

2014 – revenirea pieței auto sau doar o situație conjuncturală ?



Pe ansamblul pieței, livrările totale de autovehicule (autoturisme + vehicule comerciale), înregistrează, după 7 luni din 2014, o creștere de 30,9% față de aceeași perioadă a anului trecut. În interiorul acestei creșteri, avem autoturismele cu + 32,7%.

Si pe plan european se remarcă o evoluție pozitivă, principalele țări europene înregistrând creșteri ce consolidează un trend ascendent pentru 2014 (datele după 7 luni

fiind: Franța +1,9%, Germania +3%, Italia +3,6%, Spania +16,6%, UK +10,1%).

În continuare, vânzările pe piața din România sunt susținute de achizițiile realizate de către persoanele juridice (71% din volumul total înregistrat pe primele 7 luni din 2014). De remarcat este însă faptul că pentru luna iulie raportul pers./ fizice / pers. juridice este mai echilibrat (36% vs. 64%, similar cu de luna trecută).

Un aspect ce merită semnalat, este faptul că în aceste șapte luni din 2014, înmatricularile de autoturisme rulate au scăzut cu cca. 7% (9.300 unități) comparativ cu aceeași perioadă din 2013. Cu toate acestea, volumul lor (119.200 unități în 2014) rămâne ridicat comparativ cu cel al autoturismelor noi (cca. 3 ori mai mare), deși în scădere față de situația din 2013 (când au fost 4,3 rulate la unul nou).

Analiza sectorială. :

I. Producția națională.

După 7 luni din 2014 consemnăm o producție de 246.227 de autovehicule, cu 8,8% mai puțin decât în perioada similară din 2013. Dintre acestea, 209.701 unități (85%) sunt produse de către Dacia, 36.521 (14,8%) de către Ford și 5 unități de către Roman Brașov. Volumele cele mai mari după 7 luni le-au înregistrat Dacia Duster (99.485 unități, din care 16.784 în luna iulie), urmată de Dacia Logan (54.795 unități, din care 6.163 în iulie), Ford B-MAX (36.521 unități, din care 5.130 în iulie), Dacia Sandero (29.681 unități) și Dacia Logan MCV (25.740 unități).

II. Exportul. Au fost exportate în luna iulie 2014 un număr de 34.327 unități, ceea ce face ca după șapte luni din 2014 să consemnăm un export total de 227.867 unități, adică o creștere de 1,1% față de perioada similară din 2013.

Cel mai exportat model în luna iulie 2014 a fost Dacia Duster (17.087 unități), urmat de Ford B-MAX (5.216 unități) și Dacia Logan (4.798 unități). În ceea ce privește analiza pe totalul primelor 7 luni, top-ul este condus de Dacia Duster cu 95.564 unități, urmat de Logan cu 45.582 unități și Ford B-MAX cu 36.521 unități.

III. Vânzările. Cu un volum total de 9.982 unități în luna iulie, consemnăm față de luna iunie o scădere de cca. 5% a vânzărilor, ceea ce face ca, după șapte luni din 2014, la un volum total de 57.019 unități, să se înregistreze o creștere față de aceeași perioadă din 2013 de 30,9%, situație datorată în special autoturismelor, care au înregistrat +32,7% (+47% cele autohtone și +27% cele din import).

La autoturisme, top-ul pe mărci după 7 luni din 2014 este condus de către Dacia, cu 16.302 unități vândute (34,1% din total), urmată de Volkswagen (4.723 unități / 9,9%), Skoda (4.374 unități / 9,1%), Ford (3.313 unități / 6,9%), Renault (3.175 unități / 6,6%) și Opel (2.161 unități / 4,5%).

2/2

Pe modele, situația rămâne neschimbată, Dacia Logan este cel mai bine vândut

model în luna iulie (dar și după șapte luni din 2014), urmat de Dacia Sandero, Dacia Duster, Skoda Octavia și Volkswagen Golf.

Analizând segmentarea pe clase, observăm faptul că la jumătatea anului, majoritatea segmentelor înregistrează creșteri importante, în special pe segmentele de volum (B +54,3%, C +35% și SUV +18,9%), scăderi consemnându-se pe segmentele cu volume reduse, precum Executive – 13,5%, Monovolum – 13,1% și Sport – 36%.

În funcție de tipul de combustibil, după șapte luni din 2014, consemnăm o pondere de 54,6% pentru motoarele diesel, în ușoară creștere față de 2013, când aceasta era de 53,6%. Se menține numărul de 8 mărci și respectiv 7 modele din primele 10 care au o pondere a vânzărilor cu motorizări diesel peste ponderea medie înregistrată de către acestea la 7 luni (54,6%).

Concluzie

Cu datele înregistrate în luna iulie 2014, consemnăm un număr de 13 luni consecutive de creștere față de lunile similare din anul precedent, ceea ce arată, la prima vedere, o consolidare a evoluției pozitive din ultima perioadă, remarcată inclusiv la nivel european.

Totuși, trebuie avut în vedere faptul că aceste volume cuprind, din analiza majorității jucătorilor din piață, și unitati ce fac obiectul comerțului intracomunitar. În acest context, datele comunicate de către INS și cele privind înmatriculările efective în România, arată o situație a pieței mai puțin optimistă, deoarece cifra de afaceri din comerțul cu autovehicule înregistrează la 6 luni o creștere de doar 4,7%, în timp ce numărul de autoturisme noi înmatriculate în România (în șapte luni) este cu cca. 17% mai mic decât vânzările realizate. Deși datele sunt pozitive, în piață există însă un optimism moderat față de continuarea acestei evoluții, în condițiile în care creșterea volumelor nu se datorează, în principal, derulării în această perioadă a programului “Rabla”, pe fondul unei evoluții în scădere a interesului pentru acest program, atât din partea majorității operatorilor din piață, cât și din partea cetățenilor (media zilnică a înscrierilor a scăzut constant de la 162 unități în luna aprilie la 135 în luna mai, 103 în luna iunie și 87 în luna iulie). Aceasta confirmă poziția adoptată de către APIA de a solicita sistarea programului după acest an. Un factor favorabil însă care merită remarcat, este creșterea disponibilității unor instituții bancare de a acorda credite pentru achiziția de autovehicule, situație care nu are totuși la bază un cadru de reglementare mai favorabil decât cel de anul trecut.

În acest context, continuă să acționeze în piață măsuri cu caracter negativ precum limitarea deductibilității TVA și cea a amortizării pentru achiziția de autoturisme de către persoane juridice, dar și nefiscalizarea comerțului cu autovehicule rulate din import (TVA, impozite etc), acestea fiind de natură să favorizeze importul de autovehicule rulate în detrimentul celor noi.

Ca ultimă concluzie, ar fi de subliniat faptul că, luând în considerare toate cele de mai sus, apreciem că este nevoie de un cadru legal care să stimuleze achiziția de autovehicule care încorporează tehnologii avansate (electrice, hibride sau care folosesc combustibili alternativi), orientate către eficiență și protecția mediului deoarece acestea poluează mai puțin sau deloc, contribuind, totodată și la creșterea gradului de siguranță rutieră precum și de măsuri eficiente de limitare a evaziunii fiscale din domeniul comerțului cu autovehicule rulate.

** ar fi " interesant " de vazut cine sunt clientii acestor masini noi !!

ele nu prea se regasesc pe sosele

C.d.P.