

□ De ceva timp, este evident faptul că piața auto din acest an este compromisă, în 2012 înregistrându-se a doua cea mai mare scădere anuală din 2007 până acum – 20,4% !.

Având în vedere importanței sectorului auto pentru economia națională (contribuția la realizarea PIB, echilibrarea balanței comerciale, alimentarea bugetului de stat, etc.), situația din România reclamă măsuri urgente complementare celor cuprinse în Planul de acțiune pentru o industrie competitivă în Europa - CARS 2020, inițiat recent de către Comisia Europeană, ajustate după specificul parcului auto național.

Revenind la situația pieței auto în luna octombrie, aceasta a fost, în continuare, susținută de achizițiile realizate de către persoanele juridice (69% din total), persoanele fizice, cu numai 31% din total, înregistrând, comparativ cu anul trecut, o scădere toală de 55%.

În plus, a continuat să se manifeste efectul negativ al importurilor masive de vehicule rulate, care, la un volum de aprox. 138.000 unități la autoturisme și 35.500 la vehicule comerciale, au o creștere de 82%, respectiv 49% față de 2011. La aceste cifre, trebuie remarcat faptul că la fiecare autoturism nou vândut în România au fost aduse alte două rulate și ceea ce este mai grav, că peste 60.000 (45%) dintre acestea din urmă sunt mai vechi de 10 ani, adică tot atâtea câte autoturisme noi s-au vândut prin rețelele naționale ale producătorilor autohtoni și externi !.

În ceea ce privește Analiza sectorială, remarcăm evoluția pozitivă a exportului, în contrast cu cea negativă a producției și vânzărilor, astfel:

I. Producția națională.

S-au fabricat în luna octombrie 38.978 autovehicule, ceea ce face ca pe întreaga perioadă (ianuarie – octombrie) să înregistrăm, comparativ cu perioada similară a anului precedent, o scădere totală de 2% (volum total 278.131 unități). În interiorul acestei cifre, remarcăm o creștere destul de redusă înregistrată la autoturisme (+2,1%), dar și o scădere importantă (-49,9%) a producției de vehicule comerciale.

II. Exportul. La acest capitol înregistrăm o creștere generală de 4,8% comparativ cu aceeași perioadă din 2011, pe un volum total de 269.263 unități. Această creștere se datorează în exclusivitate autoturismelor care, pe volume importante, înregistrează un +9,6% (volum total 259.154 unități față de 236.438 în 2011). Vehiculele comerciale în schimb, au înregistrat o scădere de 50,5% (la un volum total 10.109 unități, același cu cel din luna august a.c.), comparativ cu 2011. În continuare, exportul reprezintă principala sursă de menținere a producției la un volum care situează România în primele 10 țări ale UE, cca. 97% din autovehiculele produse în țară fiind livrate pe piețele externe.

Cel mai vândut model la export în luna octombrie a fost în continuare Dacia Duster cu 11.796 unități, acesta conducând detașat și în topul la 9 luni (114.818 unități, corespunzător unui procent 44% din numărul total de autoturisme exportate). Acesta este urmat de Ford BMAX

(11.481 în octombrie, total anual de 20.031 unități), Dacia Logan (5.581 unități, respectiv 41.047 pe întreg anul) și Dacia Sandero (4.201 unități în octombrie și un total de 52.451 în 2012).

III. Vânzările pe piața autohtonă. Vânzările de autovehicule (autoturisme + vehicule comerciale) au înregistrat o scădere de peste 20% față de aceeași perioadă din 2011 (aceasta fiind printre cele mai mari din UE), pe un volum total de 72.992 unități, autoturismele înregistrând o scădere și mai mare, de 23.3%, la un volum de 60.446 unități.

La autoturisme, în cele 10 luni din 2012, topul pe marci este format de Dacia, cu 16.384 unități vândute (27,1% din total), urmată de Volkswagen (6.770 unități / 11,2%), Skoda (5.431 unități / 9%), Ford (4.091 unități / 6,8%), Renault (4.050 unități / 6,7%) și Hyundai (2.791 unități / 4,6%). În funcție de proveniență, remarcăm faptul că vânzările de autoturisme din producția internă au scăzut cu 32% (!), iar cele din import cu 19,5%

Pe modele, situația din lunile precedente se păstrează neschimbată. Pe primul loc este Dacia Logan cu vânzări totale în 2012 de 8.154 unități, urmat la mare distanță de Dacia Duster cu 4.558 unități. Podiumul este completat de către Skoda Octavia (2.903 unități), urmată de către Renault Clio și Logan MCV.

Analizând segmentarea pe clase, remarcăm faptul că dintre clasele de volum, doar SUV (-0,4%) și Monovolum (+5,1%) sunt într-o situație mai bună, celelalte (A-D) înregistrând scăderi puternice (între -16% și -30%). Singura clasă rămasă pe plus este clasa E / executive (+22,6%, dar la un volum total de doar 873 unități pe întreg anul).

În funcție de tipul de combustibil, motoarele diesel, se află la egalitate aproape perfectă cu cele pe benzină (Diesel 50,3% / Benzină 49,7%). Această situație se datorează faptului că vânzările de autoturisme cu motoare diesel au aproape aceeași cerere cu cea de anul trecut (scăderea fiind de numai 2,6%), în timp ce motoarele pe benzină au înregistrat o scădere de 37%.

În ceea ce privește vehiculele comerciale ușoare (plus minibusuri), acestea au înregistrat în 10 luni o scădere de 1,4%. Pe mărci, primele locuri sunt ocupate de către Dacia, Ford, Renault, Volkswagen și Fiat, acestea acoperind împreună peste 68% din totalul pieței.

Concluzii.

După cinci ani de scăderi consecutive și la un volum total al pieței de maxim 85.000 unități (autoturisme + vehicule comerciale), cât probabil se va înregistra în acest an, vom consemna în 2012 o scădere de 77%, comparativ cu anul premergător crizei (2007) și un nedorit loc întâi în acest clasament, pe plan european.

După cum am menționat în multe alte situații, considerăm că situația dificilă în care se găsește piața auto se datorează:

- derulării defectuoase a Programului „Rabla” (demaraj întârziat, fonduri insuficiente, întârzieri la plată) și
- impactului redus al Taxei pe emisii poluante ca și instrument eficient de stimulare a achiziției de vehicule noi, în special prin reducerea acesteia cu 25% comparativ cu anul 2011.

Ca urmare, pentru 2013 și anii care vin, sunt imperios necesare măsuri care să

stimuleze în mod eficient achiziția și deținerea de autovehicule noi cu tehnologie performantă și care corespund cerințelor de mediu (emisii poluante și de dioxid de carbon cât mai reduse) și de siguranță în trafic ale UE, dar și retragerea din parc a celor poluante și nesigure în trafic.

APIA