

Renault se confrunta cu dificultati, chiar daca vânzarile cresc (Bloomberg)

Dupa unul dintre cei mai dificili ani, industria auto globala se redreseaza, consumatorii revenind în showroom-uri, dupa restrictiile impuse în timpul pandemiei, se arata într-o analiza realizata de Bloomberg.

Cei mai mari producatori auto au raportat o crestere de doua cifre ale veniturilor în primul trimestru din 2021, chiar daca se confrunta cu deficitul de semiconductori care a fortat reducerea productiei. Majorarea vânzarilor a determinat companiile auto sa-si îmbunatateasca estimarile de profit din acest an. Exceptia în toate acestea: grupul francez Renault, care a raportat o scadere a veniturilor de 1% în primul trimestru din 2021, dupa ce a pierdut aproape zece miliarde de dolari anul trecut.

Producatorul, cu o vechime de 123 de ani, sufera din cauza costurilor ridicate, acoperirea geografica limitata si continuarea efectelor negative din 2018 ale arestarii în Japonia a fostului sef Carlos Ghosn. Renault a ratat trecerea la SUV-uri, preferând în schimb sedanurile si hatchback-urile, care ofera marje de profit mai reduse si sunt afectate de concurenta intensa de pe aglomerata piata europeana. Iar pandemia a scos la lumina slabiciunea provocata de fabricile subutilizate, problemele cu forta de munca si ingerintele celui mai puternic actionar, statul francez.

"Managementul a identificat problemele, dar va fi foarte dificil pentru Renault sa se redreseze în mod adecvat", sustine Charles Coldicott, analist la Redburn.

Rivalii, cum ar fi BMW, Volkswagen si General Motors, au raportat cresteri ale vânzarilor pe cele mai mari pietele - China si SUA - unde practic Renault nu este prezenta. În schimb, compania franceza este în mare masura dependenta de Europa, unde consumatorii si-au tinut sub control cheltuielile, pe fondul iesirii lente din restrictiile de anul trecut.

Multe din dificultatile Renault sunt legate de alianta cu companiile nipone Nissan Motor si Mitsubishi Motors Corp. Ghosn a încercat sa faca din grup cel mai mare producator global de vehicule, estimând ca doar Renault va vinde cinci milioane de unitati în 2022. Productia a atins nivelul de vârf de 3,6 milioane în 2019, iar de atunci a scazut sub trei milioane anul trecut. Astfel, Renault a abandonat toate obiectivele privind volumul într-o încercare de a-si îmbunatati profitabilitatea si de a genera numerarul atât de necesar.

Luca de Meo, directorul general nascut în Italia al Renault, adus de la Volkswagen AG în urma cu un an, supervizeaza un plan de reduce costurile cu trei miliarde de euro în urmatorii patru ani. Vor fi eliminate 14.600 locuri de munca - 9% din forta de munca globala - cu scopul reducerii capacitatii de productie cu aproximativ 20%. Mai îngrijorator este faptul ca seful Renault are ca obiectiv sa ajunga la un cost al cercetarii, dezvoltarii si investitiilor de capital de sub 8% din venituri pâna în 2025, de la aproximativ 10% în prezent. În conditiile în care rivalii pompeaza miliarde de dolari în noile tehnologii, Renault risca sa ramâna în urma pe segmentul vehiculelor electrice si conducerii autonome, sustine Joel Levington, de la Bloomberg Intelligence. Acesta avertizeaza: "Renault ar putea deveni vulnerabil din cauza acestei strategii".

De Meo insista ca firma este pe drumul cel bun. Modelul compact Zoe a fost anul trecut cel mai bine vândut vehicul electric în Europa, depasind ofertele de la VW si Tesla, desi vânzarile în primul trimestru au fost dezamagitoare, iar rivalii avanseaza.

Anul trecut, Renault a anuntat un plan destinat reorganizarii grupului în jurul marcilor sale, si nu în functie de zone geografice, pe care le va regrupa în patru unitati de business: Renault, Dacia, Alpine si New Mobility. Potrivit Renault, acest proiect vizeaza crearea unei structuri organizationale mai simple si mai orientate spre

rezultate, dar care sa întareasca coeziunea, motivatia si sentimentul de apartenenta al echipelor grupate pe marci.

De Meo vrea sa construiasca un hub de productie în nordul Frantei unde vor fi produse vehicule electrice, baterii si componente auto si, pâna în 2025, se asteapta ca acele zece modele electrice ale Renault sa fie mai profitabile decât masinile traditionale.

"Putem face din Renault una din cele mai bune surprize ale redresarii din portofoliile voastre de investitii. Cer doar putin timp pentru a demonstra asta", le-a spus actionarilor de Meo anul trecut.

Pe fondul acuzatiilor aduse lui Ghosn de conduita financiara necorespunzatoare, alianta cu companiile din Japonia arata mai mult ca o familie tensionata, ceea ce afecteaza încrederea angajatilor si încetineste integrarea. Presedintele Renault, Jean-Dominique Senard, care este si vicepresedinte al Nissan, a numit alianta ireversibila, dar exista în continuare conflicte legate de dezechilibrul de putere.

Renault si Nissan au un parteneriat din 1999, în care Renault detine 44,3% din actiunile Nissan, în timp ce Nissan controleaza un pachet de 15% din actiunile Renault, dar nu are drepturi de vot la grupul francez. Alianta Renault-Nissan a fost extinsa în 2016 prin includerea Mitsubishi.

Desi Renault se baza pe un Nissan mai profitabil pentru a-si îmbunatati rezultatele, partenerul nipon a avut anul trecut pierderi de aproape 1,40 miliarde de dolari, care au afectat rezultatele financiare publicate de Renault în 2020 si au costat compania 73 de milioane de euro în primul trimestru din 2020. Dar în martie vânzarile Nissan au urcat cu 51%, iar compania estimeaza ca în acest an financiar va atinge pragul de rentabilitate, datorita partial prezentei sale în China si SUA. O redresare rapida a Nissan va ridica din nou problema structurii actionariatului si va exacerba tensiunile din alianta.

În pofida angajamentului lui Senard de a mentine alianta, el a avut în 2019 o încercare esuata de a combina Renault cu Fiat Chrysler, parând sa confirme suspiciunile ca este putin probabila o fuziune completa cu Nissan. În schimb, rivalul Renault, grupul PSA, producatorul Peugeot si Citroen, a sfârsit în final alaturându-se Fiat pentru a crea producatorul auto Stellantis NV. Parteneriatul reduce dependenta PSA de Europa si-i ofera acces la noi tehnologii.

"PSA era într-o situatie extrem de dificila si a reusit singura sa se redreseze. Acelasi lucru s-ar putea face la Renault", a declarat Bruno Aziere, reprezentant al sindicatului CFE-CGC.

Compania Dacia a fost preluata de Renault în anul 1999 si relansata în 2004 cu modelul Logan. Ulterior, Dacia a devenit un jucator de notorietate pe piata auto europeana.