



ВЛИЯНИЕТО НА СВЕТОВНА ИКОНОМИЧЕСКА КРИЗА ВЪРХУ АВТОМОБИЛНАТА ИНДУСТРИЯ И АВТОМОБИЛНИЯТ ТРАНСПОРТ

Стефка Главчева

s.glavcheva@abv.bg

*ВТУ "Тодор Каблешков" – София, ул. Гео Милев" 158
БЪЛГАРИЯ*

Резюме: Докладът представя развитието и актуалната ситуация в автомобилния бранш в България и по – света. Обосновава се на основни фактори влияещи на автомобилния пазар в условията на икономическа и финансова криза.

Ключови думи: световна икономическа криза, автомобилен пазар, петролът,

“Световната икономическа криза ...”

Световната икономическа криза започва в средата на 2007г. в САЩ. Началото ѝ отбелязва сривът в банковата система на САЩ и по – специално по отношение на ипотечните кредити. Фалитите на едни от най – големите търговски и инвестиционни банки (Bear Stearns, Lehman Brothers, а Merrill Lynch) в САЩ нанасят тежък удар върху финансовите пазари навсякъде по света. Доларът пада , цените и индексите на борсите също. Налага се да се проведе политика на активна намеса на държавата , за да могат да се подпомогнат големите корпорации да преминат през кризата. Правителството се меси във функционирането на капиталовия и “свободния пазар”. Сривът в американската икономика е глобална заплаха и повлиява пряко на всички пазари , както в Европа, така и на Изток.

През първото тримесечие на 2008г. влиянието на финансовата криза започва силно да се усеща и в Централна и Източна Европа. Проявяват се първите индиректни ефекти върху икономиките – малък икономически растеж, високи разходи за рефинансиране, висока инфлация и поскъпването на еврото. Високите нива на петрола също засилват ефектът на икономическата криза. Друг фактор е

нарастването в последните години на кредитите в чужда валута поети от страните от Централна и Източна Европа. Започват и първите финансови проблеми на кредитните институции. Първият фалит в Европа е на най-голямата банкова и застрахователна компания в Белгия -"Фортис". Белгия, Холандия и Люксембург се притичват на помощ и отпускат общо 11 милиарда евро, като изкупуват 49 процента от нея. В спасителната операция се намесва и Европейската централна банка. Отговорът на Европа е “национализация в различна степен”. Част от банките в Европа са рекапитализирани, за да могат да преминат през кризата. Към края на 2008г. след като кризата обхваща Исландия и Унгария – тя започна активно да навлиза и да се усеща в България и Румъния.

В началото на 2009 г. световната икономическа криза обхваща целият европейски съюз, като в особено тежко положение са Балтийските страни.

В България проявенията на Световната икономическа криза се появяват в края на 2008г. Банковите институции ограничават кредитирането и повишават лихвените проценти. Засегната е строителната индустрия като част от големите строителни проекти са замразени. Ограничен е броят на

новоприетите работници. Отбелязан е спад в инвестициите, както и отлив на капитали от страната, което води до съкращаване на заетостта в някои сектори на икономиката и очаквано забавяне на икономическия растеж, което допълнително увеличава лихвените проценти.

Друго неблагоприятно явление е разразилата се в началото на 2009 г. газова криза между Русия и Украйна, която дава пряко отражение и на България. България понася стотици хиляди лева загуби, поради спиране притока на синьо гориво за страната.

“Световната икономическа криза и петролът...”

Световната криза засегна пряко и петролната индустрия. Сигурен признак за това са рекордните стойности отбелязани от цената на златото и петролът. В края на 2007 г. цената на петролът достига \$100 за барел суров петрол. В началото на 2008г. цената продължава да се покачва и на 11 юли 2008 г. цената на барел суров петрол достига рекордни нива от 147 долара. Скъпият петрол се отразява директно върху цените на хранителните продукти. Според експерти, цената на петрола е била изкуствено завишена чрез спекулации и това веднага се е проличава при последвалия спад на цената. С избухването и разгара на кризата цената на петролът рязко спада и през месец октомври 2008г. цената на суров барел преминава нивата под \$70 за барел. В края на 2008 г. цената на черното злато спада до \$40 за барел. Средната цена на петрола за 2008 г. е \$100. Прогнозите за 2009 г. са, че средната цена на петрола ще бъде от порядъка на \$60 за барел. Според световните експерти времето на евтиния петрол е окончателно отминало. За съжаление, обаче се очаква силно поскъпване на черното злато към 2011 г. с много по-силни амплитуди от досегашните.

“Световният автомобилен пазар и България ...”

В следствие на Световната икономическа криза, най – силно засегнат след финансовия пазар е пазарът на автомобили и автомобилната индустрия. В САЩ най силно засегнати са големите производители – 3ката от Детройт - General Motors, Ford и Chrysler. Компаниите се намират в дупка, от която

могат да излязат само след намеса на държавата, която досега е отпуснала 17.4 млрд. долара на GM и Chrysler.

Автомобилният сектор е сред най-зависимите от заеми: производителите имат нужда от милиарди долари, за да финансират разработването на нови технологии и модели, а в същото време повечето потребители трябва да вземат кредит, за да си купят нова кола. Глобалната финансова криза развали този модел и доведе сектора почти до блокаж. Миналата година (2008г.) световното производство се е понижило с 4% - от 68.9 млн. през 2007 г. до 66.2 млн., сочат данни на PricewaterhouseCoopers. През тази година се очаква то да падне с още 10%, или 7 млн. бройки. Голяма част от потъването се дължи на намалелите продажби в развитите страни - САЩ, Западна Европа и Япония. Забавяне на растежа има и на най-перспективните нововъзникващи пазари - Бразилия, Русия, Индия и Китай.

Скокът на петрола през миналата година също влошава ситуацията. Скъпите горива сриват продажбите на големи автомобили, които имат по-високи маржини на печалбата и осигуряват основната част от приходите на американските компании. Търсенето на тези модели не успя да се възстанови дори и през втората половина на годината, въпреки поевтиния бензин. Основна причина затова е затегнатото кредитиране.

Въпреки че е най-отчетлива в САЩ, пазарната агония се разпростира във всички краища на света. Японският гигант Toyota, който до миналата година е най-печелившата автомобилна компания, отчита първата годишна загуба в историята си. Световният лидер е образец в индустрията заради уменията си да се развива ефективно и да предвижда вкусовете на клиентите преди конкурентите си. Компанията е сред най-бързите при разработването на нови модели за пазара. Но дори и тези качества не ѝ помагат при настоящата криза - Toyota също има стотици хиляди непродадени автомобили. Именно по тази причина компанията спира през февруари производството в заводите си в Япония за няколко дни и започва съкращения на служители. В момента в България дори течат оферти с отстъпки от порядъка на 22% отстъпка при закупуване на нови автомобили в наличност.

В началото на 2009 г., компаниите от Голямата детройтска тройка отчетитат

спадове от 40% или повече спрямо януари 2008 година. Продажбите на GM са се понижали с 49%, на Ford - с 40%, а на Chrysler- с цели 55%. Сенатът на САЩ одобрява данъчни облекчения за купувачите на нови коли въпреки опасенията на двете партии за размера на плана за стимулиране на икономиката, който е вече на стойност от близо 900 млрд.д. Според този текст купувачите на нови коли могат да получат понижение на данък общ доход със стойността на закупения автомобил и лихвите по кредити за купуване на автомобили.

Европейските производители също отчитат спад на продажбите, но някои се оказват по-устойчиви на кризата. В най-лошо състояние са европейските подразделения на General Motors като Opel и Saab. Оцеляването им зависи от евентуалната финансова намеса на германското и шведското правителство. През Ноември 2008 г. е регистриран и крахът на автомобилният пазар в Италия – продажбите са спаднали с близо 30% в сравнение със същият период предходната година. За Италия спад има и в продажбите на автомобили втора ръка в размер на 12.45%

Сред пострадалите са и френските автомобилни компании, които вече получиха подкрепа от правителството в размер на 6 млрд. евро. РЕНО пък загуби повече от свои конкуренти заради партньорството си с японската НИСАН, която пряко зависи от пазарите и продажбите в САЩ.

Производителите все по – често се обръщат към разработването на екологично чисти автомобили като „зелени автомобили. Тази стратегия е в съответствие с политиката за намаляване на емисиите вредни газове са, както и предпочитанията и буждите на клиентите . Надпреварата за разработване на най – евтин автомобил започва още в 2006 г., когато индийската компания “Тата” представя моделът "Нано" на рекордна цена от \$2500 за базов модел. Евтините коли са специално създадени за ново развиващите се автомобилни пазари като Бразилия, Индия, Русия, Китай и др. Освен това малките коли водят по продажби в тези нови пазари. На Балканският полуостров представил на евтина кола е и Дачия Логан – за цена до €5000 без ДДС.

В България през 2007 г. са внесени около 150 000 автомобила втора ръка и са продадени около 25000 чисто нови автомобила. Засиленият автомобилен внос води до огромен приток на стари автомобили.

Интензивният растеж се дължи на спирането за начисляване на ДДС от 1 Януари 2007г. при вноса на стари автомобили и в същото време при продажбата на лизинг започва да се начислява целия обем на ДДС още в началото. Така от една страна – съществено бяха понижени цените на употребяваните автомобили, а от друга - бяха затруднени купувачите на нови, защото новите коли у нас се продават основно чрез схеми на изплащане. В сравнение със северната ни съседка Румъния през 2007г. на глава от населението са продадени два пъти повече нови автомобили. В началото на 2008г. в България е отбелязан ръст в продажбите на автомобили. За съжаление обаче, през последните месеци на 2008г., с навлизането на икономическата криза на Балканския полуостров, в България е отбелязан значителен спад в търсенето на автомобили. Въпреки всичко, за 2008 г. у нас са закупени 53 812 леки и лекотоварни автомобили, което е с 1803 повече от предходната година, или ръст с 3.5%, сочи статистиката на браншовата Асоциация на автомобилните производители и техните оторизирани представителства в България (ААП), а като се прибави и ръстът на Hyundai, който не членува в организацията, се получава, че това е един от малкото положителни проценти в Европа. В началото на 2008 г. ръстът на българския автопазар е 25% и прогнозите са били, че: „пазарът ще достигне 60 000 нови коли за 2008 г.” В резултат на световната икономическа криза или по-скоро на очакването за нея търсенето на нови автомобили спада значително през ноември и декември. През последния месец на 2008г. у нас са закупени едва 4001 нови леки и лекотоварни коли, което е с цели 2863 автомобила по-малко от декември 2007 г. Цифрата представлява спад с 41.7%, което е най-тежкото понижаване за бранша до сега.

Според данните на КАТ за 2008 г. у нас са регистрирани 60 600 превозни средства. От тях 45 478 са леки коли, 13 642 товарни и 1047 автобуси. Значително е нараснал броят на регистрираните мотоциклети, триколки и ATV – 5730

. За 12-те месеца на годината у нас са регистрирани 350 955 леки коли, втора ръка, 27 852 товарни и 12 045 автобуса. Числото показва значителен ръст на регистрираните употребявани автомобили спрямо 2007 г.

Лидер при официалните вносители за календарната година остана Opel с 5462

продадени нови автомобили, което е с 1146 повече от 2007 г., или ръст от 26.5%. Марката държи 10.15% от пазара на нови коли у нас и е единствената с двуцифрен пазарен дял. В началото на годината компанията извърши голяма доставка на около 900 автомобили за МВР. На второ място по продажби у нас е Toyota с 5082 реализирани нови превозни средства. В подреждането следват Volkswagen с 4708 продажби, Ford с 4220 продажби, на пето място е Peugeot с 4147 продажби, следвано от Dacia с 3977 автомобили. На десето място в класацията е Renault с 2061, а Nissan е 13 ти с 1406 автомобили.

“Прогнозите...”

С отминаването на Световната икономическа криза глобалното търсене на петрол ще се възстанови през 2010 - 2011 г., а цените му ще достигнат максималните си стойност от юли 2008г. Годишните продажби на автомобили ще спаднат до прогнозираните 11 млн. през 2009 г. и до 12-13 млн. за 2011 г. Капацитетът на автомобилните заводи в момента по света е с около 20-30% над нуждите на пазара. Така милиони коли остават непродани и задръстват складовете на компаниите. Това намалява приходите на производителите, което от своя страна при липсата на кредит спира и затруднява разработката на нови модели. Държавната намеса и помощ ще е неизменна част от оцеляването в бранша, но е необходимо и да се извърши реструктуриране на пазара на автомобилно-производители. Прогнозите са, че от съществуващите 12 големи производителя, пазарът ще бъде редуциран до 6, като това ще се извърши чрез сливания и поглъщания. Вече има очертани партньорства като един от слуховете, е че течат преговори за по-тясно сътрудничество между френските

гиганти PSA Peugeot Citroen и Renault. През последните дни акциите и на двете групи рязко скочиха заради слухове за бъдещо сливане. Но подобни обединенията са изправени пред изключително големи пречки. Трябва да се преодолеят множество проблеми и да се обедини идеология , което е наистина трудно начинание.

За по-бързото и доброто възста-новяване на автомобилната индустрия, компаниите трябва цялостно да се реструктурират и внимателно да планират бъдещото си развитие и разходите.

Като спешен отговор на кризата навсякъде по света автомобилните компании и техните дилъри се опитват да съживят пазара чрез щедри намаления и отстъпки. Тези решения обаче имат краткосрочен характер, тъй като печалбата от всеки продаден автомобил в повечето случаи е нула и допълнително поставя под натиск производителите, както и резултатите от подобни мерки са противоречиви.

В интервю пред в-к „Льо Паризиен“ изпълнителният директор на "Рено" Патрик Пелата, прогнозира, че **европейският автомобилен пазар ще се свие с 20% през 2009 г.**, а ръстът на сектора в развиващите се икономики ще спре.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Министерство на транспорта, „Оперативна програма транспорт 2007-2013“, София, 2008г.
- [2] Асоциация на автомобилните производители, „Статистика, София, 2007-2009г.
- [3] www.investor.bg
- [4] dariknews.bg
- [5] www.bia-bg.com

INFLUENCE OF THE WORLD ECONOMICAL CRISES ON THE AUTOMOBILE INDUSTRY AND ROAD TRANSPORT

Stefka Glavcheva

Higher School of Transport “Todor Kableshkov” Sofia
BULGARIA

Abstract : *This report presents development and actual situation of automobile market in Bulgaria and around the world. It contains the influence of the general factors in time of economical and financial crises.*