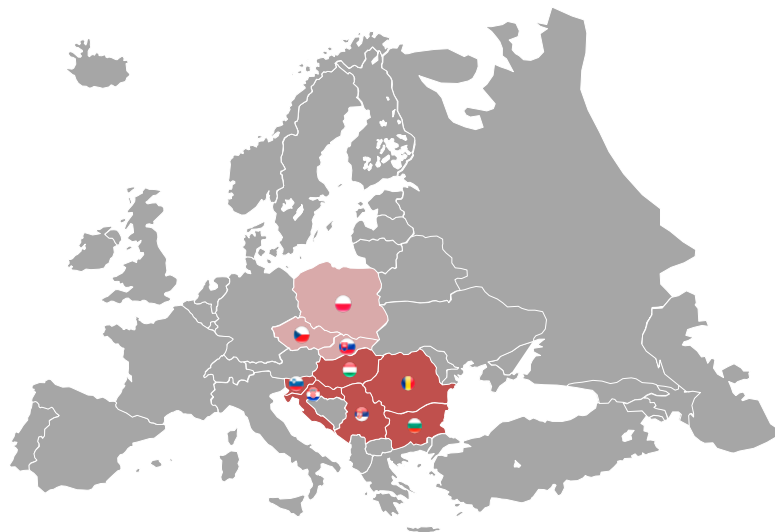


INFORME DE APROXIMACIÓN AL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN EUROPA DEL ESTE

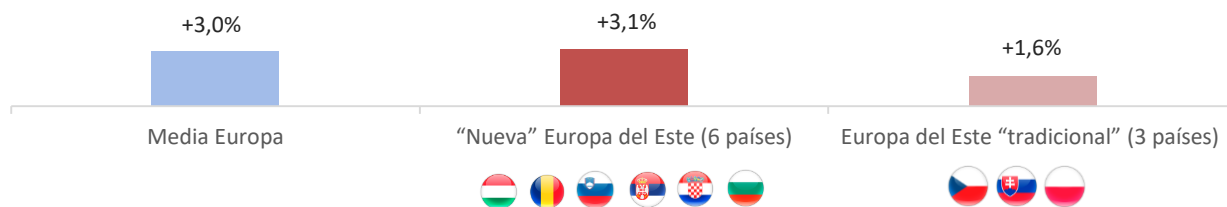
Abril de 2022

Desde hace unos años, los países del Centro y Este de Europa han ido ganando peso e importancia en el sector de automoción a nivel europeo y mundial. Las facilidades para la inversión y unos costes laborales considerablemente menores (al menos, en un principio) han provocado que muchos OEMs europeos e internacionales hayan localizado implantaciones productivas en estos países, traccionando, además, a su cadena de proveedores. Los países que han acaparado tradicionalmente las inversiones han sido Chequia, Polonia y Eslovaquia. Sin embargo, recientemente, las inversiones de algunos de los principales proveedores están virando hacia países más al este de Europa, principalmente Hungría, Rumanía, Serbia y Eslovenia y, en menor medida, Bulgaria y Croacia.



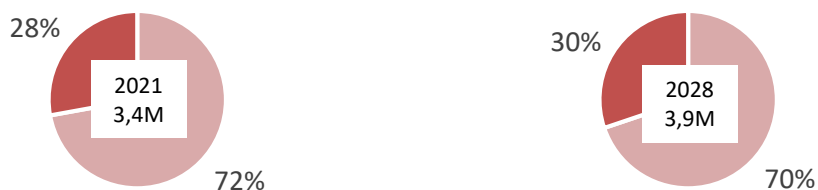
Se prevé que en los próximos años la producción conjunta de estos 6 países crezca a un ritmo anual del 3,1% hasta 2028, por encima de la media europea y por encima de la producción conjunta de los ‘tradicionales’ países del sector en Europa del Este (1,6%).

Comparativa del crecimiento anual esperado de la producción de vehículos ligeros (TACC (1), 2021-2028)



La producción de estos 6 países irá ganando peso sobre el total de la región oriental del Viejo Continente, pasando de suponer el 28% en 2021 al 30% en 2028, superando el millón de vehículos anuales desde 2022 en adelante. Serbia será el país en el que el crecimiento de la producción será mayor, superando un ritmo del 10% anual.

Comparativa de la evolución de la producción de vehículos ligeros (% , 2021-2028)



(1) Tasa anual de crecimiento compuesto

INFORME DE APROXIMACIÓN AL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN EUROPA DEL ESTE

Crecimiento PIB e inflación



Desde un punto de vista de **datos macroeconómicos**, todos los países de Europa del Este tendrán un **crecimiento similar en términos de PIB** en los próximos dos años, si bien **Croacia y Bulgaria**, entre los países emergentes en automoción, y **Eslovaquia y República Checa**, entre los países tradicionales, crecerán **por encima del 4%** en el período 22-23. En cuanto a la inflación, tradicionalmente elevada en algunos de los países de la región, se **estabilizará en torno al 2-5% en todos los países**, sin diferencias sustanciales, salvo **Croacia y Serbia**, que verán como aumenta **por encima del 5%**.

Condiciones laborales



En términos de **condiciones laborales** es donde se observa la **posición más ventajosa en estos países emergentes** en automoción frente a los tradicionales, principalmente en los **costes laborales y los salarios medios** y, en menor medida, en la tasa de desempleo (entendiendo que las tasas más elevadas favorecerían el negocio para las empresas vascas, con una mayor mano de obra disponible). Hungría, Rumanía, Serbia y Bulgaria tienen un **coste laboral medio** por debajo de los 10 euros/hora, a diferencia de Polonia, Chequia y Eslovaquia, todos por encima de los 11 euros/hora. El único país que **destaca negativamente en este aspecto es Eslovenia**. En cuanto a **salario medio**, de nuevo, salvo Eslovenia, todos estos países destacan por un menor salario medio de sus trabajadores, situándose **muy por debajo de Eslovaquia y, especialmente, de Chequia**. La tasa de **desempleo** es especialmente **elevada en Serbia y Croacia**, y supera el 5% en Bulgaria, Rumanía y Eslovenia.

Sector automoción



En cuanto al **sector de automoción**, las **mayores diferencias** se observan en el **crecimiento esperado** en la producción de vehículos en algunos países de la nueva Europa del Este. **Polonia** tendrá el **mayor crecimiento anual** en el período 21-24, por encima de Serbia (12% anual), a un ritmo **del 20% anual**. Además, **Rumanía** crecerá **por encima del 11%**. De nuevo la **nota negativa** la pone **Eslovenia**, cuya producción **decrecerá a un ritmo de casi el 26% anual** hasta 2024, quedándose sin producción a partir de ese año. En términos **absolutos**, **Rumanía** se situará en **niveles productivos cercanos** a los de **Polonia** (aunque algo inferiores), mientras que Hungría alcanzará el medio millón de vehículos anuales. **Serbia**, por su parte, se situará **cerca de los 30.000** y Bulgaria, sin producción hasta ahora, comenzará a fabricar modelos del OEM eléctrico alemán eGO en 2024, mientras que Croacia seguirá muy enfocada a los superdeportivos de Rimac Automobili.

En cuanto a **proveedores de componentes**, es cierto que por su dimensión y tradición en el sector, el **número total de plantas y empresas de relevancia seguirá siendo mayor en Chequia, Eslovaquia y Polonia**, en los próximos años. Sin embargo, cabe destacar el **creciente protagonismo** de otros **países alternativos** de Europa del Este.

Hungría se ha posicionado como **líder de la electrificación en Europa Oriental**, siendo el país con el mayor número de plantas de empresas de baterías o componentes relacionados. Además, **junto a Rumanía**, se sitúan los **niveles de Polonia y Eslovaquia** en términos de **cantidad empresas proveedoras de componentes y plantas** de los principales **Tier1**. En términos de proveedores de sistemas de **powertrain y drivetrain** alternativos **enfocados a vehículo eléctrico**, **Eslovenia** es el país de los 9 analizados con **mayor número de plantas**, un total de 5. Por último, **Rumanía** se sitúa como el país cuyas **exportaciones de componentes** tienen un **mayor peso sobre el total de los productos exportados en el país**, con un 26%.

Conclusiones



Todo esto ha provocado que en los últimos años, numerosas **empresas europeas y a nivel internacional** hayan decidido **implantarse o trasladar parte de su producción a estos países**, por las numerosas ventajas que ofrecen a nivel económico, laboral y de perspectivas del sector. Destacan especialmente **Hungría**, con **inversiones anunciadas por empresas coreanas, chinas y grandes Tier1** (Bosch, Continental, Vitesco); **Rumanía**, donde los **OEMs**, han anunciado **ampliaciones** de su capacidad productiva y los **Tier1 alemanes** han anunciado grandes **inversiones**; y **Serbia**, donde el Gobierno está favoreciendo enormemente la **inversión extranjera, y empresas coreanas, japonesas, chinas y americanas** tienen previsto implantarse.

SCOREBOARD

A continuación, se recogen en una **matriz comparativa** (resumen) y, en mayor detalle, en las siguientes transparencias, las **principales variables** (macroeconómicas, laborales y del sector de automoción). Se sombrea en **color verde** aquellos **campos en los que los países destacan sobre el resto** de la región; y, en **rojo**, los **aspectos que destacan de forma negativa**. Destacan **positivamente Serbia, Rumanía y Bulgaria** en términos de **crecimiento del PIB, costes laborales, salario medio y TACC de producción de vehículos**; y, **negativamente, Eslovenia y República Checa**, así como **Croacia** en **inflación esperada**.

	Previsión crec. PIB ¹ (%, 2023)	Previsión inflación ¹ (%, 2023)	Doing Business	Coste laboral (€ / hora)	Salario medio (€ / mes)	TACC ² producción vehículos (%, 21-24)	Aspectos positivos destacables	Aspectos negativos destacables
CZE	4,2	3,2	41	14,1	1.129,3	5,6	✓ Gran nivel de producción de vehículos	<ul style="list-style-type: none"> × Coste laboral elevado × Salario medio muy elevado × Saturación de proveedores en algunos casos
SVK	5,0	2,6	45	13,4	888,8	3,4	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Creciente nivel de producción ✓ Líder en crecimiento PIB ✓ Menor inflación esperada 	<ul style="list-style-type: none"> × Costes laborales y salarios medios por encima de los países de la 'nueva' Europa del Este
POL	2,9	4,4	40	11,0	773,1	20,2	✓ Gran crecimiento esperado en la producción de vehículos ligeros	<ul style="list-style-type: none"> × Costes laborales y salarios medios por encima de los países de la 'nueva' Europa del Este × Saturación de proveedores en algunos casos × Alta inflación esperada
HUN	3,6	4,6	52	9,9	713,9	6,7	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Precursor de la e-movilidad en EE ✓ Apoyo del gobierno a la producción ✓ Políticas comerciales y de inversión muy liberales 	<ul style="list-style-type: none"> × Sin grandes volúmenes de producción por OEM × Tasa de rotación de personal elevada y alta inflación × Tamaño de mercado por debajo del max histórico 2019
RUM	3,4	2,9	55	8,1	584,3	11,2	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 2 plantas con capacidades >300k ud anuales ✓ Nuevas inversiones anunciadas por los Tier1 ✓ Salarios medios inferiores a los de otros países ✓ Aumento de los incentivos a los vehículos eléctricos 	<ul style="list-style-type: none"> × Tasa de inflación muy elevada × Menor avance de la electrificación × Riesgo comercial alto × Nivel muy bajo de cualificación de los empleados
SLO	3,0	2,6	37	19,9	1.142,0	-26,4	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Facilidad para hacer negocios ✓ Gran nivel de apertura comercial ✓ Nivel elevado de cualificación de los empleados 	<ul style="list-style-type: none"> × Producción a la baja en 2024 y nula a partir de 2024 × Avance más lento de la electrificación × Coste laboral horario muy elevado × Salarios medios muy elevados × Situación política incierta
SER	4,3	5,8	44	5,8	470,5	12,1	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Creciente inversión extranjera en el país ✓ Coste laboral horario muy bajo ✓ Salario medio inferior al resto de países ✓ Creciente avance de la electrificación ✓ Tasa de desempleo muy elevada 	<ul style="list-style-type: none"> × Un único OEM de vehículos ligeros (Stellantis-Fiat) × Futuro de la fábrica de Stellantis muy cuestionado × Tasa de inflación elevada
CRO	4,0	5,4	51	11,1	759,6	N/A (sin producción en 21-24)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tasa de desempleo elevada ✓ Crecimiento de Rimac Automobili, atrayendo el interés inversor OEMs top: Porsche, Hyundai y Kia ✓ Elevado número de regímenes de exención fiscal 	<ul style="list-style-type: none"> × Menor inversión en el sector de automoción × Apenas un OEM con muy baja capacidad productiva × Sin inversiones anunciadas por OEM/Tier1 internacionales
BUL	4,5	3,4	61	6,5	582,7	N/A (sin producción en 2021)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Costes laborales más competitivos ✓ Régimen fiscal más favorable de Europa ✓ Creciente importancia de la industria en el país ✓ Condiciones favorables a la inversión extranjera 	<ul style="list-style-type: none"> × Sin plantas de OEMs (salvo eGo en 2024)

(1) Las previsiones de crecimiento del PIB e inflación esperada son relativas al mes de abril, teniendo en cuenta el impacto de la invasión rusa de Ucrania; (2) Tasa anual de crecimiento compuesto

Países con mayor atractivo a priori