

[illegible]

Summary of the situation after Q1 2022 and forecasts

"Perfect storm in the automotive sector"



STOWARZYSZENIE
DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW
CZŁEŚC
MOTORYZACYJNYCH



Bankowość Biznesowa i Korporacyjna

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 kwietniu 2022 r. przez MotoFocus.pl we współpracy z SDCM i Santander Bank Polska



CEL: ocena sytuacji branży po I kwartale 2022 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 April 2022 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 Q1 2022



Spis treści

Metodologia i cel badania	2
Wprowadzenie	4
Przemysł motoryzacyjny – producenci IAM oraz OE	7
Dystrybutorzy części motoryzacyjnych	12
Warsztaty motoryzacyjne	17
Podsumowanie	20
Autorzy barometru	21

Table of contents

Study methodology and objective	2
Introduction	4
Automotive – IAM and OEM manufacturers	7
Automotive parts distributors	12
Automotive repair workshops	17
Summary	20
Study authors	21

Legenda:

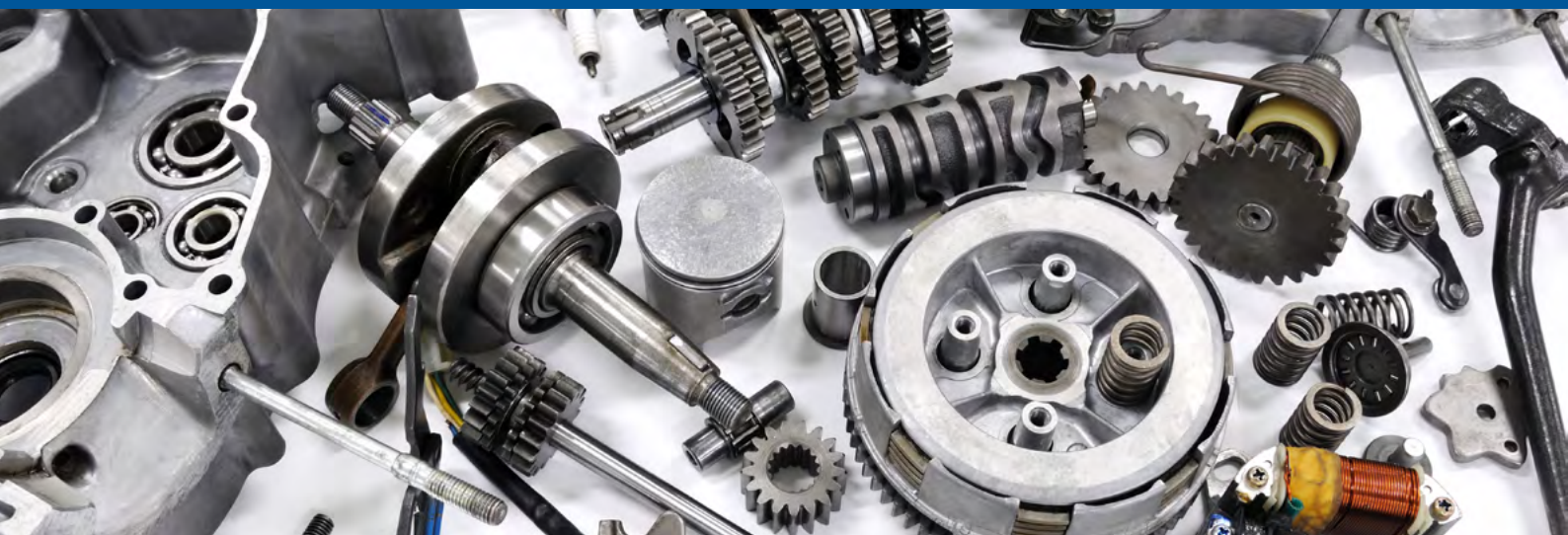
Producenci OE: producenci części motoryzacyjnych, którzy w większym stopniu związani są z dostawami na pierwszy montaż samochodów.

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

Rok 2019 był ostatnim rokiem względnego spokoju zarówno w światowej gospodarce, jak i w motoryzacji. Jak się wydaje, przez najbliższe lata sytuacja nie wróci do znanej nam przed początkiem 2020 r. Pandemia przyniosła ze sobą szereg problemów w silnie zglobalizowanej gospodarce, z którymi mierzy się także branża motoryzacyjna.

Oczywiście branża motoryzacyjna to nie monolit. Poszczególne segmenty sektora motoryzacyjnego notowały w przeciągu dwóch ostatnich lat zróżnicowane wyniki. W trakcie pandemii dobrze radzili sobie dystrybutorzy i producenci części skupieni na dostarczaniu części na aftermarket, notując wzrosty nawet w odniesieniu do czasów „przedpandemicznych”. Rynek ten co prawda uległ zachwianiu w pierwszej połowie 2020 roku, jednak firmy szybko nauczyły się skutecznie funkcjonować w nowych warunkach. Istotny wpływ na wyniki tej gałęzi motoryzacji miała także niższa podaż nowych pojazdów. Serwisowanie i naprawy dotychczas wykorzystywanych samochodów przyczyniły się do zwiększenia obrotów na rynku wtórnym. W dużo gorszej sytuacji znajdowali się producenci części na pierwszy montaż. Tutaj z uwagi na często duże uzależnienie od kontrahentów, do których dostarczają swoje produkty, wysoką niepewność co do zamówień i niskie marże notowali oni znacznie gorsze wyniki.

Oprócz skutków pandemii, motoryzacja zmaga się z wyzwaniami znanymi już wcześniej, jak na przykład koniecznością dostosowywania się do ambitnej polityki klimatycznej Unii Europejskiej. Kolejnym silnym ciosem dla branży jest wywołana przez Rosję wojna na Ukrainie. W barometrze po IV kwartale 2021 roku wspomnieliśmy, że w języku angielskim mamy pojęcie tzw. *perfect storm* na określenie złej sytuacji, na którą nałożyły się różne okoliczności i którą dało się obserwować już przed 24 lutego 2022 roku. Wywołana wojną niestabilność dodatkowo wpływa na produkcję pojazdów oraz części, a także na handel nimi. Nie można wykluczyć, że dalsze działania wojenne na terytorium Ukrainy, które utrudniają funkcjonowanie przemysłu Ukrainy, oraz sankcje wprowadzane przez Unię Europejską i inne kraje zachodnie na Rosję i Białoruś jeszcze mocniej naruszą i tak ostabiony łańcuch dostaw.

Nie tak dawno wielu motoryzacyjnych laików dowiedziało się, że półprzewodniki stanowią podstawę produkcji komponentów elektronicznych wykorzystywanych w pojazdach. Dziś można usłyszeć o wiązkach elektrycznych, które produkowane są w Ukrainie. Przed wybuchem wojny w Ukrainie funkcjonowało 17 prężnie działających fabryk wytwarzających wiązki

Introduction

2019 was the last year of relative peace in both global economy and automotive industry. It seems that in the coming years the situation will not return to that we knew before the beginning of 2020. The pandemic has brought a number of problems in a highly globalized economy, also being faced by the automotive industry.

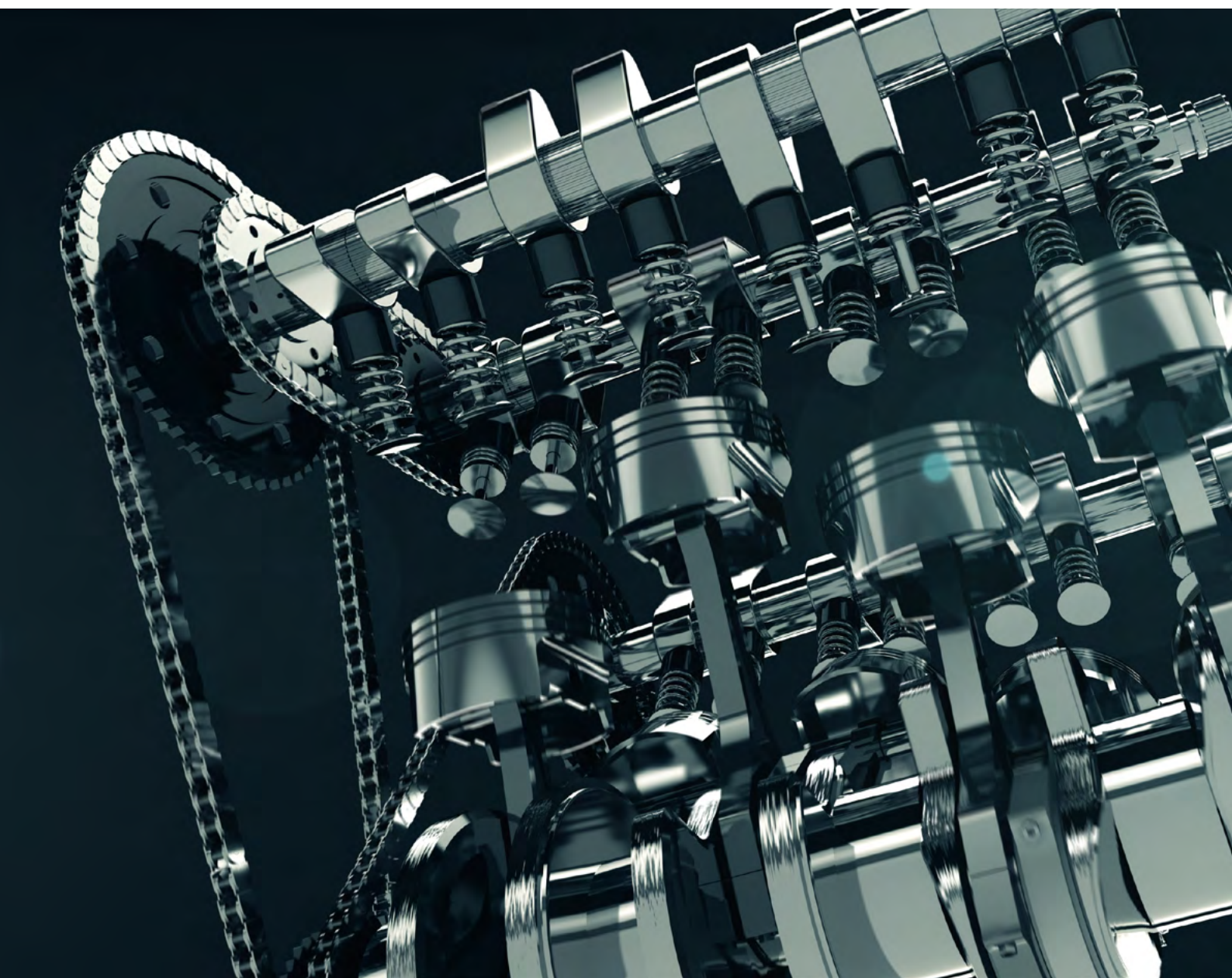
Of course, the automotive industry is not a monolith. Individual segments of the automotive sector have recorded mixed results over the past two years. Distributors and parts manufacturers focused on delivering parts to the aftermarket fared well during the pandemic, even posting gains in comparison to „pre-pandemic” times. Although this market shook in the first half of 2020, companies quickly learned to function effectively in the new conditions. The lower supply of new vehicles also had a significant impact on the results of this automotive branch. Car servicing and repair so far contributed to an increase in turnover on the aftermarket. The first assembly parts producers were in a much worse situation. Here, due to the often high dependence on the contractors to whom they deliver their products, high uncertainty as to the orders and low margins, they recorded much worse results.

Apart from the consequences of the pandemic, the automotive has been facing the problems known before, i.e. the need to adapt to the ambitious European climate policy goals. Another blow was given by the Russian invasion on Ukraine. In Q4 2021 barometer we mentioned that we have the “*perfect storm*” phrase used to describe an unfavourable situation consisting of various circumstances. Such situation could be observed since 24th February 2022. The instability caused by the war additionally affects the production of vehicles, spare parts and the sale of them. It can't be ruled out that the ongoing conflict on Ukraine already hindering the operation of Ukrainian industry and the sanctions introduced by EU and other western countries on Russia and Belarus will further weaken the already affected supply chain.

Not so long time ago many automotive laymen learned that semi-conductors are the basis for the production of electronic vehicle components. Now we can hear about the wire harnesses that are produced in Ukraine. Before the war started there were 17 efficient production plants of vehicle wire harnesses operating in Ukraine. Several of them, owned by Leoni, employed 7k people. The representatives of the company officially admit that there are no chances of recouping this year's losses. The lack of cables has already withheld many production lines of European car makers. All spare parts and

elektryczne do samochodów. Kilka z nich, należących do firmy Leoni, zatrudniało 7 tys. osób. Przedstawiciele przedsiębiorstwa oficjalnie przyznają, że nie ma już szans na odrobienie tegorocznych strat. Brak wiązek już obecnie skutkuje czasowym zatrzymaniem linii montażowych europejskich producentów aut. Dotknięci będą także wszyscy producenci części i komponentów dostarczający do tych zakładów.

components producers supplying to these assembly lines will also be affected.





Piąta fala pandemii koronawirusa w naszym kraju niejako „przeszła bokiem”. Wbrew zapowiedziom i niepokojącym wizjom rozprzestrzeniającego się wariantu zwanego Omikron, ilość zakażonych nie była tak duża jak prognozowana, polska służba zdrowia wytrzymała, podobnie jak nasza gospodarka. Niestety obserwowane już wcześniej problemy, jak rosnąca inflacja, podwyżki cen paliw, gazu, energii elektrycznej, tącznie wpływające na „koszty życia” i prowadzenia działalności zostały znacznie pogłębione przez wybuch wojny na Ukrainie.

Inaczej niż w przypadku pandemii koronawirusa, gdzie rynek wtórny pomimo początkowych trudności radził sobie bardzo dobrze, w przypadku obecnego konfliktu wywołanego przez Rosję już widzimy duży wpływ także na Aftermarket. Przykładowo polscy dystrybutorzy zostali zmuszeni ograniczyć sprzedaż na terenie Ukrainy, który był ważnym rynkiem zbytu. Mamy informację o zniszczonym tam dużym magazynie czołowego polskiego dystrybutora. Oczywiście odbije się to w jakimś stopniu na wynikach, a także wynikach producentów części motoryzacyjnych. Czwarty pakiet sankcji dotknął bezpośrednio motoryzacji.

Wojna wpływa na motoryzację wielorako. W dużej mierze wyłączone zostały 3 państwa: Rosja, Białoruś i w mniejszym stopniu także Ukraina. Mamy problem konieczności zastępowania pozyskiwanych wcześniej stamtąd surowców. Powoduje to wzrost cen stali, aluminium, niklu czy palladu. Wzrastają koszty energii, a pamiętajmy, że motoryzacja zwłaszcza w głąb łańcucha jest branżą silnie energochłonną.

Warto też wskazać, że nasz sektor, a w szczególności producenci OE są uzależnieni od dostaw just-in-time. Modelowi temu zagrażają problemy w europejskim sektorze transportu, który już przed kryzysem cierpiał na brak kierowców. Utrata dziesiątek tysięcy ukraińskich kierowców ciężarówek, którzy wrócili do Ukrainy, jak również zamykanie granic pogłębił ten problem i dodatkowo zwiększył koszty.

Jest jeszcze za wcześnie, aby jednoznacznie stwierdzić, jakie będą długoterminowe konsekwencje tego konfliktu dla motoryzacji, choć respondenci ostatniej ankiety MotoFocus.pl rzucają pierwsze światło na ten temat. Będziemy z pewnością obserwowali problemy w łańcuchu dostaw, wzrost cen, problemy dla wielu firm z branży motoryzacyjnej, które przełożą się na wyniki finansowe, a czasem i upadłości. Długofalowo Polska może ugościć część firm, które zamknęły do tej pory lub będą zamykały swoje fabryki w Rosji czy też Białorusi lub też niestety wychodziły z Ukrainy chcąc zabezpieczyć się na wypadek dalszych działań wojennych. Miejmy nadzieję na szybkie i pomyślne dla Ukrainy zakończenie wojny.

Tomasz Bęben,
dyrektor zarządzający Stowarzyszenia Dystrybutorów
i Producentów Części Motoryzacyjnych

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 we współpracy z SDCM oraz Santander Bank Polska w kwietniu 2022 r. – przedstawiamy Państwu w dalszej części raportu.

The 5th wave of the pandemic has as if passed by our country. Contrary to the announcements and unnerving visions of the spreading Omicron variant, the number of infections hasn't reached the forecasted levels, the Polish health care managed to sustain, similarly our economy. Unfortunately, the problems observed already before, i.e. the growing inflation, elevating gas, fuel and energy prices affecting the “living costs” and the costs of business operation have been significantly aggravated by the outbreak of war in Ukraine.

Unlike the coronavirus pandemic, where the aftermarket performed very well despite initial difficulties, we can already see a big impact on the Aftermarket in the current conflict caused by Russia. For example, Polish distributors were forced to limit sales in Ukraine, which was an important sales market. We have information about a large warehouse of a leading Polish distributor that was destroyed there. Of course, this will have some impact on the results, also of automotive parts manufacturers. The fourth package of sanctions directly affected the automotive sector.

The war affects the automotive sector in many ways. Three countries have been excluded to a large extent: Russia, Belarus and also Ukraine on a smaller scale. We are facing the problem of substituting raw materials obtained there before the war. This leads to the increase in prices of steel, aluminium, nickel and palladium. The energy costs are growing and we must mind that the automotive sector, especially deep in the value chain, is a very energy-consuming branch.

It should be also highlighted that our sector, particularly OE producers, is dependent on the just-in-time deliveries. This model is endangered by the problems in the European transport sector, which already before the crisis lacked the drivers. The loss of thousands of Ukrainian HDV drivers who returned to their homeland, as well as the closing of the borders will additionally aggravate this problem and lead to further increase in costs.

It is too early to state unequivocally what will be the long-term impact of this conflict on the automotive sector, however the respondents of the last MotoFocus.pl query shed some light on this topic. We will definitely face the problems in the supply chain, increase in prices, problems for many automotive companies that will translate into financial results and might also result in bankruptcy. In the long run Poland may host part of the companies that closed or are going to close their plants in Russia or Belarus, or will leave Ukraine in order to secure themselves against further consequences of the conflict. Let's hope for a quick and successful for Ukraine end to the war.

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

More details on the automotive industry (OEM and IAM suppliers), parts distributors, as well as garages – collected in April 2022 by MotoFocus.pl by means of a questionnaire on behalf of SDCM and Santander Bank Polska are presented hereinbelow.

Przemysł motoryzacyjny – producenci IAM oraz OE

Praktycznie w pierwszym miesiącu od rozpoczęcia wojny na Ukrainie nie widać różnic w zmianie dotyczącej wielkości produkcji pomiędzy producentami OE i IAM. Dodatkowo wyniki te są lepsze niż można byłoby się spodziewać. Wojna na Ukrainie rozpoczęła się pod koniec lutego, więc jej skutki mogły tylko częściowo zaważyć na odpowiedziach respondentów. Bardziej miarodajne w tym zakresie będą zapewne wyniki po II kwartale 2022 r.

Wielkość produkcji firmy w marcu 2022 r. w porównaniu do lutego 2022 r.:	OE %	IAM %
wzrosła powyżej 5%	42,9	44,5
wzrosła od 0 do 5%	4,8	14,8
utrzymała się bez zmian	19,0	18,5
spadła od 0 do 5%	14,3	7,4
spadła o więcej niż 5%	19,0	14,8

Źródło: MotoFocus.pl

Porównanie końcówki 2021 roku z początkiem bieżącego jest również optymistyczne u obu grup. Widać nawet większą dynamikę wzrostu u producentów OE niż producentów IAM, jednakże może to być spowodowane tym, że u tych drugich wyniki za poprzednie kwartały były stosunkowo wysokie.

Jak zmieniła się wielkość produkcji w I kw. 2022 r. w porównaniu do IV kw. 2021 r.:	OE %	IAM %
wzrosła powyżej 5%	52,3	37,1
wzrosła od 0 do 5%	19,0	22,2
utrzymała się bez zmian	9,6	14,8
spadła od 0 do 5%	4,8	7,4
spadła o więcej niż 5%	14,3	18,5

Źródło: MotoFocus.pl

Wspomniany we wstępie wzrost kosztów prowadzenia działalności jest odczuwalny dla producentów części motoryzacyjnych. Prawie połowa respondentów wskazała, iż w I kw. 2022 roku najbardziej dostrzegalny był wzrost kosztów surowców i komponentów do produkcji. O znacznych wzrostach kosztów surowców mówiliśmy już od początku pandemii, a dodatkowo wzmagają ten wzrost wojna i inflacja. Niestety problem ten może się w najbliższych miesiącach pogłębiać.

Automotive – IAM and OEM manufacturers

In the first month when the war in Ukraine started, the differences in the change of production volume between OE and IAM are not visible. Additionally, these results are even better than one might expect. War in Ukraine outbreak by the end of February, therefore it might have only slightly affected the results polled in the questionnaire. We suppose the results summarising the market condition after Q2 2022 will be more reliable.

Production volume in March 2022 in comparison to February 2022:	OE %	IAM %
increase over 5%	42.9	44.5
increase 0–5%	4.8	14.8
no change	19.0	18.5
decrease 0–5%	14.3	7.4
decrease over 5%	19.0	14.8

Source: MotoFocus.pl

The comparison of the end of 2021 to the beginning of 2022 is also optimistic in both groups. We may even observe higher growth dynamics of OE producers than of IAM producers, however this may be caused by the fact that the latter noted relatively high results in the preceding quarters.

The change of production volume in Q1 2022 in comparison to Q4 2021:	OE %	IAM %
increase over 5%	52.3	37.1
increase 0–5%	19.0	22.2
no change	9.6	14.8
decrease 0–5%	4.8	7.4
decrease over 5%	14.3	18.5

Source: MotoFocus.pl

The increase in business operation costs mentioned in the introduction is felt for spare parts manufacturers. Nearly half of the respondents indicated that the increase in prices of raw materials and production components was the most significant in Q1 2022. We've signalled the issue of growing costs of raw materials at the beginning of the pandemic and this problem is now aggravated by the war and the inflation. Unfortunately it is forecasted that this issue will become more serious in the coming months.

Razem OE oraz IAM

Wzrost których z kosztów Państwa firma odczuła najbardziej w I kw. 2022 roku?	%
wzrost kosztów energii elektrycznej i ciepłej	35,4
wzrost kosztów surowców i komponentów do produkcji	45,8
wzrost kosztów pracowniczych	6,2
wzrost kosztów transportu / paliwa	8,4
inne	4,2

Źródło: MotoFocus.pl

Drugie miejsce pod względem kosztów, których wzrost najbardziej zauważyli respondenci, zajęły ceny energii elektrycznej i ciepłej. Wskazało nań ponad 1/3 badanych przedstawicieli producentów (35,4%). Niespodziewanie mało respondentów wskazało na wzrost kosztów paliwa i transportu (8,4%). Zarówno wzrost cen paliwa, jak i problemy z logistyką związane na przykład z powrotem wielu ukraińskich kierowców do swojego kraju w celu jego obrony były zauważalne i szeroko komentowane w mediach.

Znaczny procent badanych przez nas producentów nie prowadził w 2021 r. sprzedaży eksportowej na rynek Rosji i Białorusi, co szczególnie widać w przypadku producentów OE (71,4%). Eksportu do tych krajów nie prowadziło także 55,6% badanych przez nas producentów IAM. Z pewnością przeciwne wyniki otrzymalibyśmy gdyby zapytać o eksport do krajów zachodnich.

Inaczej sprawa wygląda w przypadku Ukrainy. Znaczący procent producentów IAM (63%) prowadziło sprzedaż na rynek ukraiński, dlatego też obecne problemy mogą zaważyć na ich wynikach. Na szczęście dla wielu firm nie był to duży procent działalności, choć dla 1/3 producentów IAM, którzy eksportowali towary na Ukrainę, spadki te wyniosły blisko 100%. Produkcja części samochodowych i ich eksport, a nawet import to jedno, a drugie to import surowców i półproduktów do ich wytwarzania. Dlatego też warto przyjrzeć się wskazaniom w ankiecie dotyczącym importu surowców i półproduktów.

OE and IAM

The growth of which costs in Q1 2022 your company felt the most?	%
costs of electricity and heating	35.4
cost of raw materials and production components	45.8
employment costs	6.2
transportation/fuel costs	8.4
other	4.2

Source: MotoFocus.pl

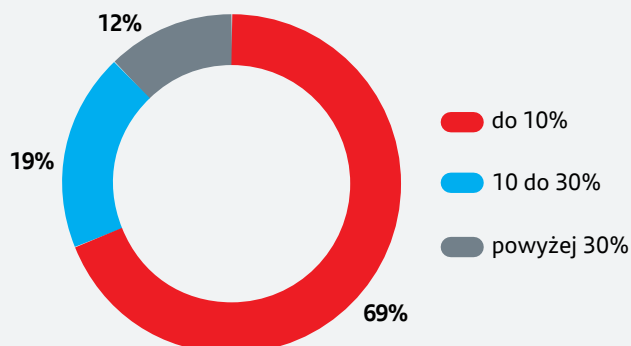
Second most significant costs indicated by the respondents were the growing prices of electricity and heating, reported by 1/3 of questioned parts manufacturers (35.4%). Unexpectedly, a low number of respondents highlighted the costs of transport and fuel (8.4%). This issue (the growing prices of fuel, as well as logistic problems caused by the return of Ukrainian drivers to their homeland) was widely commented in the media though.

A significant number of responding producers didn't export their products to Russia and Belarus in 2021, which is most evident in the case of OE manufacturers (71.4%). Also 55.6% of the queried IAM producers didn't trade to these countries. The opposite results would be most probably obtained if we asked about exports to western European countries.

The case is different when we speak of Ukraine. A significant number of IAM producers (63%) exported their products to Ukraine, therefore the current situation may affect their results. Luckily, for many companies this wasn't a considerable percentage of their exports, however 1/3 of IAM producers who exported their products to Ukraine noted the decrease in exports reaching nearly 100%. The production of automotive spare parts, their exports and even imports is one thing, the other is the imports of raw materials and intermediate products needed for parts manufacturing. Therefore, we should have a close look at the indications pertaining to the imports of these materials.



Jaki procent Państwa surowców lub półproduktów stanowił w 2021 r. import z Ukrainy, Rosji lub Białorusi?
% firm importujących*

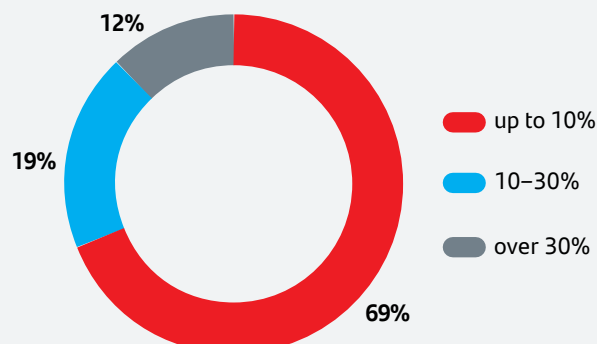


Źródło: MotoFocus.pl

*Procentowy rozkład nie obejmuje firm, które nie importowały surowców i półproduktów

Bołączką dla wielu gałęzi polskiej gospodarki jest odpływ pracowników z Ukrainy, którzy wracają do swojego kraju w związku z mobilizacją wojskową.

What percentage of raw materials or intermediate products imported by your company came from Ukraine, Russia or Belarus in 2021?
% of importing companies*



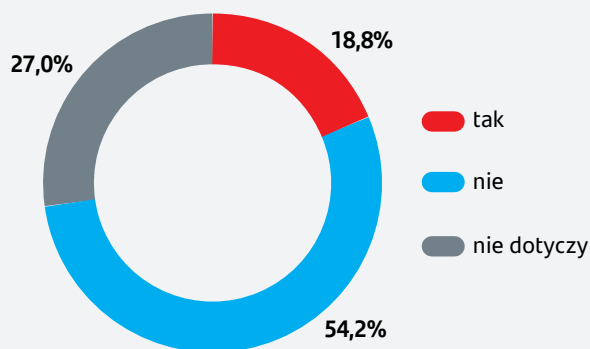
Source: MotoFocus.pl

*The percentage distribution doesn't include companies that didn't import raw materials and intermediate products

Also the outflow of employees coming from Ukraine, who returned to their homeland due to military mobilisation, is a problem evident in many branches of Polish economy.

Czy w związku z wojną w Ukrainie odczuliście Państwo odpływ zatrudnionych pracowników narodowości ukraińskiej (w związku z powszechną mobilizacją wojskową w Ukrainie)?

łącznie IAM oraz OE



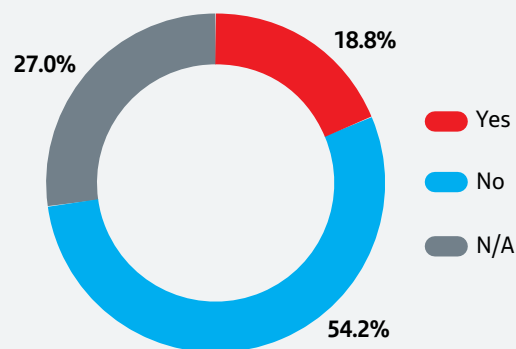
Źródło: MotoFocus.pl

Widać jednak, iż sytuacja, którą obserwujemy na przykład w budownictwie czy też transporcie i logistyce nie powtórzyła się w motoryzacji. Jedynie niecałe 20% badanych producentów części motoryzacyjnych odczuło odpływ pracowników z Ukrainy.

Warto jednak powiedzieć, że wojna nie oznacza tylko odpływu pracowników z Ukrainy. Spośród osób, które uciekły przed wojną do Polski znajdują się osoby, które mogą i chcą tutaj podjąć pracę.

Did your company experience the outflow of Ukrainian employees returning to their homeland (due to military mobilisation) caused by war in Ukraine?

IAM and OE



Source: MotoFocus.pl

It can be seen, however, that the situation that we observe for example in construction or transport and logistics sector has not been repeated in the case of automotive industry. Only less than 20% of the automotive parts manufacturers surveyed experienced an outflow of workers from Ukraine.

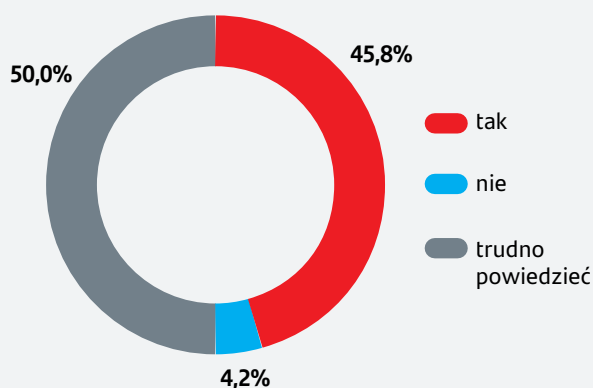
It should be highlighted, however, that the war doesn't only mean the outflow of Ukrainian employees. Many people who fled to Poland are willing to take a job here.

W przeciwieństwie do tego co obserwujemy w warsztatach motoryzacyjnych, producenci części widzą dużą szansę na pozyskanie pracowników spośród uchodźców. Z pewnością kluczowe znaczenie mają tu predyspozycje głównej grupy osób, które przybyły do Polski, czyli kobiet, i wynikające z tego większe możliwości tworzenia dla nich miejsc pracy w produkcji w porównaniu do usług warsztatów. Prawie połowa badanych producentów części (45,8%) zamierza zatrudnić uchodźców z Ukrainy.

Contrary to what we observe in car repair sector, spare parts manufacturers see a big chance in obtaining new workforce among the refugees. Certainly, the predisposition of the main group of people who came to Poland, i.e. women, and the resulting greater opportunities to create job posts for them in production sector, compared to the repair services sector, are of key importance here. Almost half of the surveyed parts producers (45.8%) intend to employ refugees from Ukraine.

Czy w świetle nowej ustawy o uchodźcach zamierzacie Państwo zatrudniać pracowników z Ukrainy?

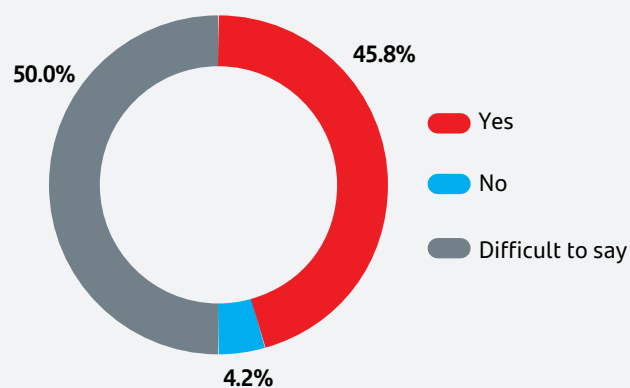
łącznie IAM oraz OE



Źródło: MotoFocus.pl

In the light of the new law on refugees, do you intend to hire employees from Ukraine?

IAM and OE



Source: MotoFocus.pl

Respondenci wypełniając ankietę mogli także podzielić się swoimi spostrzeżeniami dotyczącymi zagrożeń dla branży motoryzacyjnej. Wskazywali oni przykładowo zakłócenia bądź zerwane łańcuchy dostaw, zmniejszenie podaży, a co się z tym wiąże wzrost cen surowców, brak komponentów produkowanych w Ukrainie.

Respondents could also share their insights on the threats to the automotive sector. They reported e.g. the disrupted supply chains, the decrease in supply, which leads to the increase in prices of raw materials, lack of components produced in Ukraine.





Choć sytuacja z dostępnością półprzewodników strukturalnie nie uległa istotnej poprawie, to zauważalny wzrost produkcji samochodów na przełomie roku w Europie mógł sugerować, że najgorszy moment kryzysu z jesieni sektor ma za sobą. Wojna w Ukrainie jednak mocno wpływa na motoryzację. Ukraina była istotnym dostawcą wiązek elektrycznych, szczególnie dla niemieckich producentów aut. Wstrzymanie dostaw spowodowało znaczne ograniczenie produkcji w zakładach VW, Audi, Skody, BMW i Mercedesa. Koncerny samochodowe i dostawcy czynią starania, aby zwiększyć produkcję wiązek lub przenieść ją do innych lokalizacji, głównie do Rumunii i Maroka, jednak może to zająć kilka miesięcy. Szacuje się, że w efekcie produkcja aut w Europie może w ciągu najbliższych miesięcy być niższa o 5–10%.

Ryzykiem jest też możliwy spadek podaży i wzrost cen palladu używanego do produkcji katalizatorów i półprzewodników, a Rosja zapewnia około 40% globalnego wydobycia. Podobnie jest z niezbędnym do produkcji baterii niklem, choć tu udział Rosji jest mniejszy. Oba metale w marcu notowały gwałtowny wzrost cen, które jednak w kolejnych tygodniach stopniowo spadały, co pokazuje dużą niepewność i nerwowość na rynkach. Wojna może również zaburzać istotne dla motoryzacji dostawy stali i aluminium.

Zakłady w Mariupolu i Odessie zapewniały około połowy światowych dostaw neonu – gazu szlachetnego wykorzystywanego do produkcji półprzewodników. Choć producenci półprzewodników deklarują zapasy na kilka miesięcy i dywersyfikację dostaw, to w średnim i dłuższym terminie dostępność neonu stanowi dodatkowe zagrożenie dla dostępności i cen półprzewodników.

Rosja stanowi 2% eksportu aut przez kraje UE i 1% eksportu części. Ma niewielki udział w sprzedaży większości koncernów, ale stanowi ponad 30% wolumenu Grupy Renault w Europie, jest też drugim rynkiem Skody (13% wolumenu).

Radostaw Pelc,
analityk sektora motoryzacyjnego, Santander Bank Polska

Even though the situation related to the accessibility of semi-conductors has significantly improved, the visible increase in car production volume in Europe at the turn of the year might have suggested that the sector has already experienced its worst moment of crisis. However, war in Ukraine significantly impacts the automotive sector. Ukraine has been a strategic supplier of vehicle wire harnesses, especially to German car makers. The suspension of deliveries has translated into a significant limitation of production processes in VW, Audi, BMW and Mercedes plants. Car makers and suppliers do their best in order to increase the production of wire harnesses or transfer their production to other locations, mainly in Romania and Morocco, but it may take a few months to complete the process. It is estimated that in effect the European car production volume may be lower by 5–10% in the coming months.

The possible decrease in supply and the increase in the prices of palladium used in the production of catalytic converters and semi-conductors is also risky. Russia covers 40% of global output here. The situation pertaining to nickel necessary for the production of batteries is similar, however, here the share of Russia is lower. The prices of both metals were growing rapidly in March, but then gradually decreased in the following weeks. This shows a significant uncertainty and restlessness on the markets. War may also disturb the supply of steel and aluminium, of high importance to the automotive sector.

The production plants in Mariupol and Odessa covered around half of global demand on neon – noble gas used in the production of semi-conductors. Even though the suppliers of semi-conductors declare the stock for the next months and the diversification of supplies, the accessibility of neon in the medium and long term may pose an additional risk for the availability and the prices of semi-conductors.

Russia stands for 2% of EU car exports and 1% of EU automotive parts exports. It has a slight share in the sales of the majority of large companies, but it also stands for the 30% share of Renault Group in Europe volume. It is also second largest market for Skoda (13% of volume)

Radostaw Pelc,
automotive sector analyst, Santander Bank Polska

Dystrybutorzy części motoryzacyjnych

Większy procentowo udział w badaniu stanowią firmy specjalizujące się w sprzedaży części do samochodów osobowych, co odzwierciedla faktycznie większą liczbę firm specjalizujących się w tym segmencie w porównaniu do specjalistów segmentu ciężarowego.



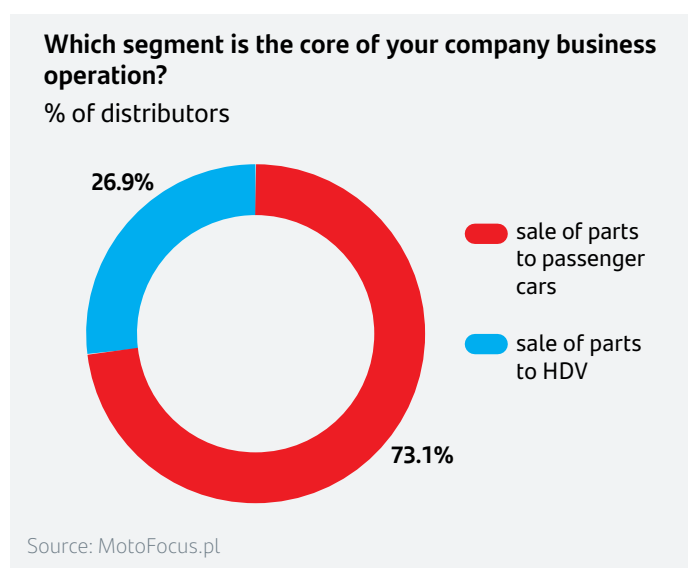
Pomimo perturbacji wynikających z wojny w Ukrainie wyraźnie widać, że pojawił się sezonowy wzrost sprzedaży u dystrybutorów. Potwierdza to procentowy rozkład dynamiki sprzedaży przy porównaniu kwartał do kwartału w kolejnym pytaniu. Takiego zjawiska nie widać w przypadku warsztatów (co przedstawiono w dalszej części barometru). Uzasadnieniem może być to, iż wielu dystrybutorów prowadzi bardzo silną ekspansję na rynki Europy Centralnej, co rekompensuje im pewne wahania na rynku krajowym, a także wzrost cen towarów.

Jak zmieniły się przychody firmy w marcu 2022 r. w porównaniu do lutego 2022 r.:	% dystrybutorów
wzrosty powyżej 10%	53,9
wzrosty od 5 do 10%	19,2
wzrosty od 0 do 5%	15,4
utrzymały się bez zmian	0,0
spadły	11,5

Źródło: MotoFocus.pl

Automotive parts distributors

The companies specialising in sales of parts to passenger cars stand for the majority of the respondents, which reflects the market, where there is actually larger amount of distributors specialising in this segment in comparison to sellers of parts to HDV segment.



Despite the perturbations resulting from the war in Ukraine, it is clearly visible that there has been a seasonal increase in sales by distributors. This is confirmed by the percentage distribution of sales dynamics when comparing quarter to quarter in the next question. Such a phenomenon is not visible in the case of workshops (as presented later in the report). The justification may be that many distributors conduct a very strong expansion into the markets of Central Europe, which compensates for some fluctuations in the domestic market, as well as the increase in prices of goods.

Distributors' revenues in March 2022 in comparison to February 2022:	% of distributors
increase over 10%	53.9
increase 5–10%	19.2
increase 0–5%	15.4
no change	0.0
decrease	11.5

Source: MotoFocus.pl

Jak zmieniły się przychody firmy w I kw. 2022 r. w porównaniu do IV kw. 2021 r.:	% dystrybutorów
wzrosły powyżej 10%	34,6
wzrosły od 5 do 10%	30,8
wzrosły od 0 do 5%	15,4
utrzymały się bez zmian	11,5
spadły	7,7

Źródło: MotoFocus.pl

Razem z obserwowanym wzrostem przychodów firmy oczywiście notowały również wzrost kosztów. W przeciwieństwie do producentów najwięcej dystrybutorów jako odczuwalny wskazało wzrost kosztów transportu i paliwa. Działalność dystrybutorów ściśle wiąże się z transportem i dostawami części do warsztatów, zatem każde wahnięcie cen paliwa bardzo znacząco rzutuje na koszty tych firm.

Wzrost których z kosztów firma odczuła najbardziej w I kw. 2022 roku?	% dystrybutorów
wzrost kosztów energii elektrycznej i ciepłej	26,9
wzrost kosztów pracowniczych	23,1
wzrost kosztów transportu / paliwa	46,2
inne	3,8

Źródło: MotoFocus.pl

Udział sprzedaży do Rosji i Białorusi w całkowitych przychodach firmy badanych przez nas dystrybutorów był niewielki, co pokazuje tabela poniżej. W świetle obecnego kryzysu wywołanego wojną jest to z pewnością korzystne. Warto zwrócić uwagę, że prawie połowa respondentów nie prowadziła eksportu do tych krajów.

Distributors' revenues in Q1 2022 in comparison to Q4 2021:	% of distributors
increase over 10%	34.6
increase 5–10%	30.8
increase 0–5%	15.4
no change	11.5
decrease	7.7

Source: MotoFocus.pl

Along with the observed increase in revenues, companies of course also recorded an increase in costs. Contrary to producers, the greatest number of distributors indicated the increase in transport and fuel costs as perceptible. The activity of distributors is closely related to the transport and delivery of parts to repair garages, therefore any fluctuation in fuel prices significantly affects the operation costs of these companies.

The growth of which costs in Q1 2022 your company felt the most?	% of distributors
costs of electricity and heating	26.9
employment costs	23.1
transportation/fuel costs	46.2
other	3.8

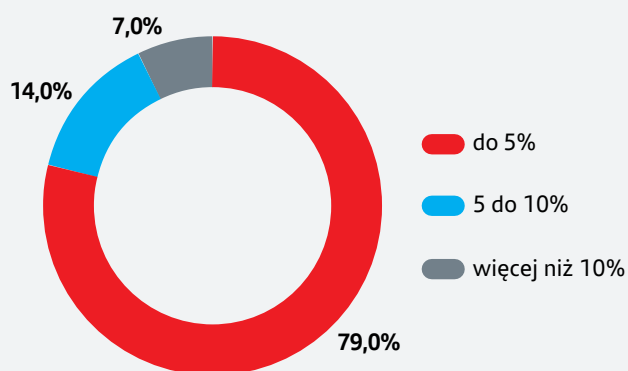
Source: MotoFocus.pl

The share of sales to Russia and Belarus in the total revenues of surveyed distributors was small, as shown in the table below. In the light of the current war crisis, this is certainly beneficial. It's worth noting that almost half of the respondents didn't export to these countries.



Jaki był udział eksportu/sprzedaży zagranicznej do Rosji oraz Białorusi (łącznie) w całkowitych przychodach firmy w 2021 roku?

% dystrybutorów*



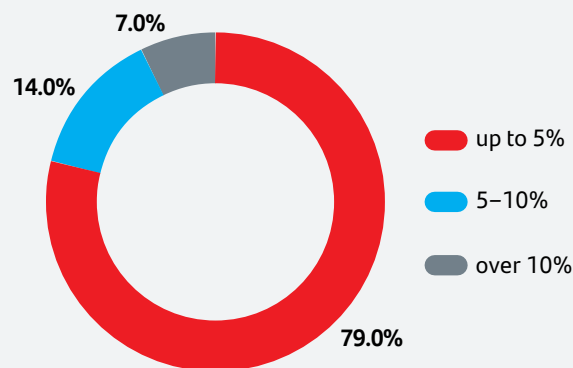
Źródło: MotoFocus.pl

*rozkład procentowy spośród firm, które eksportowały / prowadziły sprzedaż zagraniczną

W przypadku Ukrainy sytuacja wygląda inaczej. Większość polskich dystrybutorów prowadziła sprzedaż części do Ukrainy, choć dla większości (ponad ¾ firm) z nich nie był to duży procent działalności.

What was the share of exports/sales to Russia and Belarus (together) in total company's revenues in 2021?

% of distributors*



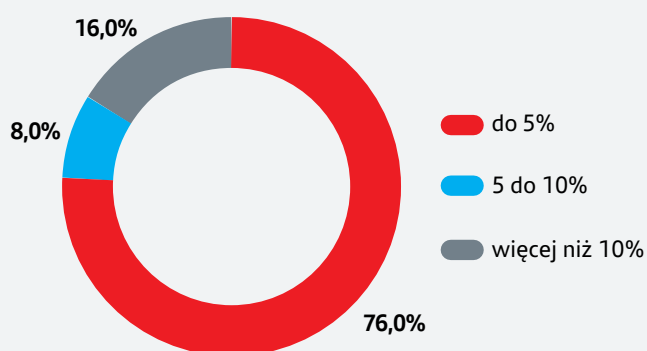
Source: MotoFocus.pl

*percentage distribution among companies that exported/traded abroad

In the case of Ukraine, the situation is different. Most of the Polish distributors sold parts to Ukraine, although for most of them (more than 3/4 companies) it was not a large percentage of the activity.

Jaki był udział eksportu/sprzedaży zagranicznej do Ukrainy w całkowitych przychodach firmy w 2021 roku?

% dystrybutorów*

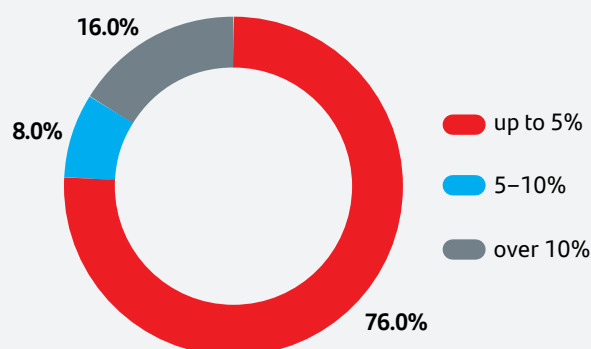


Źródło: MotoFocus.pl

*rozkład procentowy spośród firm, które eksportowały / prowadziły sprzedaż zagraniczną

What was the share of exports/sales to Ukraine in total company's revenues in 2021?

% of distributors*



Source: MotoFocus.pl

*percentage distribution among companies that exported/traded abroad

Dystrybutorzy, którzy prowadzili przed wybuchem wojny sprzedaż do Rosji i na Białoruś, jak również do Ukrainy drastycznie ograniczyli działalność w tych krajach po 24 lutego (62% z nich zanotowało spadki z przedziału od 75 do 100%).

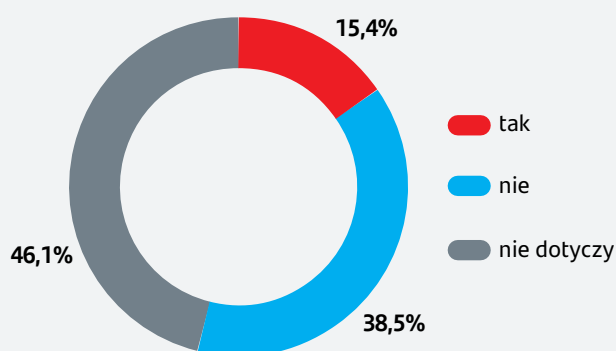
Distributors who sold to Russia and Belarus, as well as to Ukraine, before the outbreak of the war drastically reduced their activities in these countries after 24th February (62% of them noted the decreases from 75% to 100%).

Podobnie jak w przypadku producentów, również dystrybutorzy nie odczuli w większości odpływu pracowników z Ukrainy.

As in the case of producers, distributors also did not experience the outflow of workers from Ukraine.

Czy w związku z wojną w Ukrainie odczuliście Państwo odpływ zatrudnionych pracowników narodowości ukraińskiej (w związku z powszechną mobilizacją wojskową w Ukrainie)?

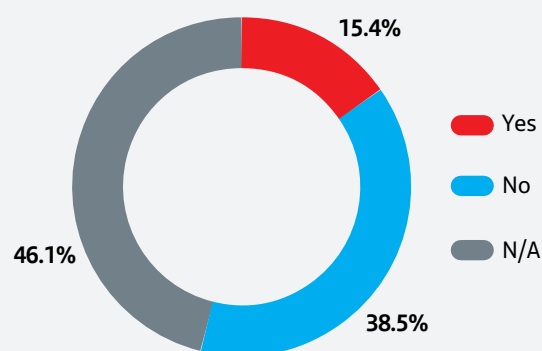
% dystrybutorów



Źródło: MotoFocus.pl

Did your company experience the outflow of Ukrainian employees returning to their homeland (due to military mobilisation) caused by war in Ukraine?

% of distributors



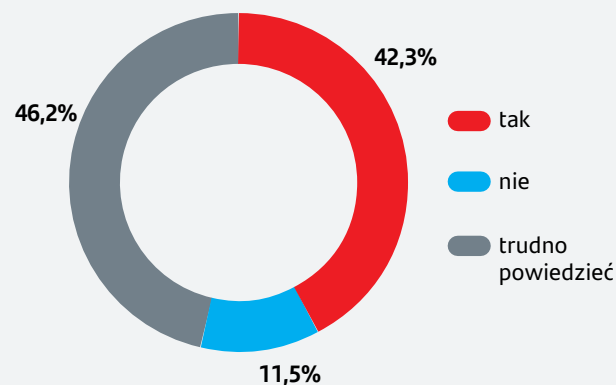
Source: MotoFocus.pl

Liczba respondentów spośród dystrybutorów, która wskazała chęć zatrudnienia obywateli Ukrainy była podobna do tej odnotowanej w przypadku producentów części.

The number of distributors willing to hire refugees from Ukraine was similar to that of spare parts producers.

Czy w świetle nowej ustawy o uchodźcach zamierzacie Państwo zatrudniać pracowników z Ukrainy?

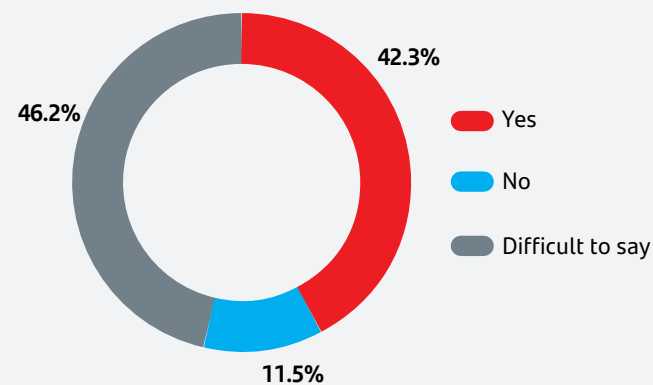
% dystrybutorów



Źródło: MotoFocus.pl

In the light of the new law on refugees, do you intend to hire employees from Ukraine?

% of distributors



Source: MotoFocus.pl



Pomimo obserwowanej dużej niepewności wywołanej wojną na Ukrainie, jak również ograniczeniem aktywności w kraju, polscy dystrybutorzy zanotowali w ostatnim kwartale dobre wyniki. Oczywiście jest to wynik wysokiej specjalizacji i doskonale zorganizowanej działalności zarówno na rynku krajowym, jak i na rynkach zagranicznych, gdzie są oni bardzo konkurencyjni.

Z pewnością wojna wpłynie na przychody tych z dystrybutorów, którzy byli aktywni na Ukrainie. Utrata części rynku zawsze do tego prowadzi. Choć wydaje się, że nie będą to drastyczne wahania, jednakże nominalnie straty będą milionowe.

W ostatnim czasie jednym z największych problemów firm działających w Polsce jest brak pracowników. Zapewne dlatego firmy wykazują dużą gotowość zatrudniania pracowników z Ukrainy, w ten sposób angażując się w pomoc, a jednocześnie licząc na to, że rozwiążą jeden ze swoich problemów.

Spodziewamy się także, że zwiększy się liczba klientów narodowości ukraińskiej w warsztatach, co przełoży się na wyniki producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych.

Alfred Franke,
Prezes Grupy MotoFocus.pl

Despite the observed high uncertainty caused by the war in Ukraine, as well as the limited activity in this country, Polish distributors recorded good results in the last quarter. Of course, this is the result of high specialization and perfectly organized activity both on the domestic and foreign markets, where they are very competitive.

Certainly, the war will affect the revenues of those distributors, who were active in Ukraine. Losing a share of the market always leads to such situation. Although it seems that these will not be drastic fluctuations, the losses will be nominally millions.

Recently, one of the biggest problems of companies operating in Poland is the lack of employees. This is probably why the companies are ready to hire workers from Ukraine. This is how they get involved in helping, hoping at the same time to solve one of their problems.

We also expect that the number of Ukrainian customers in garages will increase, which will translate into the results of manufacturers and distributors of automotive parts.

Alfred Franke,
President of the MotoFocus.pl Group

Warsztaty motoryzacyjne

Wojna na Ukrainie spowodowała, że nie pojawił się oczekiwany sezonowy wzrost liczby klientów. Potwierdza to też podobny procentowy rozkład dynamiki liczby klientów przy porównaniu kwartałów rok do roku w kolejnym pytaniu.

Jak zmieniła się liczba klientów w warsztacie w marcu 2022 r. w porównaniu do lutego 2022 r.?	% warsztatów
wzrosła powyżej 5%	21,8
wzrosła od 0 do 5%	13,0
utrzymała się bez zmian	31,9
spadła od 0 do 5%	17,4
spadła o więcej niż 5%	15,9

Źródło: MotoFocus.pl

Nieco więcej firm zanotowało wzrost liczby klientów (36,2%) niż spadek (30,5%) porównując wyniki I kw. 2022 r. rok do roku.

Jak zmieniła się liczba klientów w warsztacie w I kw. 2022 r. w porównaniu do tego samego okresu w 2021 r.?	% warsztatów
wzrosła powyżej 5%	20,3
wzrosła od 0 do 5%	15,9
utrzymała się bez zmian	33,3
spadła od 0 do 5%	8,7
spadła o więcej niż 5%	21,8

Źródło: MotoFocus.pl

Mimo postępującej inflacji i generalnie zwiększonych kosztów prowadzenia działalności nie widać niestety wzrostu przychodów. Stagnację i spadek przychodów zanotowało prawie 60% respondentów.

Workshops

Due to the war in Ukraine, the expected seasonal increase in the number of customers did not materialize. This is also confirmed by a similar percentage distribution of the dynamics in the number of customers when comparing the quarters YoY in the next question.

The number of customers in workshop in March 2022 in comparison to February 2022:	% of garages
increase over 5%	21.8
increase 0–5%	13.0
unchanged	31.9
decrease 0–5%	17.4
decrease over 5%	15.9

Source: MotoFocus.pl

Slightly more companies recorded an increase in the number of customers (36.2%) than a decrease (30.5%), comparing the results for Q1 2022 YoY.

The number of customers in workshop in Q1 2022 r. in comparison to the same period in 2021:	% of garages
increase over 5%	20.3
increase 0–5%	15.9
unchanged	33.3
decrease 0–5%	8.7
decrease over 5%	21.8

Source: MotoFocus.pl

Despite the ongoing inflation and generally increased operating costs, increase in revenues is not visible. Almost 60% of the respondents recorded a stagnation and a drop in revenues.



Jak zmieniły się przychody warsztatu w I kw. 2022 r. w porównaniu do tego samego okresu w 2021 r.?	% warsztatów
wzrosły powyżej 5%	27,5
wzrosły od 0 do 5%	13,0
utrzymały się bez zmian	17,5
spadły od 0 do 5%	15,9
spadły o więcej niż 5%	26,1

Źródło: MotoFocus.pl

W przypadku warsztatów najbardziej odczuwalnym wzrostem jest wzrost kosztów energii elektrycznej i ciepłej. Koszty transportu nie są tak odczuwalne przez warsztaty, gdyż główny ciężar dostaw części samochodowych spoczywa na dystrybutorach. Bez wątpienia jednak koszty te wzrosły i są zauważalne dla warsztatów.

Wzrost których z kosztów Państwa firma odczuła najbardziej w I kw. 2022 roku?	% warsztatów
wzrost kosztów energii elektrycznej i ciepłej	61,0
wzrost kosztów pracowniczych	11,6
wzrost kosztów transportu / paliwa	13,0
inne	14,4

Źródło: MotoFocus.pl

Również warsztaty motoryzacyjne, podobnie jak producenci i dystrybutorzy części motoryzacyjnych, nie odczuwają masowego odpływu pracowników z Ukrainy. Jedynie u 14,5% przedstawicieli warsztatów pojawiły się z tego tytułu wakaty.



The change in workshop's revenues in Q1 2022 in comparison to the same period in 2021:	% of garages
increase over 5%	27.5
increase 0–5%	13.0
unchanged	17.5
decrease 0–5%	15.9
decrease over 5%	26.1

Source: MotoFocus.pl

In the case of workshops, the most noticeable increase is the growth of electricity and heating costs. The costs of transport are not so felt by the garages, as the main burden of the delivery of car parts lies with the distributors. Undoubtedly, however, these costs have increased and are noticeable to repair workshops.

The growth of which costs in Q1 2022 your company felt the most?	% of garages
costs of electricity and heating	61.0
employment costs	11.6
transportation/fuel costs	13.0
other	14.4

Source: MotoFocus.pl

Also, car repair garages, like producers and distributors of automotive parts, do not feel the mass exodus of workers from Ukraine. Only 14.5% of the workshop representatives had reported vacancies on this account.

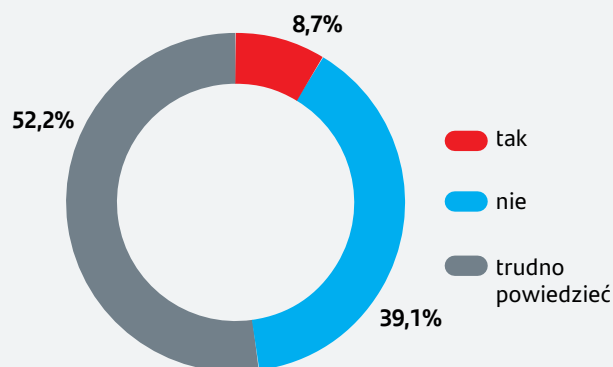


W związku z wojną na Ukrainie obserwujemy, jak już wspomnieliśmy, olbrzymi napływ uchodźców. Jednakże w głównej mierze są to kobiety i dzieci. Dlatego też potwierdziło się nasze przypuszczenie, że warsztaty samochodowe ze względu na specyfikę branży i profil poszukiwanych pracowników nie mogą liczyć na pozyskanie nowych pracowników spośród uchodźców z Ukrainy.

In relation to the war in Ukraine, as we have already mentioned, we are witnessing a huge influx of refugees. However, they are mainly women and children. Therefore, our supposition was confirmed that car repair garages, due to the specificity of the industry and the profile of the employees sought, cannot count on acquiring new employees among refugees from Ukraine.

Czy w świetle nowej ustawy o uchodźcach firma planuje zatrudniać pracowników z Ukrainy?

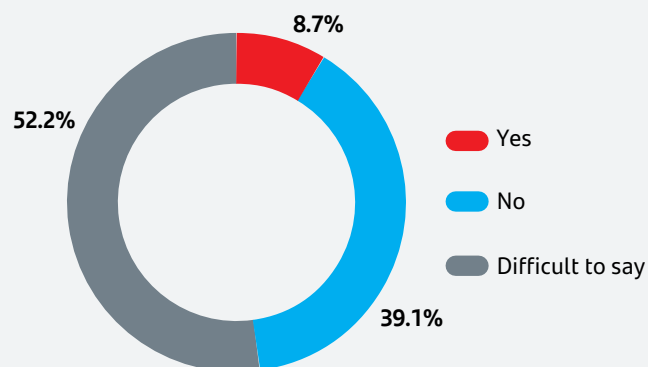
% warsztatów



Źródło: MotoFocus.pl

In the light of the new law on refugees, do you intend to hire employees from Ukraine?

% of garages



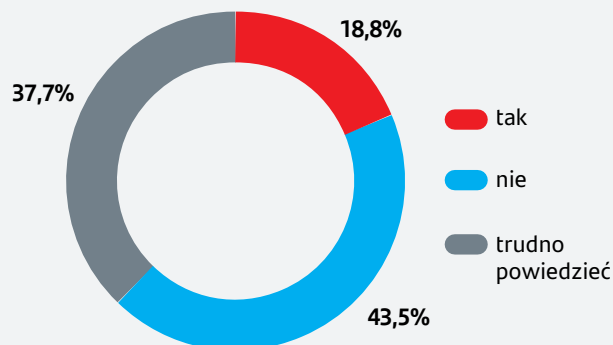
Source: MotoFocus.pl

Co prawda na ulicach pojawiła się duża liczba samochodów z numerami rejestracyjnymi z Ukrainy, jednakże najwyraźniej nie trafiły one (przynajmniej jeszcze) w znacznych ilościach do warsztatów. Stąd też zapewne widoczny pesymizm jeśli chodzi o wzrost zleceń napraw pojazdów.

It is true that a large number of cars with Ukrainian number plates appeared on the streets, but apparently they have not been (at least yet) visitors in significant numbers to the workshops. Hence, the apparent pessimism regarding the increase in vehicle repair is present.

Czy w związku z napływem uchodźców z Ukrainy i potencjalnym wzrostem parku samochodowego w Polsce spodziewają się Państwo wzrostu liczby zleceń w warsztatach?

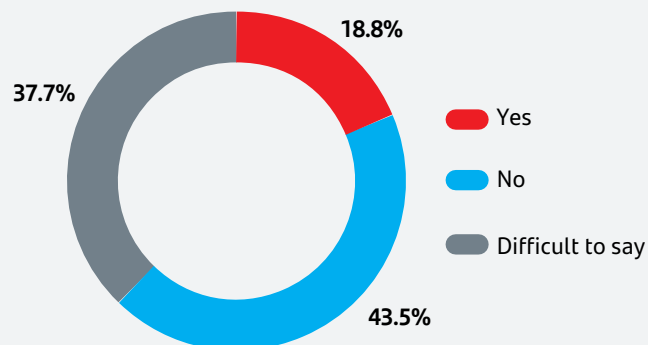
% warsztatów



Źródło: MotoFocus.pl

Due to the influx of refugees from Ukraine and the potential increase in the car park in Poland, do you expect an increase in the number of orders in workshops?

% of garages



Source: MotoFocus.pl

Podsumowanie

Obserwowane po I kwartale 2022 r. wyniki jedynie częściowo zostały naznaczone wybuchem wojny na Ukrainie. Bardziej miarodajne będą kolejne miesiące, o ile wojna nie zostanie wcześniej zakończona. Słabsze wyniki będą notowali producenci części uzależnieni od kontaktów z producentami pojazdów. Niestety wojna dodała kolejne po braku półprzewodników (obecnie pogłębionym problemie) miejsca, w których łańcuch dostaw został osłabiony lub wręcz zerwany.

Na kondycję branży i gospodarki ogólnie wpłyną rosnące ceny energii, surowców i paliw. Te wyzwania nakładają się na transformację technologiczną w sektorze w zakresie nowych napędów, co wymaga ze strony producentów znaczących wydatków na B+R, a dla warsztatów zmian w zakresie oferowanych usług. Skutki powyższych odczują firmy i ich pracownicy, jak również konsumenci. Prawdopodobny jest dalszy wzrost cen aut, części oraz usług naprawczych.

Summary

The results recorded after the first quarter of 2022 were only partially affected by the outbreak of the war in Ukraine. The following months will be more reliable, if the war is not ended sooner. Part manufacturers dependent on contacts with vehicle manufacturers will report poorer results. Apart from the lack of semiconductors (now a deepened problem), the war has unfortunately unveiled additional problems, where the supply chain has been weakened or even broken.

The overall condition of the industry and economy will be generally influenced by rising prices of energy, raw materials and fuels. These challenges overlap with the technological transformation in the sector in the field of new drives, which requires significant expenditure on R&D on the part of manufacturers, and changes in the services offered by the repair garages. The effects of the above will be felt by companies and their employees, as well as consumers. A further increase in the prices of cars, parts and repair services is likely to happen.



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

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

Więcej informacji:

Alfred Franke, prezes Grupy MotoFocus.pl

e-mail: alfred.franke@motofocus.pl

tel.: 607 670 977

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

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.

MotoFocus Group

For more information please contact:

Alfred Franke, President of MotoFocus Group,

email: alfred.franke@motofocus.pl

tel.: 607 670 977

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:

Radosław Pelc, analityk sektora motoryzacyjnego,

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:

Radosław Pelc, automotive 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.

