

AM ÎNCHIEIAT UN AN MODEST ÎNCEPE UNUL MAI BUN ?

Încheierea anului 1999 nu ne-a adus nici o surpriză. Piața automobilului, intrat în declin ce-i drept cu mare decalaj față de restul economiei românești, a confirmat previziunile negative care începeau să se contureze la jumătatea anului [i care au fost întrite la sfârșitul trimestrului trei. Scăderea accentuată a puterii de cumpărare, chiar dacă difrențiat pe categorii, a condus la o scădere generală a pieții. Aceasta a fost în mod natural urmată rapid de o scădere corespunzătoare a producției [i a importurilor.

Este prima scădere a pieții automobilelor de după 1990, ce urmează unei perioade de timp de opt ani în care s-au înregistrat creșteri anuale continue ale pieții, uneori chiar spectaculoase.

Declinul pieții s-a făcut simțit încă de la începutul anului 1999, după ce anul 1998 se încheiase cu rezultate record. În prima jumătate a anului a avut loc o scădere puternică a pieții automobilelor second-hand, justificată în parte [i de efectul introducerii noilor normative de poluare. Până la jumătatea anului, piața automobilelor noi s-a menținut pe nivele relativ constante, în mare măsură prin absorbirea unei părți a clienților ce nu mai aveau acces pe piața second-hand. Declinul în continuare al puterii de cumpărare a avut drept efect în a doua parte a anului scăderea [i a pieții automobilelor noi, care s-a închis în final la un nivel practic egal cu cel din 1996, pierzându-se astfel aproape în întregime cătigușorul spectaculos din 1998.

Dacă luăm în considerare piața totală, incluzând [i automobilele second-hand, constatăm că cererea pe piață este chiar mai mică decât cea din 1996.

Scăderea pieții din 1999 arată în primul rând că scăderea puterii de cumpărare a ajuns să afecteze [i acele categorii până acum relativ favorizate, iar în al doilea rând că [i persoanele sau firmele ce nu au fost afectate de scăderea economică evită să investească într-o perioadă de incertitudini majore.

Producția totală a înregistrat pe totalul anului o scădere de aproape 16%, care a urmărit destul de aproape scăderea cererii pe piață. Producătorii naționali au învățat din experiența nefericită din anii trecuți cănd fluctuațiile în cererea efectivă pe piață necorelate cu programarea producției au condus la apariția unor stocuri nevindecabile. În 1999, prin măsuri radicale care au mers până la închiderea temporară a liniilor de fabricație, s-a evitat apariția stocurilor.

Producția din ultimul trimestru a fost practic identică cu cea din trimestrul III, însă mult sub nivelul din primele două trimestre. Astfel, anul s-a încheiat cu un total sub 107.000 bucăți (față de aproape 127.000 în 1998), din care circa 88.000 autoturisme (104.000 în 1998).

Cu un total de aproape 86.000 de automobile (autoturisme [i utilitare), Dacia se află la mare distanță de recordul din 1998 de 106.000 (-19%), ba chiar sub nivelul din 1996, realizând o scădere spectaculoasă. Aceasta reprezintă o bună reflectare a faptului că acei clienți tipici ai Daciei (persoane cu venituri mai reduse [i firme mici) au fost cei mai afectați de situația economiei românești.

Daewoo a realizat o creștere a producției, cu aproape 8% (18.000 buc. în 1999 față de 16.700 în 1998). Această cifră reflectă totuși numai parțial o realitate industrială, întrucât în 1998 Daewoo încă mai importa din Coreea unele modele care în prezent sunt asamblate din colecții SKD la Craiova.

Cea mai radicală scădere a înregistrat-o ARO, care cu 1.555 automobile produse (autoturisme [i utilitare) se află cu 35% sub nivelul din 1998. Scăderea producției a fost însă

considerabil mai accentuat= decît sc=derea cererii cumulate la intern [i export (20%), ar=t`nd preocuparea pentru reducerea stocurilor \nc= existente, dar [i imensele dificult=]i \nt`mpinate \n finan]area produc]iei.

La Roman produc]ia a sc=zut cu 24%, afl`ndu-se pentru prima oar= sub nivelul de 1000 de buc=]i anual.

Exportul a confirmat tendin]a anilor preceden]i de sc=dere continu=, ating`nd un nou minim record absolut, de numai 2.737 buc=]i, cu 41% sub 1998.

Cea mai serioas= sc=dere a exportului a \nregistrat-o ARO, unde cifra a sc=zut cu aproape 60% fa]= de 1998. Astfel ponderea exportului \n totalul v`nz=rilor la ARO a sc=zut de la 23% \n 1998 la 12% \n 1999. C=derea este important=, mai ales c= nu a fost contrabalansat= cu cre[terea v`nz=rilor pe pia]a intern= (ca \n anii trecu]i la Dacia), ci dimpotriv=.

Dacia a mai redresat \ntruc`tva exportul fa]= de 1998, dar chiar [i a[acesta reprezint= sub 2% din totalul v`nz=rilor iar mica cre[tere a exportului a fost ne semnificativ= \n raport cu sc=derea cererii la intern.

Exportul Daewoo a sc=zut la doar ceva peste jum=tate din cel pe 1998. Sc=derea volumelor mascheaz= \n realitate o mutare major=, pozitiv= [i de perspectiv=. In timp ce exportul din 1998 a fost pentru firm= \n primul r`nd o modalitate conjunctural= de a dizolva stocurile considerabile din modelul Cielo acumulate \n 1997, iat= c= \n 1999 ponderea exportului o reprezint= modelul Matiz, demar`nd astfel politica de orientare a fabricii de la Craiova spre a deveni o baz= de export pentru modele solicitate pe pie]e mature.

Importul a prezentat o sc=dere semnificativ=, de 42%, de la peste 18.000 la circa 10.500 buc=]i. Aceast= sc=dere masiv= este \ns= numai aparent=. In anul 1998 Daewoo a importat \nc= peste 7.000 de automobile complete. In 1999 politica firmei s-a schimbat, \ncet`nd complet importurile de automobile complete [i import`nd \n schimb colec]ii SKD care \n final apar contabilizate la produc]ie [i nu la importuri.

Analiz`nd importurile f=r= Daewoo, acestea au fost anul trecut de circa 11.100 buc=]i. Astfel se constat= c= \n cifre comparabile importul a sc=zut cu numai 5%.

Importul de autoturisme a crescut cu 7%, p`n= la peste 6.700 buc=]i, \n timp ce la toate celelalte categorii de autovehicule s-au \nregistrat sc=deri ce au variat \ntre 4% la autocamioane grele [i 52% la comerciale de 3,5-7 tone.

Este de subliniat c= pe fondul unei sc=deri generale a pie]ii de 16% importurile au sc=zut cu numai 5%. \n mod particular la autoturisme, pe fondul unei sc=deri a pie]ii de aproape 17%, importurile au crescut cu 7%.

V`nz=rile de automobile noi pe pia]a intern= au sc=zut cu circa 16%. \n mod particular, v`nz=rile \n ultimul trimestru al anului au fost mai mici cu aproape 25% fa]= de cele din aceea[i perioad= din 1998, ar=t`nd c= ultima parte a anului nu a reu[it s= produc= o recuperare dup= c=derea de v`nz=ri de la jum=tatea anului. Este totu[i de remarcant c= \n 1999 v`nz=rile \n trim.IV au crescut cu peste 15% fa]= de trim.III, \n timp ce \n 1998, aceea[i cre[tere trimestrial= a fost de numai 11%, ceea ce dovede[te o tendin]= cert= spre recuperare care d= speran]e pentru o redresare la \nceputul anului 2000.

\n mod particular au fost afectate v`nz=rile automobilelor de produc]ie autohton=, care au suportat cea mai mare parte a c=derii, \n special deoarece se adreseaz= (prin pre]ul mai mic) unei clientele afectat= mai puternic de recesiune.

Astfel, la autoturisme v`nz=rile de modele autohtone au sc=zut cu 17,5% \n timp ce la modele din import au crescut cu 7%. La comerciale u[oare modelele autohtone au sc=zut cu 20%, \n timp ce modelele din import au sc=zut de asemenea dar cu numai 15%.

Vanzarile de autoturisme Dacia au sczut cu peste 19%, la Daewoo cu 11% iar la ARO tot cu 11%.

Scderea puterii de cumpare este subliniat de faptul c din vanzarile marcii Daewoo modelele mai ieftine (Tico i Matiz) reprezint 55% din vanzari, in timp ce in 1998 reprezentau 40%. Aceea motivatie st la baza succesului relativ sczut al modelului Matiz care nu a atins nici jumtate din vanzarile modelului Tico, datorit preului mai mare i in ciuda atractivitii evidente.

In gama Dacia modelul Nova nu reuete sa preia din vanzarile berlinei clasice, ba chiar a regresat in vanzari, intr-o masura aproape dubla de vanzarile marcii pe ansamblu. S nu uitm c Renault a declarat c intentioneaza sa relanseze acest model.

In ierarhia vanzarilor de autoturisme din import, Volkswagen a urcat pe primul loc, fiind singura marca importata care a depasit 1.000 de unitati.

Skoda a pierdut primul loc deoarece datorit scderii accentuate a vanzarilor modelului Felicia, care i arata virsta, preul nemaifiind un argument suficient de promovare.

Opel a facut un salt spectaculos pe piaa, sbind de pe locul 8 pe locul 3. Pentru Opel acesta ar trebui sa fie un semnal c este momentul de a investi mai serios pe piaa romneasca, pentru a beneficia de efectul bunei reputatii a marcii.

Peugeot a facut de asemenea un salt de pe pozitia 9 pe 6, graie succesului modelului 206.

Prin contrast, Renault nu a beneficiat suficient de efectul publicitatii ce a insozit semnarea contractului cu Dacia, cobornd o pozitie in clasament (insozit totuti de o crestere a vanzarilor). Pentru anul 2000 programul Renault este extrem de ambiios, respectiv de 2000 bucati. Un asemenea nivel al vanzarilor va putea fi atins ns numai prin ofertarea de modele ieftine precum i prin introducerea unor sisteme avantajoase de creditare pentru persoane fizice, clienti ce au fost neglijai pn in prezent de importatori.

In clasamentul modelelor s-au produs bulversari spectaculoase: liderul VW Passat vine de pe locul 4, in timp ce Fordul Mondeo coboara de pe locul 2 pe 8. Intr in top direct pe pozitii bune Renault Megane i Peugeot 206. Intr de asemenea dou modele Opel, ca o confirmare a bunelor vanzari ale marcii.

De remarcat cresterea spectaculoasa la motorizari Diesel: peste 70%

Prezentm in continuare obinutul "Top 10", principalele clasamente ale vanzarilor pe categorii in anul 1999.

<u>Marci nationale autoturisme</u>	Buc 1999	%din total	Var 1998	<u>Modele nationale autoturisme</u>	Buc 1999	%din total	Var 1998
Dacia	68611	75.9	-19.3	Dacia Berlina	4477	49.5	-20.4
Daewoo	20552	22.7	-11.0	Dacia Break	1645	18.2	-2.8
ARO	1217	1.4	-10.6	Daewoo Tico	7873	8.7	-15.0
<u>Total</u>	<u>90380</u>		<u>-17.5</u>	Dacia Nova	7384	8.2	-38.0
				Daewoo Cielo	5805	6.4	-32.2
				Daewoo Matiz	3412	3.8	999.0
				Daewoo Nubira	1457	1.6	92.2
				Daewoo Leganza	812	0.9	40.7
				ARO 24	638	0.7	-44.9
				ARO 10	579	0.6	185.2
				<u>Total</u>	<u>90380</u>		<u>-17.5</u>
					0		
<u>Marci import</u>				<u>Modele import</u>			

autoturisme				autoturisme			
Volkswagen	1230	18.2	10.8	VW Passat	463	6.8	25.5
Skoda	832	12.3	-29.8	Skoda Felicia	451	6.7	-45.6
Opel	677	10.0	147.	Skoda Octavia	381	5.6	7.0
			1				
Ford	555	8.2	-40.3	Renault Megane	353	5.2	256.6
Renault	546	8.1	36.2	VW Golf	314	4.6	30.3
Peugeot	436	6.4	123.	Peugeot 206	296	4.4	854.8
			6				
Fiat	393	5.8	20.2	Opel Vectra	279	4.1	155.9
Mercedes	305	4.5	-12.3	Ford Mondeo	276	4.1	-50.7
Hyundai	244	3.6	46.1	Opel Astra	219	3.2	180.8
Rover	200	3.0	334.	VW Polo Classic	218	3.2	-51.7
			8				
Total	6764		7.1	Total	6764		7.1

Perspective în anul 2000 Noul an a demarat cu o surpriză din partea Guvernului ce s-a concretizat printr-o reducere a unor taxe ce afectează automobilul, astfel:

- TVA s-a redus de la 22% la 19%;
- Taxa vamală pe relația UE, CEFTA [și Turcia s-a redus de la 18% la 12% pt. autoturisme și 10,5% pt autovehicule comerciale;
- Suprataxa vamală s-a redus de la 4% la 2%.

Nu trebuie totuși să supraestimăm efectul acestor reduceri.

Singura reducere aplicată tuturor autovehiculelor este cea de TVA, care este redusă și este posibil să fie recuperată prin inflația dintr-o singură lună.

Celelalte reduceri se aplică numai unor automobile din import. Volumul total al importurilor reprezintă sub 9% din piața românească. Dacă luăm în considerare și pentru automobilele vândute în leasing reducerile de taxe vamale nu au o pondere deosebită, rezultă că în realitate reducerile de taxe se vor regăsi în mod sensibil în prețurile a cel mult 3% din totalul automobilelor vândute.

Efecte mult mai sensibile decât reducerile de taxe vor fi provocate apariția de alte evenimente: Astfel, echiparea obligatorie cu sisteme de depoluare, va scumpi cu peste 10% automobilele de proveniență autohtonă, ce acoperă peste 90% din piață.

De asemenea, preconizată schimbare ce se pregătește în cadrul grupului Daewoo este posibil să conducă la efecte și în România, dificil de previzionat.

Tot în cursul anului se vor simți primele efecte ale preluării Daciei de către Renault în primul rând prin oferta de noi modele [și noi scheme de finanțare].

Pe ansamblu, efectele cele mai puternice asupra pieței auto este de așteptat să provină din înviorarea prognozată a economiei românești. Dacă procentele anunțate oficial de Guvern se vor regăsi în realitate, ne putem aștepta la o redresare a pieței auto, întrucât experiența trecutului a arătat că fiecare procent de creștere a PIB conduce la o creștere de 2-3% a pieței auto (în absența altor factori de influență).

Ne putem aștepta în condițiile de mai sus ca în anul 2000 să se producă o redresare de 4-6% a pieței naționale de automobile, ceea ce va însemna că nivelul record din 1998 încă nu se va reedita.