



A romániai új autók piaca egyértelműen 2007-ben volt a csúcson, azóta szinte ötödére esett vissza a mutató. Míg 2007-ben 312 589 új autót értékesítettek, addig ez a szám 2012-re **66 436-ra csökkent**.

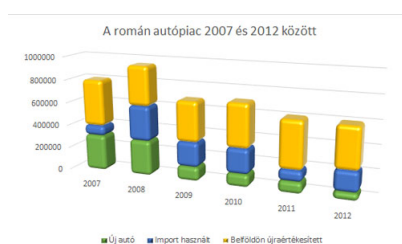
Ez nem jelenti azt, hogy nem autózunk, csak sokkal inkább áttértünk a külföldről hozott használtautókra, valamint a belföldön gazdát cserélő, szintén használt járművekre.

Az új autók piaca először 2008-ban csökkent, bár ekkor még csak 8 százalékkal adtak el kevesebbet. Az igazi zuhanás még egy évet váratott magára, hiszen **2009-ben 60 százalékos visszaesést könyvelhetett el az ágazat**

. Ez 2010-ben 18 százalékkal folytatódott, rá egy évre 11 százalékos csökkenést regisztráltak, míg 2012-ben újból 18 százalékos volt a visszaesés az előző évhez képest.

Recesszió mínusz flotta

Magyarázni persze mindent meg lehet, a válság szó gyakori használata ebben az iparágban a legindokoltabb. És azt sem szabad elfelejtenünk, hogy korábban nagyon **sokan vásároltak 5-7 éves hitelre**, vagy hasonló időtartamú lízingszerződésre autókat, vagyis akik 2007-ben hozzájárultak a piac robbanásszerű növekedéséhez, csak 2012-ben fejezik be egyáltalán a részletfizetést. Azt pedig biztosra lehet venni, hogy most közel sem lesznek annyian, akik újból beszállnak egy 5-7 éves adósság-buliba.



Romániában a gépkocsik lakosságarányos száma továbbra is elmarad a többi európai országtól, és a valós helyzetet nézve sem rövid-, sem középtávon nem számíthatunk ugrásszerű növekedésre. Mindazok, akik megengedhették maguknak egy új autó vásárlását (akár hitelre, akár azonnali fizetéssel), már megtették, és azok, akiknek még nincs autójuk, **nagyon messze állnak attól, hogy vehessenek egyet** – főleg újat.

Akkor mégis mi tartja életben az új autók piacát? **Leginkább a flották**, és a kisebb darabszámban vásárolt céges autók, hiszen a magánszemélyek egyre kevesebb új járművet vesznek.

Használtat kintről, bentről

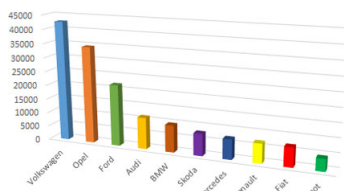
Autóra márpedig sokaknak szüksége van, és azon vásárlók száma, akik megengedhetnek maguknak egy használtat, jóval nagyobb. Ez látszik a használtautó-import statisztikákon is, **tavaly összesen 174 950 használt négykerekű érkezett az országba.**

Ez 2,5-szer nagyobb, mint az értékesített új autók száma, és akkor még nem is számoltunk a román rendszámú, belföldön gazdát cserélt járművekkel.

Az importból származó használt autók piaca 85 százalékkal nőtt tavaly a 2011-es 94 488-hoz képest. Ez még mindig elmarad a korábbi adatoktól, hiszen 2010-ben 214 606, 2009-ben 212 836, míg 2008-ban 300 891 használt autót hoztak be az országba, így még bőven van hely növekedni.

A használt autók tekintetében a romániai adók nagyjából megegyeznek a többi országban érvényes összegekkel, így az import várhatóan növekedni fog. Nem is csoda, hiszen ha összehasonlítunk egy román és egy német által használt, 2005-ben gyártott, 5-ös szériájú Volkswagen Golfot, általában a második lesz vonzóbb a vásárló számára: a Németországban gyártott és használt autók nimbusza ma is él, talán erősebben, mint valaha.

A legnépszerűbb használtautó-márkák 2012-ben



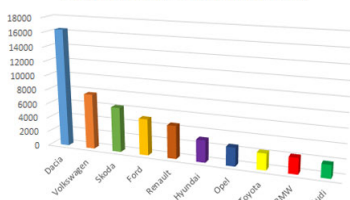
A franciáknál menő a román

A Francia Autógyártók Szövetségének jelentése szerint az országban bejegyzett Daciák száma **21 százalékkal nőtt**

a tavalyhoz képest – 2012-ben az év első három hónapjában 23 500 Dacia márkájú autót jegyeztek be. A Dacia növekedése nagyobb az országos átlagnál, hiszen Franciaországban az autópiac 14 százalékkal nőtt ugyanebben a periódusban. A Dacia a személygépkocsik piacán még nagyobb, 24 százalékos növekedést produkált.

Ezzel szemben itthon a márka gyengélkedik, hiszen 2013. január 1-je és március 31-e között 5 százalékos visszaesést jegyeztek a Dacia márkájú autók eladása esetén. Bizakodás mégis van: a romániai Autógyártók és Importőrök Szövetségének adatai szerint a hazai Dacia és Ford üzemek idén közel 415 ezer négykerekűt terveznek legyártani 5,4 milliárd euró értékben.

A legnépszerűbb autómárkák 2012-ben



2012-ben 326 556 autó gördült le a két gyár futószalagjairól, az idei év első két hónapjában pedig közel 71 700. Az amerikai gyártó januárban és februárban közel 13 700 járművet gyártott, vagyis átlagosan naponta 365-öt. A Dacia termelése enyhén, 3 százalékkal nőtt, **a legnagyobb növekedést az új Logan típus esetén könyvelhették el**, hiszen ennek termelése közel megduplázódott az első két hónapban.

Növekedésben ezt követi a Sandero, 50 százalékos plusszal. A két típus megnövelt termelése miatt a Duster visszaesett a harmadik helyre és az össztermelésnek mintegy egyharmadát

teszi ki.

Kicsik vagyunk hozzá

A Hargita megyei és székelyudvarhelyi helyzetről **Tankó Lászlót**, az Euro-Car Trading vezérigazgatóját kérdeztük, aki megerősítette az országos adatokat. Szerinte az autópiac tavaly mintegy 17 százalékos esést produkált, míg a 2007-2012-es időszakban összesen 72 százalékos csökkenésről beszélhetünk.

A vezérigazgató kielemezte a céges flották és darabszámra eladott autók piaci szerepét: mint mondta, az Euro-Car Tradingnél értékesített járműveket is **mintegy 80 százalékban cégek veszik meg**, a vásárlóknak csupán 20 százaléka magánszemély.

Szerinte az Euro-Car és a Toyota márka Hargita megyében valamivel kevesebbet esett az utóbbi időben, mint a piaci átlag, sőt míg országosan a márkanév 3 százalék körüli piaci részesedést tudhat magáénak, addig ez az arány a megyében 7 százalék körül alakul.

Tankó szerint Hargita megye nehéz helyzetben van ebből a szempontból, ugyanis a teljes piacnak csupán 0,8 százalékát teszi ki, **tavaly körülbelül 600 autót adtak el**, aminek fele Dacia. Az Euro-Car Trading vezetője úgy véli, meghatározó tényező volt számukra az ügyfelek lojalizálása, az ügyfélszolgálati rendszer és a kiszolgálás minősége.

Hozzátette, a megyei piac túl kicsi ahhoz, hogy sok értékesítőt eltartson, még biztosan fognak eltűnni dílerek, főként, ha nem tudnak kiegészítő szolgáltatásokat biztosítani az autók mellé. Tankó szerint, míg 2007-ben gyakorlatilag bárki tudott autót eladni, most derül ki, hogy ki az igazán jó értékesítő.