

# Efecte ale crizei financiare mondiale în sectorul logistic și auto

---

Mihaela Belu  
Ramona Țarțavulea

*The international financial crisis represents a preoccupation for the economic analysts, as it is hardly a new phenomenon in the economic history of the modern world, but is raising issues regarding its future evolution, the short and long time effects upon the world economy as a whole and each and every sector of it.*

*The purpose of this paper is to:*

- ✓ *analyze the causes that generated the crisis in the logistic and automotive industry, in an international perspective and particularly in Romania*
- ✓ *present the effects and possible scenarios for future evolution of the crisis*
- ✓ *identify the solution that have been/will be implemented by companies on these markets and analyze their viability*

*The conclusions of our analyses are:*

*The decrease of demand and liquidity issues in the market are causes which led to serious problems in these economic sectors, vital for persons and goods movement. The effects that have appeared are: difficulties in making the regular payments to employees, banks and business suppliers/partners.*

*The solutions generated by managers who work in these sectors have a large range from giving free days without payment to employees, firing staff, trying to extend sales to emergent markets which are less affected by the financial crisis or create new products for better responding to the changing needs of consumers.*

*Key words: financial crisis, logistic industry, logistic market*

*JEL classification: M31, L81, L90*

Criza financiară actuală este rezultatul a două crize, cea “subprime” din Statele Unite ale Americii și cea de lichidități din vara anului 2008. Această criză a determinat majoritatea guvernelor și băncile centrale să ia o serie de măsuri în mod concertat.

*Care sunt scenariile referitoare la actuala criză ?*

Într-un studiu publicat recent de compania de consultanță Roland Berger, sunt prezentate trei posibile scenarii:

- Primul scenariu se referă la o redresare rapidă, în 6-12 luni. În acest caz, industria imobiliară și cea auto vor resimți un impact scăzut al crizei, asupra șomajului și evoluției prețurilor vor fi exercitate presiuni moderate, iar companiile se vor confrunta cu o relativă erodare a valorii de piață.
- Scenariul 2 vizează o recesiune pe o perioadă de 1-2 ani. Consecințele acestei situații sunt: contractarea PIB în toate țările membre G7; majoritatea industriilor vor fi afectate, cu excepția celor din India și China; vor apărea riscuri inflaționiste și șomaj; companiile se vor confrunta cu o scădere considerabilă a profiturilor, cu insolvență și restructurare masivă.
- Scenariul 3: depresie economică, situație în care consecințele se vor manifesta pe o perioadă de 3-5 ani. În acest caz, toate industriile vor fi afectate, criza va deveni tridimensională (financiară, economică și de sistem), vor fi adoptate măsuri dramatice, iar condițiile de business vor deveni haotice, se vor înregistra valuri succesive de insolvență.

Impasul financiar mondial ce își are rădăcinile în criza americană a creditelor seamănă cu o pânză de paianjen ce afectează aproape toate ramurile economiei mondiale și paralizează legăturile dintre ele. Sectorul logisticii este profund afectat de diminuarea cererii și lipsa de lichidități.

**Circuit City**, unul dintre cele mai mari lanțuri de retail în domeniul electronicelor din America a anunțat la sfârșitul anului trecut că va

apela la protecția legii falimentului. Conform Capitolului 11 din Legea Falimentului este posibil să-și continue activitatea în timp ce dezvoltă un plan de reorganizare, care presupune închiderea a 20% din cele peste 700 de locații și disponibilizarea a aproximativ 7.000 de persoane. Și în Canada, compania va urma aceeași cale, prin închiderea a 20% din magazine și concedierea a 700 de angajați de la sediul central.

Bruce H. Besanko, directorul executiv al companiei, a citat trei factori ce au condus la această situație în documentele oficiale: erodarea încrederii, scăderea nivelului lichidităților și criza economică globală.

Efectele imediate au fost scăderea acțiunilor cu 56% ceea ce a dus la stoparea tranzacționării lor.

**DHL**, grupul din sectorul de logistică, a disponibilizat 5.400 de persoane anul trecut iar în 2009 numărul de angajați ar putea scădea cu încă 9500 de persoane prin renunțarea la businessul de curierat expres din SUA. Deutsche Post, compania-mamă, a luat decizia de a abandona concurența cu FedEx și cu United Parcel Service pe propriul lor teren, datorită pierderilor în creștere pe care le-a suferit DHL pe piața curieratului din Statele Unite.

Deutsche Post a spus că încetinirea creșterii economiei globale a declanșat nevoia de "a acționa de o manieră mai prudentă" pe piața din Statele Unite, unde inițial dorise să reducă volumul de operațiuni de baza cu 30%. Costurile de restructurare, estimate în mai 2008 la 2 mld. dolari (1,55 mld. euro), se vor dubla, până la o valoare de 3,9 mld. dolari (3 mld. euro), suma care, conform Deutsche Post, va trece compania pe pierderi în 2008.<sup>1</sup>

**Piața de logistică din România** și-a continuat dezvoltarea dinamică din ultimii ani, în ciuda crizei financiare, volumul tranzacțiilor de pe piața de logistică depășind 220.000 de metri pătrați, potrivit companiilor de consultanță. Planurile dezvoltatorilor de profil nu vor mai fi la

---

<sup>1</sup> Cristina Rosca, *DHL renunța la concurența cu FedEx și concediaza 9.500 de angajați*, Ziarul Financiar, 11.12.2008

fel de ambițioase ca în anii trecuți, însă vestul țării va rămâne în continuare tentant pentru companiile de logistică și transport.

Cei mai mari jucători de pe piața de spații logistice și industriale, Cefin Real Estate (Italia), ProLogis (Statele Unite) sau Portland Trust (Belgia) și-au continuat investițiile începute în zona de vest a Capitalei, de-a lungul autostrăzii București-Pitești, însă au apărut și investitori noi precum Eyemaxx (Austria), CTP Invest (Cehia), belgienii de la Warehouse de Pauw (WDP) sau European Future Group (Marea Britanie), care au atacat și orașele din provincie, mai ales cele din vest.

În anul 2008 s-a înregistrat pentru piața de spații logistice din România o cerere constantă și un ritm dinamic de dezvoltare, la fel ca și în anul 2007. Volumul tranzacțiilor efectuate pe piața de logistică a depășit 220.000 metri pătrați. Din cei 220.000 de metri pătrați de spații tranzacționate anul acesta, aproximativ 45.000 metri pătrați au fost închiriați în afara Bucureștiului, în orașele: Timișoara, Arad (orașe atractive datorită apropierii de graniță), Ploiești și Pitești (care sunt puternic industrializate).

Cei mai mari dezvoltatori de pe piața logistică Cefin Real Estate România, Prologis și Portland, controlează circa 500.000 metri pătrați, aproape 70% din totalul stocului modern în București. Proiectele sunt ocupate în proporție de peste 95%.

În 2008 s-au livrat 250.000 metri pătrați în București și 80.000 metri pătrați în țară - 45.000 metri pătrați în Arad, 18.000 metri pătrați în Timișoara și 16.000 metri pătrați în Ploiești.

În țară, tranzacțiile se încheie mai greu deoarece clienții au nevoie de timp pentru elaborarea unei strategii regionale, iar costurile cu deschiderea unui nou punct de lucru, cu noul personal angajat sunt mai mari. Problema principală ridicată de majoritatea clienților în elaborarea strategiilor la nivel național este reprezentată de lipsa infrastructurii, fapt care amână încă explozia dezvoltărilor în orașele cheie ale României.

Pentru 2009, noul stoc în București anunțat este de peste 100.000 de metri pătrați, dezvoltatorii devenind mai prudenți în contextul economiei globale actuale, accesul la credite fiind mult mai dificil și cu un cost mai ridicat, iar ca o măsură actuală de adaptare la realitatea pieței, majoritatea clienților cu nevoi de extindere sau relocare preferă din ce în ce mai mult varianta închirierii spațiilor decât cea a achiziției și a dezvoltării proprii.

În țară doar câțiva dezvoltatori vor continua extinderea: Eyemaxx, Phoenix - Helios, Invest4See și VGP în special în vestul României (Timișoara, Turda).

Cererea pentru spații de depozitare atât în București, cât și în țară va fi reprezentată de companii de logistică (cele care câștigă clienți noi) și de distribuție (cele care-și extind activitatea).

### **Industria auto**

Întreaga industrie auto se confruntă cu o scădere drastică a cererii (parțial datorată efectelor crizei asupra mecanismului normal de creditare), care pune mari probleme marilor companii producătoare.

Ford și GM s-au confruntat cu pierderi trimestriale record.

**Ford** a afișat pierderi operaționale de 2,98 miliarde dolari în al treilea trimestru al anului 2008, divizia de automobile necesitând 7,7 miliarde dolari în numerar, din cauza scăderii producției și a altor factori. Compania va reduce cheltuielile salariale cu încă 10%, potrivit unui program de diminuare a costurilor cu 15%, întocmit anul trecut.

**General Motors** a afișat pierderi de 2,5 miliarde dolari pentru al treilea trimestru al anului 2008, de două ori mai mult decât estimau analiștii.

La începutul lui 2009, compania se confruntă cu probleme privind nivelul de lichiditate și vrea să reducă cu 10% costurile cu forța de muncă din Europa, prin diminuări salariale și micșorări ale timpului de lucru. General Motors Europa deține mai multe mărci, dintre care cea

mai importantă este Opel, care are mai mult de 26.000 de salariați în Germania.

Șeful General Motors Europa, Carl-Peter Forster, a exclus "până în prezent" concedierile, dar a atras atenția că ar putea lua alte măsuri, dacă problemele din sectorul auto continuă să se accentueze.

În acest context, companiile auto din SUA au cerut ajutor federal de 50 miliarde dolari, pentru a face față crizei, relatează Reuters. Directorii executivi ai companiilor General Motors, Ford Motor și Chrysler au purtat vineri negocieri în acest sens cu președintele Camerei Reprezentanților, Nancy Pelosi, și cu liderul majorității democratice din Senat, Harry Reid.

Oficialii GM și Ford au anunțat în comunicate separate că întrunirile avute cu Reid și Pelosi au fost constructive. Producătorul auto General Motors a solicitat o "finanțare imediată", în timp ce sindicatul auto UAW a anunțat "nevoia urgentă" de ajutor guvernamental.<sup>1</sup>

Având în vedere impactul scăderii economiei mondiale asupra exporturilor, producătorul francez de automobile Renault plănuiește să suspende activitatea din cadrul unei fabrici din Argentina, după ce anul trecut a disponibilizat 6.000 de muncitori pentru a putea menține profitabilitatea și a întrerupt activitatea a 1.000 de muncitori din cadrul fabricii din Santa Isabel pe o perioadă de 11 zile, în noiembrie și decembrie 2008, potrivit cotidianului La Nacion.

**Nissan**, producătorul japonez deținut în proporție de 44% de compania franceză Renault, a anunțat că va concedia 3.500 de salariați, datorită înrăutățirii condițiilor de pe piața mondială și a aprecierii yenului care au dus la rezultate mult mai slabe decât cele estimate pentru 2008.

Acțiunile **Toyota** s-au depreciat cu 13% în urma atingerii celui mai mic nivel al profiturilor din ultimii 13 ani.

---

<sup>1</sup> Marile companii auto se confruntă cu grave probleme din cauza scăderii drastice a cererii, Ziarul de Iași, 10.11.2008

Producătorul ceh de automobile, **Skoda** Auto a scăzut drastic producția în ultima perioadă a anului trecut (cu 31.000 de vehicule mai puțin), din cauza scăderii cererii.

În Germania, **Volkswagen** a suspendat producția în cadrul fabricilor germane în perioada Crăciunului, așa cum au procedat și alte companii concurente, precum BMW și Opel, care au sistat producția în aceeași perioadă. Daimler a oprit producția în fabricile germane timp de cinci săptămâni.

### **Strategii și soluții de ieșire din criză**

Compania sud-coreană **Hyundai** Motor caută soluții pentru a trece peste perioada de criză financiară, considerând că o alternativă este extinderea producției de mașini mici și economice, destinate pieței din China și altor țări emergente. Strategia constă în extinderea vânzărilor pe piețele emergente pentru a minimiza expunerea de pe piețele dezvoltate. Previziunile sunt ca procentul de mașini mici vândute la nivel global de Hyundai va crește în 2009 la 60% față de 55% în 2008.

Yoon Mong-hyun, directorul pentru planificarea strategiilor de business, a declarat că Hyundai a creat modele exclusive pentru China, piața pe care cererea de mașini mici este de așteptat să crească de la 41% în 2007, la 47% din vânzările totale în 2009. Reprezentantul companiei a mai spus că Hyundai va deschide noi fabrici în Rusia și Brazilia în anul 2011. Afirmația vine după ce compania a deschis ultima uzină din străinătate, în Republica Ceha, în această lună.

Yoon Mong-hyun a refuzat să spună însă care va fi impactul crizei financiare asupra vânzărilor de anul viitor. În luna octombrie însă, Hyundai a anunțat că va reduce producția la fabrica sa din SUA, din cauza scăderii cererii pe aceasta piață.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Andrei Haragus, *Hyundai tinteste China si alte piete emergente*, Ziarul Capital, 25 Noiembrie 2008

Posibilitatea unui faliment al companiei General Motors ar avea efecte dezastruoase pentru economia americană dar și pentru Canada. Falimentul unui producător auto are efecte nu numai asupra angajaților disponibilizați, însă și asupra utilizatorilor în ceea ce privește garanția, service-ul, piesele de schimb. Prin urmare, numai posibilitatea falimentului poate reduce mult cererea pentru produsele companiei, ceea ce crește probabilitatea falimentului.

Din aceste considerente a apărut ideea că GM, Ford și Chrysler sunt prea mari pentru a fi lăsate să dispară. Pagubele colaterale ar fi prea mari. Un împrumut guvernamental le-ar permite celor trei companii să supraviețuiască și sa-și îmbunătățească oferta pentru a răspunde cerințelor ecologice și de mediu.

Ideea a câștigat mulți adepți însă ridică și dilema “hazardului moral” pe care l-ar crea precedentul unui împrumut pentru industria auto. Dacă ajută GM și Ford, Congresul și Casa Albă se vor trezi cu multe alte industrii care își vor argumenta dreptul la același sprijin. În contextul în care cazul GM are versiuni locale în multe alte economii, se ivesc întrebări incomode la care guvernele din Washington și nu numai vor trebui să găsească un răspuns. Cine trage linia și unde va fi ea trasă? Câte victime colaterale ale crizei suntem dispuși să tolerăm?<sup>1</sup>

În **România**, sectorul din economie care va fi cel mai puternic afectat în contextul crizei economice globale va fi industria auto, în condițiile în care marile companii pentru care se produc piese și automobile își restrâng activitatea. Și alte sectoare din economie - cele care presupun contractarea de credite - vor avea de suferit de pe urma crizei: industria mobilei va suferi o stagnare, dacă nu o scădere, ca și cea a electrocasnicelor.

Inaugurarea de centre comerciale de tip malluri sau parcuri de retail va înregistra în 2009 un trend descendent față de ultimii doi ani, susțin consultanții imobiliari. Va fi o perioadă în care dezvoltatorii vor sta în

---

<sup>1</sup> Andrei Postelnicu, **Criza și hazardul moral**, *Ziarul Capital*, 19.11.2008



expectativă, vor analiza piața și ofertele de finanțare, dar își vor regândi atât proiectele, cât și strategiile. Segmentele de retail, industrial și logistic nu vor fi prea afectate de criză, întrucât cererea rămâne mare, iar majoritatea proiectelor au finanțarea aprobată.

Va exista un oarecare recul în ceea ce privește inaugurarea de centre comerciale și de tip mall sau parcuri de retail. Fiecare dezvoltator va sta puțin în expectativă și va analiza situația pieței și ofertele de finanțare din partea băncilor și, bineînțeles, vom asista și la regândiri ale proiectelor din punct de vedere al suprafeței și al adresabilității. Referitor la sectorul industrial și logistic, proiectele deja demarate își vor continua construcția, deoarece majoritatea au deja finanțarea aprobată, în timp ce noile proiecte se vor dezvolta în momentul în care vor exista antecontracte de închiriere pentru deblocarea finanțării.

## Concluzii

Scăderea cererii și problemele cu lichiditatea din piață sunt cauze care au făcut ca aceste sectoare, vitale pentru transportul persoanelor și mărfurilor, să se confrunte cu probleme serioase. Efectele resimțite până acum au constat în dificultăți de onorare a obligațiilor financiare către angajați, bănci și furnizori/parteneri de afaceri, managementul stocurilor și susținerea cifrei de afaceri.

Marile companii auto (în care departamentul logistic are o importanță vitală) au început să reacționeze la efectele crizei prin aplicarea de soluții care au mers de la oferirea de concediu forțat până la disponibilizarea de personal, dar și extinderea pe piețe mai puțin afectate de criză sau realizarea unor noi produse care să răspundă mai bine necesităților actuale ale consumatorilor.

În domeniul logistic există companii care s-au confruntat cu imposibilitatea onorării plăților curente ceea ce a dus la declararea falimentului, urmând începerea procedurii de reorganizare, prin disponibilizări și

reducerea activității. Alte companii mai norocoase, se confruntă deocamdată cu necesitatea de a renunța la prezența pe anumite piețe, pe care nu-și mai pot susține competitivitatea.

Piața românească nu resimte încă efectele crizei într-un mod devastator, firmele din domeniul logistic și auto confruntându-se cu scăderea cererii, posibilități reduse de a mai efectua investiții pentru dezvoltare care duc la scăderea cifrei de afaceri. Totuși încă nu s-au semnalat situații de falimente notabile în aceste sectoare.

Pe termen mediu se preconizează că economia românească va stagna, producătorii și dezvoltatorii trebuind să-și analizeze bine situația atât internă, cât și cea în raport cu piața, pentru a vedea care sunt reacțiile potrivite pentru a bara efectele crizei și a supraviețui acestei situații nefavorabile a pieței mondiale.

### **Bibliografie**

John, Rubino, *How to Profit from the Coming Real Estate Bust, Money-Making Strategies for the End of the Housing Bubble* (Hardcover), St. Martin's Press, 2003

Floyd Norris, *Financial crises spread in Europe*, International Herald Tribune, October 6, 2008

Venturelli, Nadine; Miani, P., *Transport. Logistique*, Genie des Glaciers, Chambéry, 2006

European Distribution Report 2008, [www.cushwake.com](http://www.cushwake.com)

Cristina Rosca, *DHL renunța la concurența cu FedEx și concediază 9.500 de angajați*, Cristina Rosca, Ziarul Financiar, 11.12.2008

Andrei, Haragus, *Hyundai tinteste China și alte piețe emergente*, Andrei Haragus, Ziarul Capital, 25 Noiembrie 2008

[Andrei Postelnicu](#), *Criza și hazardul moral*, Ziarul Capital, 19.11.2008

[Andrei Postelnicu](#), *Criza și hazardul moral*, Ziarul Capital, 19.11.2008

[www.datamonitor.com](http://www.datamonitor.com)

[www.standard.ro](http://www.standard.ro)

[www.zf.ro/business-international](http://www.zf.ro/business-international)

**Mihaela BELU** (31.12.1970), Conferențiar universitar doctor, Catedra de Relații Economice Internaționale, Academia de Studii Economice București. Domenii de interes: Negociere comercială internațională, Tehnica operațiunilor de comerț exterior, Marketing internațional.

Lucrări publicate (selecție)

Operațiuni de comerț exterior. Studii de caz. Aplicații, Editura ASE, București, 2008 (autor)

Sistemul vamal, Editura Economică, București, 2003 (coautor)

**Ramona Iulia ȚARȚAVULEA** (19.03.1985), Preparator universitar doctorand., Catedra de Relații Economice Internaționale, Academia de Studii Economice București. Domenii de interes: tranzacții de comerț exterior, logistică internațională.