

Analiza XTB: Cresc prețurile la auto și echipamente electronice

- *Criza semiconductorilor are șanse de a se calma în circa 2-3 ani.*
- *Piața de calculatoare resimte deja nevoia de a reduce capacitatea de producție din cauza lipsei cipurilor. Acesta lucru va antrena o creștere a prețurilor.*
- *Domeniul auto este sensibil mai afectat decât cel al echipamentelor electronice de larg consum.*
- *În Germania pentru anumite modele timpii de așteptare sunt de un an sau mai mult.*
- *BMW și Daimler au ales să livreze către dealeri modele incomplete, urmând să le echipeze de îndată ce vor avea componentele disponibile. Aceasta nu înseamnă neapărat profituri mici: Audi a reușit o marja de profit de peste 10.7%, peste cea din 2019.*
- *GM a spus vineri că producția a fost cu mai mult de 30% mai redusă în T3 față de acum un an.*
- *Elon Musk e optimist în privința construirii rapide de noi fabrici, care să ușureze problemele de producție până anul viitor.*
- *În trimestrul al doilea, în SUA, valoarea medie a unei tranzacții de mașini second-hand a fost cu 21% mai ridicată față de anul anterior, un nivel record.*
- *Prețul mediu de vânzare a mașinilor a crescut față de anii trecuți, totuși s-ar putea ca vârful în segmentul auto să nu fi fost atins, se arată în analiza elaborată de Claudiu Cazacu, Consulting Strategist în cadrul XTB, casa de brokeraj listată pe Bursa de la Varșovia.*

Drumul spre normalitate în economia globală nu este unul lin, după bulversările anului trecut, și viitorul apropiat este întreprins de provocări numeroase, cu interacțiuni diverse. Avem, între șefi de companii și observatori ai industriei, o foarte mare dispersie a opiniilor referitoare la efectul și mai ales durata crizei semiconductorilor, și a lanțurilor logistice în sens larg. În astfel de perioade neobișnuite, cu nesiguranța la cote înalte, pare totuși firesc să se întâmple astfel.

Directorul general al Marvell este de părere că vom vedea efecte severe ale lipsei de cipuri inclusiv în 2022, în timp ce șefa AMD, Lisa Su e de părere că producția va fi reglată prin operarea unor noi fabrici. Intel planuiește noi facilități de producție, iar TSMC, cel mai important fabricant din domeniu, va investi 100 mld. dolari în trei ani, deci lucrurile par să se calmeze într-un asemenea orizont de ordinul a 2-3 ani, fiind prezent chiar riscul unei supra-oferte.

Cu toate acestea, situația din prezent nu seamănă cu nicio altă perioadă, și de aceeași opinie sunt specialiști cu decenii de experiență în domeniu. Cererea pentru cipuri este la niveluri mult peste normal în toate segmentele, situație diferită de ciclurile anterioare de vârf de cerere localizată pe anumite domenii.

Piața de calculatoare personale resimte deja limitările de capacitate, și situația ar putea deveni tensionată pentru o serie mai largă de produse electronice, mai ales în apropierea sărbătorilor. De altfel, disponibilitatea mai mică ar putea veni la pachet cu o presiune ascendentă pe prețuri. Într-o perioadă cu atenție înaltă la inflație, veștile restrângerii ofertei sunt departe de a fi binevenite. Cu toate acestea, în prezent, domeniul auto este sensibil mai afectat decât cel al echipamentelor electronice de larg consum.

Daimler Trucks, care urmează să devină de sine-stătătoare prin divizarea Daimler în decembrie, a informat investitorii în privința unei producții de camioane sub potențial, chiar și anul viitor. Prețurile, însă, pe segmentul comercial, nu pot fi ajustate cu aceeași ușurință pe care o au producătorii de autoturisme personale. În trimestrul al doilea, în SUA, valoarea medie a unei tranzacții de mașini second-hand a fost cu 21% mai ridicată față de anul anterior, un nivel record.

În Europa, dealerii pot livra din stoc în termen rezonabil un număr limitat de autovehicule. În Germania pentru anumite modele timpii de așteptare sunt de un an sau mai mult, potrivit Automobilwoche. BMW și Daimler au ales

sa livreze catre dealeri modele incomplete, urmând sa le echipeze de îndată ce vor avea componentele disponibile. Aceasta nu înseamna neaparat profituri mici: Audi a reuşit o marja de profit de peste 10.7%, peste cea din 2019. Stellantis a ales sa prioritizeze auto electrice. GM a spus vineri ca producţia a fost cu mai mult de 30% mai redusa în T3 faţa de acum un an, dar ca spera un mediu stabil în toamna.

În estimarea sa recenta, IHS Markit avertiza ca producţia globala ar putea fi cu 9.5 - 11 milioane de unitaţi mai mica anul acesta, iar o stabilizare ar putea veni abia în a doua jumatate din 2022. Cu investiţii mari în segmentul EV (auto electrice) şi diminuarea producţiei unor automobile mai ieftine în favoarea altora cu marje mai mari dar şi mai prietenoase cu mediul, accesibilitatea ofertelor din showroom-uri este diminuata.

Tesla a reuşit sa se descurce mult mai bine decât competitorii, obţinând cip-urile necesare producţiei a aproape un sfert de milion (241 de mii) de unitaţi între iulie şi septembrie. Volumul peste aşteptari şi aproape dublu faţa trimestrul trei din anul anterior a dus la o deschidere în creştere şi depaşirea nivelului de 800 de dolari pe acţiune luni, dupa raportari. Deşi au urmat scaderi uşoare ale cotaţiei, vestea este cu atât mai interesanta cu cât numarul de dispozitive integrate într-un singur automobil Tesla este peste cel al altor constructori. Elon Musk e optimist în privinţa construirii rapide de noi fabrici, care sa uşureze problemele de producţie până anul viitor.

Preţul mediu de vânzare a crescut faţa de anii trecuţi, totuşi s-ar putea ca vârful în segmentul auto sa nu fi fost atins. Deşi o parte a cererii s-a reglat automat, prin frustrarea generata de timpi de aşteptare, resetare de priorităţi sau aşteptarea unui preţ mediu mai prietenos, un anumit dezechilibru este încă prezent. În lunile urmatoare, adaugat trendului general al marfurilor, ne-am putea aştepta, observând creşteri de preţ masive la nivelul oţelului şi al altor materii prime, ca tendinţa de preţ pentru automobile sa fie una uşor ascendenta. Pentru consumatori, aceasta ar putea însemna o noua sursa de risc de inflaţie.