

CUPRINS

- ☛ **Romania, cea mai mare piata de autovehicule noi din regiune**
- ☛ **Calendarul saloanelor auto acreditate de OICA**
- ☛ **Competitia pentru Daewoo Craiova**
- ☛ **Biocombustibili – O solutie pentru industria auto ? (pag.2)**
- ☛ **Concurenta in UE. Viitorul Regulamnetului "Block Exemption" (pag.2)**

Echipei redactiei

Coordonator: Marius Tudor

Articole, stiri: Marius Carp,
Bogdan Bobocescu, Alina Dumitru

Tehnoredactare: B. Bobocescu

Editare : © APIA®

☎ 211 5287

☎ 211 5255

Calendarul saloanelor auto acreditate de OICA 2006 / 2007

2006

- Johannesburg** 25 oct. – 5 nov.
- Istambul** 2 – 12 nov
- Los Angeles** 29 nov. – 10 dec.
- Bologna** 5 – 17 dec.

2007

- Detroit *** 7-21 ian.
- Cairo** 11 -15 ian.
- Brussels** 12-21 ian.
- Chicago** 7-18 febr.
- Toronto** 14-25 febr.
- Geneva*** 6 – 18 martie
- Belgrad** 22 martie -1 apr.
- Zagreb** 27 martie - 1 apr.
- Amsterdam** 27 martie - 9 apr.
- Seoul** 5-15 Aprile
- Vilnius** 11-15 Aprilie

*) Saloanele clasate de OICA ca fiind importante

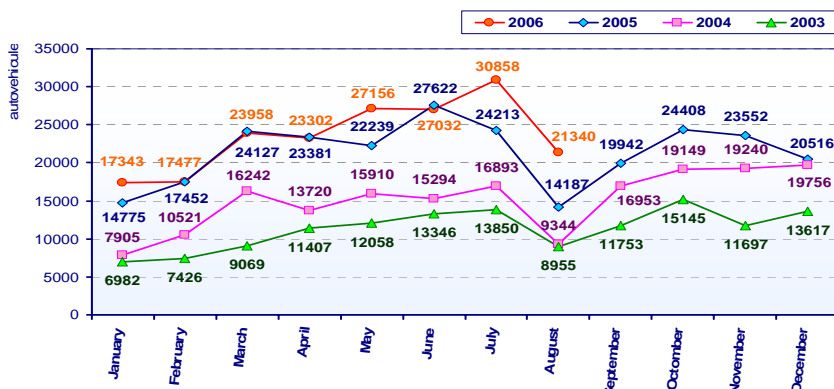
August 2006 - Romania cea mai mare piata din regiune

Traditional, luna august inregistreaza cele mai mici vanzari pe parcursul unui an. Insa, august 2006, a fost cu cele 21.340 de autovehicule noi vandute, cea mai buna luna august din istoria pietei auto din Romania; mai mult decat dublul cifrei inregistrate in 2004 si cu cca. 22% mai mult decat vanzarile din primele doua luni ale acestui an. Dintre acestea, 18.817 au fost autoturisme (crestere 16,2%), 2.299 autovehicule comerciale (-9,4%), iar 224 autobuze.

Astfel, piata totala pe cele 8 luni, a ajuns in 2006 la 188.466 autovehicule (+12,2%), mai mult decat vanzarile pe intreg anul 2004 (180.927).

Din totalul pietei de autoturisme, 79.619 au fost din productia interna, iar 84.352 din import. Cu aceste cifre, pana acum, cresterile pe cele doua segmente sunt de 2,3%, respectiv 33,3%.

Un alt aspect demn de semnalat, este faptul ca, cu exceptia tarilor baltice, piata auto din Romania inregistreaza constant in ultimii ani cresteri mult mai mari decat celelalte tari recent intrate in UE. Astfel, Romania a devenit cea mai mare piata din regiune: 163.971 de autovehicule noi vandute in 8 luni fata de 156.279 in Polonia, cea care era pana acum pe primul loc.



Competitia pentru Daewoo Craiova

Pe măsură ce se apropie momentul preluării complete de către statul român a proprietății asupra constructorului de la Craiova, se înmulțesc declarațiile din partea potențialelor firme interesate în reprivatizarea uzinei.

Astfel Ford, prin domnul John Fleming, CEO Ford Europe, a declarat că este interesat să facă o ofertă, în cadrul efortului pe care îl face firma pentru a-și extinde capacitățile de producție către estul Europei. Dl. Fleming s-a deplasat de mai multe ori în România și a avut o întrevvedere cu primul ministru dl. Călin Popescu Țăriceanu.

De asemenea și General Motors pare interesat, în vederea extinderii capacităților de producție în Europa pentru brandul Chevrolet. Se știe că GM a semnat deja o înțelegere cu UkrAVTO, proprietarul uzinei Daewoo de la Varșovia, pentru producerea în Polonia a modelului Aveo. Presa de specialitate citează surse din cadrul GM care declară interesul pentru completarea gamei Chevrolet, prin preluarea uzinei de la Craiova în vederea producerii modelului Spark, dar și pentru asigurarea furnizării de motoare și cutii de viteze pentru Aveo, care se produc în prezent la Craiova. În acest scenariu, uzinele din Polonia și România ar produce împreună aproximativ 200.000 unități Chevrolet pe an.

În schimb, Renault și-a declinat interesul pentru Craiova, după ce multă vreme a fost considerat un potențial pretendent. Cu ocazia Salonului de la Paris, dl. Luc-Alexandre Menard, președintele Dacia, a declarat că Renault nu va face o ofertă pentru Craiova, concentrându-se pe extinderea capacității la uzina din Pitesti.

Biocombustibilii. O solutie?

Costul petrolului si politicile de mediu tot mai restrictive (in ceea ce priveste emisiile) aduc tot mai multi avocati in randul sustinatorilor utilizarii de combustibil "biomass-to liquid" (BTL). S-a ajuns astazi la o asa-zisa a doua generatie de biocombustibil care in raport cu cei clasici, prezinta o serie de avantaje, dar si dezavantaje, care sunt:

Avantaje

- pana la 95% CO2 neutru in comparatie cu 30-50% ai celor traditionali,
- reduce emisiile toxice datorita puritatii sale,
- reduce dependenta Europei de importurile de energie

Dezavantaje

- costul mai mare in comparatie cu combustibilii fosili,
- lipsa infrastructurii / lanturilor de distributie,
- posibil "conflict" cu utilizarea terenului pentru producerea de hrana.

In plus, sustinatorii BTL constata si existenta unor bariere de piata, dintre care cele importante sunt: pierderea competitivitatii de pret, in cazul in care barilul de petrol ar scadea sub 60\$ (48€) si constrangerea data de suprafata limitata a terenurilor agricole de pe care se poate obtine materia prima, in dauna culturilor agricole pentru hrana.

In aceste conditii, unii specialisti vad posibila utilizarea biofuel-ului abia peste doua generatii, in timp ce altii sunt mult mai optimisti. Acestia din urma cred ca in 2020 combustibilii din surse regenerabile vor inlocui in Europa cca. 15% din petrolul brut. Din acest procent, 50% ar fi BTL, 20% biodiesel, 20% bioethanol si 10% gaz natural. (sursa: *Automotive News Europe*).

Este evident in acest context ca, reglementarile tehnice si politica fiscala vor juca un rol important in adoptarea si introducerea combustibililor cu un procent redus de CO2, iar UE spera sa adopte o directiva in acest sens in acest an.

Pe de alta parte, Directiva UE 2003/30/CE promoveaza utilizarea combustibililor regenerabili, pentru reducerea dependentei de importul de energie si scaderea emisiilor ce genereaza efect de sera.

Romania s-a angajat ca pana in 2010 (Capitolul 14 – "Energia"), procentul de biocombustibil folosit pe piata interna sa ajunga la 5,75%, iar pana in 2020 la 20%. Productia asumata de catre Romania pana la sfarsitul anului este de 110.000 de tone.

SUA, prin vocea presedintelui Bush, anunta o atentie sporita pentru reducerea dependentei de combustibilii fosili (inclusiv prin alocatii bugetare pentru astfel de proiecte). necesitatile legate de inovare si cercetare / dezvoltare.

UE ar putea renunta la "Block exemption"

Sunt voci care spun ca, controversatul Regulament "Block Exemption", s-ar putea sa nu supravietuiasca acestei decade.

Pentru prima data in ultimul timp, un oficial de top al UE – Comisarul de concurenta Neelie Kroes – a mentionat in mod public posibilitatea ca acest regulament, care expira la 31 mai 2010, sa nu fie reinnoit. Si aceasta deoarece in 2011 este prevazut sa fie revizuite regulile de distributie pentru bunuri si servicii, care nu includ si sectorul auto. "Vom vedea daca cele doua regimuri diferite nu pot fi unite intr-unul singur" a spus d-na Koes.

Inainte insa de a aborda noile reguli, oficialii UE pe linie de concurenta vor evalua actualele reguli, concluziile urmand sa se regaseasca in raportul ce va apare in mai 2008.

(sursa: *Automotive News Europe*)

Block Exemption: Showroom-urile multibrand, un subiect controversat

La nivelul Europei de Vest se estimează că aproximativ 30% dintre dealeri au fost multibrand la nivelul anului 2005. Acest nivel s-a păstă aproximativ constant timp de mai mulți ani. Numărul dealerilor multibrand a crescut de la introducerea în 2003 a noilor reguli privind distribuția de automobile, dar nu în mod semnificativ, iar statisticile sunt contradictorii. Producătorii de automobile s-au opus introducerii noilor reguli, iar în prezent în cadrul rețelelor de distribuție deținute de producători nu există dealeri multibrand.

Suporterii showroom-urilor multibrand susțin că aceasta ajută afacerile, și totodată asigură o constanță a afacerii dealerului, netezind creșterile și scăderile provocate de ciclurile de viață ale produselor unui singur producător. Unii dealeri susțin că multibranding-ul conduce la creșterea profitabilității cu 0.5-2 puncte procentuale.

Oponenții arată că multibranding-ul conduce la scăderea focusului pe o anumită marcă, întrucât adăugarea în showroom a unei a doua sau a treia mărci conduce la compromisuri pentru fiecare dintre ele. De asemenea, costurile interne cresc, managementul e mai complicat iar mecanicii au nevoie de training suplimentar.

Dar pe ansamblu, secțiunea auto din cadrul directoratului pentru concurență al UE este satisfăcută de rezultatele aplicării noilor regului. DI. Paolo Cesarini, șeful acestei secțiuni, declară că este mai multă competiție, iar UE este încântată să vadă acest lucru.

Dealer-ii auto cauta beneficii cross-border

Actualul regulament de concurenta in sectorul auto – Block Exemption – este valabil pana in 2010. Sunt semnale ca, Comisia Europeana, va folosi urmatoarea revizuire a actiunii pentru a diminua si mai mult puterea producatorilor de autovehicule, asa cum s-a intamplat la fiecare revizie din ultimii 30 de ani.

Ca urmare, in toti acesti ani, a avut loc un proces de consolidare al pietelor care a afectat relatiile dintre producatori si dealeri, in special in ceea ce priveste activitatile de distributie. Investitiile producatorilor in activitatile de distributie au imbracta doua forme:

1. "Brand centers" in orasele capitala, destinate a fi mai mult o imagine a brand-ului respectiv decat un centru de retail. Acestea sunt privite ca si "temple" pentru entuziastii auto, cu muzee, cafenele si accesorii de vanzare;
2. facilitati de retail traditionale, de obicei in centre urbane, destinate sa raspunda la cerintele pietei locale. Acestea au un rol mai putin clar, dar producatorii insista ca acestea sunt o necesitate economica.

Sunt voci care spun ca in prezent, piata Europeana intra intr-o faza dificila, multe delership-uri de familie putand sa aleaga sa iasa de pe piata. Pe acest fundal, in care costurile de investitii sunt din ce in ce mai mari si riscurile cresc, cativa jucatori pan-europeni ambitiosi, sunt gata sa atace.

(sursa: *Automotive News Europe*)