

## Raport 2.0

Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części  
Motoryzacyjnych (SDCM)

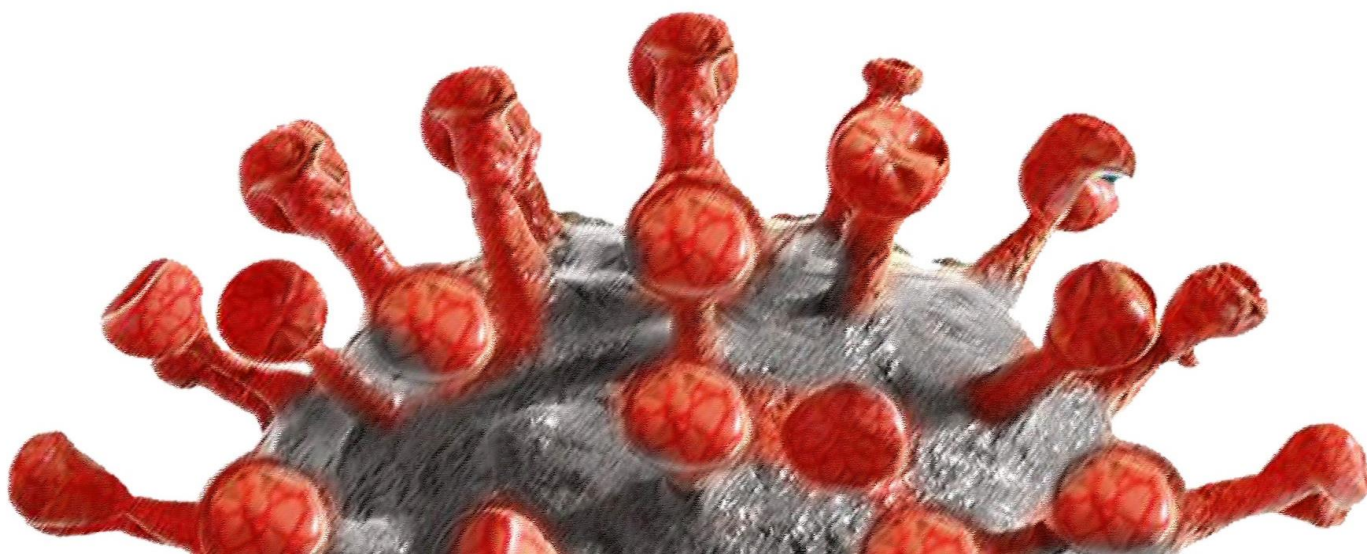
oraz

MotoFocus.pl

wobec zagrożenia branży motoryzacyjnej spowodowanym  
pandemią koronawirusa

28 kwietnia 2020 r.

# COVID-19





## Spis treści

1.	Wprowadzenie.....	3
2.	Opis sytuacji i dane rynkowe.....	4
2.1.	Producenci części motoryzacyjnych.....	4
2.2.	Dystrybutorzy części motoryzacyjnych.....	11
2.3.	Warsztaty motoryzacyjne.....	16
3.	Podsumowanie i postulaty.....	20
	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.....	21

## 1. Wprowadzenie

Rozprzestrzenianie się koronawirusa SARS-CoV-2 na świecie i spowodowana nim pandemia, systematycznie i konsekwentnie oddziałuje na kolejne gałęzie globalnej gospodarki, odciskając piętno na powiązanych ze sobą sektorach.

Jedną z pierwszych branż, które odczuły skutki koronawirusa była motoryzacja. Zatrzymanie fabryk w Chinach na początku tego roku spowodowało poważne **naruszenie globalnego łańcucha dostaw** w motoryzacji. Ogłoszenie pandemii, zamykanie fabryk motoryzacyjnych na całym świecie, zamykanie granic, ograniczenia związane z transportem spowodowały, że **łańcuch ten został zerwany**, co odbija się niekorzystnie na lokalnych producentach, dystrybutorach i usługodawcach działających w branży.

Czy zapowiadane w niektórych krajach, w tym także w Polsce luzowanie obostrzeń i otwieranie fabryk motoryzacyjnych pozwoli motoryzacji wrócić na tory ciągłego wzrostu obserwowane od ponad dekady? Czy możemy obecnie pokusić się o prognozy dotyczące wpływu koronawirusa na motoryzację i gospodarkę ogółem? **Wydaje się, że do tego jeszcze długa droga usiana wieloma zmiennymi i niewiadomymi.**

Nikt jednak zapewne nie ma wątpliwości, że świat i motoryzacja, gdy już poradzimy sobie z koronawirusem (np. poprzez powstanie skutecznej szczepionki), **nie będą już takie jak dawniej**. Czekają nas wiele zmian. Obserwowany od dawna trend konsolidacji branży nabierze znaczenia, niektóre firmy znikną z rynku, a pozostałe dokonają reorganizacji. Spodziewać się można także dywersyfikacji łańcucha dostaw i większego znaczenia producentów lokalnych. Globalizacja pozwoliła na szybki rozwój motoryzacji, jednak obecny kryzys obnażył słabości rozciągniętego po całym globie łańcucha wartości. Obserwować możemy zatem odwrót od globalizacji na rzecz gospodarki lokalnej, co pozwoli na większą odporność na przyszłe zawirowania na rynkach.

Obecnie mając dane porównawcze możemy przedstawić jak sytuacja zmieniła się od czasu, gdy w Polsce dopiero wprowadzano pierwsze ograniczenia. Z danych zebranych przez SDCM i MotoFocus.pl wynika, że **sytuacja w branży nie należy do najlepszych.**

**Badanie producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych oraz warsztatów miało miejsce w dniach 15-22 kwietnia 2020 r.**

## 2. Opis sytuacji i dane rynkowe

W obecnie dynamicznie zmieniającej się sytuacji trudno oszacować wpływ koronawirusa na gospodarkę. By jednak poznać lepiej sytuację producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych, jak również warsztatów, na miesiąc po wprowadzeniu w Polsce szeregu ograniczeń i zamknięciu jednego miesiąca - już obciążonego skutkami koronawirusa, SDCM oraz portal MotoFocus.pl przeprowadziły badania rynkowe.

Poniżej przedstawiamy wybrane wyniki ankiety.

### 2.1. Producenci części motoryzacyjnych

#### Skala działania 2019:

**91,4 mld PLN** – wartość produkcji części i akcesoriów motoryzacyjnych

**52,1 mld PLN** – wartość eksportu części i akcesoriów

**154,0 tys.** miejsc pracy

ok. **1100** firm produkujących części i komponenty motoryzacyjne

#### Stan obecny – kwiecień 2020:

Produkcja części motoryzacyjnych jest nadal najbardziej dotkniętym segmentem, reprezentowanym przez SDCM. Wiele fabryk jest obecnie ciągle zamkniętych, a działające napotykać na swojej drodze szereg problemów, w związku z czym ich produkcja jest ograniczona w różnym stopniu. Pandemia koronawirusa zmusiła niemal 40% firm wytwarzających części motoryzacyjne do choćby czasowego wstrzymania produkcji. Na początku kryzysu, gdy przeprowadzaliśmy pierwszą ankietę, prace wstrzymało niespełna 12% zakładów, a produkcja w 42,9% została ograniczona tylko w niewielkim stopniu. Jak widać z wykresu poniżej, niemal nigdzie produkcja nie odbywa się obecnie na takim samym poziomie jak przed kryzysem.

## Wybierz najbardziej pasującą odpowiedź - produkcja w Twojej firmie:

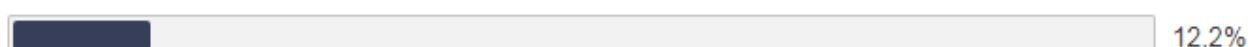
została przerwana



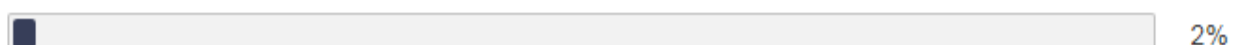
została w dużym stopniu ograniczona



została ograniczona w niewielkim stopniu



odbywa się tak samo jak przed kryzysem

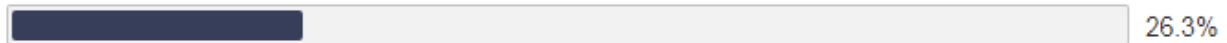


źródło: MotoFocus.pl

Optymistycznym akcentem może być jednak to, że większość zamkniętych fabryk wróci do działania jeszcze w kwietniu lub w maju, a zaledwie 10% przedsiębiorstw planuje ponowne uruchomienie w dalszej perspektywie.

## Kiedy spodziewasz się, że produkcja zostanie ponownie uruchomiona?

jeszcze w kwietniu



w maju



dopiero w czerwcu lub później



źródło: *MotoFocus.pl*

W przypadku zdecydowanej większości fabryk, czasowe przerwanie produkcji spowodowane było spadkiem popytu ze strony producentów pojazdów. Co potwierdza, że firmy dywersyfikujące swoje produkty na pierwszy montaż, ale i na Aftermarket są w lepszej sytuacji, niż firmy które produkują wyłącznie na potrzeby producentów pojazdów, od których kondycji i działania są niejako uzależnione.

## Przerwanie produkcji w okresie pandemii spowodowane jest głównie:

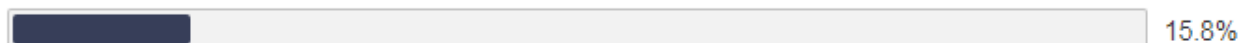
spadkiem popytu ze strony producentów samochodów VM



spadkiem popytu ze strony niezależnego rynku IAM



spadkiem popytu ze strony VM i równocześnie IAM



inną przyczyną

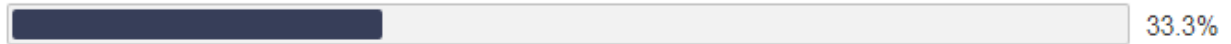


źródło: *MotoFocus.pl*

Jednocześnie spadki zamówień są oczywiście widoczne w obu sektorach.

## Jeżeli obserwujesz spadek zamówień na produkcję to głównie spowodowany jest przez:

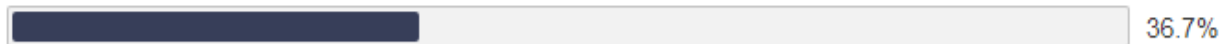
spadek ze strony producentów samochodów VM



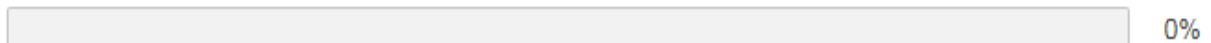
spadek ze strony niezależnego rynku IAM



spadek ze strony VM i równocześnie IAM



nie obserwuję spadku zamówień

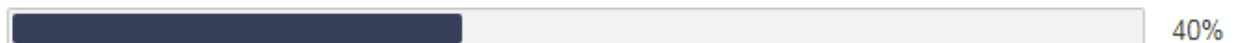


źródło: *MotoFocus.pl*

Przejdźmy do producentów, którzy ani na chwilę nie przerwali produkcji. Jeszcze miesiąc temu, jedna czwarta z nich nie odczuwała problemów z anulowaniem lub ograniczaniem zamówień przez klientów. Obecnie niestety już ani jeden producent nie zadeklarował, że nie ma podobnych problemów.

## Czy obserwujesz anulowanie lub ograniczenie zamówień przez Twoich klientów?

tak, w bardzo dużym stopniu



tak, w znacznym stopniu



tak, w niewielkim stopniu



nie obserwuję



źródło: *MotoFocus.pl*

O społecznej odpowiedzialności i dbałości o zdrowie świadczy fakt, że fabryki bardzo restrykcyjnie podeszły do wymogów dotyczących wdrożenia środków bezpieczeństwa, chroniących pracowników przed zarażeniem wirusem.

## Które z działań ochronnych / profilaktycznych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa, wprowadziła Twoja firma? (pytanie wielokrotnego wyboru)



źródło: MotoFocus.pl

W marcu 2020 r., w porównaniu z analogicznym miesiącem roku 2019 r., widzimy znaczne spadki poziomu produkcji. W tym względzie potwierdzone zostały obawy producentów, wskazywane w pierwszej edycji naszej ankiety, miesiąc temu.

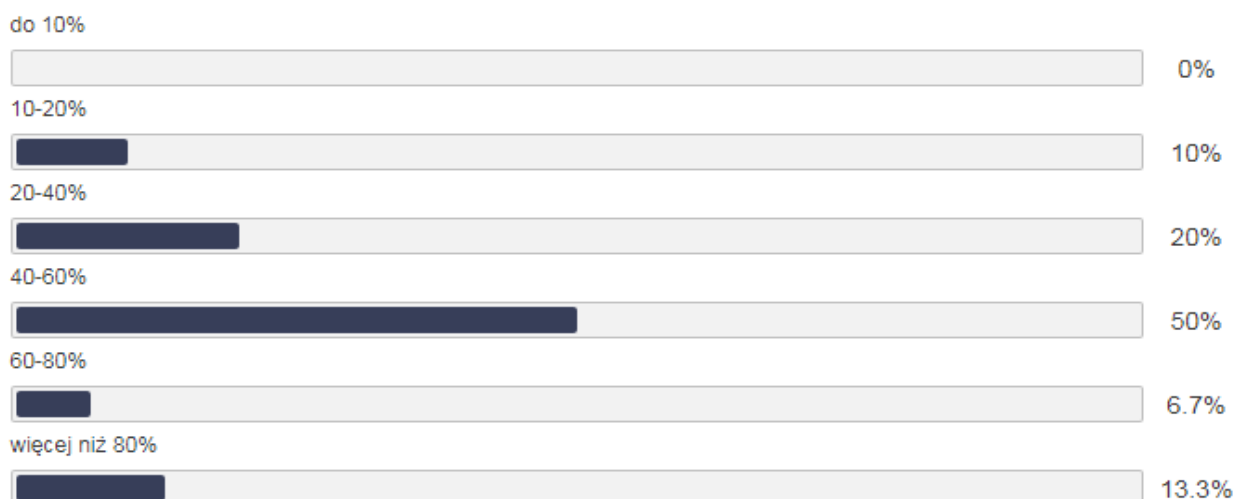
## O ile procent spadła produkcja Twojej firmy w marcu 2020 r. w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019?



źródło: MotoFocus.pl

Podobnie pesymistycznie przedstawiają się prognozy producentów na kwiecień. **Aż połowa firm spodziewa się spadku produkcji na poziomie od 40 do 60%.**

## O ile procent może spaść produkcja Twojej firmy w kwietniu 2020 r. w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019?

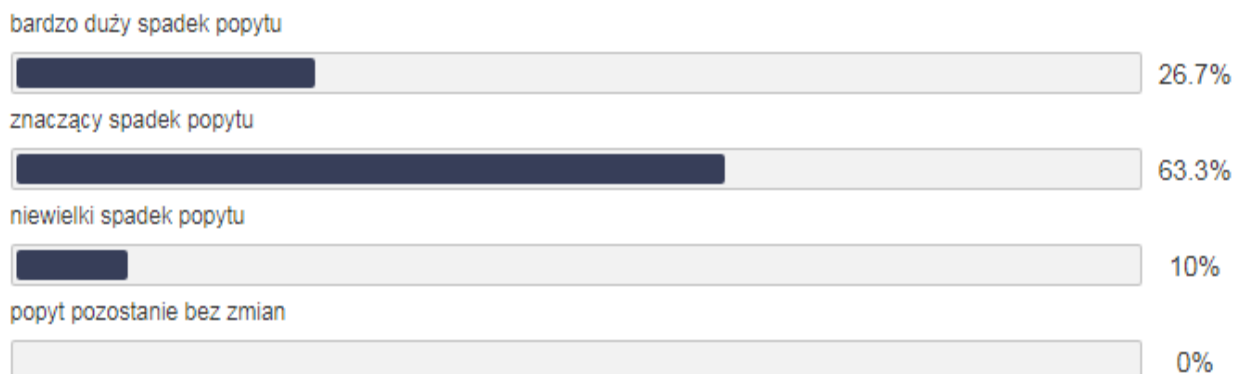


źródło: MotoFocus.pl

Producenci są dalecy od optymizmu także w przewidywaniach dotyczących dalszej przyszłości.



## Jaki wpływ pandemii koronawirusa na popyt produktów Twojej firmy, przewidujesz w nadchodzących miesiącach:



źródło: MotoFocus.pl

Optymizmem tym razem pracowników, nie może napawać fakt że jedynie co dziesiąty producent nie planuje redukcji zatrudnienia. Wiele wskazuje zatem na to, że produkcja przez długi czas nie wróci jeszcze na poziom sprzed kryzysu. Miesiąc temu, prawie 40% ankietowanych wybrało odpowiedź „jeszcze nie wiem”. Jak widać, obecnie plany w tej materii zostały już poczynione.

## Czy w związku z aktualną sytuacją lub przypuszczalnie przeciągającym się w czasie kryzysem firma planuje redukcję zatrudnienia?



źródło: MotoFocus.pl

### Dodatkowe komentarze:

**90.0 %** producentów doświadcza problemów z dostawami surowców i komponentów do produkcji części motoryzacyjnych. Zauważalnie zmalała liczba firm, które w ogóle nie doświadczają problemów (o 11,4%).

**66.7%** producentów części skorzysta w różnym stopniu z rozwiązań pomocowych zaproponowanych przez rząd w ramach Tarczy Antykryzysowych.

**33.3 %** producentów, którzy wzięli udział w ankiecie włączyło się w pomoc w walce z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Najczęściej jest to produkcja środków dezynfekcyjnych, maseczek/przyłbic lub darowizny dla szpitali.

### Oczekiwania producentów części to:

Wsparcie fiskalne państwa, koordynacja i synchronizacja działań na poziomie europejskim, będą kluczowe dla jak najszybszego postawienia gospodarki (i motoryzacji) na właściwe tory. Ostatnio CLEPA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych) i ACEA reprezentująca producentów samochodów przyjęły wspólnie „Kodeks postępowania biznesowego w świetle COVID-19” w celu wsparcia szybkiego restartu przemysłu motoryzacyjnego.



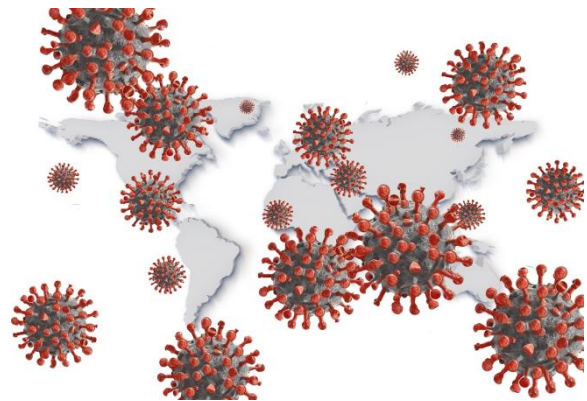
Choć obecnie budujące są informacje o tym, że przemysł motoryzacyjny w Europie w ścisłej współpracy z władzami publicznymi powoli wznawia produkcję i coraz więcej Państw znosi ograniczenia wpływające na gospodarkę. **Pomyślnie wyjście z kryzysu wymagać będzie wspólnego wysiłku państw, firm i obywateli.** W motoryzacji kluczowe będzie szybkie dzielenie się krytycznymi informacjami, upewniając się, że wszyscy gracze w łańcuchu wartości mogą planować i działać tak skutecznie, jak to możliwe.

Wystarczy, że zabraknie jednej części, by montownia pojazdów musiała zatrzymać całą linię produkcyjną. Nie bez powodu mówi się, że łańcuch dostaw jest tak silny jak jego najsłabsze ogniwo.

## 2.2. Dystrybutorzy części motoryzacyjnych

### Skala działania 2019:

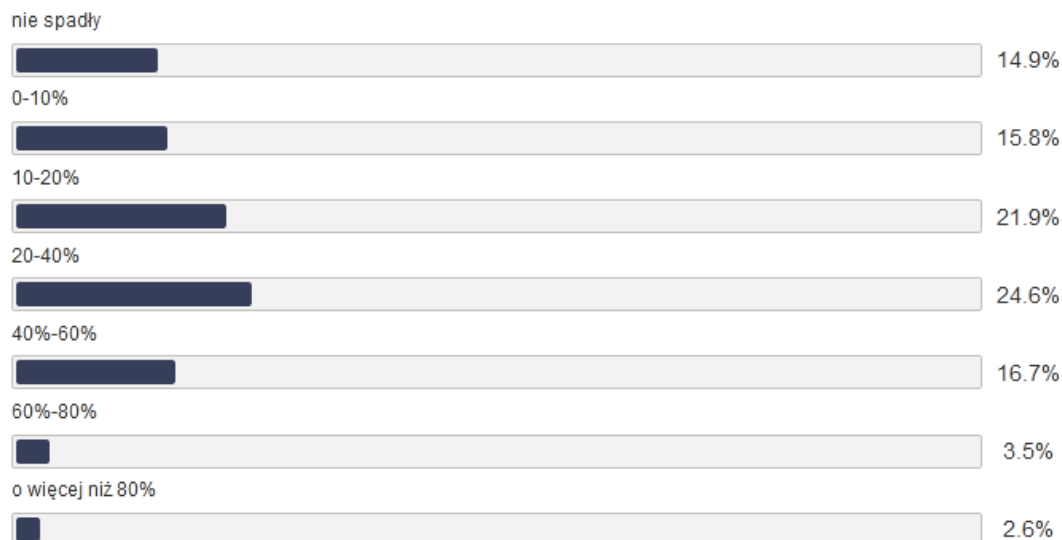
24 mld PLN - krajowa jak i zagraniczna sprzedaż części motoryzacyjnych  
32 tys. - miejsc pracy  
48 firm  
700.000 m<sup>2</sup> – powierzchnia magazynów



### Stan obecny – kwiecień 2020:

Miesiąc temu pytaliśmy dystrybutorów i hurtownie o przewidywane spadki obrotów w marcu. Tym razem mogliśmy już zapytać o konkretny wynik przychodów w tym miesiącu w porównaniu do wyniku sprzed roku. Zgodnie z naszymi oczekiwaniami, większość firm deklaruje spadek.

### O ile procent spadły przychody firmy w marcu 2020 r. w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019?

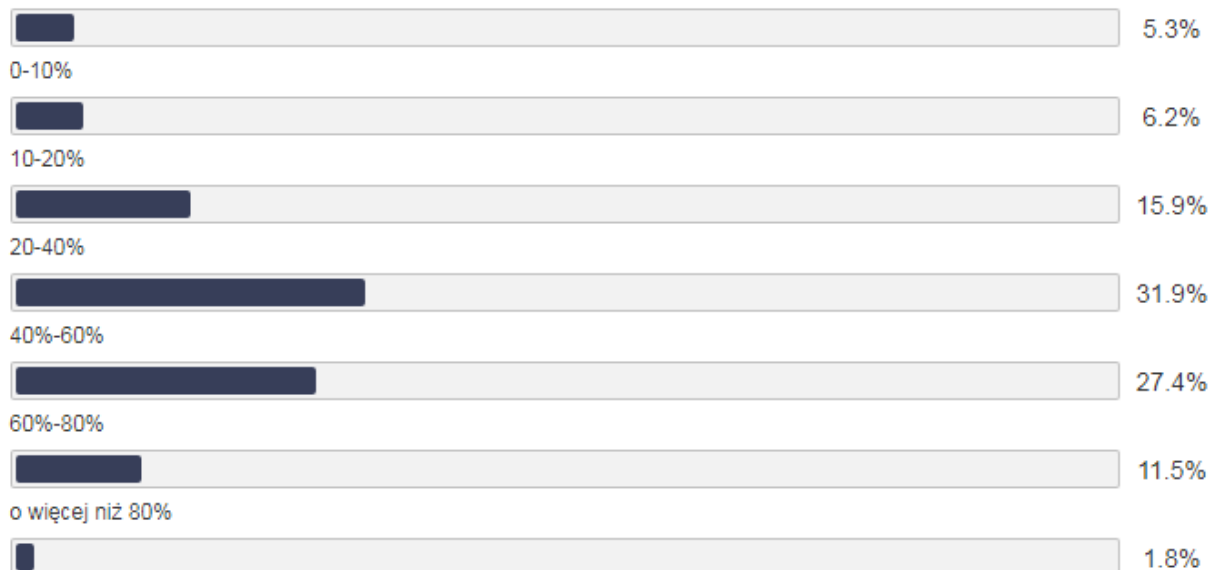


źródło: *MotoFocus.pl*

Przewidywania firm dotyczące kwietnia są w zdecydowanej większości pesymistyczne. **Aż jedna trzecia badanych zanotuje spadki przychodów rzędu 20-40%**. Spadki rzędu 40-60-% spodziewa się co czwarta firma, a co dziesiąta zaś 60-80%. Z pewnością przyczyniają się do tego ograniczenia dotyczące opuszczania miejsca zamieszkania i związany z tym spadek popytu na usługi warsztatów.

## O ile procent mogą spaść przychody firmy w kwietniu 2020 r. w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019?

nie przewidują spadku

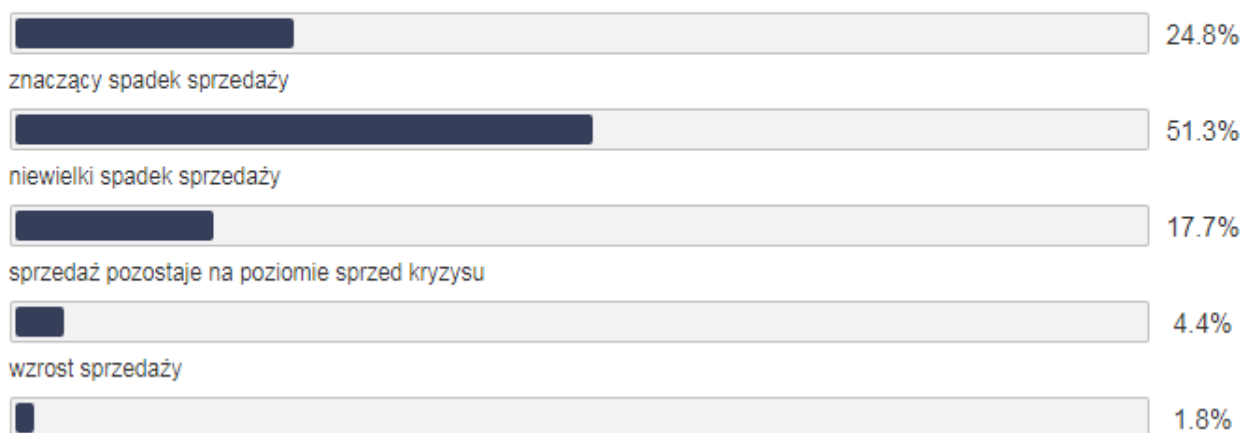


źródło: MotoFocus.pl

Długoterminowe prognozy dystrybutorów i hurtowników są bardzo podobne do tych sprzed miesiąca, co wskazuje, że raczej nie widzą oni szansy na szybką zmianę sytuacji. Promykiem optymizmu jest spadek liczby firm przewidujących bardzo duży spadek (o 8,5%). **Znaczący spadek sprzedaży nadal przewiduje jednak niemal równo połowa badanych.**

## Jak określiliby wpływ sytuacji związanej z koronawirusem na sprzedaż w nadchodzących miesiącach?

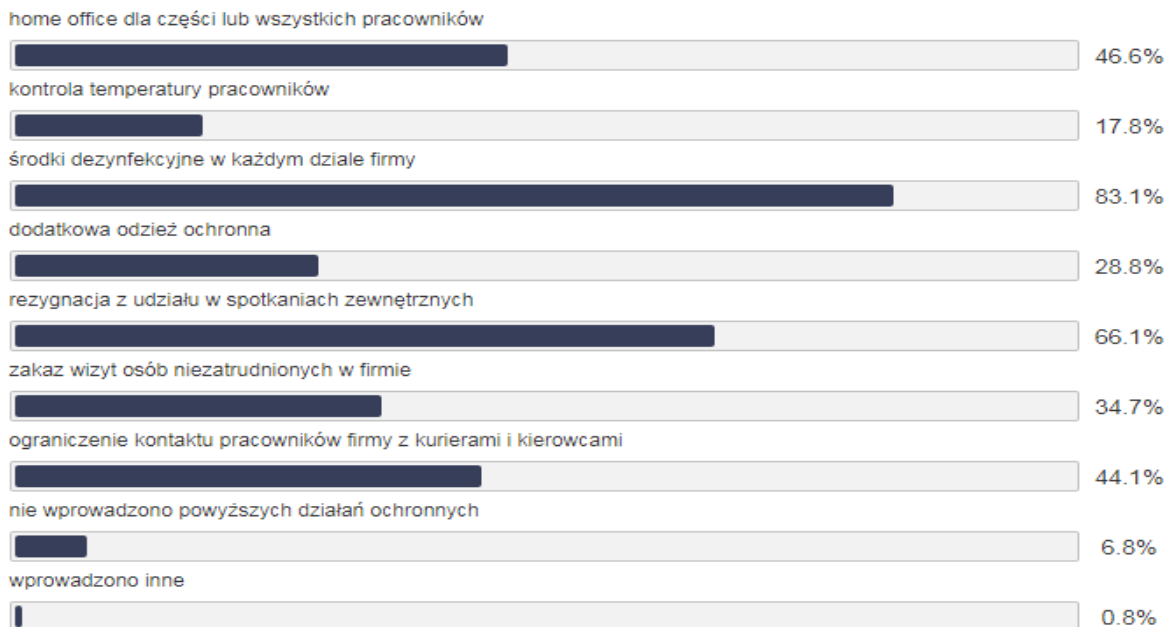
bardzo duży spadek sprzedaży



źródło: MotoFocus.pl

Dystrybutorzy poważnie podeszli do zaleceń związanych z bezpieczeństwem w dobie pandemii. W większości firm, w ciągu minionego miesiąca wprowadzono wiele nowych środków ostrożności.

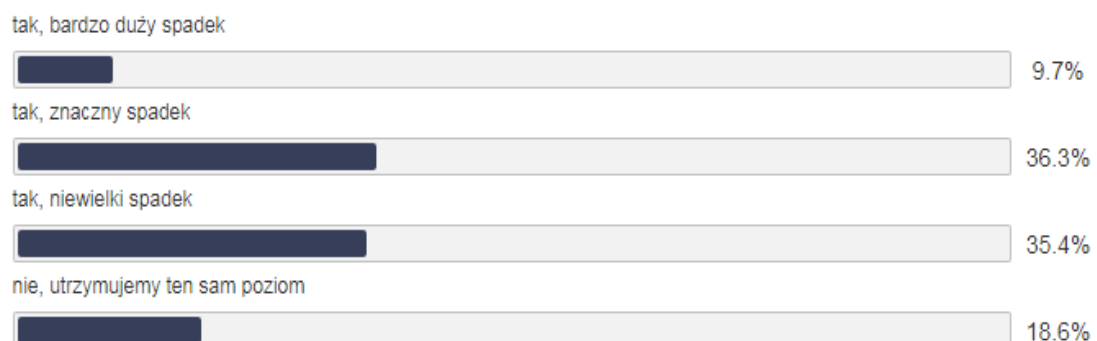
## Które z działań ochronnych / profilaktycznych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa, wprowadzono w firmie?



źródło: *MotoFocus.pl*

Niestety dystrybutorzy i hurtownie borykają się dalej z dużymi problemami z realizacją zamówień warsztatów co sygnalizowaliśmy już w poprzednim raporcie. **Od tego czasu sytuacja uległa pogorszeniu.** Wprowadzane obostrzenia powodują ograniczanie rozprzestrzeniania się wirusa, jednocześnie uderzając jeszcze mocniej w naszą branżę. Badanie miesiąc do miesiąca w tym zakresie nie pozostawia złudzeń

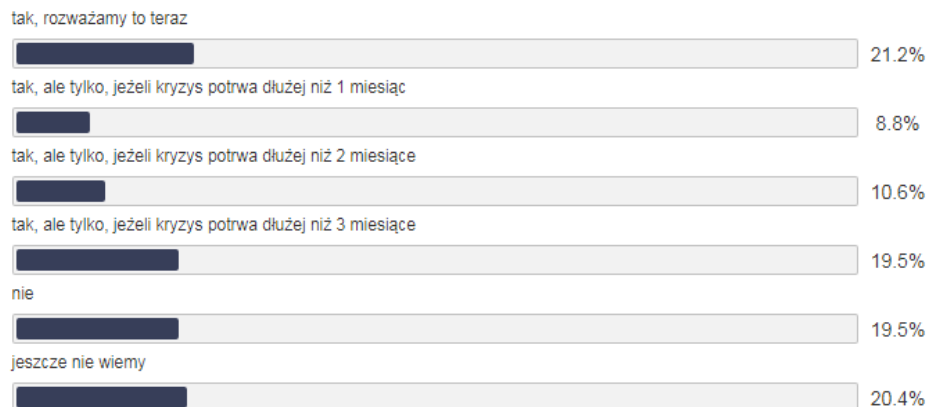
## Czy w kwietniu zmniejszył się poziom realizacji/wypełnienia zamówień dla warsztatów w porównaniu do marca tego roku?



źródło: *MotoFocus.pl*

W porównaniu do sytuacji sprzed miesiąca, o kilka procent zwiększyła się liczba firm, które już teraz rozważają redukcję zatrudnienia. **Obecnie jedna piąta dystrybutorów rozważa zwolnienia.** Inni starają się odłożyć podobne decyzje na jak najpóźniejszy okres.

### Czy w związku z aktualną sytuacją lub przypuszczalnie przeciągającym się w czasie kryzysem firma planuje redukcję zatrudnienia?



źródło: MotoFocus.pl

O ponad 8% w ciągu miesiąca wzrosła liczba firm, które zamierzają podjąć działania antykryzysowe. Nadal w większości przypadków będzie to ograniczenie inwestycji w rozwój firmy, choć ten wskaźnik zmniejszył się (z 63 do 55,9%). **Niestety aż o ponad 12,1% wzrosła liczba firm, które zamierzają zredukować płace pracowników.** Nie brakuje jednak również przedsiębiorców, którzy nie zamierzają poddawać się kryzysowi i wyjście z trudnej sytuacji widzą w inwestycjach i dywersyfikacji oferty. Wskaźnik tych firm wzrósł z 6,7% do 14,4%.

### Czy w związku z sytuacją firma zamierza podjąć działania antykryzysowe?



źródło: MotoFocus.pl

### Dodatkowe komentarze:

Tylko **16,1%** firm działa na takim samym poziomie jak przed pandemią.

**57,5 %** dystrybutorów skorzysta w różnym zakresie z rozwiązań anty kryzysowych zaproponowanych przez rząd

**73,4 %** dystrybutorów doświadcza w różnym stopniu problemów z brakiem zaopatrzenia lub niewystarczającym zaopatrzeniem ze strony producentów części (niewielki spadek w porównaniu z marcem).

Znacznie zmniejszony popyt ze strony warsztatów motoryzacyjnych był jeszcze bardziej widoczny od czasu przeprowadzenia poprzedniego badania. Problemy sprawiły dystrybutorom tzw. „godziny dla seniora”. **Od 31 marca wszystkie sklepy i hurtownie w Polsce, w godzinach od 10 do 12 mogły być otwarte tylko dla osób po 65 roku życia.** W przypadku hurtowni i dystrybutorów nie spełniały one swojej roli.

SDCM apelowało o zmianę §9 ust. 5a *rozporządzenia z dnia 31 marca 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii*, tak by umożliwić naszemu środowisku niezakłócone działanie.

Tydzień po wprowadzeniu „godzin dla seniora” rozporządzenie znowelizowano, a w §9 ust. 5a rozporządzenia znalazł się punkt 2), który stanowi, że „godziny dla seniora nie obejmują podmiotów, których **przeważająca działalność polega na handlu hurtowym.**

Problemy zarówno warszatom, jak i dystrybutorom sprawił także **generalny zakaz przemieszczania się na obszarze Polski**, określony na podstawie ww. rozporządzenia.

Wyjątki od niego przewidywały możliwość przemieszczania się danej osoby w celu, np.:

*1) wykonywania czynności zawodowych lub zadań służbowych, lub pozarolniczej działalności gospodarczej, lub prowadzenia działalności rolniczej lub prac w gospodarstwie rolnym, oraz zakupu towarów i usług z tym związanych;*

*2) zaspokajania niezbędnych potrzeb związanych z bieżącymi sprawami życia codziennego (...), oraz zakupu towarów i usług z tym związanych;*

Powstawały wątpliwości **czy dopuszczalne jest przemieszczanie się w celu naprawy samochodu**, tym większe że pojawiały się doniesienia medialne o mandatach wydawanych przez policję kierowcom zmieniającym opony z zimowych na letnie, czego policjanci nie uznawali za „niezbędne”.

W związku z wejściem w życie *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 kwietnia 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii*, zgodnie z treścią § 5 wyżej przywołanego rozporządzenia, **od 20 kwietnia 2020 roku na obszarze**



Rzeczypospolitej Polskiej nie obowiązuje już zakaz przemieszczania się osób. Być może to poprawi sytuację w branży.

### 2.3. Warsztaty motoryzacyjne

#### Skala działania – 2019:

32 mld PLN - wartość rynku części i napraw

145 tys. miejsc pracy

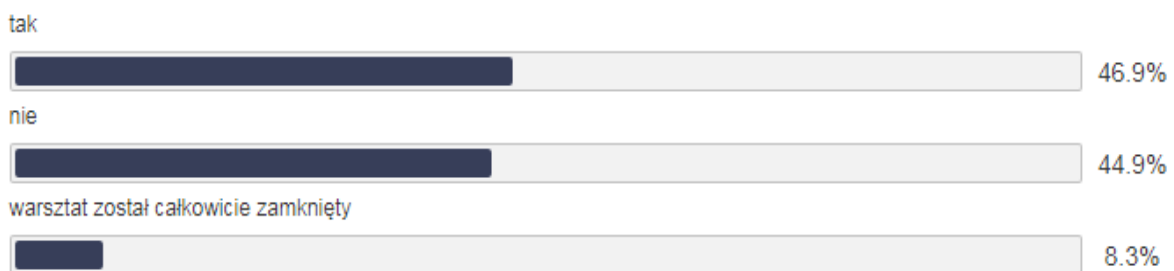
24 tys. firm



#### Stan obecny – kwiecień 2020:

W niemal połowie warsztatów samochodowych w Polsce ograniczono godziny otwarcia, a 8% z nich całkowicie zawiesiło działalność. Oznacza to spadek w porównaniu do pierwszych dni kryzysu. Wówczas zamknięcie działalności na czas pandemii zadeklarowało aż 20% warsztatów. Wiele wskazuje na to, że niektórzy właściciele początkowo zamkniętych serwisów nie byli świadomi tego, jak długo potrwać ograniczenia. Musieli zweryfikować swoje plany i ponownie otworzyli biznes.

## Czy w Twoim warsztacie ograniczono godziny otwarcia?

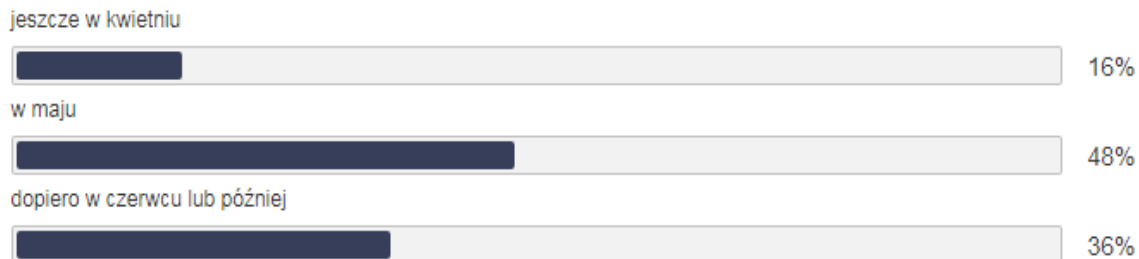


źródło: *MotoFocus.pl*

Niestety aż 8,3% badanych warsztatów pozostaje zamkniętych. Ponowne uruchomienie działalności zamknięte warsztaty odkładają raczej na dalszą perspektywę. Połowa pomyśli o tym w maju, ale ponad jedna trzecia planuje powrót na czerwiec lub później.



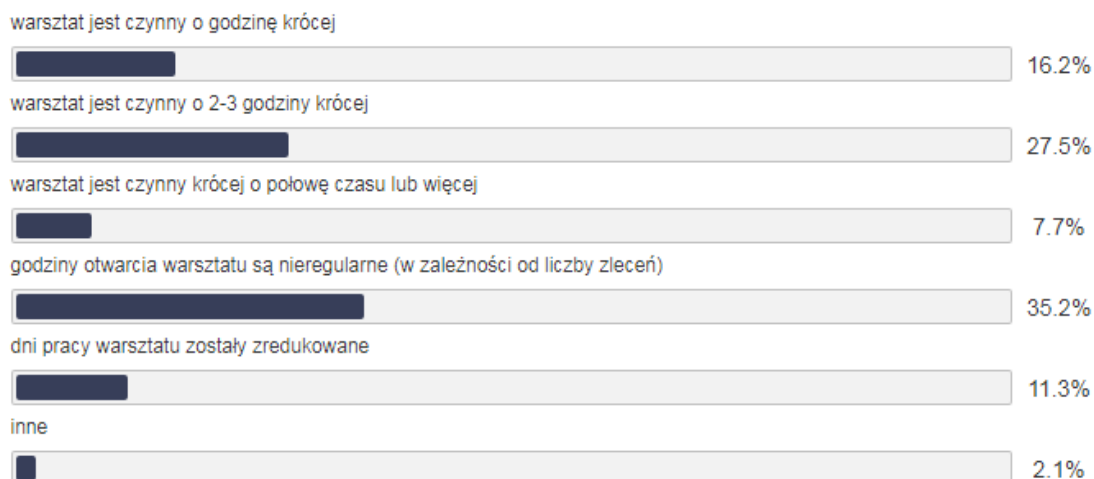
## Kiedy spodziewasz się, że ponownie uruchomiona zostanie działalność?



źródło: MotoFocus.pl

Warsztaty, które ograniczyły swoje godziny pracy, a przypomnijmy że jest to niemal połowa naszych badanych, zazwyczaj pracują o kilka godzin krócej niż wcześniej lub ich czas pracy jest nieregularny. **Póki co tylko co dziesiąty warsztat zredukował dni swojej pracy.**

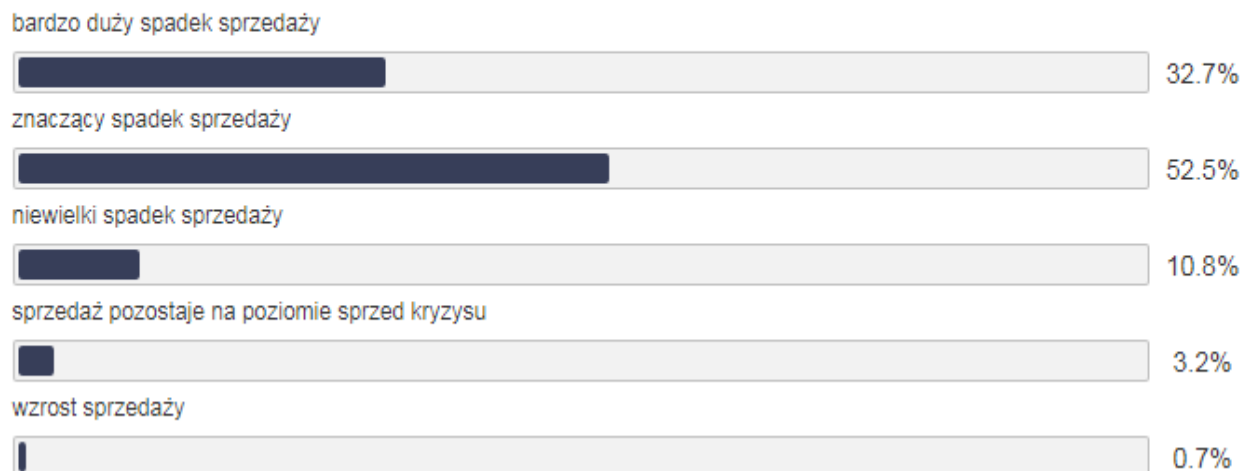
## W jaki sposób ograniczono czas otwarcia Twojego warsztatu?



źródło: MotoFocus.pl

Większość warsztatów spodziewa się bardzo dużych lub znaczących spadków, przez co nastroje w branży napraw są negatywne, często towarzyszy im niepokój. Optymistów, zakładających korzystną sytuację i warunki podobne do tych sprzed kryzysu lub lepsze jest bardzo niewiele (na marginesie błędu).

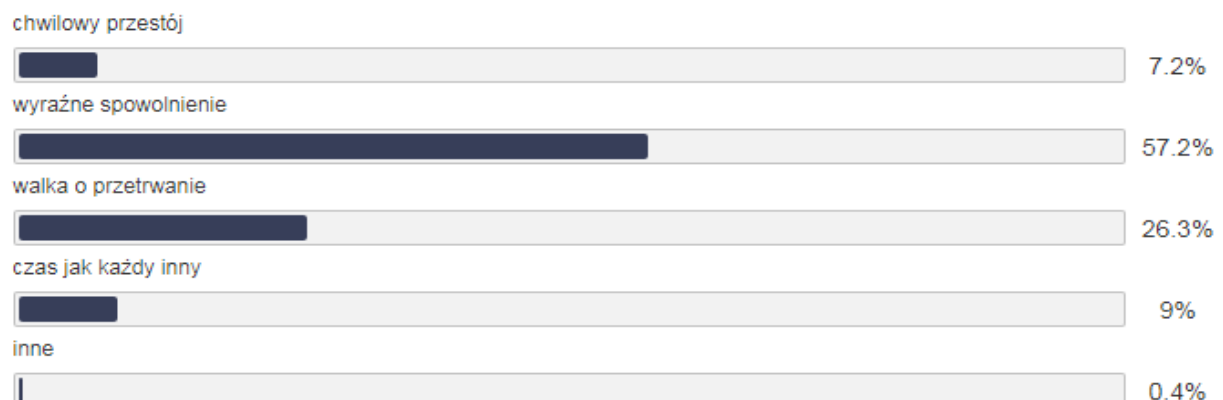
## Jak określiłbyś wpływ sytuacji związanej z pandemią na wartość sprzedaży usług w nadchodzących miesiącach?



źródło: MotoFocus.pl

W ankiecie przeprowadzonej ponad miesiąc temu, warsztaty oceniały swoją sytuacją najczęściej jako wyraźne spowolnienie – 46,2%. W obecnej chwili, taki stan deklaruje już 57,2%. Nieznacznie spadła jednak liczba tych, którzy swoją sytuację postrzegają jako walkę o przetrwanie – z 28,7% na 26,3%. Coraz mniej osób wierzy, że to co obecnie ma miejsce na rynku to tylko chwilowy przestój.

## W jaki sposób opisałbyś obecny okres funkcjonowania Twojej firmy?

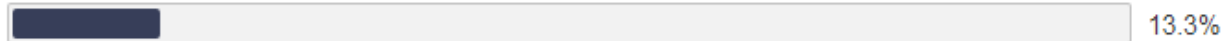


źródło: MotoFocus.pl

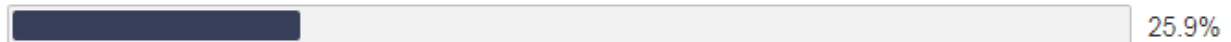
Duża część warsztatów docenia pomoc państwa w postaci zwolnienia przedsiębiorców z opłacania składek ZUS i innych rodzajów wsparcia.

## W jakim stopniu zwolnienie ze składek ZUS lub inne państwowe dofinansowania pomogą Twojej firmie w przetrwaniu czasu kryzysu?

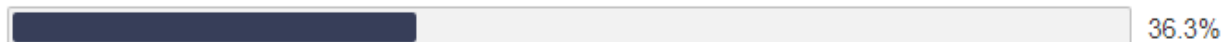
w bardzo dużym stopniu



w dużym stopniu



w niewielkim stopniu



w marginalnym stopniu



wcale nie pomogą



źródło: MotoFocus.pl

Cieszy nas fakt, że większość warsztatów nie zamierza przeprowadzać redukcji zatrudnienia. Jedna czwarta badanych zadeklarowała, że zdecydowany wpływ miały na to rozwiązania Tarcz Antykryzysowych (1.0;2.0).

## Jaki wpływ będą miały rozwiązania przyjęte przez rząd w ramach Tarczy Antykryzysowej 1.0; 2.0 na redukcję zatrudnienia w warsztacie?

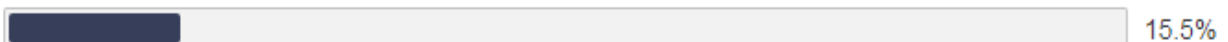
dzięki tym rozwiązaniom redukcja zatrudnienia nie będzie przeprowadzona



redukcja zatrudnienia będzie mniejsza



nie będą miały wpływu, konieczna redukcja zostanie przeprowadzona



nie dotyczy, gdyż firma i tak nie zamierzała dokonywać redukcji zatrudnienia



źródło: MotoFocus.pl

Pomimo pomocy ze strony państwa niektóre warsztaty zmuszone były dokonać redukcji wynagrodzeń pracowników.

### 3. Podsumowanie i postulaty

Kryzys związany z koronawirusem SARS-CoV-19 powoduje, że polski rząd i władze innych państw pod olbrzymią presją czasu, w dynamicznie zmieniającej się sytuacji, zmuszone są podejmować trudne decyzje. Na tym etapie trudno oszacować wpływ koronawirusa na gospodarkę czy motoryzację. Z podanych powyżej faktów, jak również posiadanych przez nas danych np. Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motoryzacyjnych – CLEPA, wynika że będzie on ogromny, **choć rozbieżności opinii ekspertów są znaczne**. Dużo zależy od dalszego rozwoju rozprzestrzeniania się wirusa (np. kolejna fala pandemii na jesieni), tempa powrotu do punktu zastanego na koniec 2019 r. etc.

Można spodziewać się, że Aftermarket będzie odgrywał w przyszłości większą rolę niż obecnie. Nie ma w tym zresztą nic dziwnego. W czasach kryzysu, gdy spada popyt na nowe samochody, kierowcy więcej uwagi poświęcają na serwisowanie swoich samochodów. Natomiast, gdy gospodarka rośnie to wraz z nią rozwija się również sprzedaż nowych samochodów, które wymagają mniej napraw. Dzięki takim zależnościom producenci części samochodowych równoważący dostawy pomiędzy rynek OE (producenci samochodów) oraz IAM (rynek posprzedazowy), są bardziej odporni na sytuacje kryzysowe.

Jednakże w obecnej sytuacji, gdy taśmy produkcyjne producentów samochodów dopiero ostrożnie ruszają, a kierowcy w znacznej części pozostają zgodnie z zaleceniami i obostrzeniami w domach, **obydwa wspomniane kanały nie spełniają swojej roli w pełni**. Rozwój pandemii dotyka nie tylko producentów części, ale również firmy zajmujące się ich dystrybucją, a także przedsiębiorstwa świadczące usługi serwisowania i naprawy pojazdów.

Oferowana przez władze pomoc jest niezbędna aby uratować przedsiębiorstwa i miejsca pracy. Konieczne są także skoordynowane działania Unii Europejskiej. **Widać już obecnie, gdy daleko jeszcze do zakończenia pandemii, że kryzys nią wywołany będzie większy niż ten z 2008 roku.**

Musimy działać dwutorowo, zwalczać wirusa jak również wybiegać dalej koncentrując się na gospodarczym wyjściu z kryzysu. **Potrzebujemy wsparcia w wielu obszarach zarówno krajowego jak i tego, jakie powinna zapewnić gospodarce Unia Europejska.**

Uproszczenie przepisów dotyczących pomocy państwa oraz zapewnienie ulg podatkowych, gwarancji inwestycyjnych, pożyczek i innych środków, a jeśli sytuacja będzie się przedłużać dalsze rozszerzenie wachlarza pomocy – **wszystko to jest niezbędne, aby zapewnić przetrwanie wielu firmom dotkniętym kryzysem, a przez to ochronę miejsc pracy i skuteczną walkę z kryzysem.**

**W tym zakresie chcielibyśmy wyrazić podziękowania za dotychczasowe decyzje rządu, jednak niestety musimy wspólnie podjąć jeszcze większy wysiłek, a ze strony branży prosić o jeszcze większą pomoc.**

Niezwykle pozytywnie oceniamy zbieranie np. przez Ministerstwo Rozwoju postulatów przedsiębiorców, w które zaangażowało się SDCM i firmy członkowskie. Po ich wprowadzeniu pomoże to w lepszym funkcjonowaniu firm zmagających się ze skutkami kryzysu.

Podtrzymujemy ogólne postulaty wyrażone w poprzednim raporcie, jak utrzymanie płynnego przepływu towarów (surowców, komponentów, części motoryzacyjnych), czy też deregulację i niepodejmowanie inicjatyw zwiększających obowiązki firm, jak również dalszy dialog z przedsiębiorcami mający na celu poprawę otoczenia prawnego, w którym na co dzień przychodzi im prowadzić działalność gospodarczą.

### Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

ul. Za Dębami 3,05-075 Warszawa

Więcej informacji:

**Alfred Franke**, Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

[alfred@sdcm.pl](mailto:alfred@sdcm.pl)

+48 22 773 00 18



**SDCM-Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych** – to polski głos branży motoryzacyjnej. To **164** największych graczy Przemysłu i Rynku części motoryzacyjnych, Członków SDCM, reprezentujących interesy przemysłu, handlu i usług o wartości blisko **140 mld złotych** rocznie tworzących ponad **330 000 miejsc pracy**.

SDCM należy do największych organizacji europejskich takich jak: **CLEPA** (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych) i **FIGIEFA** (Międzynarodowa Federacja Niezależnych Dystrybutorów Motoryzacyjnych).

Stowarzyszenie zrzesza i reprezentuje międzynarodowe przedsiębiorstwa działające w przemyśle motoryzacyjnym, inwestujące w Polsce setki milionów złotych, takie jak Bosch, Brembo, Delphi, Valeo, Federal Mogul/Tenneco, Mahle, ZF TRW, ale również wielu krajowych producentów jak np.: Wuzetem, Asmet czy Lumag.

Członkowie SDCM to także najwięksi dystrybutorzy części zamiennych: Inter Cars, Moto-Profil, GroupAuto Polska i wiele innych, jak również sieci warsztatowe zrzeszające łącznie ponad 5000 warsztatów.

Grupa MotoFocus

Więcej informacji: [biuro@motofocus.pl](mailto:biuro@motofocus.pl)



Grupa MotoFocus to specjalistyczne portale informacyjne skierowane do profesjonalistów z branży części i usług motoryzacyjnych w sektorze samochodów osobowych i ciężarowych.

Na dziś to 17 portali branżowych w 10 krajach: Polska, Czechy, Słowacja, Rumunia, Litwa, Ukraina, Bułgaria, Chorwacja, Węgry, Wielka Brytania.

Od 17 lat przekazuje unikatową wiedzę branżową poprzez profesjonalną, rzetelną i szybką komunikację. Z ogromną skutecznością dociera do ponad 300 tysięcznej bazy odbiorców.

To największa Grupa specjalistycznych portali motoryzacyjnych skierowanych do profesjonalistów działających w branży części i usług motoryzacyjnych.

*Grafiki na stronie tytułowej i w raporcie: Pixabay.com*