yükselişin etkisiyle enflasyonun %1,3’e yükselmesi öngörülmektedir. 2018 yılında %1’e düşmesi ve 2019-20’de %1,7’ye yükselmesi beklenmektedir.

Otomotiv Endüstrisi

OICA verilerine göre İspanya, 2 milyon 886 bin adetlik üretimi ile 2016 yılında dünyanın en büyük 8. Motorlu taşıt üreticisi konumunda bulunmaktadır. İspanya, Almanya’nın ardından Avrupa’nın en büyük 2. Motorlu taşıt üreticisi iken, ticari araç üretiminde ise Türkiye’nin ardından ikinci sırada bulunmaktadır. İspanya’nın motorlu araçlar üretimi hızla artmaktadır ve 2016 yılında 3 milyon adede yaklaşmıştır. Ülkedeki üretim ve pazar büyümesi 2016 yılında birbirine yakın seyretmiştir.

İspanya motorlu araçlar pazarı 2012 yılından bu yana toparlanma eğilimindedir. Pazar 2014 yılında %25 büyüyerek 1 milyon 30 bin adet olarak gerçekleşmiştir. Ülkedeki pazar büyümesi 2015 yılında da devam etmiş ve pazar %24 artış ile 1 milyon 277 bin adede, 2016 yılında artışını devam ettirerek 1 milyon 347 bin adede yükselmiştir.

İspanya Otomotiv Sektörü (Adet)

	2012	2013	2014	2015	2016	2016 Değ. %
Üretim	1.979.179	2.163.338	2.402.978	2.733.201	2.885.922	5,6
Pazar	790.991	822.950	1.029.782	1.277.059	1.347.344	5,5

Kaynak: OICA

2011 yılında ülkenin otomotiv ithalatı 35 milyar USD’nin üzerine çıkarken, 2013 yılında 32,3 milyar USD, 2014 yılında ise 39,5 milyar USD olarak gerçekleşmiştir. İspanya’nın otomotiv ithalatı 2015 yılında %2 düşmüş ve 38,8 milyar USD olurken, 2016 yılında 41 milyar USD’ye yükselmiştir. Ülkenin 87 faslındaki en büyük ithalat kalemi 8708 faslındaki otomotiv yan

sanayi ürünleridir. İspanya'nın 8708 faslındaki otomotiv yan sanayi ürünleri ithalatı 2012 yılında 14,8 milyar USD, 2013 yılında 17,3 milyar USD, 2014 yılında 19,7 milyar USD, 2015 17.2 milyar USD, 2016 yılında 16.7 milyar USD olmuştur.

Türkiye-İspanya Otomotiv İhracatı (Milyon USD)

2013	2014	2015	2016	2017*
772	968	1.086	1.315	1.504

Kaynak: TİM *Ocak - Kasım

TİM verilerine göre İspanya'ya yönelik otomotiv ihracatımız 2013 yılında 772 milyon USD, 2014 yılında %25 artışla 968 milyon USD ve 2015 yılında %12 artışla 1 milyar 86 milyon USD olarak gerçekleşirken, 2016 yılında 1.3 milyar USD'ye, 2017 Ocak-Kasım döneminde ise 1.5 milyar USD'ye yükselmiştir.

Ülkemizin İspanya'ya yönelik otomotiv ihracatı 2013 yılından bu yana iki kat artmıştır. 2017 yılında 1.6 milyar USD ile İspanya'ya bugüne kadarki en yüksek ihracat rakamına ulaşılması beklenmektedir. İspanya otomotiv endüstrisinde en fazla ihracat yaptığımız 5. Ülke konumunda yer almaktadır.

2017 rakamlarına bakıldığında Ocak-Kasım döneminde İspanya'ya en fazla ihracatın 836 milyon USD ile binek otomobillerde yapıldığı görülmektedir. İspanya'ya otomotiv yan sanayinde 343 milyon USD, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlarda 220 milyon USD, çekicilerde 60 milyon USD, otobüs-midibüs-minibüste ise 44 milyon USD'lik ihracat gerçekleştirilmiştir. İspanya hemen tüm mal gruplarında önemli bir pazarımız konumunda yer almaktadır.

MAL GRUBU	2016 (OCAK- KASIM)	2017 (OCAK- KASIM)	DEĞ.%
İKİ TEKERLEKLİ TAŞITLAR (BİSİKLET.MOPET. MOTOSİKLET)	1.818.399	517.691	-71,53%
BİNEK OTOMOBİLLER	566.714.600	836.471.075	47,60%
ÇEKİCİLER	59.597.806	60.478.448	1,48%
EŞYA TAŞIMAYA MAHSUS MOTORLU TAŞITLAR	205.060.567	219.612.364	7,10%
OTOBÜS.MİNİBÜS.MİDİBÜS	40.440.642	43.695.106	8,05%
OTOMOTİV SANAYİ OTOMOTİV YAN SANAYİİ	317.563.448	343.104.028	8,04%

Üretim¹

Passenger cars					
	2012	2013	2014	2015	2016
Renault	274,820	265,427	343,565	465,251	575,159
Opel	262,870	281,350	317,099	358,943	361,066
SEAT	270,279	285,100	329,724	342,804	313,199
Volkswagen	287,288	289,578	305,700	298,359	296,800
Ford	133,043	202,047	180,569	265,293	287,127
Citroën	86,582	146,591	189,702	233,700	236,389
Audi	106,826	104,500	112,815	134,170	135,847
Nissan	14,252	7,679	26,646	42,327	33,915
Peugeot	87,614	125,594	46,011	34,765	28,116

Light commercial vehicles					
	2012	2013	2014	2015	2016
Mercedes-Benz	76,387	76,462	80,154	99,579	147,694 (F)
Citroën	101,320	100,246	106,670	117,484	126,183
Peugeot	96,333	88,883	97,446	108,469	114,575
Ford	0	21,551	102,011	123,139	108,562
Nissan	73,662	60,570	59,423	57,541	83,503
Iveco	19,598	24,347	45,833	24,655	40,181
Renault	54,826	62,019	50,094	4,912	3,484

Trucks					
	2012	2013	2014	2015	2016
Iveco	23,163	28,545	30,692	31,040	30,015

Pazar²

a) Total sales						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (F)
Cars	699,589	722,705	855,308	1,034,232	1,147,007	1,213,679
LCVs	77,681	86,153	114,665	155,855	173,406	195,961
HCVs	12,310	12,783	15,792	22,036	24,286	24,916
Total	789,580	821,641	985,765	1,212,123	1,344,699	1,434,556

F = forecast

¹ Tüm veriler IHS Automotive websitesinden alınmıştır.

² Tüm veriler IHS Automotive websitesinden alınmıştır.

Binek Otomobiller

Leading brands by market share						
	2012	2013	2014	2015	2016	Market share % (2016)
Renault	52,561	53,459	65,043	77,087	90,503	7.9
Opel	49,586	54,445	66,700	76,470	89,383	7.8
Volkswagen	62,490	63,927	76,958	88,300	89,012	7.8
Peugeot	55,644	57,225	62,570	76,314	83,523	7.3
SEAT	54,856	59,096	67,894	77,529	77,643	6.8
Citroën	49,006	42,268	49,799	56,765	60,607	5.3
Ford	51,058	47,429	58,818	64,327	60,114	5.2
Nissan	35,588	34,406	39,858	55,313	57,087	5.0
Toyota	35,936	36,999	41,242	49,120	55,672	4.9
Kia	18,416	22,019	31,452	45,028	53,412	4.7

Hafif Ticari Araçlar

Leading brands by market share						
	2012	2013	2014	2015	2016	Market share % (2016)
Peugeot	11,868	13,835	17,169	21,596	24,955	14.4
Citroën	13,220	13,595	18,670	22,874	24,317	14.0
Renault	12,315	11,764	16,082	22,912	24,196	14.0
Ford	8,529	8,412	11,817	22,965	24,177	13.9
Volkswagen	7,217	7,146	9,401	10,845	15,236	8.8
Fiat	6,528	7,608	10,180	13,929	14,511	8.4
Dacia	100	6,274	9,501	9,927	9,944	5.7
Mercedes-Benz	4,371	4,632	6,589	8,935	9,767	5.6
Nissan	4,955	4,524	4,564	6,381	8,163	4.7
Opel	3,112	2,972	3,787	5,506	7,142	4.1

İspanya otomotiv endüstrisi ile ilgili daha fazla bilgi için:

Asociacion Española de Fabricantes de Automoviles y Camiones (ANFAC):

www.anfac.es

YASAL UYARI Bu rapor Birliğimiz uzmanları tarafından güvenilir olduğuna inanılan kamuya açık kaynaklardan elde edilen bilgiler kullanılmak suretiyle, sadece bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır. Bu rapor ve içindeki bilgilerin kullanılması nedeniyle doğrudan veya dolaylı olarak oluşacak zararlardan Birliğimiz hiçbir şekilde sorumluluk kabul etmemektedir. Birliğimizin yazılı izni alınmaksızın herhangi bir kişi tarafından, herhangi bir amaçla, kısmen veya tamamen çoğaltılamaz, dağıtılamaz veya yayımlanamaz. Tüm haklarımız saklıdır.

Ülkemizin İspanya'ya İhracat Potansiyeli³

Sektör	GTİP	Potansiyel Ürün	Ülkenin Toplam İthalatı 2015 (milyon dolar)	Türkiye'nin Ülkeye İhracatı 2016 (milyon dolar)	Türkiye'nin Toplam İhracatı 2016 (milyon dolar)	Dünya İthalatında Ülkenin Payı 2015 (%)	Türkiye'nin Ülkeye İhracatındaki Değişim 2015-2016 (%)	Ülkenin Toplam İthalatındaki Değişim 2014-2015 (%)	Ülke İthalatında İlk 5 Ülke ve Pazar Payları (%)**	Ülkenin Türkiye'ye ve Rakip Ülkelere Uyguladığı Gümrük Oranları
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	4011	Kauçuktan dış lastikler	1.703	38	991	2,3	-12,0	-11,0	Almanya (16,7), Çin Halk Cumhuriyeti (15), Fransa (10,5), İtalya (7,2), Polonya (6,7)	Türkiye: %0, AB ve STA: %0, Çin: %0-4,5
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	4016	Vulkanize kauçuktan diğer eşya	451	36	635	1,7	0,2	-10,8	Almanya (20,2), Fransa (11,8), Polonya (10,2), İtalya (9,7), Çin Halk Cumhuriyeti (8,8)	Türkiye: %0, AB ve STA: %0, Çin: %0-2,5
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	8702	Otobüsler	191	44	1.503	1,2	85,8	49,3	Almanya (29,9), Türkiye (16,7), Fransa (15,6), Polonya (11,6), Çek Cumhuriyeti (10,6)	TR: %0, AB ve STA: %0

³ T.C. Ekonomi Bakanlığı Ülke Masaları Bölümünden alınmıştır.

Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	8703	Otomobiller	16.241	646	8.356	2,4	30,8	8,5	Almanya (33,3), Fransa (12,6), İngiltere (12,1), Japonya (7,5), Çek Cumhuriyeti (6)	TR: %0, AB ve STA: %0, Japonya: %5-10
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	8704	Kamyonlar ve diğer ticari araçlar	1.890	220	4.579	1,6	-1,9	32,4	Fransa (37,4), Almanya (18,6), Türkiye (16), İtalya (10,9), Portekiz (4,2)	Türkiye:%0, AB ve STA: %0
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	8708	Otomotiv yedek parçaları	17.151	187	3.868	4,9	1,3	-12,9	Fransa (34), Almanya (25,3), İtalya (6,5), Portekiz (4,8), Çek Cumhuriyeti (3,4)	TR: %0, AB ve STA: %0