

Przemysł, handel i usługi w motoryzacji

Podsumowanie sytuacji
po III kwartale 2021 r. i prognozy

Automotive industry, trade and services

Summary of the situation
after Q3 2021 and forecasts



Metodologia i cel badania



Blisko 250 respondentów



3 grupy podmiotów – producenci części tworzący polski przemysł motoryzacyjny, dystrybutorzy części motoryzacyjnych, warsztaty motoryzacyjne



Pytania zamknięte jednokrotnego oraz wielokrotnego wyboru



Badanie internetowe przeprowadzone w październiku 2021 r. przez MotoFocus.pl na zlecenie SDCM i Santander Bank Polska



CEL: ocena sytuacji branży po trzecim kwartale 2021 r.

Study methodology and objective



Nearly 250 respondents



3 groups of stakeholders – automotive suppliers making up the Polish automotive industry, distributors of auto parts and workshop representatives



Single-choice and multiple-choice closed questions



Online survey conducted in October 2021 by MotoFocus.pl on behalf of Association of Automotive Parts Distributors and Producers (SDCM) and Santander Bank Polska



OBJECTIVE: to assess the industry situation after Q3 2021



Spis treści

Metodologia i cel badania	2
Wprowadzenie	4
Przemysł motoryzacyjny – producenci IAM oraz OE	7
Dystrybutorzy części motoryzacyjnych	16
Warsztaty motoryzacyjne	18
Podsumowanie	23
Autorzy barometru	24

Table of contents

Study methodology and objective	2
Introduction	4
Automotive – IAM and OEM manufacturers	7
Automotive parts distributors	16
Automotive repair workshops	18
Summary	23
Study authors	24

Legenda:

Producenci OE: producenci części motoryzacyjnych, którzy w większym stopniu związani są z dostawami na pierwszy montaż samochodów.

Producenci IAM: producenci części motoryzacyjnych, dla których większy udział stanowi zaopatrzenie rynku wtórnego.

Legend:

OE suppliers: automotive suppliers whose core business is supplying components for the first assembly of vehicles.

IAM suppliers: automotive suppliers with a core business in aftermarket supplies.



Wprowadzenie

Za nami już III kwartały 2021 r., w których poszczególne segmenty sektora motoryzacyjnego, a wręcz poszczególne firmy, odnotowały zróżnicowane wyniki. W dalszym ciągu wpływ na nie ma pandemia koronawirusa, powodująca nie tylko punktowe problemy operacyjne w fabrykach, ale zaburzająca cały łańcuch dostaw.

Obecnie największym wyzwaniem dla branży jest zaostrzająca się sytuacja z dostawami półprzewodników, które wytwarzane są głównie w Azji i obecnie ich dostawy do Europy docierają z gigantycznymi opóźnieniami. Wiadomo już, że do końca roku 2021 r. część montowni pojazdów w Europie nie będzie produkowała pojazdów. Część z nich produkuje niekompletne pojazdy „na haldy”, czyli na firmowe parkingi, wynajęte lotniska, czy inne duże place, na które można je odstawić.

Odbija się to na ilości produkowanych aut oraz czasie oczekiwania na nie, a co za tym idzie na sytuacji producentów pojazdów i części motoryzacyjnych. Ci ostatni są w o tyle gorszej sytuacji, że często nie posiadają wystarczająco dużych zasobów finansowych i nie mogą pozwolić sobie na przedłużające się postoje. Warto pamiętać, że na przestrzeni lat wielu producentów z krajowym kapitałem rozwinęło swoje firmy dzięki dostawom na pierwszy montaż. Działania te były nastawione na wzrost prestiżu, jednak obecnie stanowią ryzykowną strategię.

Z Europy docierają pierwsze sygnały o producentach części zmuszonych do zamykania swoich działalności. Niestety trend ten przypuszczalnie będzie się nasilał, gdyż prognozy na normalizację sytuacji z półprzewodnikami nie napawają optymizmem. Szacuje się, że dopiero około połowy 2022 roku będą one dostarczane na czas i to w wymaganej ilości. Stwarza to wysokie ryzyko bankructwa wielu firm i utraty miejsc pracy przez tysiące pracowników.

Introduction

Three quarters of 2021 are behind us. Particular automotive segments and even individual companies have recorded mixed results. The coronavirus pandemic, causing not only particular operational problems in production plants, but also disturbing the whole automotive supply chain, has still an impact on the final outcome of the companies.

The worsening situation caused by the semiconductor chip shortage, which are mainly produced in Asia and currently their deliveries to Europe are reaching enormous delays, is one of the major challenges. It's certain that by the end of 2021 part of car factories in Europe won't produce any cars. Part of them assembles incomplete vehicles „for stacks”, i.e. for company parking lots, rented airports or other big spaces where they can be stored.

This affects the number of produced cars and prolongs the time of order completion, and thus the situation of vehicle manufacturers and automotive parts suppliers. The latter are in such a worse position that they often do not have sufficient financial resources and cannot afford prolonged downtime. It's worth remembering that over time many suppliers with domestic capital have developed their businesses owing to first assembly supplies. These activities were aimed at the increase in company prestige, but at the moment they pose a rather risky strategy.

The first signals from Europe are coming on parts manufacturers forced to close their businesses. Unfortunately, the trend is expected to develop in time since the forecasts on the stabilisation of the situation with semiconductors are rather pessimistic. It is estimated that they'll be delivered on time and in the amounts required only around mid-2022. This poses a high risk of bankruptcy for many companies and the loss of many workplaces by thousands of employees.





Czwarta fala pandemii się rozpędza. Pomimo wyszczerzenia dużego, choć niewystarczającego, procenta społeczeństwa, można się spodziewać problemów z zamykaniem fabryk lub, w bardziej optymistycznej wersji, z obsadą linii produkcyjnych. Taki scenariusz wiele firm ma jednak przećwiczony na podstawie doświadczeń z poprzednimi falami pandemii. Problem z dostępnością półprzewodników wywołany także pandemią powoduje, że sytuacja robi się niezwykle poważna. Ponad 47% ankietowanych producentów OE zanotowało w III kwartale spadki produkcji. Co prawda 56% producentów prognozuje wzrosty w IV kwartale 2021 roku, jednakże może to wynikać z wiary w poprawę sytuacji na rynku lub być wynikiem różnej sytuacji ich odbiorców – niektórzy producenci aut zamykają swoje fabryki, inni zaś są w dużo lepszej sytuacji. Za chwilę może okazać się, że firmy z naszej branży będą potrzebowały solidnego wsparcia ze strony państwa, by zniwelować skutki kryzysu, który może być ponad ich siły. Bez tego w przyszłym roku z motoryzacyjnej mapy polski zniknie wiele firm. Pamiętajmy, że przemysł motoryzacyjny to 8% polskiego PKB.

Tomasz Bęben,
dyrektor zarządzający Stowarzyszenia Dystrybutorów
i Producentów Części Motoryzacyjnych

The 4th wave of the pandemic is accelerating. Despite the vaccination of the large, though insufficient, percentage of the society we may expect the problems with closures of production plants or, according to a more optimistic scenario, the problem with staffing of production lines. This scenario has already been employed by many companies based on the experience of previous pandemic waves. The problem caused by the accessibility of semiconductors, caused also by the pandemic, makes the situation seem even more serious. Over 47% of the OE suppliers surveyed reported a decline in production in Q3. Although 56% of the suppliers forecast increases in Q4 2021, it may result from the belief that the situation on the market will improve or be the outcome of the varied situation of their recipients – some car manufacturers close their plants, whereas others are in a better condition. It may soon turn out that automotive companies will need solid government support in order to eliminate the effects of the crisis which may appear to be out of their depth. Without the support many companies may disappear from the Polish automotive landscape. Please mind that automotive sector stands for 8% of the Polish GDP.

Tomasz Bęben,
Managing Director of the Association of Automotive Parts
Distributors and Producers (SDCM)

Zebrane dane prezentowane łącznie nieco zniekształcają rzeczywistość. Choć producenci skupiający się bardziej na segmencie OE odczuwają kryzys podobnie jak producenci samochodów, to ci, dla których IAM jest ważnym pionem działalności, są w lepszej sytuacji. Tym bardziej, że dostawy na pierwszy montaż mają często wymiar wizerunkowy, gdzie współpraca oznacza niewielki zysk, a dopiero na rynku wtórnym marża przynosi realne korzyści. Te zależności doskonale potrafi wykorzystywać wielu producentów przenosząc ciężar swojej aktywności w kryzysowych sytuacjach właśnie na segment części zamiennych.

Sytuację tą uwypuklać będzie niższa podaż nowych pojazdów, która oznacza konieczność serwisowania i napraw obecnie wykorzystywanych pojazdów. Wpływie to finalnie pozytywnie także na sytuację dystrybutorów części i warsztatów.

Szersze dane na temat przemysłu motoryzacyjnego (producenci części motoryzacyjnych IAM oraz producenci OE), dystrybutorów części motoryzacyjnych, jak również warsztatów - zebrane za pomocą ankiet przeprowadzonych przez portal MotoFocus.pl na zlecenie SDCM oraz Santander Bank Polska w październiku 2021 r. – przedstawiamy Państwu w dalszej części raportu.

Więcej danych rynkowych będą Państwo mogli poznać na XVI Kongresie Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego, który odbędzie się w dniach 8–9 grudnia 2021 r. w hotelu Sound Garden w Warszawie. Santander Bank Polska jest partnerem specjalnym tego wydarzenia. Serdecznie zapraszamy.

The collected data presented in aggregate slightly distort the reality. Even though manufacturers more OE-oriented will feel the effects of the crisis similarly to vehicle manufacturers, those more IAM-oriented are in a better position. The more so that first assembly supplies are often about the image, where the cooperation equals little profit, whereas the margins on the IAM bring real benefits. Many manufacturers can use these dependencies perfectly by shifting the burden of their activity in crisis situations to the spare parts segment.

The situation will be also affected by the lower demand on new vehicles, which means the necessity to service and repair the already used ones. This will in the end positively affect the prosperity of spare parts distributors and repair garages.

More details on the automotive industry (OEM and IAM suppliers), parts distributors, as well as garages – collected in October 2021 by MotoFocus.pl by means of a questionnaire on behalf of SDCM and Santander Bank Polska are presented hereinbelow.

More market data will be presented on 16th Congress of Automotive Industry and Market, which will take place on 8-9 December 2021 in Sound Garden hotel in Warsaw, to which you'r cordially invited. Santander Bank Polska is the special partner of this event.



Przemysł motoryzacyjny – producenci IAM oraz OE

Wyniki po III kwartale 2021 r. wskazują na znacznie lepszą sytuację w segmencie IAM w porównaniu z producentami na pierwszy montaż. Wzrost przychodów segmentu IAM w III kwartale w porównaniu z poprzednim zanotowało 73,5% ankietowanych, przy czym w przypadku 41,2% przekroczył on 10%. Jednocześnie w analizowanym okresie wzrost produkcji zanotowało prawie dwukrotnie mniej (39,1%) producentów OE.

Producenci IAM

Przychody firmy w III kw. 2021 r. w porównaniu do II kw. 2021 r.:		%
wzrosty powyżej 5%	wzrosty powyżej 10% – 41,2%	58,8
	wzrosty 5–10% – 17,6%	
wzrosty 0–5%		14,7
nie zmieniły się		5,9
spadły 0–5%		8,8
spadły powyżej 5%		11,8

Źródło: MotoFocus.pl

Producenci OE

Wielkość produkcji w III kw. 2021 r. w porównaniu do II kw. 2021 r.	%
wzrosła powyżej 5%	30,4
wzrosła 0–5%	8,7
pozostała bez zmian	13,0
spadła 0–5%	21,7
spadła powyżej 5%	26,2

Źródło: MotoFocus.pl

Jeżeli chodzi o porównanie III kw. 2021 r. do tego samego okresu rok wcześniej, to aż 82,4% ankietowanych producentów części z segmentu IAM wskazało na wzrost przychodów. Potwierdza to wcześniej obserwowaną na rynku zależność, że niska podaż nowych aut wzmaga efekt substytucji kupna nowego auta przez naprawę dotychczasowego używanego, w efekcie napędzając popyt dla segmentu części zamiennych.

Automotive – IAM and OE manufacturers

Q3 2021 results present a significantly better situation of IAM segment when compared to OE producers. The increase in revenues in Q3 compared to Q2 was reported by 73.5% of the respondents – 41.2% of them declared an increase of over 10%. To compare, the increase in production in the same period was reported by almost two times less OE manufacturers (39,1%).

IAM suppliers

Revenues in Q3 2021 compared to Q2 2021:		%
increase over 5%	increase over 10% – 41,2%	58.8
	increase 5–10% – 17,6%	
increase 0–5%		14.7
unchanged		5.9
decline 0–5%		8.8
decline over 5%		11.8

Source: MotoFocus.pl

OE suppliers

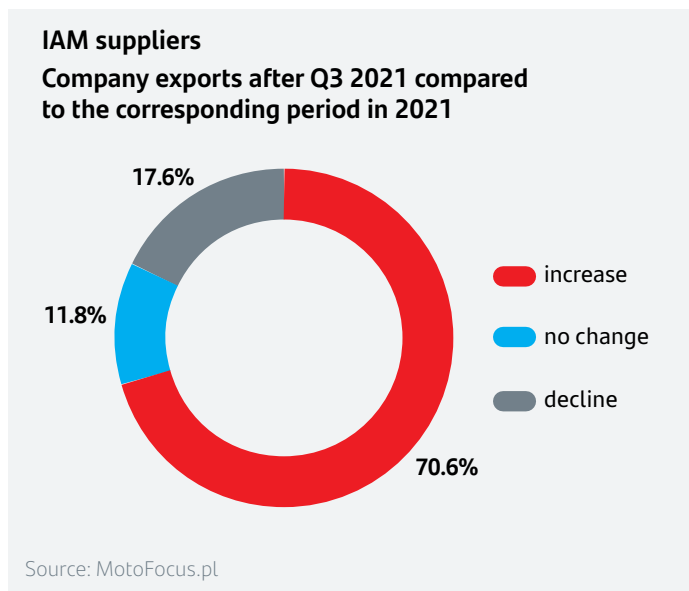
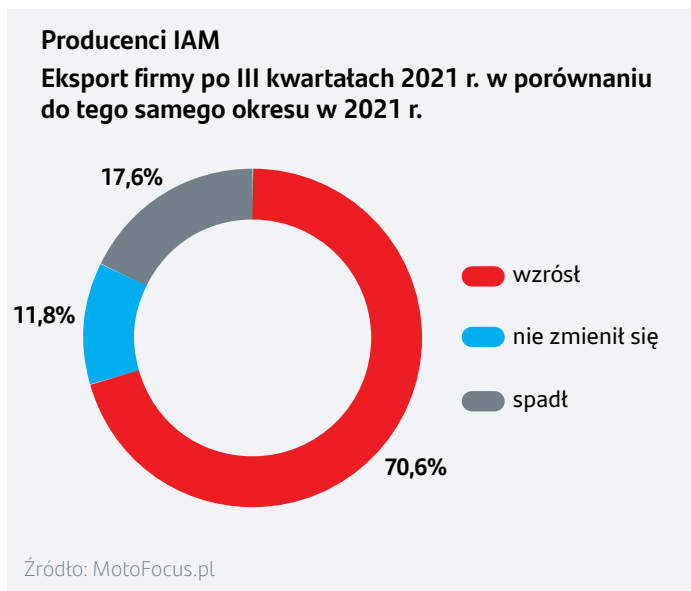
Production in Q3 2021 compared to Q2 2021	%
increase over 5%	30.4
increase 0–5%	8.7
no change	13.0
decline 0–5%	21.7
decline over 5%	26.2

Source: MotoFocus.pl

If we compare Q3 2021 with the corresponding period of 2020 we'll see that 82.4% of IAM manufacturers surveyed reported an increase in revenues. This confirms previous observations that low demand on new vehicles strengthens the trend of substitution of the new car by the repair of the existing one, thus driving the demand on automotive spare parts.

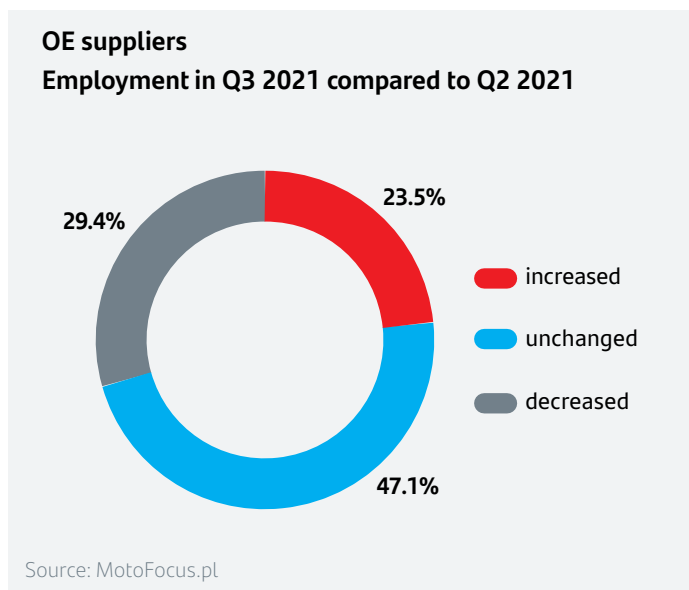
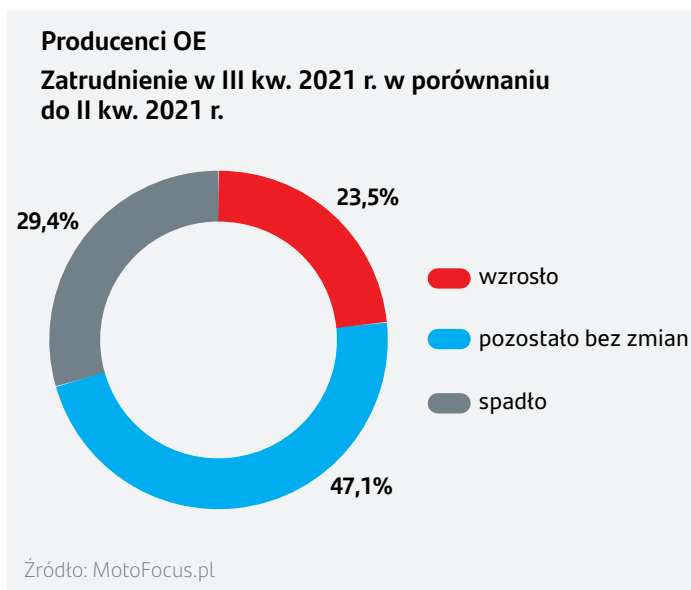
Wzrost przychodów producentów IAM posiadających fabryki w Polsce był napędzany w dużej mierze przez sprzedaż eksportową. Po III kwartałach br. prawie trzy czwarte respondentów (70,6%) zanotowało wzrost eksportu w relacji rocznej.

The increase in revenues of IAM manufacturers with plants in Poland was largely driven by export sales. After three quarters almost three-quarters of the respondents (70.6%) reported an increase in exports on an annual basis.

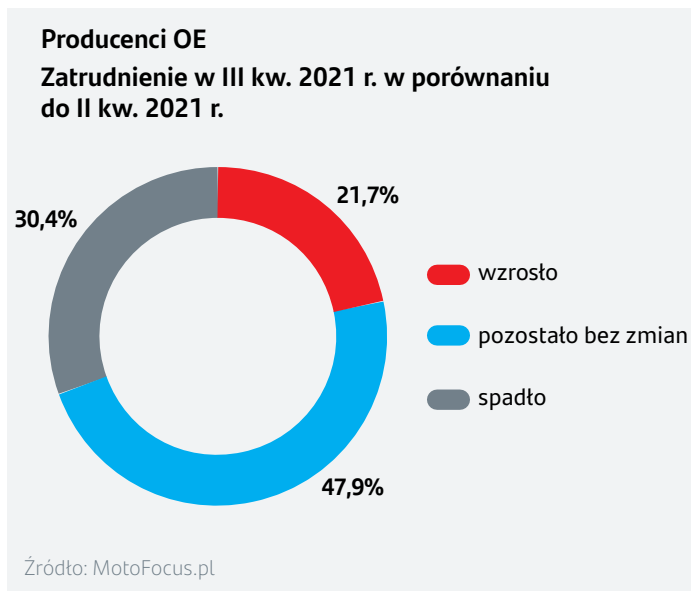


Mimo dobrych wyników sprzedaży producentów części na rynek wtórny 29,4% respondentów wskazało na spadek zatrudnienia w III kwartale w porównaniu z kwartałem poprzednim. Należy podkreślić jednak, że wśród firm, które zanotowały spadki sprzedaży, znalazły się głównie firmy z sektora IAM posiadające w Polsce fabryki i to one również notowały spadki zatrudnienia. Nie zmienia to faktu, że ogólna kondycja producentów IAM jest dobra.

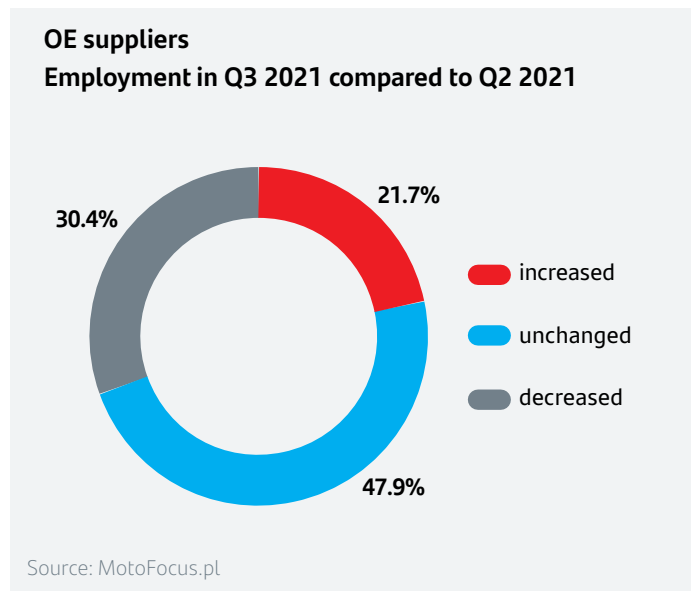
Despite satisfactory sales results of IAM parts manufacturers, 29.4% of the respondents reported a decrease in employment in Q3 compared to Q2. It should be stressed, however, that companies that recorded decline in sales were mainly those from IAM sector with plants in Poland and also these were the ones to record a decrease in the number of employees. Nevertheless, the general condition of IAM producers is good.



Podobne wyniki dotyczące zatrudnienia zanotowali także producenci OE, choć w tym segmencie dane mogą mieć korelację z wynikami produkcji – blisko połowa ankietowanych firm odnotowała kwartalny spadek przychodów.



Similar results in the domain of employment were recorded by OE manufacturers, however the results in this segment may have relation to the production outcome – almost half of the respondents recorded a quarterly decline in revenues.



Sygnalizowanym od dawna problemem są rosnące ceny i ograniczona dostępność surowców, których głównym powodem jest pandemia koronawirusa. Dodatkowo przepisy europejskie, które pozornie chronią rynek, powodują jednocześnie wzrost cen surowców. Ten trend będzie rósł z uwagi na propozycje zawarte w *Fit for 55*. Aby zapewnić równe warunki działania między UE a krajami o potencjalnie niższym opodatkowaniu emisji CO₂ i mniej rygorystycznych środkach ochrony klimatu, Komisja Europejska zmierza – w ramach pakietu FF55 – do ustalania cen dwutlenku węgla dla importu produktów (np. stal, aluminium). Wniosek Komisji dotyczący mechanizmu dostosowania granic emisji (CBAM) może pomóc w rozwiązaniu obaw związanych z ucieczką emisji poza granice UE (zmierających do pozornego spełnienia europejskich celów klimatycznych). Pod warunkiem jednak, że instrument będzie zgodny z zasadami WTO, a jego wprowadzenie będzie wspierane przez aktywne zaangażowanie partnerów handlowych w celu uniknięcia błędnego koła w postaci ceł odwetowych ze strony krajów, których produkty przez wzrost ceł nakładanych przez UE staną się mniej konkurencyjne. **Obecna propozycja CBAM stwarza jednak znaczne ryzyko i może w efekcie jeszcze bardziej osłabić konkurencyjność europejskich użytkowników stali, aluminium i innych towarów objętych pierwszą fazą CBAM.**

Producenci części motoryzacyjnych pozyskują większość swojej stali i aluminium z europejskich hut, a przemysł motoryzacyjny jako całość odpowiada za 19% zapotrzebowania na europejską stal. Niemniej jednak niektóre materiały stosowane w przemyśle

Increasing prices and the limited availability of raw materials, mainly caused by the coronavirus pandemic, are a problem that has been signalled long time since. Additionally, European regulations, which apparently protect the market, at the same time cause an increase in the prices of raw materials. This trend will develop due to the proposals set out in *Fit for 55*. In order to provide equal operating conditions between the EU and countries of potentially lower taxation of CO₂ emissions and less rigorous environmental protection measures, the European Commission attempts (within the FF55 package) to set the prices for CO₂ for imported goods (e.g. steel, aluminium). The EC proposal on Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) may help in addressing the concerns on carbon leakage outside the EU (aimed at apparently meeting European climate goals). On condition that the said instrument will be compliant with WTO rules and its implementation will be supported by active involvement of trade partners in order to avoid the vicious circle of retaliatory duties from countries, whose products will become less competitive due to the increase in duties imposed by the EU. **The current proposal of CBAM poses, however, a significant risk and may in turn weaken even more the competitiveness of the European users of steel, aluminium and other goods covered by the first stage of CBAM.**

Spare parts manufacturers in majority source steel and aluminium in European steelworks and the automotive industry as a whole accounts for 19% of European steel demand. Nevertheless, some automotive materials cannot always be supplied in quantities and quality required by the European industry

motoryzacyjnym nie zawsze mogą być dostarczane w ilościach lub jakości wymaganej przez przemysł europejski (np. stal ocynkowana ogniowo, walcowane płaskie wyroby aluminiowe wykorzystywane m.in. do produkcji części karoserii lub samochodowych wymienników ciepła). Obecna propozycja CBAM wprowadza ogólną opłatę dla produktów stalowych i aluminiowych. Propozycja ignoruje fakt, że unijni producenci stali i aluminium nie mają wystarczających zdolności, aby dostarczać dostawcom motoryzacyjnym pełną gamę przetworzonej stali i aluminium niezbędnych do produkcji części motoryzacyjnych.

W stosunku do 2020 roku 100% zarówno producentów OE jak i IAM zauważyło wzrost cen surowców. Ceny będą rosły w przyszłości, co finalnie odczują konsumenci – kierowcy.

OE oraz IAM łącznie

Ceny surowców w 2021 r. w stosunku do cen na koniec 2020 r.	%
wzrosty powyżej 10%	62,9
wzrosty 5–10%	19,6
wzrosty 2–5%	12,4
wzrosty do 2%	5,1
nie zmieniły się	0
spadły	0

Źródło: MotoFocus.pl

Presja kosztowa oraz niedobory podaży zmniejszają optymizm producentów dotyczący przyszłych przychodów. Pomimo ogólnie dobrych wyników segmentu IAM po III kwartale br., w porównaniu z poprzednimi badaniami znacznie zmniejszył się procent firm prognozujących duże wzrosty. Jednocześnie blisko 1/3 firm (29,4%) przewiduje spadki przychodów.

Producenci IAM

Prognozowana zmiana przychodów firmy w IV kw. 2021 r. w porównaniu do III kw. 2021 r.	%
wzrost powyżej 5%	41,3
wzrost poniżej 5%	20,5
bez zmian	8,8
spadek 0–5%	11,8
spadek powyżej 5%	17,6

Źródło: MotoFocus.pl

(e.g. hot-dip galvanised steel, flat-rolled products of aluminium used e.g. for the production of body parts or automotive heat exchangers). Current CBAM proposal introduces a general charge for steel and aluminium products. The proposal doesn't take into account the fact that EU steel and aluminium producers don't have sufficient resources to supply the automotive manufacturers with the full range of processed steel and aluminium necessary for the production of automotive parts.

In comparison to 2020, 100% of both OE and IAM manufacturers noticed an increase in the prices of raw materials. These will continue to increase, which will affect the consumers – drivers.

OE and IAM suppliers together

Prices of raw materials in 2021 compared to the prices by the end of 2020	%
increase over 10%	62.9
increase 5–10%	19.6
increase 2–5%	12.4
increase up to 2%	5.1
no change	0
decline	0

Source: MotoFocus.pl

Cost pressure and supply shortages dampen the producers' optimism about the future revenues. Despite generally good IAM segment results after Q3, the number of companies forecasting large increases has declined when compared to previous reports. At the same time almost one-third of companies (29.4%) forecast a decline in revenues.

IAM suppliers

Forecasted change in revenues in Q4 2021 compared to Q3 2021	%
increase over 5%	41.3
increase below 5%	20.5
no change	8.8
decline 0–5%	11.8
decline over 5%	17.6

Source: MotoFocus.pl

Rozkład procentowy odpowiedzi na powyższe pytanie jest zbliżony dla fabryk producentów IAM produkujących w Polsce, jak i dla producentów jedynie sprzedających swoje wyroby na naszym rynku, a nieposiadających fabryk w Polsce.

Z kolei prognozy producentów OE są niejednoznaczne. Prawie dwie piąte (39,2%) ankietowanych spodziewa się spadku produkcji, jednocześnie 56,6% zakłada wzrost w IV kwartale br. wobec analogicznego okresu ubiegłego roku. Przyczyną rozbieżnych opinii może być zróżnicowana sytuacja produkcyjna poszczególnych modeli samochodów czy montowni. Niektóre zakłady zawiesiły produkcję nawet do końca roku, inne wciąż działają, choć najczęściej w ograniczonym zakresie. Z drugiej strony są też takie, które od początku roku zwiększyły wolumen produkcji, zabierając klientów innym markom, które nie są w stanie dostarczać aut, jak np. zakłady Hyundai'a w Czechach. Zakładanie wzrostów może też wynikać z przekonania o poprawie sytuacji z dostawami półprzewodników w najbliższych miesiącach.

The percentage distribution of the answers to the question hereinabove is similar both to the answers of the representatives of IAM production plants in Poland and IAM producers only selling their products on the domestic market, but not having factories in Poland.

The OE suppliers' forecasts are not unequivocal. Almost two-fifths (39.2%) of the respondents expect the decrease in production and simultaneously 56.6% imply an increase in Q4 2021 compared to Q4 2020. The reason for divergent opinions may be the diversified status of production of particular car models or assembly lines. Some car production plants have suspended the production process even by the end of the year, others still operate, but mostly in a limited scope. On the other hand, there are also such plants which have increased the production volume since the beginning of the year, taking the customers away from other car makers not able to supply cars, like e.g. Hyundai plants in the Czech Republic. The estimation of increases in revenues may also result from the belief in the improvement of the semiconductors situation in the coming months.

Producenci OE

Prognozowana zmiana produkcji w IV kw. 2021 r. w porównaniu do IV kw. 2020 r.	%
wzrost powyżej 5%	43,5
wzrost poniżej 5%	13,0
brak zmian	4,3
spadek 0–5%	17,4
spadek powyżej 5%	21,8

Źródło: MotoFocus.pl

OE suppliers

Forecasted change in production in Q4 2021 compared to Q4 2020	%
increase over 5%	43.5
increase below 5%	13.0
no change	4.3
decline 0–5%	17.4
decline over 5%	21.8

Source: MotoFocus.pl





Przedłużające się problemy z dostawami półprzewodników i ich konsekwencje dla całego łańcucha dostaw produkcji samochodów już stawiają w trudnym położeniu niektórych dostawców części i komponentów. Szczególnie mocno dotknęły firmy zaopatrujące zakłady samochodowe, które znacznie ograniczyły w ostatnim czasie produkcję. Spadły zamówienia, ale coraz więcej z nich zaczyna mieć problemy z płynnością. Zagrożenie utraty płynności może się pogłębić wraz z przedłużaniem się problemów w dostawach półprzewodników, a te wg obecnych przewidywań mogą potrwać nawet do II kwartału 2022 r. Ponadto niektórym producentom samochodów, dotychczas montującym auta bez wyposażania ich w chipy i odstawiającym je na przyfabryczne place, też mogą zacząć się kończyć możliwości finansowania coraz większych zapasów, co wstrzyma tego typu produkcję, a to również odczują dostawcy. Mimo postrzegania problemu braku półprzewodników jako tymczasowy, stanowi on duże ryzyko zachwiania płynności finansowej w całym łańcuchu produkcyjnym, co może być szczególnie dotkliwie dla dostawców mniejszych, o słabszej pozycji rynkowej i kapitałowej. A to wszystko w momencie, kiedy sektor powinien mocno inwestować w nowe technologie. Ważna będzie partnerska współpraca pomiędzy producentami w zakresie zamówień i płatności, aby w tym trudnym okresie przetrwało jak najwięcej kooperantów i ogniwi łańcucha dostaw.

Radostaw Pelc,
analityk sektora motoryzacyjnego w Santander Bank Polska

The prolongating issue with the semiconductors supply and the following consequences for the whole automotive supply chain already put some parts and components suppliers in a difficult position. Companies supplying car plants, which have recently significantly reduced the production volume, have been particularly hard hit. The numbers of orders have declined, but also more and more companies are facing financial liquidity problems. The threat of losing financial liquidity may worsen as the problem of delays in semiconductors supplies persists, and it is forecasted that this may last until Q2 2022. Moreover, some car makers who so far were producing cars "for stacks" without equipping them with chips may run out of financing options for growing inventories, which will hinder this type of production process and this will also affect the suppliers. Despite recognising the semiconductors problem as a temporary one, it still poses a big threat of destabilising the financial liquidity in the whole production chain, which may be particularly severe for smaller suppliers of weaker market and financial position. All this happens when the sector should heavily invest in new technologies. Partnership co-operation between producers in terms of ordering and payments will be crucial so that as many partners and links in the supply chain survive this difficult period.

Radostaw Pelc,
Sector Analyst, Santander Bank Polska

Dążenie do zrównoważonej produkcji, ochrony środowiska i sprawniejszego recyklingu, wspierane przez przepisy prawne powoduje, że także skład opakowań, w których znajdują się części motoryzacyjne, jest istotny nie tylko dla odbiorców, ale i dla władz. W Europie pojawiają się sygnały i prośby o informację dotyczącą składu surowcowego opakowań części motoryzacyjnych. Obecnie jednak nie jest to jeszcze powszechna praktyka – około 60% producentów IAM nie spotkało się z takim oczekiwaniem. Nieco częściej z taką prośbą spotykali się producenci OE, co może wynikać z faktu, że producenci samochodów przykładają obecnie dużą uwagę do śladu węglowego w całym łańcuchu wartości. Nie oznacza to oczywiście, że temat ten jest obcy rynkowi wtórnemu.

A strive for sustainable production, environmental protection and more efficient recycling supported by legal regulations makes also the composition of packaging of automotive spare parts important not only for the recipients, but also for the authorities. We encounter in Europe signals and requests for information pertaining to the composition of the spare parts packaging. It's not a universal practice yet – around 60% of IAM producers have not met such an expectation. OE manufacturers have received such requests more often, which may be caused by the fact that at the moment car producers pay high attention to carbon footprint in the whole value chain. This does not mean, however, that the issue is not known to the automotive aftermarket.

Producenci IAM

Czy spotkałeś się z oczekiwaniem wykazywania składu (surowcowego) opakowań Twoich produktów?	%
tak, wielokrotnie	5,9
tak, ale były to pojedyncze przypadki	32,4
nie	52,9
nie dotyczy, gdyż towar dostarczamy bez opakowania lub w opakowaniu zbiorczym	8,8

Źródło: MotoFocus.pl

IAM suppliers

Have you encountered requests for information about raw material composition of packaging of your products?	%
yes, very often	5.9
yes, single cases	32.4
no	52.9
does not apply since we deliver our products without packaging or in a collective packaging	8.8

Source: MotoFocus.pl

Producenci OE

Czy spotkałeś się z oczekiwaniem wykazywania składu (surowcowego) opakowań Twoich produktów?	%
tak, wielokrotnie	13,0
tak, ale były to pojedyncze przypadki	30,4
nie	34,9
nie dotyczy, gdyż towar dostarczamy bez opakowania lub w opakowaniu zbiorczym	21,7

Źródło: MotoFocus.pl

OE suppliers

Have you encountered requests for information about raw material composition of packaging of your products?	%
yes, very often	13.0
yes, single cases	30.4
no	34.9
does not apply since we deliver our products without packaging or in a collective packaging	21.7

Source: MotoFocus.pl

Jednak w dalszym ciągu kluczową kwestią regulacyjną dla sektora motoryzacyjnego pozostaje *Fit for 55*, który w praktyce oznacza zakaz stosowania silników spalinowych po 2035 roku, co spowodowało ogromne zaniepokojenie w branży motoryzacyjnej na poziomie całej UE. Jednym z najbardziej dotkniętych zmianami krajów będzie Polska. Warto pamiętać, że pomimo coraz częściej przyznawanego tytułu „hubu” elektromobilności w Europie, będącego pokłosiem inwestycji kilku firm produkujących baterie do pojazdów elektrycznych

However, *Fit for 55* remains the major regulatory issue for the automotive sector. The package in practice means the ban on the usage of internal combustion engines after 2035, which disturbed the European automotive sector. Poland will be one of the most affected countries. It should be remembered that despite the more and more awarded title of electromobility “hub” in Europe, which is the result of investments of several producers of batteries for e-cars, the majority of around 1000 spare parts manufacturers operating in Poland is focused on the

w Polsce, znaczna część z około 1000 producentów części motoryzacyjnych działających w Polsce dostarcza swoje produkty na potrzeby technologii silników spalinowych i to z tą technologią jest związana. Pojazdy z silnikami o spalaniu wewnętrznym posiadają około 30 000 części, z czego około jedna trzecia nie znajdzie zastosowania w pojazdach elektrycznych. Około 30% ankietowanych producentów IAM oraz OE wskazuje na negatywny wpływ *Fit for 55* na ich działalność.

Producenci IAM

Czy założenia pakietu <i>Fit for 55</i> (np. całkowita redukcja emisji CO ₂ do 2035 r.) wpłynę na sytuację Twojej firmy?	%
tak, wpłynę pozytywnie na sytuację firmy	17,6
nie będzie to miało wpływu na sytuację firmy	5,9
tak, wpłynę negatywnie na sytuację firmy	32,4
nie wiem jeszcze jak wpłynę to na firmę	44,1

Źródło: MotoFocus.pl

Producenci OE

Czy założenia pakietu <i>Fit for 55</i> (np. całkowita redukcja emisji CO ₂ z pojazdów do 2035 r.) wpłynę na sytuację Twojej firmy?	%
tak, wpłynę pozytywnie na sytuację firmy	13,0
nie będzie to miało wpływu na sytuację firmy	8,7
tak, wpłynę negatywnie na sytuację firmy	30,4
nie wiem jeszcze jak wpłynę to na firmę	47,9

Źródło: MotoFocus.pl

Dodatkowym wyzwaniem rynku są pogłębiające się problemy, z jakimi mierzy się po Brexicie Wielka Brytania – jeden z największych importerów części produkowanych w Polsce. Od 1 października obowiązują zmiany na granicy z Wielką Brytanią, a od stycznia 2022 r. wejdą w życie kolejne. Wpływa to znacząco na działalność krajowych producentów. Spośród firm, które zostały dotknięte Brexitem, ponad 35% wskazało na spadek eksportu, a prawie 25% wskazało na spadek importu z Wielkiej Brytanii.

supply of parts for combustion engines and is associated with this technology. Vehicles equipped with internal combustion engines have around 30 000 parts, one-third of which will not be used in electric vehicles. Around 30% of IAM and OE manufacturers surveyed report a negative impact of *Fit for 55* on their businesses.

IAM suppliers

Will the provisions of <i>Fit for 55</i> package (e.g. total CO ₂ emission reduction by 2035) affect your business?	%
yes, positive effect	17.6
no effect	5.9
yes, negative effect	32.4
don't know yet	44.1

Source: MotoFocus.pl

OE suppliers

Will the provisions of <i>Fit for 55</i> package (e.g. total CO ₂ emission reduction by 2035) affect your business?	%
yes, positive effect	13.0
no effect	8.7
yes, negative effect	30.4
don't know yet	47.9

Source: MotoFocus.pl

The deepening problems the UK (one of the largest importer of Polish automotive spare parts) is facing after the Brexit is an additional challenge for the market. As of 1st October the changes on the UK border apply, new ones will enter into force in January 2022. This significantly affects the businesses of domestic producers. 35% of companies affected by the Brexit reported the decrease in exports and almost 25% indicated a decrease in imports from the UK.

Producenci OE

Czy BREXIT negatywnie wpłynął na eksport Twojej firmy do Wielkiej Brytanii?	%
tak – eksport znacząco spadł	7,1
tak – eksport nieznacznie spadł	28,6
brak wpływu na eksport	50,0
nie – eksport wzrósł	14,3

Źródło: MotoFocus.pl

OE suppliers

Has BREXIT negatively affected your exports to the UK?	%
yes, a significant decrease	7.1
yes, a slight decrease	28.6
no impact on exports	50.0
no – exports increased	14.3

Source: MotoFocus.pl

Producenci OE

Czy BREXIT negatywnie wpłynął na import Twojej firmy z Wielkiej Brytanii?	%
tak – import znacząco spadł	8,2
tak – import nieznacznie spadł	16,7
brak wpływu na import	50,1
nie – import wzrósł	25,0

Źródło: MotoFocus.pl

OE suppliers

Has BREXIT negatively affected your imports from the UK?	%
yes, a significant decrease	8.2
yes, a slight decrease	16.7
no impact on imports	50.1
no – imports increased	25.0

Source: MotoFocus.pl



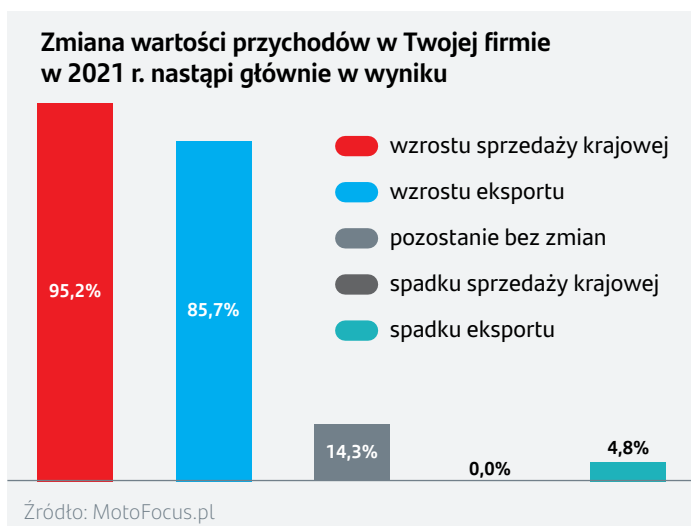
Dystrybutorzy części motoryzacyjnych

Wyniki dystrybutorów części samochodowych z roku na rok są coraz lepsze. Pomimo pesymistycznych prognoz z początku 2020 r. i zawirowań w pierwszej fazie pandemii, dystrybutorzy zamknęli 2020 rok na plusie, a raporty za poprzednie kwartały przygotowane przez SDCM wraz z Santander Bank Polska we współpracy z MotoFocus.pl pokazały, że firmy te są w doskonałej kondycji. Wyniki po III kwartale nie zmieniły obserwowanego trendu. Połowa z ankietowanych zanotowała wzrost przychodów o ponad 10%, a ogółem wzrosty zanotowało ponad 86% badanych.

Przychody firmy w III kw. 2021 r. w porównaniu do II kw. 2021 r.?	%
wzrosty powyżej 10%	50,1
wzrosty od 5 do 10%	31,8
wzrosty od 0 do 5%	4,5
brak zmian	9,1
spadły	4,5

Źródło: MotoFocus.pl

Według ankietowanych w całym 2021 roku motorem wzrostu przychodów będzie zarówno eksport, jak i sprzedaż krajowa, na co wskazuje kolejno 85,7% oraz 95,2% dystrybutorów. Z jednej strony problemy z popytą nowych aut i konieczność naprawy istniejącego parku samochodowego wpływają pozytywnie na potencjał rozwoju krajowej sprzedaży. Z drugiej strony przyzwyczajeni do silnej niskomargowej konkurencji w Polsce krajowi dystrybutorzy potrafią być bardzo konkurencyjni cenowo za granicą, dzięki czemu zdobywają kolejne rynki.



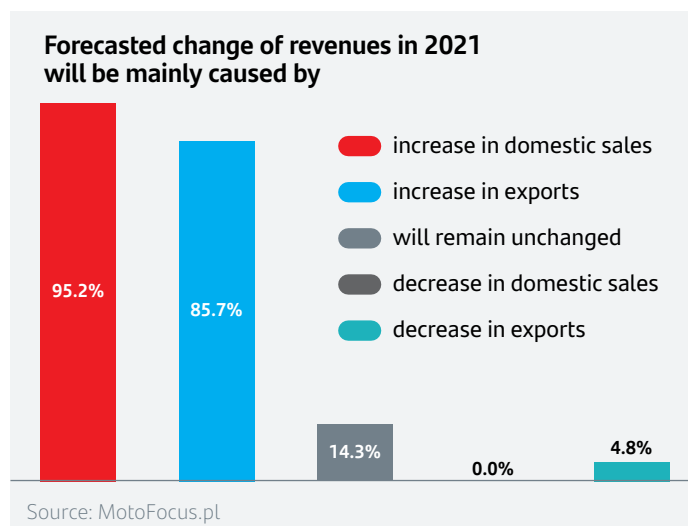
Automotive parts distributors

The results of automotive parts distributors improve each year. Despite the pessimistic forecasts of the beginning of 2020 and the turbulences of the first pandemic wave, distributors have closed 2020 in black figures. Previous reports prepared by MotoFocus.pl on behalf of SDCM and Santander Bank Polska proved the excellent condition of these companies. Q3 results have not changed the trend. Half of the respondents reported an increase in revenues of over 10%. All in all, over 86% of the respondents reported an increase in revenues.

Revenues in Q3 2021 compared to Q2 2021:	%
increase over 10%	50.1
increase 5–10%	31.8
increase 0–5%	4.5
no change	9.1
decline	4.5

Source: MotoFocus.pl

According to the respondents, what drives the increase in revenues in 2021 is both exports and domestic sales, which is reported respectively by 85.7% and 95.2%. On the one hand, the problems with the demand on new cars and the necessity to service the existing car park positively affect the development potential of domestic sales. On the other hand, however, national distributors used to strong, low-margin competition in Poland can be very competitive abroad, owing to which they sweep new markets.



Podobnie jak w przypadku producentów, dystrybutorzy części samochodowych silnie odczuwają presję kosztową w sektorze. W III kwartale w większości zanotowali wzrost kosztów całkowitych rok do roku, przy czym u prawie połowy z nich wzrosty te były wyższe niż 10%. Rosty nie tylko ceny surowców, ale także koszty pracy oraz stawki transportowe. Biorąc pod uwagę obecne otoczenie makroekonomiczne, presja na marże z dużym prawdopodobieństwem pozostanie silna także w 2022 r.

Koszty całkowite po III kwartałach 2021 r. w porównaniu do tego samego okresu w 2020 r.	%
wzrosty powyżej 10%	45,5
wzrosty od 5 do 10%	22,7
wzrosty od 0 do 5%	18,2
brak zmian	9,1
spadły	4,5

Źródło: MotoFocus.pl

Wyzwaniem dla dystrybutorów są nie tylko rosnące koszty, ale także problemy podażowe. Ponad 85% badanych podmiotów spodziewa się problemów z dostępnością części zamiennych w najbliższych dwóch kwartałach. Będzie miało to także negatywny wpływ na działalność warsztatów samochodowych.

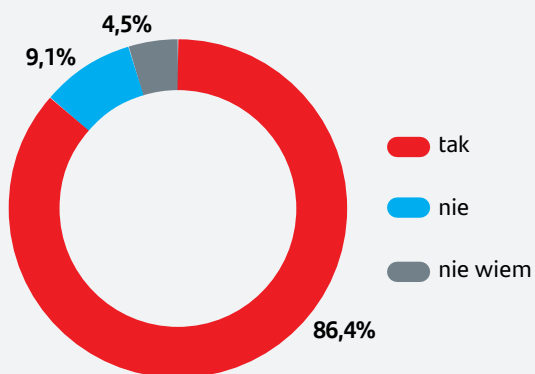
Similarly to spare parts producers, distributors strongly feel the cost pressure in the sector. In Q3 in majority they recorded an increase in total costs on an annual basis. What's more, almost half of them reported an increase in costs of more than 10%. Not only the costs of raw materials increased, but also labour costs and transport rates. Taking into consideration current macroeconomic environment, the pressure on margins will probably remain strong also in 2022.

Total costs after Q3 2021 compared to the corresponding period in 2020	%
increase over 10%	45.5
increase 5–10%	22.7
increase 0–5%	18.2
no change	9.1
decline	4.5

Source: MotoFocus.pl

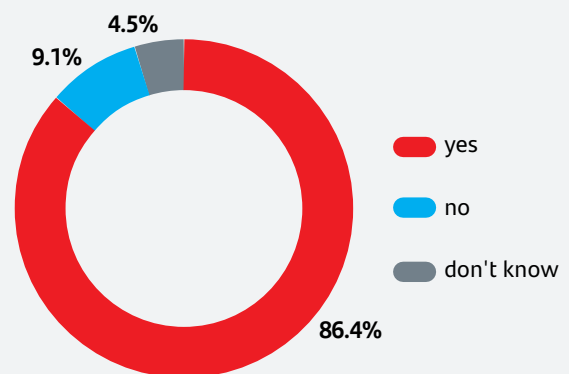
Not only growing costs, but also the demand problems are also challenging for the parts distributors. Over 85% of the respondents expect the problems with availability of spare parts in the coming two quarters. This will also negatively affect the automotive workshops.

Czy w najbliższych dwóch kwartałach obawiasz się problemów z dostępnością części zamiennych?



Źródło: MotoFocus.pl

Are you afraid of the problems with spare parts availability in the coming two quarters?



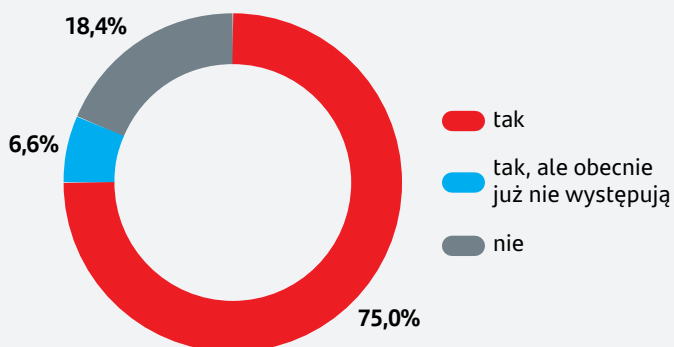
Source: MotoFocus.pl



Warsztaty motoryzacyjne

Problemy z dostępnością części zamiennych zasygnalizowane w części poświęconej dystrybutorom korespondują z wynikami ankiety MotoFocus.pl przeprowadzonej we wrześniu wśród przedstawicieli warsztatów motoryzacyjnych. Potwierdziła ona, że niedobór części u dostawców jest problemem o skali ogólnopolskiej, a nie lokalnej. Aż trzy czwarte badanych przyznało, że zaobserwowało w ostatnim czasie braki asortymentowe. Tylko niespełna jedna piąta ankietowanych nie spotkała się z podobnymi trudnościami.

Czy w ostatnim czasie zaobserwowałeś braki asortymentowe u Twojego dostawcy/dostawców części?



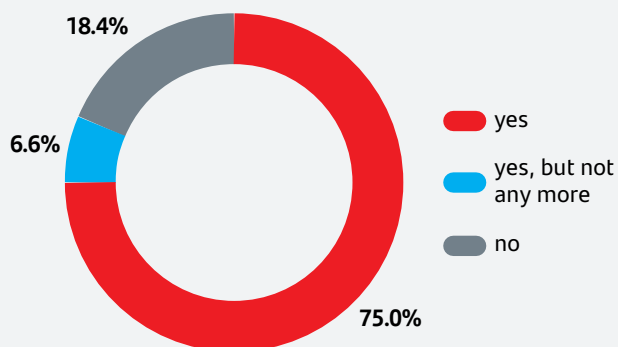
Źródło: MotoFocus.pl

Jak duży jest problemem z dostępnością części? Uczestnicy ankiety zostali poproszeni o wskazanie liczby od 1 do 10, gdzie 1 oznaczało minimalną, a 10 najwyższą wagę problemu. Średnia dla całej ankiety wyniosła 6,1 – co pozwala wysnuć wniosek, że niedobór części jest wyraźnie widoczny i stanowi istotny problem dla warsztatów. Blisko 70% badanych stwierdziło, że problem z dostępnością części utrudnia pracę w ich warsztatach.

Workshops

The problems with availability of spare parts signalled in the section devoted to distributors correspond to the results of a poll conducted in September by MotoFocus.pl among the representatives of automotive repair workshops. The said search proved that the deficit of spare parts among the suppliers is a nationwide issue, not a local one. Three-quarters of the respondents admitted that they have encountered product shortages. Only one-fifth of the workshops hasn't faced similar problems.

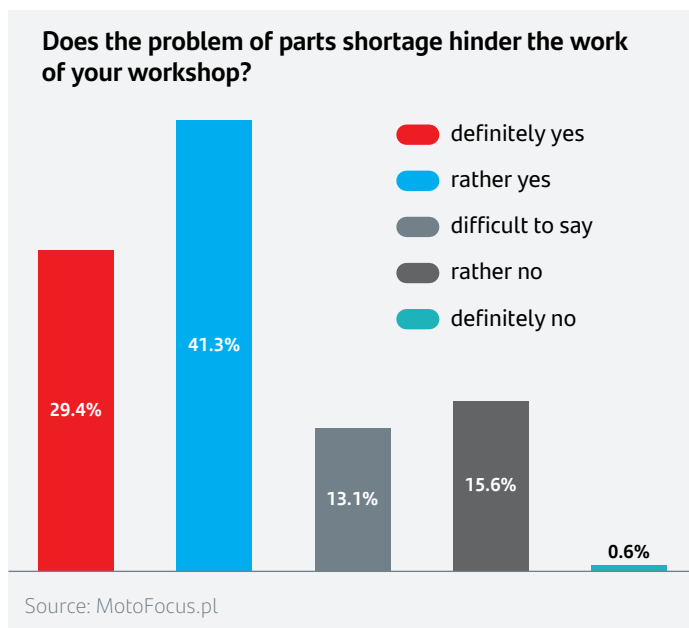
Have you recently met product shortages at your parts supplier(s)?



Source: MotoFocus.pl

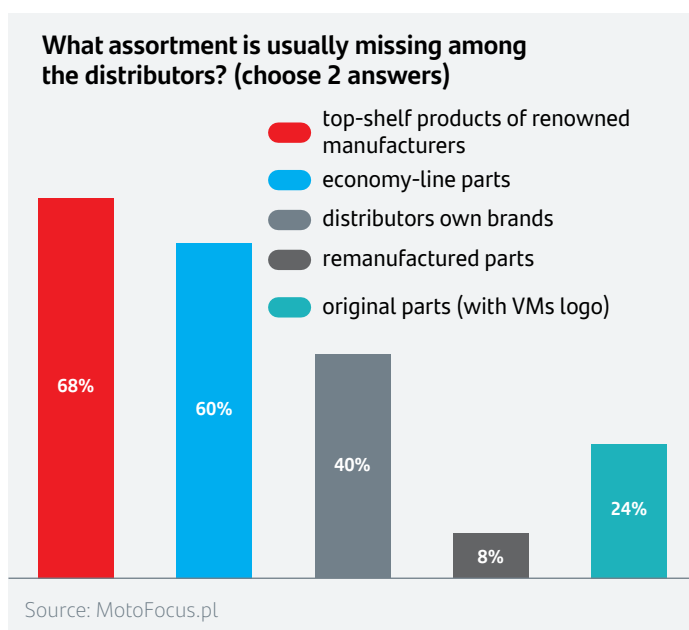
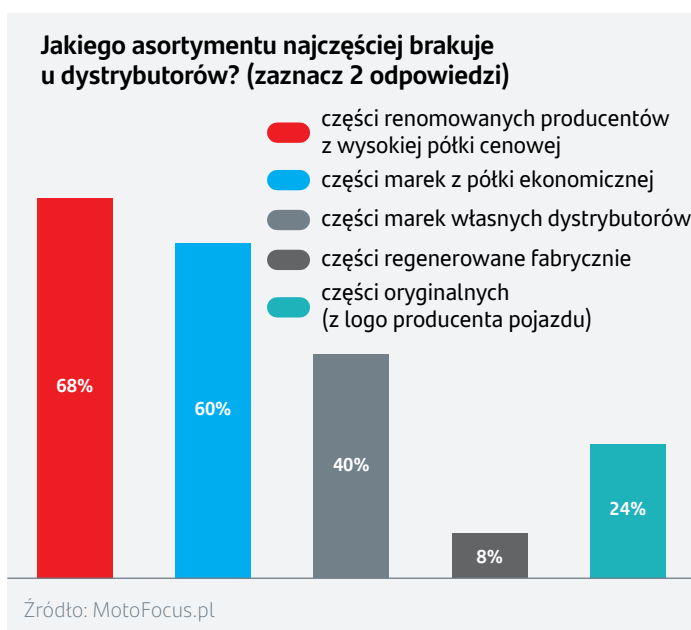
How large is the problem of parts availability? The respondents were asked to rate it from 1 to 10, where 1 meant the lowest and 10 the highest importance of the problem. The average result for the entire survey was 6.1 which allows us to conclude that the issue of spare parts shortage is evident and is a significant problem for the workshops. Almost 70% of the respondents admitted that the problem of spare parts shortage hinders their work.





Ponadto na rynku odczuwalny jest brak części w niemal każdej grupie produktowej. Co prawda, największy niedobór jest wśród produktów znanych marek, warto jednak zwrócić uwagę, że wskazania na części z półki ekonomicznej i marek własnych dystrybutorów mogą dotyczyć tej samej grupy asortymentowej. Praktyka rynkowa pokazuje, że części te często są wrzucane „do jednego worka” przez pracowników warsztatów. Nie wszyscy zdają sobie sprawę z tego, że konkretna znana im marka budżetowa to prywatny brand jednego z dystrybutorów. Niewielki wskaźnik procentowy dla części regenerowanych w ankiecie może sugerować zarówno brak problemów z ich dostępnością, jak i ich mniejszy udział w sprzedaży do warsztatów.

Moreover the shortage of spare parts is present in almost all product groups. Although the largest shortages have been indicated in the top-shelf products of the renowned brands, it should be also noted that the indications of economy-line and own distributor brands may relate to the same assortment group. The market practice shows that these parts are often considered equivalents by the workshops' employees. Not all of them are aware that a particular budget brand is a private brand of one of the distributors. A small percentage of remanufactured parts may suggest both the lack of problems with their availability, as well as their lower share in the sales to workshops.



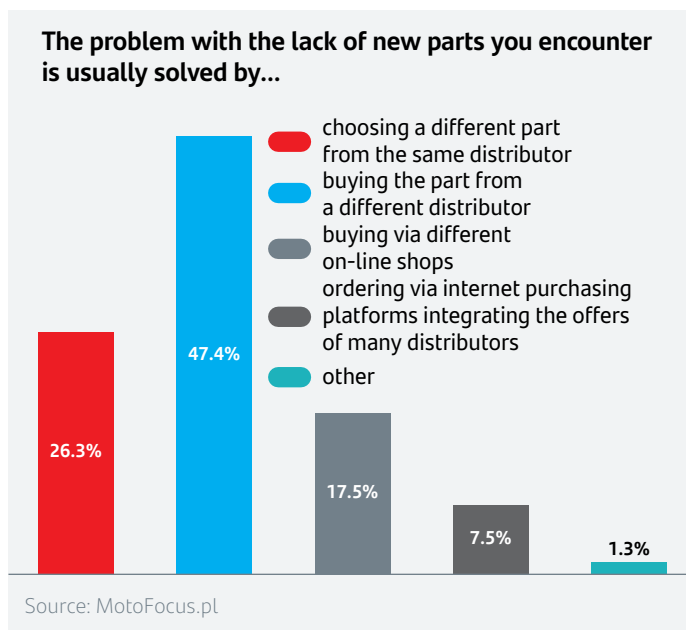
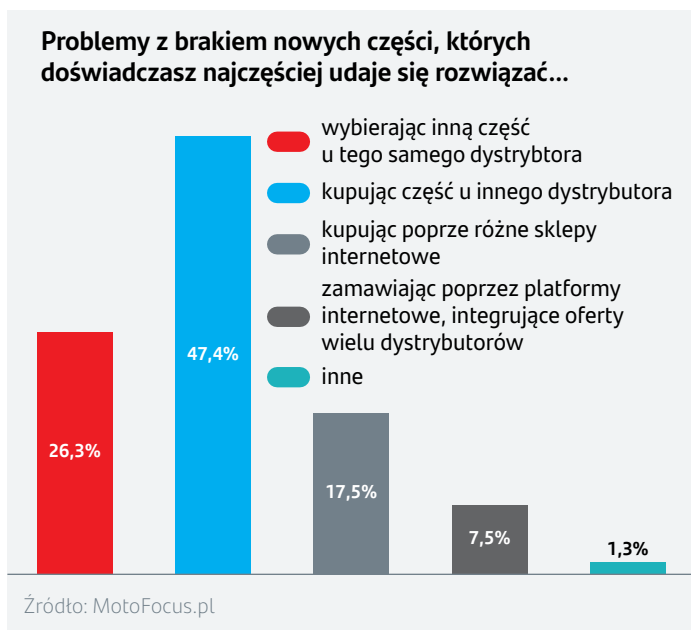


Problemy asortymentowe utrudniają pracę, jednak w dzisiejszych czasach nie są barierą nie do pokonania. Uczestników ankiety zapytaliśmy o to, w jaki sposób radzą sobie, kiedy zamawianej przez nich części nie ma na półce. Wyniki wskazują, że najczęściej poszukiwany produkt można znaleźć w innym miejscu lub zastąpić podobnym, ale np. z innej półki cenowej. Problem wydaje się zatem mniej drastyczny w skutkach dla mechaników niż dla dystrybutorów, którzy z powodu braków asortymentowych tracą klientów (prawie 3/4 badanych znajduje szukaną część u innego dystrybutora lub w Internecie). Co prawda w wielu przypadkach poszukiwaną część można zastąpić produktem innej marki, w ramach oferty tego samego dystrybutora, jednakże najczęściej czyni tak zaledwie co czwarty badany.

Alfred Franke,
Prezes Grupy MotoFocus.pl

The assortment problems hinder work, but nowadays they're not an impassable barrier. We have asked the respondents about the way they deal with the lack of parts. The results display that the requested product can be found in a different place or be replaced by a similar one, but e.g. from a different price range. Therefore, the problem seems to be less drastic for the mechanics than for the distributors, who lose customers due to the lack of products (almost three-quarters of the surveyed workshops find the needed part at a different distributor or on-line). In many cases the needed part may be replaced by a different brand within the offer of the same distributor, but most often only one in four respondents do so.

Alfred Franke,
President of the MotoFocus.pl Group



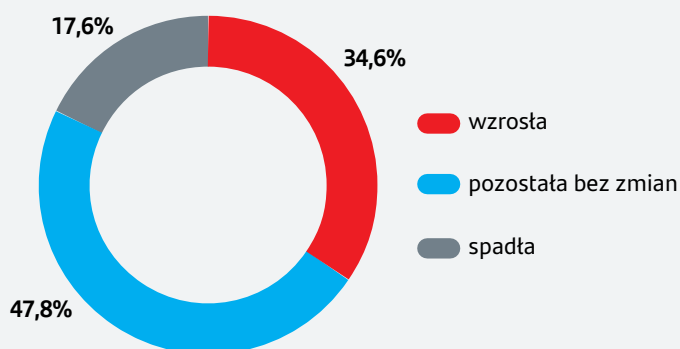
Braki na półkach z częściami wynikają zarówno z lokalnych, jak i globalnych problemów. Na początku pandemii, gdy światowy rynek borykał się z zamykaniem fabryk, wielu dystrybutorów miało w magazynach duże zapasy części, a dodatkowo złożyło pokaźne zamówienia jeszcze przed sezonem wiosennym opróżniając magazyny producentów. Pozwoliło to wówczas uniknąć problemów z dostępnością części i odsunęło problem w czasie. Wracające po chwilowych przestojach do pracy fabryki miały problem z terminową realizacją dużej liczby zamówień. Jednocześnie pojawił się problem z brakiem dostępu do niektórych surowców – także związany z pandemią – który dodatkowo opóźniał produkcję. Dodatkowo wiosną bieżącego roku nastąpiło nagłe zablokowanie najpopularniejszego kanału transportowego pomiędzy Azją a Europą za sprawą kontenerowca Ever Given. Ogromny kontenerowiec osiadł na mieliźnie, blokując Kanał Sueski. Konsekwencje opóźnienia dotarcia do portów Europy setek kontenerowców i w efekcie oczekiwania przez nie w długich kolejkach u wejść do portów są odczuwalne do tej pory.

Niedobór części na półkach powodowany jest jednak nie tylko przez zjawiska negatywne. Przyczynia się do niego również dobra koniunktura na rynku napraw pojazdów. Po czasach pandemicznego kryzysu nie ma już śladu, a mechanicy mają pełne ręce roboty. Przekłada się to na wzrost zamówień części. Gdyby problemy z brakami asortymentowymi nie występowały, warsztaty mogłyby sprawniej i szybciej obsługiwać swoich klientów, których liczba rośnie. Jej wzrost w III kwartale w porównaniu do II kwartału odnotowała ponad jedna trzecia respondentów

The shortages of parts are the result of both local and global problems. At the beginning of the pandemic, when the world was facing the problem of manufacturing plants closures, many distributors had sufficient stocks of parts in their warehouses and moreover, they have placed significant orders long before the spring season, emptying the warehouses of the parts producers. This allowed to avoid the problems with parts availability and postponed the problem. The factories returning to work after a temporary downtime had problems with timely execution of large number of orders. At the same time, the problem of accessibility of raw materials emerged (also related to the pandemic), which additionally delayed the production process. Moreover, the most popular transportation channel between Asia and Europe has been blocked this Spring by Ever Given container ship. The large container ship ran aground in the Suez Canal. The consequences of the delays of hundreds of container ships travelling to Europe, awaiting to enter the ports are being felt by now.

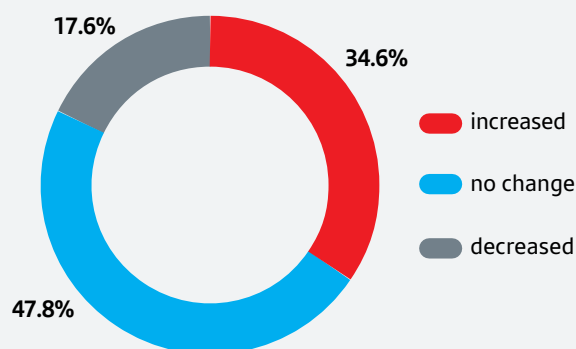
The shortage of spare parts is not only caused by negative phenomena. The boom on the repairs market has also had an effect on that. After the pandemic crisis is over, the car mechanics have their hands full. This translates into the increase in parts orders. If there were no product shortages, the workshops could serve more efficiently and faster the growing number of customers. The growth of number of customers in Q3 in comparison to Q2 has been recorded by over one-third of the respondents.

Liczba klientów w warsztacie w III kw. 2021 r. w stosunku do II kw. 2021 r.



Źródło: MotoFocus.pl

The number of customers in Q3 2021 compared to Q2 2021



Source: MotoFocus.pl

Jednocześnie, podobnie jak w przypadku producentów i dystrybutorów, wzrosły także koszty prowadzenia warsztatów samochodów. Wskazało na to aż 98,5% ankieterowanych, z czego 69,8% odnotowało w III kwartale wzrost powyżej 10% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.

At the same time, similarly to the situation of spare parts manufacturers and distributors, the costs of running workshops have also increased. 98.5% of respondents admitted that 69.8% recorded an increase of costs of over 10% in Q3 2021 compared to the corresponding period in 2020.

Koszty prowadzenia warsztatu w III kw. 2021 r. w stosunku do tego samego okresu w 2020 r.	%
wzrosły powyżej 10%	69,8
wzrosły od 5 do 10%	24,3
wzrosły od 0 do 5%	4,4
brak zmian	1,5
spadły	0

Źródło: MotoFocus.pl

Costs of running a workshop in Q3 2021 compared to the corresponding period in 2020	%
increase over 10%	69.8
increase 5–10%	24.3
increase 0–5%	4.4
no change	1.5
decrease	0

Source: MotoFocus.pl

Wzrost kosztów działalności w 2021 r. znalazł odzwierciedlenie we wzroście ceny za roboczogodzinę. Wskazało na to 86% badanych, a połowa warsztatów podniosła ją aż o 10%, co jest spójne ze skalą wzrostu kosztów.

The increase in business costs in 2021 was reflected in the increase in the cost of manhour. It was reported by 86% of the surveyed workshops and half of the respondents increased the cost of manhour by 10%, which is coherent with the costs increase scale.

Czy cena roboczogodziny w Twoim warsztacie uległa zmianie w 2021 r. w porównaniu do 2020 r.?	%
wzrosła powyżej 10%	50,0
wzrosła 5–10%	30,1
wzrosła 0–5%	5,9
nie zmieniła się	14,0
spadła	0

Źródło: MotoFocus.pl

Has the cost of manhour in your workshop increased in 2021 compared to 2020?	%
increase over 10%	50.0
increase 5–10%	30.1
increase 0–5%	5.9
no change	14.0
decrease	0

Source: MotoFocus.pl

Podsumowanie

W związku z problemami związanymi z niedoborem podaży i wzrostem kosztów sytuacja branży motoryzacyjnej po III kwartałach 2021 r. jest niejednoznaczna. Choć coraz słabsze wyniki notują producenci części na pierwszym montaż, to w handlu i usługach w segmencie niezależnego rynku motoryzacyjnego sytuacja wygląda wręcz optymistycznie. Jednak przedłużające się problemy dostępnością półprzewodników rosnące koszty czy rozpędzająca się kolejna fala pandemii mogą zaważyć na wynikach za kolejny kwartał w każdym segmencie rynku.

Niedobór i rosnące ceny surowców mogą pogłębić problem z dostępnością części, co wpłynie bezpośrednio na dystrybutorów i warsztaty samochodowe. Wzrost cen spodziewany jest także w związku z obecną sytuacją gospodarczą – inflacją, jak również wzrostem kosztu energii elektrycznej. W najbliższym czasie konsumenci – kierowcy, którzy już obecnie odczuwają wysokie koszty posiadania pojazdu za każdym razem podczas wizyty na stacji benzynowej, zapewne odczują to także podczas wizyt w warsztatach motoryzacyjnych.

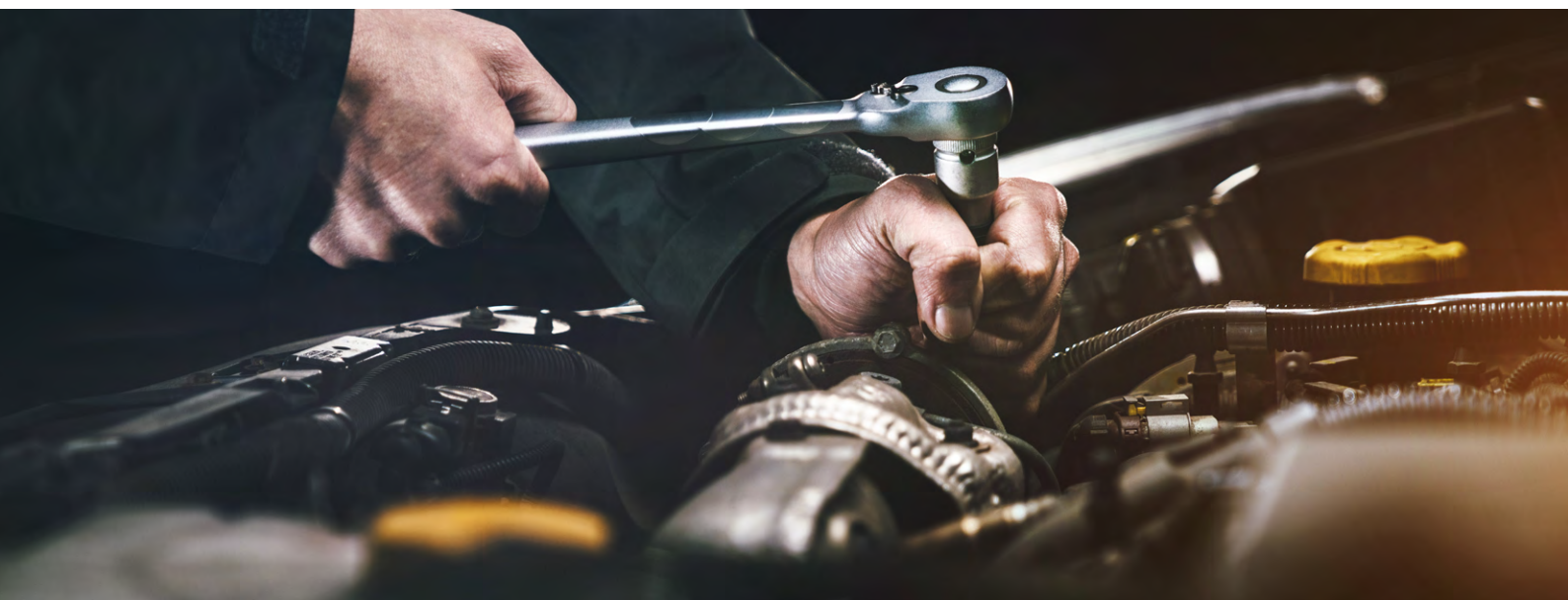
Dodatkowym wyzwaniem jest zaprezentowany pakiet *Fit for 55* – choć jest to póki co propozycja Komisji, nad którą pochylił się Parlament UE oraz Rada – już obecnie budzi niepokój branży motoryzacyjnej. Zaprezentowany postulat zmian de facto oznacza pojawienie się perspektywy zakazu stosowania silników spalinowych. Na technologiach z tym związanych oparta jest w dużej mierze polska motoryzacja. W dłuższym okresie czasowym wpłynie to na producentów części motoryzacyjnych, którzy będą zmuszeni do zaprzestania rozwijania innych niż elektromobilność technologii – już obecnie wybór tylko jednej technologii odbija się mocno na innowacyjności branży.

Summary

Due to the problems caused by the lack in demand and increase in costs, the situation of the automotive sector after Q3 2021 is not unequivocal. Even though OE spare parts producers record lower results, the situation in the parts distribution and repairs sector seems optimistic. However, the prolonging problems with availability of semiconductors, growing costs and the accelerating wave of the pandemic may affect the results of the companies of each market segment in the upcoming quarter.

Shortage and the growing costs of raw materials may make the problem of spare parts availability even more severe, which will directly affect parts distributors and repair workshops. The increase in prices is also expected due to the current economic situation – inflation, as well as the growing cost of energy. Soon the consumers – drivers, who already feel the high cost of car ownership each time they visit the gas station, will also feel the same when visiting the repair workshop.

The *Fit for 55* package is another challenge – even though this is the Commission's proposal for the time being to be revised by the European Parliament and the Council, it already raises doubts among the automotive sector participants. The presented changes de facto mean the perspective of the ban on combustion engines usage. This will in long term affect spare parts manufacturers, which will be forced to stop developing technologies other than electromobility. The choice of only one technology is already affecting the innovativeness of the sector.



Autorzy barometru:

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

ul. Za Dębami 3, 05-075 Warszawa

Więcej informacji:

Tomasz Bęben, dyrektor zarządzający SDCM

e-mail: tomasz.beben@sdcm.pl

tel.: +48 695 961 509

Grupa MotoFocus

Więcej informacji:

Alfred Franke, prezes Grupy MotoFocus.pl

e-mail: alfred.franke@motofocus.pl

tel.: 607 670 977

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

Grupa MotoFocus to specjalistyczne portale informacyjne skierowane do profesjonalistów z branży motoryzacyjnej w sektorze samochodów osobowych i ciężarowych. Od 18 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.

Study authors:

SDCM – Association of Automotive Parts Distributors and Producers

ul. Za Dębami 3, 05-075 Warsaw

For more information please contact:

Tomasz Bęben, Managing Director, SDCM,

email: tomasz.beben@sdcm.pl

tel.: +48 695 961 509

MotoFocus Group

For more information please contact:

Alfred Franke, President of MotoFocus Group,

email: alfred.franke@motofocus.pl

tel.: 607 670 977

tel.: +48 22 773 00 18

SDCM – Association of Automotive Parts Distributors and Producers

– is the Polish voice of the automotive industry. It associates 164 major players of the auto parts industry and market, SDCM Members, representing the interests of the industry, market and services with a value of nearly PLN 140 billion annually, creating over 330,000 jobs. SDCM belongs to the largest European organisations such as CLEPA (European Association of Automotive Suppliers) and FIGIEFA (International Federation of Independent Automotive Distributors). The association brings together and represents international companies operating in the automotive industry, investing in Poland hundreds of millions of zlotys, such as Bosch, Brembo, Delphi, Valeo, Federal Mogul/Tenneco, Mahle, ZF TRW, but also many domestic manufacturers such as Wuzetem, Asmet or Tomex. SDCM members are also the biggest spare parts distributors, such as Inter Cars, Moto-Profil, Auto Partner, GroupAuto Polska, and many others, as well as workshop networks associating over 5,000 auto repair shops in total.

The MotoFocus Group is a specialised information website addressed to automotive professionals from the automobile and truck sector. For 18 years, it has been providing unique insight into the industry through professional, reliable and fast communication. With great proficiency, it reaches over 300,000 recipients on 10 markets of Central Europe.

Autorzy barometru:

Santander Bank Polska

al. Jana Pawła II 17, 00-854 Warszawa

Więcej informacji:

Martyna Dziubak, dyrektor ds. sektora motoryzacyjnego i TSL

e-mail: martyna.dziubak@santander.pl

tel.: +48 727 570 319

Radosław Pelc, analityk sektorowy,

e-mail: radoslaw.pelc@santander.pl

tel.: +48 887 845 708

Santander Bank Polska jest częścią największej grupy finansowej w strefie euro i jednej z największych instytucji finansowych na świecie. Grupa obsługuje 148 mln klientów w 10 geografiach i zarządza aktywami o wartości 1508 mld euro. Santander Bank Polska oferuje nowoczesne rozwiązania finansowe dla osób indywidualnych, mikro, małych i średnich przedsiębiorstw oraz polskich i międzynarodowych korporacji. Jest jednym z liderów rynku w zakresie wykorzystania nowoczesnych technologii w usługach bankowych, konsekwentnie budując swoją markę zgodnie ze strategicznym celem osiągnięcia pozycji najlepszego banku dla klienta. Priorytetem Santander Bank Polska jest satysfakcja i lojalność klientów, dlatego Bank regularnie wprowadza do oferty innowacyjne funkcjonalności, które pomagają dbać o finanse osobiste oraz efektywnie zarządzać finansami firmowymi. Santander Bank Polska oferuje m.in. fundusze inwestycyjne, usługi maklerskie, ubezpieczenia, leasing oraz faktoring.

Study authors:

Santander Bank Polska

al. Jana Pawła II 17, 00-854 Warsaw

For more information please contact:

Martyna Dziubak, Head of Logistics and Automotive Sector,

email: martyna.dziubak@santander.pl

tel.: +48 727 570 319

Radosław Pelc, Sector Analyst,

email: radoslaw.pelc@santander.pl

tel.: +48 887 845 708

Santander Bank Polska is part of the largest financial group in Europe and one of the largest financial institutions in the world. Santander Group serves 148 million clients in 10 major markets in the world and manages assets worth EUR 1,508bn. Santander Bank Polska offers state-of-the-art financial solutions to personal customers, micro, small and medium enterprises, and domestic and international corporations. It is one of the leaders in terms of the use of modern technologies in banking, consistently developing its brand in line with its strategic goal to achieve the position of the best bank for customers. Loyalty and satisfaction of its customers are the priorities for Santander Bank Polska. With this in mind, the Bank regularly implements innovative functionalities to help clients manage their personal and business finances effectively. Santander Bank Polska Group companies offer investment funds, brokerage services, insurance, leasing, and factoring.

