

## **COMUNICAT DE PRES+**

### **ANUL AUTO 2001**

Ne reamintim astăzi că anul 1998 a fost un an record pentru piața [i produc]ia na]ional= de autovehicule. [ns= la numai doi ani distan]= de optimismul sf`r[itului de an 1998, \nregistram la sf`r[itul lui 2000 o pia]= auto care nu mai era dec`t jum=tate din ceea ce fusese cu pu]in timp \nainte (59% pentru vehicule noi, 52% dac= socotim pia]a total= ce include [i vehiculele second-hand care au fost lovite mai puternic).

Iat= c= astăzi trendul s-a inversat: dup= doi ani \n care economia rom`neasc= a realizat \n sf`r[it o tendin]= de cre[tere, cump=r=torului rom`n a \nceput s=-i revin= \ncrederea. Vedem astfel c= pia]a a prezentat \n anul 2001 o revenire, ce-i drept \nc= modest=, de aproape 9%. Subliniem cuv`ntul modest=: oriunde \n lume o cre[tere de o asemenea amploare ar fi caracterizat= drept excep]ional=; \n Rom`nia, venind dup= o c=dere accentuat=, cre[terea proaspt` \nregistrat= nu ne poate \ns= mul]umi \n aceea[i m=sur=. Pia]a va trebui s= creasc= chiar mai rapid, iar acest= cre[tere s= fie sus]inut= mai mult timp, pentru ca s= putem reveni peste c`]iva ani \napoi la nivelul record din 1998.

Anul 2001 a reprezentat o r=sturnare hot=r`t= a tendin]elor pie]ii auto [i putem spune acum ferm c= am \nceput s= urc=m versantul opus al pr=pastiei, privim astăzi \n sus iar perspectivele pentru anul care tocmai a \nceput sunt bune.

Este momentul s= privim retrospectiv anul care tocmai s-a \nchieiat:

**Produc]ia** na]ional= nu sa putut bucura de relansarea economiei na]ionale [i de revenirea clien]ilor de automobile \n showroom-uri. Anul sa \nchieiat cu o nou= sc=dere de 12% fa]= de anul trecut, care se adaug= sc=derilor din 1999 [i 2000. Cu un total de sub 70000 autovehicule produse, industria na]ional= se afl= la numai 54% din recordul de 127000 autovehicule din 1998.

Cauzele care au condus la acest= situa]ie sunt complexe, generate at`t de evolu]ii divergente ale cererii pe pia]= c`t [i de situa]ii conjuncturale independente de pia]= care i-au afectat diferit pe produc=torii na]ionali.

Dacia a realizat o performan]= remarcabil= av`nd \n vedere conjunctura: o mic= sc=dere a produc]iei cu circa 3000 buc=]i, \ns= pe fondul unei u[oare cre[teri a v`nz=rilor de o amploare comparabil=, ceea ce demonstreaz= o situa]ie stabilizat=, cu o u[oar= cre[tere a cererii pe pia]= secundat= de o reducere a stocurilor. Aceast= stabilizare a situa]iei celui mai mare produc=tor na]ional are loc \ntr-o conjunctur= deosebit de dificil=: schimbarea gamei de produse ce se adreseaz= unei clientele extrem de conservatoare [i care era obi[nuit= de 3 decenii cu acela[i produs. S= nu uit=m c= Dacia berlina \mpline[te \n toamn= 33 de ani iar experien]a tuturor firmelor de automobile a ar=tat c= \nllocuirea produselor foarte longevive produce [ocuri extreme.

Daewoo spre deosebire de Dacia a \nregistrat o nou= sc=dere accentuat= a produc]iei, cu o treime fa]= de anul precedent. Chiar [i acest= sc=dere poate fi privit= \ns= ca un succes pe jum=tate, av`nd \n vedere c= firma a reu[it un volum al exporturilor care au redresat \ntruc`tva balan]a afectat= de c=derea accentuat= a cererii pe pia]a intern=.

De remarcat c= odat= cu expirarea unei p=r]i a facilit=]ilor pe care le-a avut prin contractul de privatizare, firma a renun]at la asamblarea de colec]ii SKD, concentr`ndu-se numai asupra modelelor care prezint= un grad semnificativ de integrare local=: Matiz, Cielo [i Nubira.

ARO s-ar putea spune că a realizat un mic miracol pe acest fundal destul de cenușiu. Producția firmei a înregistrat o creștere de peste 30%. Cu un total de aproape 1800 de autovehicule (autoturisme plus comerciale), producătorul este departe de a își fi regăsit gloria de odinioară, dar a depășit sensibil volumele de producție din anii 1999 sau 2000.

Este de asemenea remarcabil faptul că raportul producție / vânzări a fost în 2001 doar ușor supraunitar, arătând faptul că s-a produs numai ce s-a putut vinde, fiind încă mai existând puternicele oscilații dintre producție și vânzări care au condus în anii trecuți la acumularea de stocuri considerabile, greu de dizolvat și care au produs mari pierderi.

Roman este din păcate în continuare în căutarea unei strategii care să împrospeteze cererea pieții pentru produsele sale. Pe acest fundal producția a continuat tendința de scădere continuă din anii trecuți, scăzând la sub jumătate față de nivelul din 2001. Firma nu a reușit să se impună pe cea mai profitabilă parte a pieții pentru camioane, aceea a camioanelor pentru transport internațional, și este în prezent în mare măsură dependent de comenzi din partea instituțiilor statului sau a firmelor de stat.

**Vânzările pe piața internă** au cunoscut, așa cum am menționat deja, o redresare semnificativă, de 8,7%.

Evoluțiile au fost însă extrem de diferite pentru diversele categorii de vehicule de pe piață, ba chiar între marci.

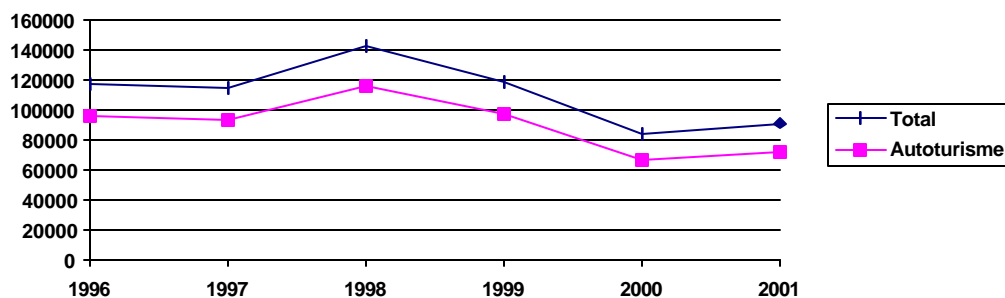


Fig. 1 Vânzările de autovehicule în ultimii 6 ani

Vânzările de autovehicule din producția națională au scăzut per total cu 5,3%, până la valoarea de 60519 bucăți. Totuși evoluțiile au fost extrem de diferite între producătorii români, astfel încât scăderea s-a datorat în principal căderii vânzărilor celui de al doilea producător național, Daewoo.

-Dacia a înregistrat o creștere a vânzărilor la autoturisme de 3,5% și la comerciale ușoare de 4,6%. În interiorul gamei modelul SuperNova a depășit modelul Clasic, dar nu într-o manieră decisivă. Până la sosirea în 2004 a viitorului model de 5000 Euro, actuala SuperNova, deja lider al pieții interne, va trebui să își consolideze în continuare poziția.

-Daewoo a înregistrat o nouă scădere importantă a vânzărilor pe piața internă: peste 43%. Volumul de vânzări din 2001 de numai 6648 bucăți, este cel mai mic realizat de marcă de când este prezent în România. În plus, jumătate din aceste vânzări au fost realizate de modelul Tico, în prezent scos din fabricație.

-ARO a încheiat anul cu o creștere a vânzărilor de autoturisme și cu o scădere a vânzărilor de comerciale, dar pe total cifrele au rămas practic cele din 2001. Se vede acum că o nouă politică managerială a condus la absorbirea în 2000 a stocurilor imense acumulate în 1999, astfel încât în 2001, pentru prima oară într-o lungă perioadă de timp, să se producă numai cât cere piața. Din păcate piața nu cere prea multe Aro.

-Roman a v`ndut \n anul 2001 doar pu]in peste 400 de autocamioane, mai pu]in de jum=tate din c`t au v`ndut fiecare din principalii doi competitori, m=ruci din import. S= nu uit=m c= p`n= \n 1999 inclusiv Roman era liderul pie]ii de autocamioane.

-Rocar – Produc]ia \nregistrat= \n 2001 a fost \n u[oar= cre[tere fa]= de 2000, iar soarta ar putea s= i aduc= lui Rocar o [ans= nesperat= \n 2002. O dat= cu introducerea normelor Euro3 regiile de transport din multe ora[e din ]ar= ar putea fi nevoite s= renun]e la achizi]ionarea de autobuze second-hand [i \n consecin]= s= se reorienteze c=tre autobuze noi produse \n ]ar=.

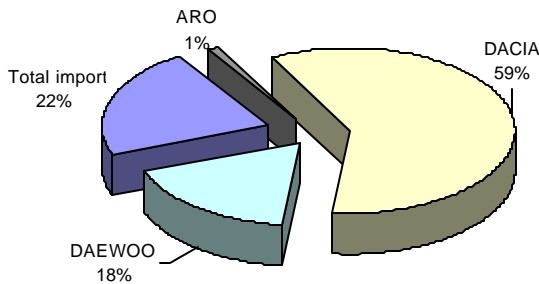


Fig. 2 Situa]ia v`nz=rilor de autoturisme \n 2000

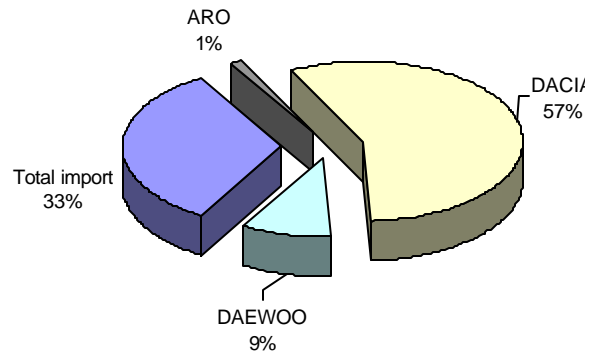


Fig. 3 Situa]ia v`nz=rilor de autoturisme \n 2001

V`nz=rile de autovehicule noi din import au \nsumat 30992 de buc=]i, \n o cre[tere cu 53% fa]= de anul 2000. Cre[terea este mai mic= dec`t cea \nregistrat= \n 2000, c`nd a fost de 95%.

Totu]i chiar [i a[a cifrele \n valoare absolut= r=m`n mici: num=rul autovehiculelor noi din import este extrem de redus la o popula]ie de peste 22 de milioane de poten]iali cump=ratori. Pentru compara]ie, \n Polonia s-au importat \n 2001 230000 autovehicule noi (64% din pia]=) la o popula]ie de 39 milioane, \n Cehia 82000 (55% din pia]=) la 10,3 milioane locuitori, \n Ungaria 110000 (78% din pia]=) la 10,1 milioane locuitori, iar chiar [i \n mica Slovenia s-au importat 57000 autovehicule (89% din pia]=) la numai 2,03 milioane de locuitori – mai pu]ini dec`t \n Bucure[ti.

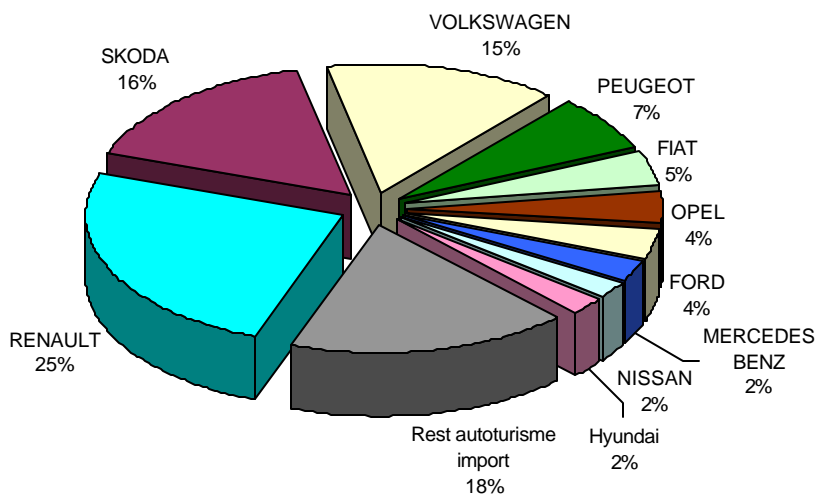


Fig. 4 Situa]ia v`nz=rilor de autoturisme noi din import

V`nz=rile de automobile second-hand din import, bazat pe cifre \nc= neoficiale, sau dublat \n 2001 fa]= de 2000, ajung`nd la circa 45000 buc=]i.

Odat= cu introducerea obligativit=ii normelor Euro3, se preconizeaz= c= importurile de autovehicule second-hand vor cunoa[te o sc=dere semnificativ=. Acela[i fenomen s-a produs \n 1998 la introducerea normelor Euro2, c=nd importurile second-hand au sc=zut de la 62000 \n 1998 la 22500 \n 1999. Se estimeaz= ca importurile second-hand s= scad= la circa 20000. Dac= lu=m \n considerare faptul c= majoritatea automobilelor second-hand se v=nd \n dauna celor noi din produc]ia intern= (de pre] echivalent) se poate presupune c= bun= parte din poten]ialii cump=r=tori de second-hand se vor \ntoarce spre automobile noi din produc]ia na]ional=. Cre[terea mai accentuat= a v`nz=rilor de automobile produse \n ]ar= va diminua \n continuare ponderea importurilor pe pia]a rom`neasc=

Liderul pie]ii de import pentru autovehicule noi r=m`ne Renault, care continu= s= prezinte o ofert= deosebit= \n ceea ce prive[te raportul calitate/pre]. Locul 2 este adjudecat \n acest an de Skoda, \n timp ce VW coboar= de pe locul 2 din 2000 pe locul 3. Este o nou= confirmare a importan]ei raportului calitate/pre] pentru pia]a rom`neasc=, Skoda beneficiind [i de succesul noului model Fabia.

Fig. 5 Clasamente 'Top 10' pentru autoturisme + comerciale sub 3,5t pe anul 2001

<b>M=rci na]ionale</b>	Buc 2001	%din total	% 01/00	<b>Modele na]ionale</b>	Buc 2001	%din total	% 01/00
Dacia	52013	86.6	3.7	Dacia SuperNova	22186	36.9	925.2
Daewoo	6648	11.0	-44.2	Dacia Clasic	18548	30.8	-42.8
ARO	1407	2.4	3.5	Dacia pick-up	11226	18.7	4.6
<u>Total</u>	60068		-5.2	Daewoo Tico	3226	5.4	-25.8
				Daewoo Matiz	1328	2.2	-59.1
				Daewoo Cielo	1201	2.0	-56.2
				Aro 24	822	1.4	65.4
				Daewoo Nubira	705	1.2	-23.7
				Aro 32	479	0.8	-19.6
				Daewoo Leganza	172	0.3	-41.7
				<u>Total</u>	60068		-5.2
<b>M=rci import</b>				<b>Modele import</b>			
Renault	6271	23.1	36.9	Renault Megane	2695	9.9	-8.3
Volkswagen	3998	14.8	91.6	Renault Clio	2557	9.4	107.2
Skoda	3995	14.7	115.7	Skoda Octavia	1898	7.0	108.3
Fiat	1964	7.3	24.5	VW Passat	1611	5.9	189.2
Peugeot	1960	7.2	69.5	Skoda Fabia	1580	5.8	423.2
Ford	1301	4.8	29.8	VW Bora	816	3.0	85.4
Opel	960	3.5	97.1	Peugeot 206	724	2.7	36.1
Mercedes	732	2.7	30.9	VW Golf	702	2.6	83.8
Citroen	659	2.4	61.9	Fiat Ducato	615	2.3	47.1
Seat	632	2.3	122.5	Ford Focus	552	2.0	46.8
<u>Total</u>	27087		59.6	<u>Total</u>	27087		59.6

Motorizarea Diesel continu= trendul de cre[tere a popularit=ii \nregistrat \n ultimii ani. Cre[terea v`nz=rilor de autoturisme Diesel a fost de 74%, deci peste cre[terea medie a v`nz=rilor de autoturisme din import (av`nd \n vedere c= principalii doi produc=tori na]ionali nu produc modele pe motorin=). Autoturismele din import cu motor Diesel au reprezentat 43% din pia]a autoturismelor din import, fa]e de 40% \n 2000 sau numai 26% \n 1999. Din p=cate Deselele nu reprezint= dec`t 14% din pia]a total= a autoturismelor (de[i \n cre[tere de la 9,5% \n 2000) \ntruc`t Dacia [i Daewoo nu au asemenea motoriz=ri \n ofert=. Astfel motoriz=rile Diesel reprezint= 91% din v`nz=rile de VW Passat, 90% la Skoda Octavia sau 64% la Peugeot 206, pentru a da numai c`teva exemple.

**Exportul** Deși exportul a crescut substanțial, cu peste 50% față de anul 2000, totalul de 14000 bucușe nu reprezintă decât 20% din nivelul producției naționale. Exportul a fost constituit aproape exclusiv din automobile Daewoo, în condițiile în care Dacia sau Aro și-au diminuat în continuare exporturile care erau deja extrem de mici.

**Perspective 2002** Grea sarcină să faci prognoze asupra evoluțiilor pieții când există un mare număr de variabile cu evoluții aproape imposibil de previzionat, și care toate pot avea efecte majore asupra vînzărilor de automobile.

Prima variabilă se referă la stabilitatea creșterii economiei naționale. Întotdeauna starea generală a economiei se reflectă în evoluția pieții interne, cel mai adesea cu ponderi mult majorate.

A doua variabilă importantă se referă la efectele introducerii normelor Euro3. Este dificil de cuantificat acum impactul acestora și în ce fel vor afecta raportul pe piață al automobilelor noi față de cele second-hand.

Alte variabile, dar cu efecte mai mici și oricum mai puțin impredictibile, vin din modificarea taxelor vamale cu Comunitatea Europeană și din modificarea încadrării din punct de vedere al accizelor a multor automobile din import omologate Euro3.

Un efect benefic ar putea veni din scăderea inflației, dacă aceasta se va materializa la nivelele promise de Guvern. În această situație creditul către persoane fizice ar înceta să mai fie un miraj – accelerarea vînzărilor pe credit ar putea deveni un adevărat motor al pieții de automobile, exact cum s-a întâmplat și în alte locuri, de exemplu în Polonia acum 4-5 ani.

Nu trebuie neglijat efectul ce poate apărea ca urmare a evoluției situației Daewoo. Ne exprimăm îngrijorarea privind situația Daewoo în România, avînd în vedere incertitudinea finalizării acordului GM-Daewoo precum și consecințele ce pot decurge din acest acord. Nu trebuie să uităm că Daewoo reprezintă o investiție considerabilă în România și că oferă o gamă largă de automobile care acoperă mai multe segmente ale pieții. Ne-am bucura să se poată găsi o soluție de salvare care să conducă la continuarea prezenței mărcii spre piață, la menținerea climatului de competiție, în folosul consumatorului român. Îngrijorarea ne face să adresăm un apel Guvernului pentru a se implica cu hotărîre în găsirea unei soluții de salvare pentru producătorul de la Craiova, avînd în vedere că un eșec al demersului al avea drept consecință pierderea unui număr important de locuri de muncă, pierderea unor tehnologii implementate în țară, afectarea balanței de plăți externe (Daewoo este un important exportator), precum și alte efecte la fel de puțin plăcute.

Pe ansamblu prognoza pentru anul 2002 este favorabilă pentru automobilul în România.

Vînzările de automobile din producția națională vor avea o creștere naturală de 5-8%, la care se vor adăuga probabil aproximativ 20000 de clienți întorși din zona second-hand. Aceasta va însemna un total de peste 85000 bucușe, deci o creștere totală de peste 40%.

Vînzările de automobile din import ne așteptăm să crească cu încă circa 10000 bucușe, pînă la un total de 40-41000 bucușe. Aceasta va reprezenta o creștere de 30%, mai mică decât cea din 2001 și sub ritmul de creștere al vînzărilor de automobile naționale. Drept urmare automobilele din import și vor reduce ponderea pe piață.

Pe ansamblu ne așteptăm ca piața românească să crească cu circa 37% pînă la cel puțin 125000 automobile noi.

Prognoza de mai sus este făcută pe baze preponderent optimiste. Dacă aceste previziuni se vor îndeplini, piața românească ar putea depăși astfel nivelul de 119000 din 1999 dar fiind încă destul de departe de nivelul record de 143000 din 1998.