

Impactul crizei COVID-19 în industria auto. Scenarii privind evoluția din acest an



Industria auto se confrunta cu provocari mari și înainte de apariția crizei pandemice, precum costurile ridicate cu investițiile în noile tehnologii, vehicule autonome, soluții de mobilitate și conectivitate, lipsa infrastructurii de încărcare și țintele ambițioase de reducere a emisiilor CO2 ale UE. Acum, ele vin la pachet cu o scădere semnificativă a vânzătorilor la nivel global, încetinirea producției, lanțuri de aprovizionare afectate și probleme în asigurarea lichidității și a finanțării.

Majoritatea fabricilor din industria auto s-au deschis treptat, dar nu funcționează la capacitate maximă. Distanțarea socială destul de dificilă pe o linie de asamblare, deficitul de forță de muncă cauzat de concediile medicale sau timpul necesar pentru igienizare sau pentru a aplica alte măsuri de siguranță influențează productivitatea firmelor în perioada următoare. Totodată, cererea consumatorilor a scăzut pe termen scurt, ducând la prabușirea vânzătorilor de vehicule noi, amânarea cheltuielilor pentru întreținere neesențială și neplata creditelor pentru împrumuturi auto, multe dintre acestea fiind datorate companiilor de leasing sau creditare ale producătorilor.

Cele patru scenarii privind evoluția industriei auto europene în 2020

În acest context, potrivit raportului PwC "COVID-19 Automotive Perspective", se conturează patru scenarii posibile privind evoluția industriei auto europene în acest an, care estimează o scădere a producției între 10,7% și 32,6%, iar a vânzătorilor de autoturisme între 20,8% și 38,5%.

1. Dacă deficitul producției din lunile februarie - aprilie nu se va compensa, dar își revin cererea și există oferte care să trezească interesul clienților, producția auto din Europa ar putea scădea cu 10,7% până la finalul anului 2020, iar vânzătorile s-ar diminua cu 20,8%.
2. După ridicarea restricțiilor, guvernele europene au convenit rapid și au coordonat stimulente pentru vânzări, ca în 2008-2009, care ajută producătorii și dealerii să vândă stocurile existente de vehicule. Efectele imediate ale schemelor de stimulare asupra volumelor de producție sunt limitate în cel mai bun caz, dacă nu sunt adaptate la vehiculele ecologice și cele noi, care să inducă cererea imediată de înlocuire a mașinilor vechi. În aceste condiții este estimată o reducere cu 26,3% a producției în 2020 și cu 32% a vânzătorilor.
3. Producția se recuperează, însă într-un ritm mai lent, din cauza rețelelor de furnizori deteriorate. Efectele perturbatoare asupra economiei și furnizorilor duc la o redresare treptată întinsă pe mai multe trimestre. Astfel, producția auto din Europa s-ar prabuși cu 32,6%, iar vânzătorile cu 38,5%.
4. După vară, va urma un al doilea val COVID-19, care poate fi stăpânit mai eficient cu măsuri mai direcționate.

Efectul general este structural și se va extinde și în următorii ani. În acest scenariu, producția ar consemna o reducere de 15,7%, iar vânzarile ar scădea cu 26,4%.

Cum sta România?

Pentru producția auto din România, o vulnerabilitate în această perioadă este dependența de exporturi, care își revin foarte greu. Exporturile de mașini și componente auto reprezintă 46,6% din totalul livrarilor externe ale României, iar în primele șase luni ale anului au consemnat o cadere de peste 20%, potrivit Institutului Național de Statistică. De asemenea, vânzarile de autoturisme înregistrează pe piața românească, conform numărului de autoturisme noi înmatriculate, o scădere de peste 34% în primele șapte luni ale lui 2020, față de perioada similară a anului trecut.

Măsurile care au fost luate deja de Guvern, cum ar fi sprijinirea șomajului tehnic în perioada stării de urgență, rambursarea mai rapidă a TVA și amânarea plății unor impozite, au asigurat o anumită lichiditate companiilor producătoare în această perioadă.

În plus, autoritățile ar putea să întreprindă un set de măsuri pentru a îmbunătăți vârsta parcului auto din România, pentru a sprijini vehiculele mai puțin poluante. În acest context, continuarea programului „Rabla”, cu accent pe achiziția de mașini electrice și hibride, și dezvoltarea infrastructurii de încărcare electrică ar fi un plus.

Pentru multe companii din industria auto la nivel global, criza COVID-19 a evidențiat problemele care aveau deja nevoie de atenție și a caror rezolvare nu mai poate suporta amânare, precum optimizarea gamei de produse și a portofoliului de investiții. De asemenea, revizuirea pe termen lung a lanțurilor de aprovizionare este esențială ca să fie pregătite pentru orice scenariu, în condițiile în care una dintre principalele preocupări și vulnerabilități rămâne posibilitatea unui al doilea sau al treilea val de pandemie.