

Radiografia pieței globale a furnizorilor auto: Cine a pierdut și cine a câștigat în pandemie



Cauzele celei mai grave crize pentru industria auto din ultimul deceniu, produsa anul trecut, - lockdown, șomaj tehnic, probleme de aprovizionare - continua sa fie resimțite și sa aduca alte provocari pentru anii urmatori.

Probabil cei mai afectați din întregul ecosistem al industriei auto sunt furnizorii de componente care intrasera deja în 2020 cu scaderi ale veniturilor. Deși au pierdut o mare parte din vânzari din cauza coronavirusului, declinul a fost însa mai puțin sever decât se temeau. Colacul de salvare au fost masurile guvernamentale care, alaturi de experiența acumulata în criza financiara din 2007-2009, au ajutat industria sa nu se prabușeasca și chiar sa ramâna profitabila pe termen scurt.

Vânzarile furnizorilor auto la nivel global au scazut cu 12% anul trecut, cei mai afectați au fost cei europeni

Furnizorii de top au pierdut 12% din vânzarile lor în 2020, iar comparația regionala arata diferențe majore, cei care au pierdut cel mai mult fiind furnizorii europeni și americani, iar la polul opus cei asiatici, potrivit studiului “For a successful automotive supplier industry of tomorrow”, realizat recent de strategy&, departamentul de strategie globala din rețeaua PwC.

Astfel, furnizorii de componente auto din Europa, excluzându-i pe cei germani, au fost foarte afectați de pandemie în 2020, vânzarile lor scazând cu 16,4%, la 134 miliarde euro, comparativ cu anul anterior. În același timp, companiile de profil din America au consemnat o reducere cu 16,8%, la 113 miliarde euro.

Furnizorii din Asia au trecut mai bine prin criza, cu o scadere de doar 8% a vânzarilor și nu numai ca și-au recâștigat, dar chiar și-au extins cotele de piața globala pe care le-au pierdut dupa 2010. Vânzarile acestora au ajuns la 338 de miliarde de euro în 2020 și la o cota de piața de 43%. Declinul a fost amortizat datorita disciplinei consecvente a costurilor din ultimii ani.

Beneficiind de o analiza separata în cadrul raportului, datorita cotei de piața globala mari, de 26%, furnizorii de componente auto din Germania au înregistrat o contracție a vânzarilor de 10,8%, sub cea a Europei, ajungând la o valoarea totala de 199 miliarde de euro.

Astfel, la o privire mai atenta, companiile asiatice, dar și cele germane s-au adaptat mai rapid noilor condiții de piața din timpul pandemiei.

În România, producția de componente auto este un sector important pentru industria și economia româneasca, cu

afaceri cumulate de peste 13,5 miliarde euro la nivelul anului 2018 (conform ACAROM). Companiile prezente în România în acest domeniu au fost la fel de afectate de criza similar cu ceea ce se întâmpla la nivel global, înregistrând reduceri ale afacerilor, profiturilor, dar și ale numărului de angajați.

Importanța investițiilor în inovație și disciplina costurilor

Industria a acumulat capitaluri proprii semnificative după criza financiară din 2007-2009, în toate regiunile, însă din 2017 doar companiile asiatice au reușit să-și mențină ratele de capitaluri proprii. Astfel ca apare o situație critică pentru industria furnizorilor din celelalte regiuni: în mijlocul procesului de transformare, scăderea vânzării induse de coronavirus a redus rezervele de capitaluri proprii de care aveau nevoie pentru transformare.

De aceea, disciplina costurilor este mai relevantă ca niciodată, pentru că impulsionează competitivitatea și cota de piață globală. Spre exemplu, din 2015 până în 2020, furnizorii asiatici au câștigat patru puncte procentuale la cota de piață globală, ajungând la 43%, în timp ce companiile germane două puncte procentuale, până la 26%.

În pofida situației economice excepționale, furnizorii din toate regiunile au încercat să nu reducă cheltuielile pentru cercetare și dezvoltare (R&D), pentru a-și asigura poziția și succesul în viitorul mobilității, marcat de tehnologie, reducerea emisiilor de carbon și reglementari.

Cea mai mare sumă pentru R&D dintre regiunile analizate, a fost alocată de furnizorii germani, de altfel singurii care au menținut constante aceste cheltuieli în 2020, în jurul valorii de 14,4 miliarde euro, față de 14,3 miliarde euro în 2019.

În schimb, în Europa aceste cheltuieli s-au redus de la 5,9 miliarde euro în 2019 la 5 miliarde euro anul trecut, în Asia de la 13,9 miliarde euro la 13 miliarde euro, iar în America de la 1,8 miliarde euro la 1,6 miliarde euro.

Potrivit datelor Eurostat, România ocupă ultimul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește cheltuielile alocate pentru cercetare și dezvoltare, de doar 0,48% din PIB în 2019. România are potențialul de a atrage noi investiții în cercetare și dezvoltare, inclusiv în domeniul auto. Deși Codul fiscal include facilități care ar putea impulsiona aceste activități, lipsa legislației secundare și a normelor metodologice le fac inaplicabile. Având în vedere că investițiile în cercetare-dezvoltare și inovare sunt vitale în contextul transformărilor generate de noile tehnologii, elaborarea unei legislații adecvate stimulării acestora reprezintă o necesitate.

Pentru acest studiu, au fost analizați 100 de furnizorii internaționali de top din industria auto, care dețin o pondere de peste 50% din vânzările din sector. Analiza a inclus cifre - cheie din cadrul raportărilor financiare ale furnizorilor, perioada examinată acoperind anii 2010-2020.