

Agata Tatarenko

Kryzys przemysłu motoryzacyjnego w Rumunii

Rumuński przemysł motoryzacyjny dotkliwie odczuł skutki pandemii COVID-19. W efekcie ograniczenia działalności produkcyjnej oraz zmiany zachowań konsumentów znacząco spadła sprzedaż produkowanych w Rumunii samochodów marki Dacia. Dzięki tarczy antykryzysowej zastosowanej przez rząd Rumunii w okresie pierwszej fali pandemii uniknięto masowych zwolnień. Według prognoz działania zaplanowane na 2021 r., takie jak wprowadzenie innowacji technologicznych, mają przynieść poprawę rumuńskiego sektora motoryzacyjnego.

Przemysł motoryzacyjny w Rumunii. Przemysł motoryzacyjny to jeden z najbardziej dochodowych sektorów rumuńskiej gospodarki. Samochody oraz części do pojazdów silnikowych stanowią najliczniejszą grupę produktów eksportowych Rumunii. Największym producentem samochodów w tym państwie jest francuski koncern Renault, od 1999 r. właściciel rumuńskiej marki Dacia.auta Dacii szczególną popularnością cieszą się zwłaszcza w Europie Środkowej i Europie Wschodniej, wśród średniozamożnych konsumentów. W Rumunii swoje fabryki mają również Ford Motor Company oraz grupa Continental i firma Pirelli. Zakłady samochodowe zapewniają mieszkańcom Rumunii przede wszystkim pracę fizyczną, w mniejszym stopniu – w działach badawczych i kierowniczych. Warto dodać, że marka Dacia pozytywnie wpłynęła na wizerunek Rumunii za granicą jako producenta aut nisko awaryjnych i tanich.

Ograniczenia produkcyjne związane z pierwszą falą COVID-19 i pomoc państwa. Zakłady motoryzacyjne to najwięksi pracodawcy przemysłowi w Rumunii. W związku z tym kwestie dotyczące finansowania wynagrodzenia pracowników fabryk w okresie przymusowego zawieszenia działalności w trakcie pierwszej fali pandemii były przedmiotem szczegółowych ustaleń z rządem Rumunii. Zgodnie z nimi pracownicy zakładów Renault Dacia w czasie wstrzymania produkcji otrzymywali 75% wynagrodzenia, zaś pracownicy Forda pobierali 78% wynagrodzenia. Mimo pomocy ze strony państwa, według szacunków Stowarzyszenia Producentów Samochodów w Rumunii (ACAROM), rumuński przemysł samochodowy w czasie pierwszego lockdownu i spowodowanych nim przestoju w produkcji tracił dziennie około 124 mln euro. Fabryki zamknięto w połowie marca, 21 kwietnia do pracy wróciło 35% pracowników, a wraz z kolejnymi miesiącami ich liczba stopniowo wzrastała.

Rząd Rumunii zobowiązał się do pokrycia kosztów bezrobocia technicznego także dla dostawców części zamiennych i akcesoriów samochodowych. Wśród innych rozwiązań skierowanych do sektora motoryzacyjnego rząd Rumunii, w porozumieniu z ACAROM, wprowadził m.in. odroczenie zapłaty podatków lokalnych, podatków od gruntów, podatku dochodowego oraz VAT do końca 2020 r. z możliwością uregulowania należności w pierwszym kwartale 2021 r. Odroczone również spłaty kredytów bankowych i związanych z nimi odsetek dla dotkniętych kryzysem przedsiębiorstw na okres co najmniej 9 miesięcy. Wśród innych działań pomocowych znalazły się gwarancje państwowe Ministerstwa Finansów dla firm w celu uzyskania kredytów i częściowego lub całkowitego pokrycia kosztów odsetek.

Spadek popytu. Przymusowe zatrzymanie produkcji wywołane lockdownem nie było jedynym problemem, z jakim zmagają się fabryki samochodów w Rumunii. Trudności powodowane były także przerwami w łańcuchach dostaw oraz przede wszystkim spadkiem sprzedaży nowych samochodów na rynkach europejskich. W czasie pierwszej fali pandemii COVID-19, w miesiącach od marca do czerwca 2020 r., Dacia zanotowała ok. 50-procentowy spadek sprzedaży nowych aut względem tego samego okresu w 2019 r. W miesiącach letnich zanotowano powrót do wartości nieznacznie niższych od tych z 2019 r., jednak w listopadzie 2020 r. sprzedaż ponownie spadła o ok. 20%. W efekcie bardzo słabego wyniku Dacii w skali całego roku, koncern Renault w 2020 r. zanotował spadek sprzedaży o 25,6%.

Zjawisko spadku popytu na samochody osobowe w Unii Europejskiej jest jednym z efektów pandemii. Według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów (ACEA) sprzedaż nowych aut w 2020 r. w UE spadła o ok. 20%. Jest to najniższy wynik zaobserwowany od początku gromadzenia informacji na ten temat, a więc od 1990 r. Wynik ten jest gorszy niż w czasie kryzysów ekonomicznych w latach 2007-2009 i w roku 2013. W 2020 r. utrzymała się na tym samym poziomie co w 2019 r. lub nieznacznie wzrosła sprzedaż tych aut, które cieszą się popularnością na innych rynkach niż europejski, a więc np. w Chinach (spadek jedynie o 1,9%). Na malejący popyt na nowe auta w UE miały wpływ rygorystyczne lockdowny oraz szereg gwałtownych decyzji ze strony władz, mających przeciwdziałać rozprzestrzenianiu się koronawirusa. Działania te przełożyły się na atmosferę niepewności, która zniechęcała konsumentów, zwłaszcza z klasy średniej, do zakupu nowych samochodów.

Zmiany w zachowaniach konsumenckich. Przyczyny spadku sprzedaży rumuńskiej marki wielu ekspertów dostrzega jednak nie w kryzysie ekonomicznym wywołanym koronawirusem, lecz raczej w złym zarządzaniu. W ostatnim dziesięcioleciu auta te cieszyły się dużym zainteresowaniem konsumentów z Europy, zwłaszcza Środkowej i Wschodniej, z uwagi na dobry stosunek ceny do jakości. Flagowym produktem Dacii był samochód typu SUV. W 2020 r., w obliczu pandemii, konsumenci w UE rzadziej kupowali duże samochody. W zamian wybierali mniejsze auta, którymi łatwiej było poruszać się po mieście. Dodatkowo w ciągu ostatnich dwóch lat na rynku pojawiło się szereg modeli, które powstały w oparciu o nowoczesną technologię (napęd elektryczny, napęd hybrydowy) i mają interesującą formę oraz przyciągający design. Na ich tle samochody oferowane przez rumuńską Dację wypadają obecnie mało zachęcająco. Dla porównania – w najlepszym okresie sprzedażowym w 2020 r., w miesiącach czerwiec-sierpień, w zakładach Forda w Krajowej produkcji wzrosła o 46% w stosunku do tego samego czasu w 2019 r. Równoległe zakłady Dacii odnotowały niewielki spadek produkcji. Taki stan rzeczy można wytłumaczyć większą atrakcyjnością nowych modeli Forda, a także odmienną grupą docelową. Potrzeba unowocześnienia rumuńskiej marki została dostrzeżona przez jej właściciela. W styczniu 2021 r. koncern Renault zapowiedział wprowadzenie nowych modeli oraz innowacji technologicznych do aut produkowanych przez Dację.

W tym kontekście warto dodać, że w Rumunii sporym zainteresowaniem cieszą się programy wsparcia sprzedaży aut posiadających nowoczesny napęd. Rząd Rumunii pod koniec sierpnia 2020 r. zwiększył o 12,4 mln euro budżet programu Rabla plus, skierowanego do osób chcących nabyć samochód elektryczny lub hybrydowy. Środki miały zapewnić dofinansowanie zakupu 4 tys. pojazdów. Zwiększenie budżetu programu było spowodowane wyczerpaniem się funduszy przewidzianych na projekt. Wsparcie państwowe w Rumunii na zakup samochodów elektrycznych lub hybrydowych wynosi 10 tys. euro i jest jednym z najwyższych w Europie.

Wnioski. Pandemia COVID-19 znacząco wpłynęła na sytuację przemysłu motoryzacyjnego w Rumunii. Zakłady produkcyjne już po miesiącu wznowiły działalność, jednak okres przestoju w produkcji znacząco wpłynął na ich sytuację finansową. Jak dotąd nie doszło do masowych zwolnień. Utrzymanie zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym na poziomie sprzed pandemii jest kwestią kluczową dla rumuńskiej gospodarki.

Przyczyn spadku sprzedaży aut rumuńskiej marki można doszukiwać się w zmianach w zachowaniach konsumenckich, które po części zostały wywołane pandemią koronawirusa. W dobie kryzysu ekonomicznego konsumenci ostrożniej niż wcześniej zarządzają domowymi budżetami. Jednocześnie w ostatnich latach wzrosły wymagania konsumentów w zakresie innowacji technologicznych i nowoczesnego designu. Wobec działań podjętych przez rumuńską markę – w tym premiery rynkowej pierwszego samochodu elektrycznego – prognozuje się, choć z dużą dozą niepewności, poprawę sytuacji rumuńskiego przemysłu motoryzacyjnego w 2021 r.