

PRZEMYSŁ, HANDEL I USŁUGI W MOTORYZACJI PODSUMOWANIE 2020 I PROGNOZY



Raport

Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
przygotowany we współpracy z MotoFocus.pl

surowce

logistyka

wielkość produkcji

przychody

eksport

liczba klientów

floty

24 luty 2021 r.



Spis treści

Wstęp i sytuacja rynkowa	3
Najnowsze dane rynkowe	3
Przemysł: producenci części – IAM oraz OE.....	4
Dystrybutorzy części motoryzacyjnych	10
Warsztaty motoryzacyjne	12
Motoryzacja – megatrendy	14
Postulaty SDCM	15
Niepodejmowanie działań nakładających na firmy nowe obowiązki	15
Wspieranie firm narzędziami ułatwiającymi ich rozwój.....	15
Utrzymanie płynnego przepływu towarów (surowców, komponentów, części motoryzacyjnych)	16
Zielona rewolucja i elektryfikacja transportu	16
Podsumowanie	17

Wstęp i sytuacja rynkowa

Rok 2020, wyjątkowy pod wieloma względami, już za nami. Zerwane łańcuchy dostaw, decyzje o zamykaniu fabryk, lockdown spowodowały, że branża motoryzacyjna mocno wyhamowała.

Należy tu zwrócić uwagę, że kryzys nastąpił w momencie, gdy gospodarka, a zwłaszcza polska branża motoryzacyjna znajdowała się w mocno wzrostowej fazie cyklu koniunkturalnego. Jeszcze w 2019 roku Polska wyeksportowała za granicę części i komponenty samochodowe za około 56 mld złotych.



Po pierwszym szoku okazało się, iż w obrębie samej branży motoryzacyjnej kryzys nie rozkłada się równomiernie. Fabryki producentów części motoryzacyjnych (OE), które w większym stopniu związane są z dostawami na pierwszy montaż samochodów, znalazły się w gorszej sytuacji niż te, należące do producentów, dla których większy udział stanowi zaopatrzenie rynku wtórnego (IAM). W okresie kryzysu społeczeństwo wstrzymuje się z dużymi wydatkami myśląc o bezpieczeństwie finansowym i doraźnym działaniu - Alfred Franke, Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

Popyt na nowe samochody w tym czasie znacznie spada, a jednocześnie rośnie popyt na serwisowanie i naprawy pojazdów poruszających się już po drogach.

Z pewnością także nowym impulsem dla części rynku motoryzacyjnego jest obawa przed korzystaniem z komunikacji zbiorowej, przekładająca się na potrzebę zmiany środka komunikacji na indywidualny.

Warto jednak wskazać, że impuls ten zmniejszyła praca zdalna, ograniczająca potrzebę korzystania z pojazdu. Według wstępnych danych POPIHN w 2020 roku polscy kierowcy zatankowali o 5 proc. mniej paliw niż przed rokiem.

Dzięki temu, że kryzys w Polsce trafił na rozpędzoną i niezbyt zadłużoną gospodarkę można przypuszczać, że pokryzysowe odbicie będzie nie mniej silne niż to w 2009 roku, a prognozowany wzrost o 4,7% w 2021 roku mógłby być wyższy, gdyby nie niepewność co do szybkości opanowania pandemii. Świadczyć może o tym przykładowo względnie płytka, na tle otoczenia, skala recesji (zaledwie – 2,8% spadku PKB w całym 2020 roku).

Zagrożeniem dla szybkiej odbudowy gospodarki – poza kwestiami zdrowotnymi – może być natomiast scenariusz wzrostu obciążeń podatkowych oraz towarzyszących im formalności lub zbyt szybkie zniesienie ułatwień stworzonych w odpowiedzi na potrzeby firm.

Najnowsze dane rynkowe

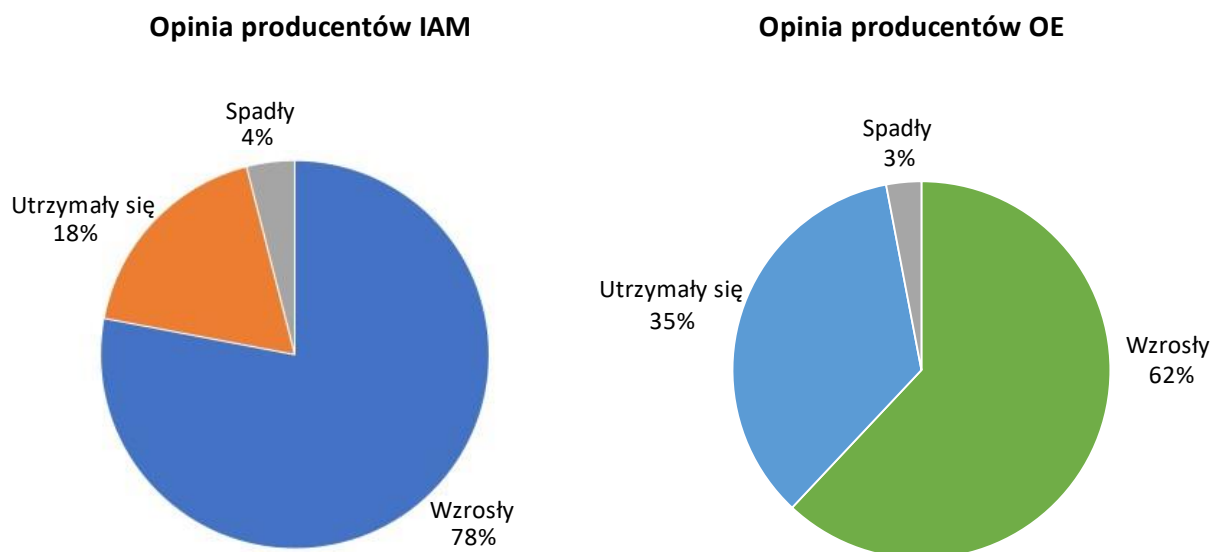
Sytuacja w motoryzacji jest dynamiczna. By jednak poznać lepiej sytuację producentów (IAM oraz OE) i dystrybutorów części motoryzacyjnych, jak również warsztatów, na zlecenie SDCM portal MotoFocus.pl przeprowadził na przełomie stycznia i lutego 2021 roku badanie rynkowe. Poniżej przedstawiamy wybrane wyniki ankiety.

Przemysł: producenci części – IAM (rynek wtórny) oraz OE (rynek pierwotny)

Kryzys to zagrożenie, ale i szansa, gdyż niesie ze sobą zmiany. W obecnej sytuacji, silnego przewartościowania myślenia o globalnej organizacji biznesu i łańcucha dostaw, państwo oferujące bliskość geograficzną oraz liczne ułatwienia dla przedsiębiorców może stać się magnesem przyciągającym tę grupę inwestorów z branży motoryzacyjnej, dla których kryzys jest właśnie czasem refleksji i zmiany.

W 2020 roku wzrosły ceny transportu i logistyki. Obostrzenia, problemy na granicach, wzrosty kosztów przewoźników spowodowały, że ceny transportu i logistyki poszybowały w górę. Jeszcze gorzej sytuacja wygląda w transporcie „międzykontynentalnym”. Na rynku można zauważyć duży wzrost kosztów transportu towarów sprowadzanych z państw azjatyckich. Problem dotyczy m.in. produktów motoryzacyjnych w tym części zamiennych wytwarzanych na kontynencie azjatyckim. I to bez względu na to, czy produkty te zapakowane zostaną w pudełko z mniej lub bardziej renomowanym logo (w tym też polskiego producenta posiłkującego się zakupami w Azji), czy też prywatnych marek dystrybutorów. Wynika to z rosnących cen transportu, a konkretnie niedoboru kontenerów transportowych. Potwierdzają to poniższe wyniki badań:

Koszty transportu importowanych surowców bądź półproduktów w roku 2020 w stosunku do 2019 r.



Źródło: *MotoFocus.pl*

Tak znaczny odsetek ankietowanych, którzy wskazali na wzrost kosztów transportu nie powinien nikogo dziwić. Konieczność utrzymywania reżimu sanitarnego, różnego rodzaju ograniczenia i wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe musiał odbić się na cenach świadczonych usług. Obecnie wysyłka towarów z Azji na inne kontynenty jest utrudniona ze względu na **brak kontenerów transportowych w portach**. Co się z nimi stało? Na początku pandemii wiele krajów ogłosiło lockdown. Wiele fabryk czy hurtowni, zamawiających towar z Azji zaprzestało pracy. Oczywiście mowa tu nie tylko o częściach samochodowych. Zamówione już wcześniej kontenery, docierające do docelowych portów

już w trakcie pandemii, utknęły w portach, czekając na rozładowanie. W czasie pandemii zmniejszył się także potencjał siły roboczej w portach oraz w transporcie drogowym. W efekcie puste kontenery nie wracały do Azji, która szybko zaczęła odczuwać ich niedobór. W pewnym momencie doszło nawet do tego, że statki zmierzające ku Europie czy Ameryce, pływały nie w pełni załadowane (ze względu na brak kontenerów). Właściciele linii transportowych zaczęli wówczas redukować liczbę połączeń międzykontynentalnych, gdyż wysyłanie w podróż nie w pełni załadowanych statków nie przynosiło spodziewanych zysków. Tymczasem produkcja w Chinach, które najszybciej uporały się z problemami związanymi z pandemią, rosła. Coraz więcej firm z całego świata zlecało produkcję właśnie tam (mowa tu o wszystkich branżach, a nie tylko motoryzacji), ze względu na covidowe restrykcje na ich kontynentach. Kryzys pogłębił ponadto szczyt paczkowy obserwowany zawsze przed świętami Bożego Narodzenia. Przesyłek do Europy czy Ameryki jest wówczas o wiele więcej niż normalnie.

Jak łatwo się domyśleć, w efekcie rosnącego zapotrzebowania na kontenery, a jednocześnie ich znacznego niedoboru, ceny transportu zaczęły rosnąć. I to o kilkaset procent w ciągu kilku miesięcy. Według naszych źródeł, przykładowa cena transportu standardowego kontenera morskiego 40-stopowego, która przed kryzysem wynosiła ok. 1 500 do 2 500 dolarów, obecnie wzrosła już do niemal 10 000 dolarów. To jeszcze nie koniec kryzysu. Ekspertki od transportu międzynarodowego oczekują, że sytuacja z niedoborem kontenerów może zacząć poprawiać się dopiero w marcu, po Chińskim Nowym Roku, kiedy to tamtejsze fabryki przez tydzień znacząco ograniczą produkcję. Zmniejszy to liczbę wysyłek, a w międzyczasie na kontynent azjatycki powróci nieco pustych kontenerów. Rynek będą zasilać również nowe kontenery, jednak ich zakup również będzie rekompensowany w cenie transportu przez operatorów.

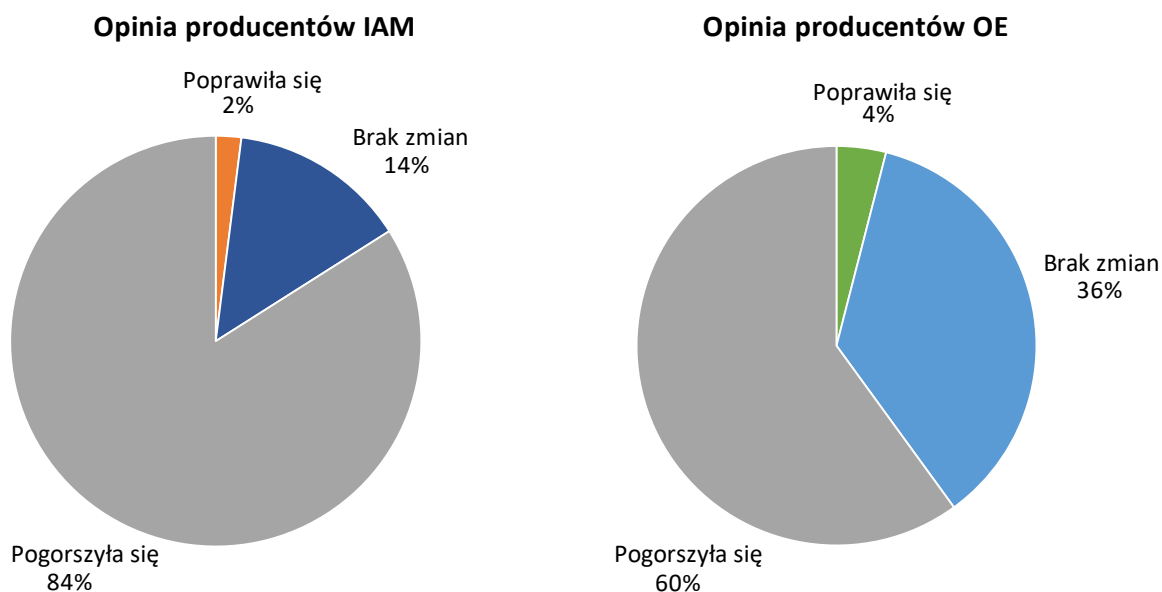
Brak kontenerów przekłada się także na opóźnienia w transporcie towarów. Finalnie może przełożyć się to na czasowe braki surowców, półproduktów, a nawet gotowych wyrobów. W najczarniejszym scenariuszu możemy spodziewać się zatem także dodatkowego wzrostu cen towarów, z powodu ich spadającej dostępności. To na razie sytuacja hipotetyczna, jednak z pewnością w lepszej sytuacji znajdują się obecnie dystrybutorzy i producenci z dużymi zapasami magazynowymi. Oczywiście podstawowym zmartwieniem - nie tylko przemysłu i rynku motoryzacyjnego, ale i ogólnoswiatowej gospodarki - które niesie za sobą kolejne problemy jest pandemia COVID-19. Zamykane fabryki i zrywane łańcuchy dostaw sprawiają, że trzeba dostosowywać się i walczyć z brakami części.



*- Globalizacja przyspieszyła rozwój motoryzacji, jednak obecny kryzys obnażył słabości rozciągniętego po całym globie łańcucha dostaw. Podmioty mające swoich dostawców surowców, czy półproduktów w obszarze jednego państwa lub kontynentu nie odczuwają tak boleśnie braku w dostawach jak producenci, którzy swoich kontrahentów mają daleko od swojej fabryki. **Może to stać się bodźcem do odwrótu na rzecz lokalnej gospodarki, dywersyfikacji łańcucha dostaw i większego znaczenia producentów lokalnych, co pozwoli na większą***

odporność na przyszłe zawirowania na rynkach. Można w tym zatem upatrywać szans na przykład dla polskich producentów części – Tomasz Bęben Dyrektor ds. Prawnych i Przemysłu, Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Płynność dostaw surowców i półproduktów w 2020 r. w porównaniu z rokiem poprzednim



Źródło: *MotoFocus.pl*

Wykres powyżej koresponduje z poprzednim i pokazuje dobitnie, że logistyka i płynność dostaw mocno ucierpiała w związku z pandemią. W momencie pisania niniejszego raportu rozwój różnych mutacji COVID-19 sprawia, że zamykane są granice naszych sąsiadów co prowadzi do utrudnień i zaniepokojenia branży motoryzacyjnej. Specjalny apel do władz wydała w tym zakresie CLEPA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych). Niestety, sytuacja jest dynamiczna i można spodziewać się podobnych problemów w całym 2021 roku.

W ostatnim czasie można zaobserwować także **wzrost cen surowców**, zwłaszcza stali. Huty po lockdownie wróciły do pracy nieco później niż inne gałęzie przemysłu. Popyt jest ogromny i europejskie huty nie nadążają z produkcją na potrzeby przemysłu. Wszystko to powoduje, że cena na przykład stali rośnie w dużym tempie, co jest kolejnym problemem dla przemysłu motoryzacyjnego, a finalnie przełoży się na wzrost cen części i pojazdów.

Kolejnym problemem, o którym głośno ostatnio w mediach jest **brak półprzewodników**. Są one ważne dla producentów pojazdów, ale i producentów części. Przykładowo Honda ogłosiła wstrzymanie produkcji aut w angielskich zakładach w Swindon. Problem dotknął również takie firmy jak Bosch, czy Continental. Bez odpowiednich komponentów nie są one w stanie wytwarzać kluczowych podzespołów elektronicznych. W ich produktach półprzewodniki stanowią kluczową technologię, bez której nie da się nic zrobić. Tym samym producenci nie mogą wytwarzać aut, a partnerzy dostarczać do nich m.in. modułów elektronicznych.

Ich niedostatek to efekt m.in. wzrostu zainteresowania sprzętami elektronicznej (np. komputery, smartphon'e'y), gdzie również stosuje się półprzewodniki. Pandemia COVID-19 spowodowała, że wiele firm zmieniło profil pracy na zdalny. Przez to pojawiły się zwiększone potrzeby zakupów sprzętu umożliwiającego taką pracę. Zmiana potrzeb rynkowych w znaczący sposób ograniczyła dostępność

półprzewodników. Producenci tych elementów próbują nadrobić braki, ale zapotrzebowanie na rynku jest zbyt duże. Firmy oferujące elektronikę użytkową dosłownie pochłaniają wszystkie dostępne zasoby.

Należy spodziewać się, że brak półprzewodników będzie miał duże konsekwencje na produkcję nowych pojazdów.

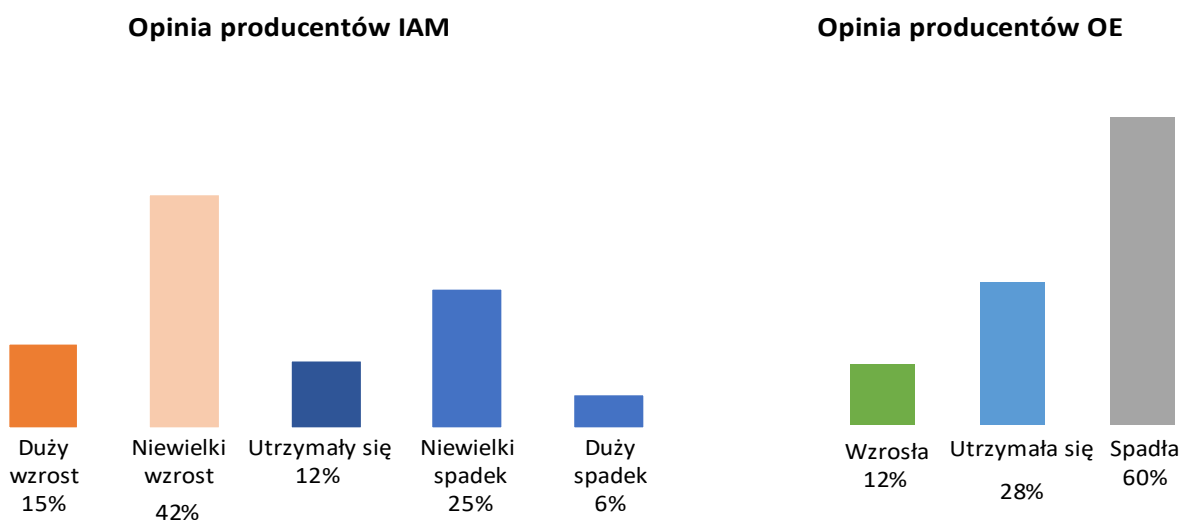
Nowe, bardziej zaraźliwe, mutacje COVID-19 powodują wzrost zakażeń i związane z tym działania dotkniętych państw. W ostatnim czasie u naszych sąsiadów zaostrzono kontrole graniczne. Wdrożenie kontroli granicznych na przejściach granicznych pomiędzy Niemcami, a Czechami, czy Austrią grozi w niedługim czasie zakłóceniami w zakładach motoryzacyjnych.



O tym fakcie na forum europejskim poinformowała CLEPA (organizacja europejska zrzeszająca producentów części, do której należy SDCM). Sigrid de Vries, Sekretarz Generalna CLEPA podkreśliła, że opóźni to dostawy w ramach europejskiego łańcucha dostaw, działającego w modelu JIT (*just in time*), co finalnie może przerwać produkcję i zagrozić wydajności branży motoryzacyjnej, a tym samym miejscom pracy. SDCM już na początku 2020 roku wskazywało, że **transport towarów powinien być zwolniony z obostrzeń związanych z zamykaniem granic**. Kontrole graniczne nie powinny wpływać na transport profesjonalny, gdyż wirus przenosi się poprzez ludzi, a nie towary. Tak zwane „zielone pasy” dla zawodowych kierowców ciężarówek powinny działać.

Produkcja części to segment, który z reprezentowanej przez nas grupy został najsilniej dotknięty pandemią, zwłaszcza na początku 2020 r.

Zmiana przychodów (IAM) / wielkości produkcji (OE) firmy w 2020 r. w stosunku do 2019 r.



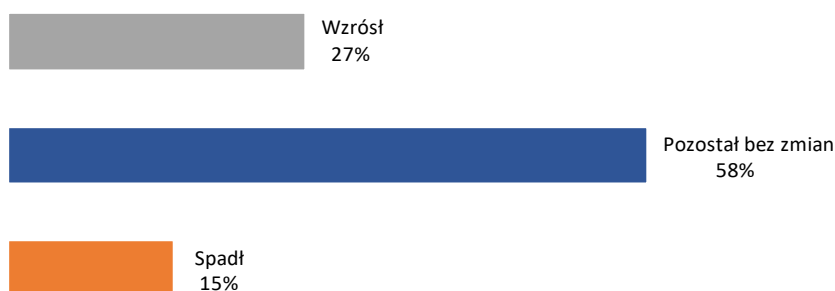
Źródło: *MotoFocus.pl*

Powyższy slajd jest potwierdzeniem opinii o lepszej kondycji niezależnego rynku motoryzacyjnego w sytuacjach kryzysowych, w związku z tym że kierowcy naprawiają i serwisują swoje dotychczasowe pojazdy wstrzymując się z kupnem nowych. W przeciwieństwie do producentów, którzy w większej

mierze dostarczają na pierwszy montaż, producenci dostarczający większą część produktów na rynek wtórny nie zostali „przymusowo” zamknięci, zaś odbiorcy ich produktów (dystrybutorzy i warsztaty) nadal działali.

Udział eksportu w przychodach firmy w 2020 r. w porównaniu do 2019 r. ?

Opinia producentów IAM



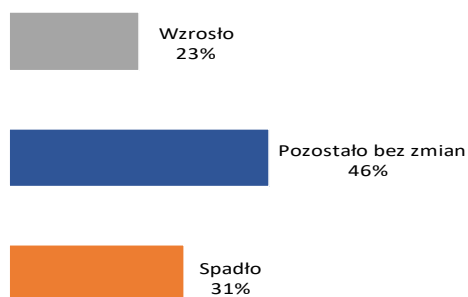
Źródło: *MotoFocus.pl*

Rynek polski jest już dojrzały i dla producentów zmiana udziału na tym rynku to duże wyzwanie. Znacznie łatwiej jest podnosić swoje przychody poprzez rozwój eksportu do krajów, w których firmy te dotychczas nie działały. Dlatego oczywistym jest, że w osiągnięciu dobrych wyników producentom IAM pomógł eksport, który dla niemal 60% badanych wyglądał podobnie jak rok wcześniej, a dla prawie jednej trzeciej respondentów wzrósł.

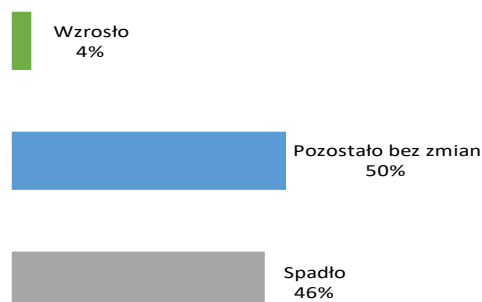
Najcenniejsze zasoby dla firmy to wyszkolony personel, dlatego pomimo kryzysu przedsiębiorcy w kwestii redukcji zatrudnienia są w ostrożni, gdyż mają świadomość ile kosztuje pozyskanie i wdrożenie nowego pracownika. Niemal połowa respondentów wskazała, że utrzymali oni zatrudnienie na tym samym poziomie. Niestety producenci skupieni na produkcji OE w większym stopniu zmuszeni zostali do redukcji zatrudnienia.

Zmiana zatrudnienia w firmie w 2020 r. w porównaniu do 2019 r.

Opinia producentów IAM



Opinia producentów OE

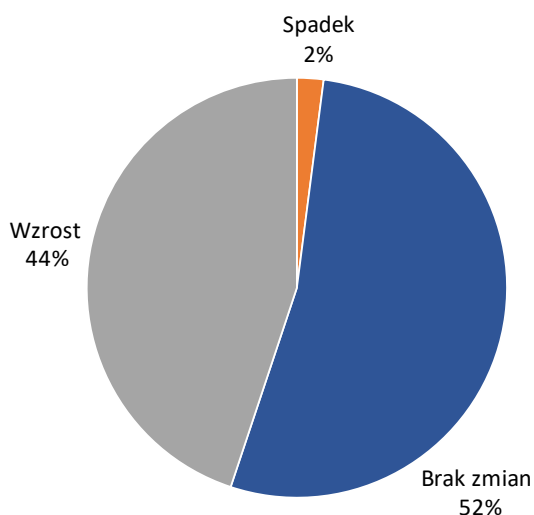


Źródło: *MotoFocus.pl*

Oczywiście, osiągnięte dotychczas wyniki produkcji, eksportu czy też zmiany w wielkości kadry to ważne wskaźniki, ale najważniejsza jest przyszłość. Przyglądając się planom producentów części w temacie zatrudnienia widzimy powrót do optymizmu.

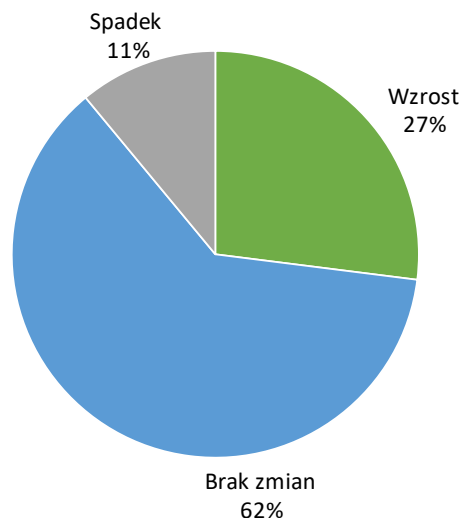
Plany zatrudnienia na rok 2021

Opinia producentów IAM



Źródło: MotoFocus.pl

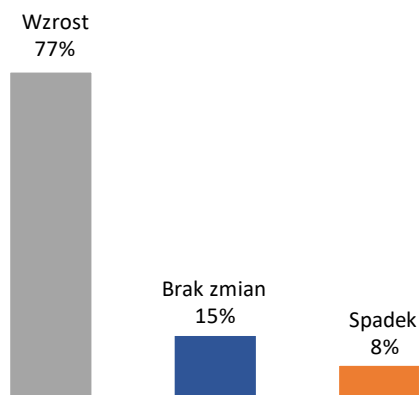
Opinia producentów OE



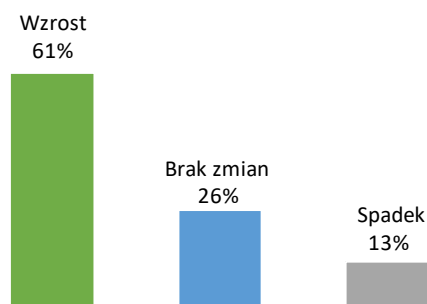
Pozostając przy prognozach nie można nie wspomnieć o przychodach, jakich producenci IAM spodziewają się w I kw. 2021 roku w porównaniu do ostatniego kwartału 2020 r.:

Prognozowana zmiana przychodów w I kw. 2021 r. w porównaniu do IV kw. 2020

Opinia producentów IAM



Opinia producentów OE



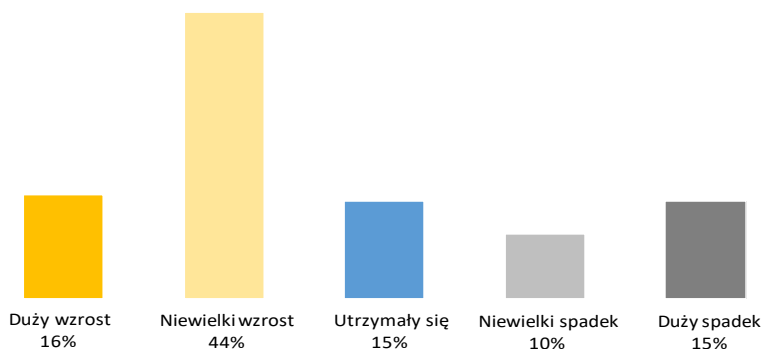
Źródło: MotoFocus.pl

Cieszy optymizm panujący zarówno wśród producentów IAM jak i OE. Szybkie odbicie i wzrosty może jednak pokrzyżować dynamicznie rozwijająca się sytuacja związana z pandemią.

Dystrybutorzy części motoryzacyjnych

Jest to grupa firm, której wyniki od wielu lat z roku na rok były coraz bardziej imponujące. Tutaj także - przynajmniej na początku pandemii - można było prognozować znaczne pogorszenie. Duże wzrosty kosztów transportu, problemy z płynnością dostaw ze względu na zamknięte granice, zamykanie gospodarki, to tylko niektóre czynniki, które powodowały znaczne (choć - jak się okazuje - przejściowe) spadki obrotów dystrybutorów. Jak jednak pokazują dane, które przedstawiamy poniżej, konieczność radzenia sobie w tych trudnych warunkach i umiejętność szybkiej adaptacji, niejako przygotowały dystrybutorów działających w Polsce do „dowiezienia” dobrych wyników i w 2020 roku.

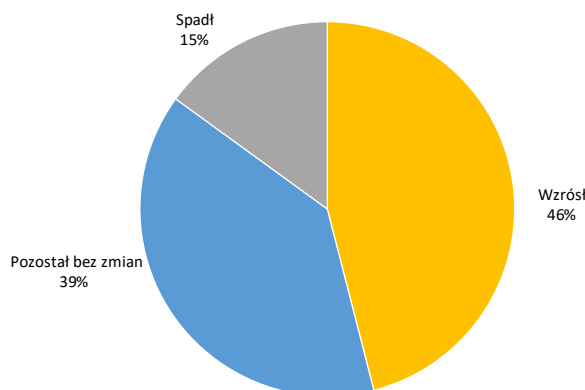
Zmiana przychodów dystrybutorów w 2020 r. w stosunku do 2019 r.



Źródło: MotoFocus.pl

Patrząc od strony przychodów, sytuacja w 2020 roku, wbrew oczekiwaniom okazała się dobra, choć ze względu na rosnące koszty nie oznacza to automatycznie wzrostu zysków. Ponadto - tak jak w przypadku producentów IAM, tak i u dystrybutorów - wynik ten może być związany ze sprzedażą zagraniczną:

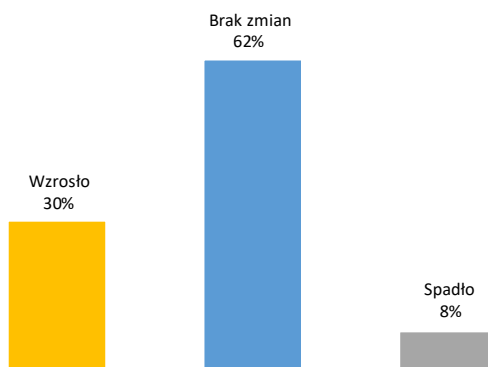
Udział sprzedaży zagranicznej w przychodach w 2020 r. w stosunku do 2019 r.



Źródło: MotoFocus.pl

Rynek polski jest dla dystrybutorów rynkiem bardzo trudnym. Konkurencja jest silna, stąd nie notuje się tutaj wyraźnych wzrostów. Inaczej jest na nowych rynkach, gdzie - przyzwyczajeni do silnej konkurencji i najwyższej jakości usług - dystrybutorzy z Polski notują duże wzrosty „ciągnące” wyniki.

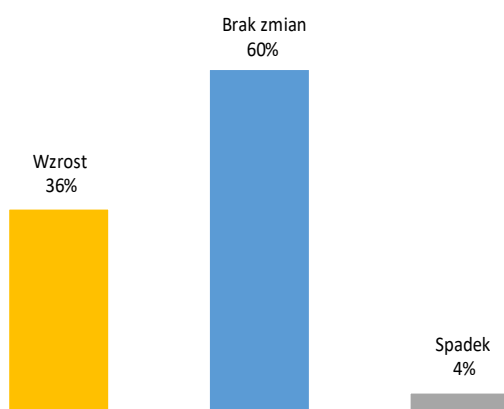
Zmiana zatrudnienia u dystrybutorów w 2020 r. w porównaniu do 2019 r.



Źródło: *MotoFocus.pl*

Równie dobrze przedstawia się według zebranych danych obraz sytuacji związanej z zatrudnieniem przez dystrybutorów. Jedynie 8 procent respondentów zdecydowało się na redukcję zatrudnienia, podczas gdy prawie jedna trzecia badanych wskazała na wzrost zatrudnienia.

Plany zatrudnienia na rok 2021

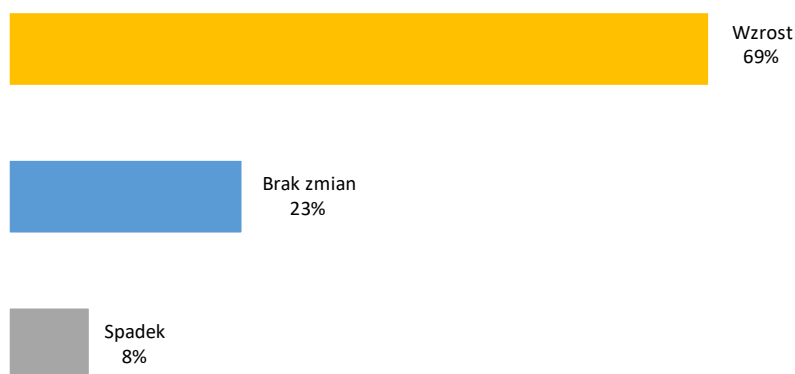


Źródło: *MotoFocus.pl*

Prognozy związane z zatrudnieniem są równie optymistyczne. Ponad jedna trzecia badanych nie tylko zamierza zachować obecny stan, ale dodatkowo planuje zatrudnić nowych pracowników. Jedynie symboliczna grupa respondentów (4%) myśli o redukcji zatrudnienia.

Jeśli chodzi o prognozy zmian przychodów to są one bardzo optymistyczne:

Prognozowana zmiana przychodów dystrybutorów w I kw. 2021 r. w porównaniu do IV kw. 2020 r.



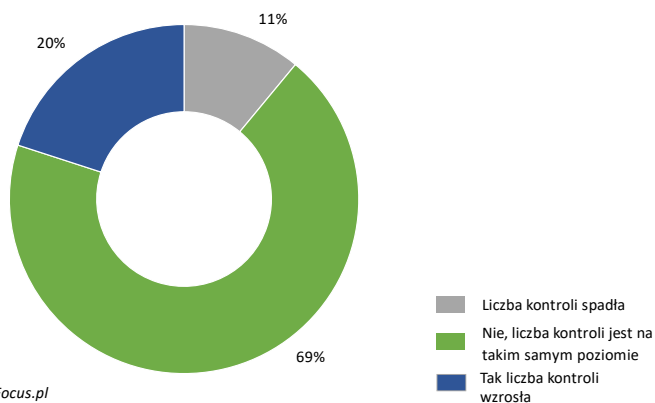
Źródło: *MotoFocus.pl*

Warsztaty motoryzacyjne

Pandemia nie ominęła oczywiście warsztatów. To, że w kryzysie nie kupuje się nowych samochodów, a raczej naprawia i serwisuje się te już używane, nie przysporzyło warsztatom tłumów klientów. Z uwagi na pandemię wiele osób zostało „zamkniętych” lub odizolowało się w domach, stamtąd pracowało. Zmniejszyło to wykorzystanie pojazdów, a zatem i wiele napraw zostało odłożone na później.

Legalnie działającym firmom przeszkadza w funkcjonowaniu szara strefa oraz kontrole mające w założeniu ją eliminować, a faktycznie skupiające się w znacznej mierze na prześwietlaniu firm, które starają się - jak mogą - wypełniać nakładane prawem, często bardzo obciążające, obowiązki administracyjne.

Zmiana liczby kontroli ze strony organów administracji państwowej bądź samorządowej

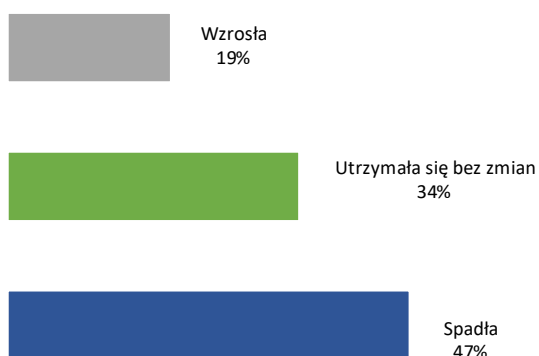


Źródło: *MotoFocus.pl*

Pomimo zapowiadanych, na przykład przez KAS, zwiększonych kontroli warsztatów motoryzacyjnych, jedynie co piąty badany zauważył wzrost liczby kontroli. Jednakże obraz ten może być złudny, gdyż zdalna analiza plików JPK pozwala znacznie szybciej, bez wychodzenia z biurka skontrolować firmy, nawet bez świadomości ich właścicieli i bez dodatkowego ich obciążania.

Mniej optymistycznie kształtowała się liczba klientów warsztatów w 2020 roku w porównaniu do 2019:

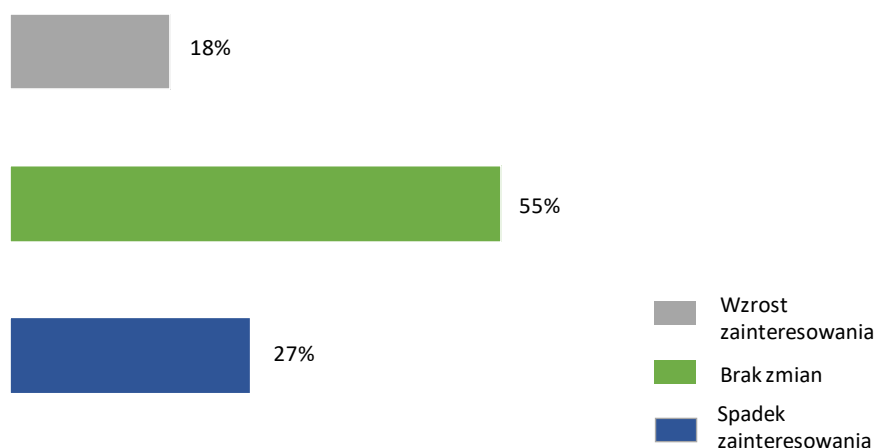
Zmiana liczby klientów w 2020 r. w stosunku do 2019 r.



Źródło: MotoFocus.pl

Spadek ten był widoczny między innymi wśród klientów flotowych:

Zmiana zainteresowania usług ze strony klientów flotowych



Źródło: MotoFocus.pl

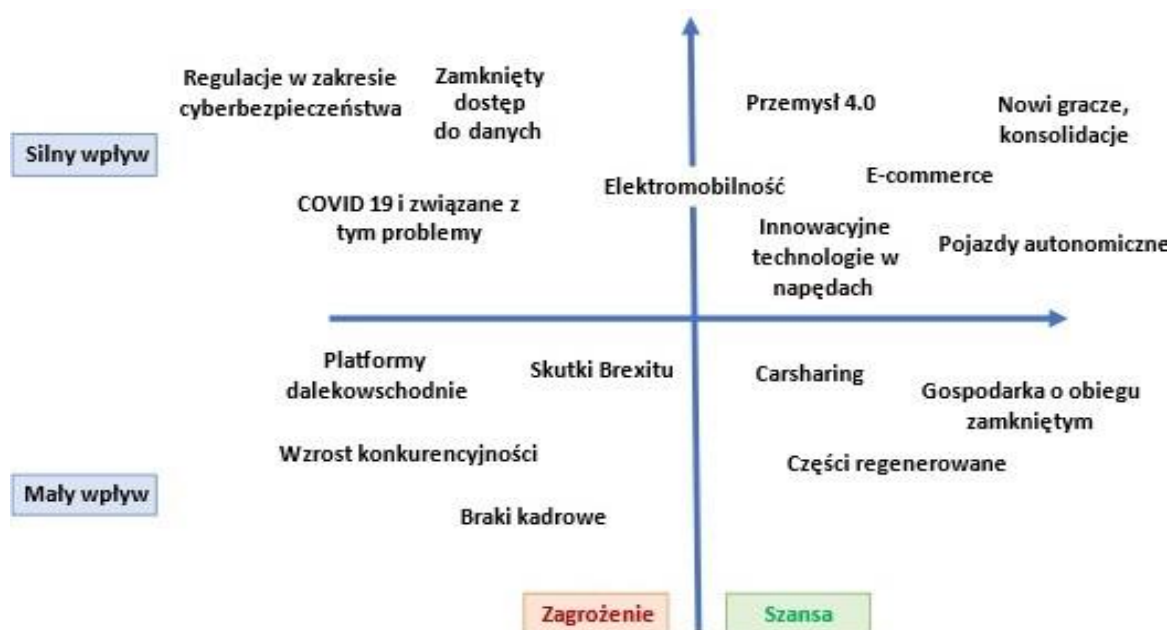
Powodów, dla których zainteresowanie flot usługami warsztatowymi spadło jest prawdopodobnie kilka: po pierwsze te ściśle związane z pandemią jak mniejsza mobilność pracowników, a inne to np. wymuszona redukcja kosztów.

Motoryzacja – trendy

Motoryzacja w zasadzie w niezmienionej postaci funkcjonowała przez 100 lat. Obecnie z każdej strony poddawana jest konieczności ewolucji, a coraz istotniejszego znaczenia nabiera umiejętność przyspieszonego wdrażania nowych technologii i zmian. Za kilka lat motoryzacja będzie wyglądała zupełnie inaczej niż dotychczas.

Zmiany, jakie obserwujemy i będziemy obserwowali w przemyśle i rynku motoryzacyjnym w najbliższej dekadzie będą bardzo szybkie i głębokie. Ewolucja otoczenia konkurencyjnego i prawnego oraz zmieniające się potrzeby klientów nie są niczym nowym. Nowe będzie natomiast tempo i skala zmienności tych czynników. Obecny kryzys staje się – jak pokazujemy poniżej - wręcz katalizatorem przyspieszającym zmiany w tym zakresie.

Poniżej przedstawiamy schemat prezentujący kilka wybranych trendów w przemyśle motoryzacyjnym, które w mniejszym lub większym stopniu będą miały wpływ na branżę motoryzacyjną:



Przyszłość motoryzacji jawi się jako silnie zdigitalizowana i zautomatyzowana, nisko lub zeroemisyjna, zrównoważona klimatycznie i konkurencyjna. Jest to przyszłość, której pierwsze jaskółki widać już obecnie. Istnieje jednak duża niepewność, na przykład co do tego jaki napęd będzie dominował w

przyszłości, jak rozłożą się udziały w rynku – czy producenci pojazdów wzmocnią przyczółki na rynku wtórnym, a może sami będą zmagać się z silną konkurencją ze strony gigantów IT?

Proces transformacji napotka na swojej drodze wiele zagrożeń dotyczących nie tylko firmy związane z branżą, ale przede wszystkim kierowców-konsumentów oraz całą gospodarkę, której motoryzacja jest jednym z kluczowych elementów.

Postulaty SDCM

Niepodjęmowanie działań nakładających na firmy nowe obowiązki

Jedną z największych obecnie obaw firm - nie tylko z branży motoryzacyjnej - są nowo nakładane obowiązki. Ich tworzenie w trakcie kryzysu rodzi bardzo poważne ryzyka dla niezakłóconej działalności, czy wręcz egzystencji legalnie działających podmiotów.

Apelujemy by Państwo nie podejmowało obecnie inicjatyw wpływających na zwiększenie obowiązków nakładanych na firmy. Toczące się już procesy legislacyjne dotyczące aktów prawnych wprowadzających nowe obciążenia powinny być – tam, gdzie to możliwe - wstrzymane lub okres ich implementacji znacznie wydłużony, tak by nie intensyfikować negatywnego wpływu pandemii na gospodarkę. Niestety w ostatnim czasie na nasze środowisko nałożono wiele obowiązków motywując to walką z szarą strefą. Rosnące obowiązki, w połączeniu ze skutkami wywołanymi przez epidemię, powodować mogą negatywne konsekwencje, a w skrajnej sytuacji nawet odpływ dotychczas legalnie działających podmiotów do szarej strefy. W tym kontekście bardzo pomocne mogłoby się okazać czasowe zmniejszenie obowiązków, które ponoszą firmy, jak również wszelkiego rodzaju „odbiurokratyzowanie” obowiązków nałożonych na przedsiębiorców.

Branża motoryzacyjna może okazać się w najbliższym czasie jednym z kluczowych kół zamachowych niezbędnym dla szybkiej odbudowy i ekspansji gospodarczej Polski. To z kolei powinno przełożyć się także na poprawę w innych sektorach gospodarki kraju. Utrudnianie, czy też spowalnianie tej branży w momencie, gdy jest ona potrzebna w procesie mozolnego rozpędzania gospodarczej koniunktury w Polsce nie powinno mieć miejsca.

Wspieranie firm narzędziami ułatwiającymi ich rozwój

W ostatnim czasie Ministerstwo Rozwoju i Ministerstwo Finansów przygotowało założenia tzw. ulgi na robotyzację, która przewiduje, że przedsiębiorcy będą mogli dodatkowo odliczyć 50 proc. kosztów poniesionych na inwestycje w robotyzację, niezależnie od wielkości i rodzaju branży. **SDCM w pełni popiera to rozwiązanie oraz apeluje o wdrożenie kolejnych, podobnych rozwiązań stymulujących innowacyjność i unowocześnianie polskiej gospodarki.**

Niestety istnieją także obszary wstrzymujące rozwój innowacyjności. Warto w tym kontekście zwrócić uwagę, że na podstawie obecnego brzmienia ustawy *prawo o ruchu drogowym* firmy motoryzacyjne pracujące w centrach badawczych nad technologiami pojazdów autonomicznych mają ogromne

trudności, praktycznie uniemożliwiające testowanie zaawansowanego wyposażenia pojazdów autonomicznych na polskich drogach, nawet na pojazdach dopuszczonych do ruchu. Jest to paradoksalne choćby w kontekście istniejącej równoległe możliwości testowania prototypów nowych pojazdów bez homologacji. Pożądana byłaby, w tym kontekście, zmiana przepisów *prawa o ruchu*

drogowym dopuszczającą możliwość prowadzenia takich testów w ruchu ulicznym przy zachowaniu dodatkowych środków zapewniających bezpieczeństwo i płynność ruchu.

Utrzymanie płynnego przepływu towarów (surowców, komponentów, części motoryzacyjnych)

Utrzymanie przepływu surowców i komponentów do produkcji części samochodowych jest niezwykle istotne dla całego przemysłu motoryzacyjnego i ciągłości łańcucha wartości. Dotyczy to zarówno eksportu, jak i importu towarów. Utrzymanie produkcji części motoryzacyjnych dla dystrybutorów umożliwi zaspokojenie popytu na części motoryzacyjne ze strony warsztatów, które muszą być zaopatrywane w celu zachowania ciągłości świadczonych usług napraw i serwisowania pojazdów.

Wnioskujemy o działania mające na celu minimalizację przestoju na granicach. Jest to konieczne w celu utrzymania długiego i skomplikowanego łańcucha dostaw i dystrybucji części motoryzacyjnych w zakresie eksportu i importu towarów. Jeśli kontrole na przejściach granicznych zostaną zintensyfikowane, to w porozumieniu z innymi państwami europejskimi pierwszeństwo należy przyznać transportowi towarowemu, który nie przyczynia się do rozwoju epidemii. Można, na przykład wprowadzić specjalne „zielone pasy” przeznaczone dla tego typu transportu, z łatwo obowiązującymi przepisami dotyczącymi przekraczania granic.

Wyzwania związane z zieloną rewolucją i elektryfikacją transportu

Nowy zielony ład (ang. Green Deal) i nowa polityka klimatyczna UE, jak również coraz większa świadomość państw, firm i obywateli sprawiają, że na znaczeniu zyskuje elektromobilność i generalnie technologie niskoemisyjne. Sam rozwój technologii - nisko czy zeroemisyjnych - oceniamy bardzo pozytywnie. Niemniej branża zwraca uwagę na sztuczne, oderwane od rzeczywistości rynkowej i technologicznej promowanie jedynie jednego rozwiązania, w sytuacji gdy równolegle wiele innych technologii cechuje porównywalny potencjał redukcji emisji w transporcie. **SDCM konsekwentnie podkreśla, że optymalna transformacja w kierunku motoryzacji neutralnej klimatycznie leży w wielu konkurencyjnych technologiach, przybliżających osiągnięcie zakładanych celów.** Proces transformacji musi być bowiem również wykonalny dla przemysłu i bezpieczny dla miejsc pracy osób w nim zatrudnionych. Oprócz elektromobilności i pojazdów z ogniwami paliwowymi także silniki spalinowe, czy hybrydy powinny móc dalej odgrywać swoją rolę.

SDCM wskazuje, że zapisy widniejące w projekcie nowelizacji ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz innych ustaw*, który obecnie leży na stołach ministerialnych są symptomatyczne. Dają bowiem podstawę do twierdzenia, że regulator, zamiast ograniczyć się do wskazywania wymaganych poziomów emisji (choćby przy pomocy norm EURO), chce wyjść poza cele stricte klimatyczne angażując się w zagadnienia na wskroś technologiczne i wskazując otwarcie preferowane przez siebie „poprawne politycznie” technologie, przy pomocy których redukcja powinna być realizowana. Jednocześnie nowelizacja ma między innymi wprowadzić obniżkę limitu amortyzacji dla

samochodów osobowych – spalinowych, a nawet hybrydowych. Takie propozycje można określić jako rozwój elektromobilności poprzez podkładanie nogi firmom rozwijającym innowacyjność w zakresie napędów spalinowych i spełniającym aktualne wymogi dotyczące emisyjności. Jest to tym bardziej zły pomysł, że Polska jest zagłębiem producentów części motoryzacyjnych, skupionych wokół technologii

silników spalinowych. Wydaje się, że takie podejście – ignorujące zasadę neutralności technologicznej - może paradoksalnie wydłużyć ścieżkę dochodzenia do założonych poziomów emisji i generować

dotatkowe koszty – również społeczne. Zwłaszcza w kraju, przed którym postawiono szczególne wyzwania w zakresie transformacji energetyki opartej na górnictwie węgla kamiennego.

Podsumowanie

Branża motoryzacyjna jest jedną z bardziej dotkniętych przez obecny kryzys gałęzi gospodarki. Skutki długofalowe mogą być odczuwane jeszcze przez wiele lat. Zarazem cały czas rosną obciążenia i presja ze strony tak konsumentów, technologii, regulatora jak i konkurencji. Ten miks powoduje olbrzymią zmienność, z którą branża będzie musiała sobie radzić w najbliższych latach. Jednym z istotniejszych elementów tych wysiłków będzie z pewnością wzrost nakładów na badania i rozwój, nowe technologie, wreszcie kapitał ludzki, który przecież zawsze stoi za tymi działaniami. W obliczu dokonujących się zmian Polska, może wiele zyskać sytuując się w awangardzie dokonującego się kolejnego skoku cywilizacyjnego lub stracić: na przykład jeżeli zbyt drastycznie odwrócimy się od technologii spalinowych, wokół których skupiona jest znaczna część firm motoryzacyjnych z Polski.

Najbliższy test tego, w którą stronę zmierzamy przyniosą 3 najbliższe lata. To właśnie na lata 2022-2023 przewidziane jest wydatkowanie olbrzymich – porównywalnych z *planem Marshalla* – kwot przewidzianych w ramach unijnego Funduszu Odbudowy. Jak wspomniano wcześniej, kwestie dotyczące klimatu, a zatem także mobilności i transportu mają stanowić jeden z istotniejszych kierunków alokacji potężnej fali kapitału, w kontekście redukcji emisji.

Do końca kwietnia unijne państwa mają czas, by przedstawić w Brukseli *Krajowe Plany Odbudowy* (KPO). Każdy KPO będzie musiał być przynajmniej w 37 proc. przeznaczony na projekty dotyczące klimatu i w 20 proc. na cyfryzację. Ponadto pozostałe projekty muszą być co najmniej neutralne klimatycznie. W związku z deklaracjami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej konsultacje planu przewidują uwzględnienie opinii szerokiego grona partnerów społecznych. SDCM wyraża zatem nadzieję, że głos i propozycje tak istotnej dla naszego kraju branży - która dodatkowo stwarza olbrzymie pole realizacji potencjalnych, pozytywnych zmian - będzie miał szansę nie tylko w pełni wybrzmieć, ale także znajdzie należne mu odzwierciedlenie w ostatecznie przyjętych przez Polskę rozwiązaniach.



Autorzy raportu:

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

ul. Za Dębami 3,05-075 Warszawa

Więcej informacji:

Alfred Franke, Prezes SDCM

alfred@sdcm.pl +48 22 773 00 18

Tomasz Bęben, Dyrektor ds. Prawnych i Przemysłu

tomasz.beben@sdcm.pl +48 695 961 509



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 Tomex.

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 tel. +48 227 738 775



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

Od 17 lat przekazuje unikatową wiedzę branżową poprzez profesjonalną, rzetelną i szybką komunikację. Z ogromną skutecznością dociera do ponad 300 tysięcznej bazy odbiorców na 10 rynkach Europy Centralnej.

Grafiki na stronie tytułowej: Pixabay.com