

MINDS
& ROSES | LICZBY | PODSUMOWANIA | ANALIZY

Branża motoryzacyjna w Polsce 2024/2025



STOWARZYSZENIE DYSTRYBUTORÓW I PRODUCENTÓW
CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH

Branża motoryzacyjna w Polsce 2024/2025

Spis treści

4	Słowa otwierające
10	Kluczowe liczby
ROZDZIAŁ 1: Trendy kształtujące branżę	
14	Elektromobilność i technologie niskoemisyjne
15	Chińska konkurencja i europejska odpowiedź
16	Łańcuchy dostaw na czasy po globalizacji
17	Wszechobecna technologia cyfrowa
ROZDZIAŁ 2: Produkcja części	
24	Rola najnowszych technologii w produkcji
26	Producenci części na mapie Polski
29	Eksport części
36	Regeneracja części
40	Badania i rozwój
41	Wybrane inwestycje producentów
ROZDZIAŁ 3: Dystrybucja części	
54	Przychody dystrybutorów
56	E-commerce w motoryzacji
58	Wybrane inwestycje dystrybutorów
62	Szkolenia

ROZDZIAŁ 4: Usługi serwisowania	
72	Przychody warsztatów
79	Wyzwania przed warsztatami
ROZDZIAŁ 5: Prawo dla branży	
90	O SDCM
94	O Minds & Roses

Table of contents

4	Forewords
10	Key figures
CHAPTER 1: Trends shaping the automotive sector	
14	Electromobility and low-carbon emitting technologies
15	Chinese competition and European response
16	Supply chains in the post-globalisation era
17	Ubiquitous digital technology
CHAPTER 2: Production of parts	
24	The role of the latest technologies in manufacturing
26	Parts manufacturers on the map of Poland
29	Exports
36	Remanufacturing of parts
40	Research and development
41	Selected investments by manufacturers
CHAPTER 3: Distribution of parts	
54	Revenues of distributors
56	E-commerce in the automotive industry
58	Selected investments of distributors
62	Training

CHAPTER 4: Maintenance services	
72	Garage revenues
79	Challenges faced by garages
CHAPTER 5: Legislation for the automotive sector	
90	About SDCM
94	About Minds & Roses

Słowa otwierające

Branża motoryzacyjna w Polsce i Europie ma za sobą dość wymagający okres. Kilka lat pandemii, a następnie agresja Rosji na Ukrainę na stałe zmieniły krajobraz polityczny, ale i ekonomiczny naszego regionu. Zmiany te nie przeszły bez echa i odcisnęły swe piętno na działalności przedsiębiorstw, które musiały dostosować się do nowych warunków. Dołożył do tego zmiany legislacyjne i konsekwentnie realizowaną przez Unię Europejską politykę klimatyczną oraz niedoskonałe przepisy mające regulować konkurencję na rynku. Wreszcie sytuacja związana z ekspansją chińskich producentów pojazdów elektrycznych i związane z nimi cła na ich produkty importowane do UE, w zestawieniu z polityką realizowaną przez USA mającą na celu wspierać rodzime biznesy. To wszystko sprawiło, że branża motoryzacyjna mogła poczuć się osłabiona.

Mimo to, pomimo niesprzyjających warunków o polskim sektorze motoryzacyjnym możemy powiedzieć, że nadal ma się świetnie. Mam tu na myśli reprezentowane przez Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych firmy z obszaru produkcji i dystrybucji części zamiennych, jak również warsztaty niezależne dbające o odpowiedni stan techniczny pojazdów poruszających się po polskich i europejskich drogach. Wszystkie te firmy, stanowiące elementy ogromnego i złożonego łańcucha wartości, gwarantują bezpieczeństwo i mobilność milionów Polaków. To te firmy napędzają polską gospodarkę. Nie bez powodu Polska jest nazywana zagłębiem produkcji części motoryzacyjnych. Przemysł motoryzacyjny w Polsce odpowiada za blisko 8% PKB.

Forewords

The automotive industry in Poland and Europe has had quite a challenging time. A few years of pandemic and then Russia's aggression against Ukraine permanently changed the political, but also the economic landscape of our region. These changes did not go unnoticed and affected the activities of companies, which had to adapt to the new conditions. Add to this the legislative changes and the European Union's consistently implemented climate policy, as well as imperfect regulations designed to regulate competition in the market. Finally, the situation related to the expansion of Chinese electric vehicle manufacturers and the associated tariffs on their products imported into the EU, juxtaposed with the policies implemented by the US to support domestic businesses. All of this may have left the automotive industry feeling weakened.

Nevertheless, despite unfavourable conditions, we can say that the Polish automotive sector is still doing well. I am referring here to the companies represented by the Association of Automotive Parts Distributors and Producers in the area of spare parts production and distribution, as well as independent workshops taking care of the proper technical condition of vehicles on Polish and European roads. All these companies, which are elements of a huge and complex value chain, guarantee the safety and mobility of millions of Poles. It is these companies that drive the Polish economy. There is a reason why Poland is called the automotive parts manufacturing hub. The automotive industry in Poland accounts for nearly 8% of GDP.

O tym i wielu innych faktach dowiedzą się Państwo z niniejszego raportu. Chcemy, by ta publikacja stanowiła nie tylko swoistego rodzaju kompendium wiedzy na temat polskiej branży motoryzacyjnej, ale też była dowodem na prężność działalności firm motoryzacyjnych działających w Polsce.

Zapraszam do lektury!

You will learn about this and many other facts in this report. We want this publication to be not only a kind of compendium of knowledge about the Polish automotive industry, but also a proof of the resilience of automotive companies operating in Poland.

Enjoy your reading!



Tomasz Bęben

Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów
i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
Członek Zarządu FIGIEFA | Członek Zarządu CLEPA
President of the Association of Automotive Parts Distributors
and Producers (SDCM) | Board Member of FIGIEFA |
Board Member of CLEPA

Żyjemy w czasach, w których zielona i cyfrowa transformacja na nowo definiuje sposób, w jaki prowadzimy działalność, żyjemy i łączymy się. Przemysł motoryzacyjny nadal opracowuje nowe rozwiązania pomagające kształtować zrównoważoną mobilność dla przyszłych pokoleń. W CLEPA wypowiadamy się w imieniu ponad 3000 firm i 12 krajowych stowarzyszeń z całej Europy, a SDCM nadal stanowi przykład tego, jak organizacje krajowe mogą angażować się nie tylko na poziomie krajowym, ale także europejskim, wspierając wspólne starania na rzecz rozwoju innowacji i konkurencyjności dostawców motoryzacyjnych.

Bardzo cenimy proaktywne zaangażowanie SDCM we wspólne inicjatywy, które obejmują bilateralne dyskusje z polskimi posłami do Parlamentu Europejskiego, Komisją Europejską i Stałym Przedstawicielstwem w UE. Taka współpraca ma kluczowe znaczenie dla udanego dialogu z decydentami politycznymi, zwłaszcza w trudnym okresie podwójnej transformacji w kierunku cyfryzacji i neutralności klimatycznej. Wysiłki te zbiegają się w czasie z trudnym otoczeniem gospodarczym, spadkiem konkurencyjności UE i spowolnieniem produkcji samochodów. Podczas gdy coraz bardziej podkreśla się znaczenie konkurencyjności UE, priorytetem politycznym pozostaje zmniejszenie śladu węglowego przemysłu i mobilności.

Przemysł motoryzacyjny jest zaangażowany w osiągnięcie neutralności klimatycznej w transporcie. Będzie to jednak wymagało znacznego wsparcia politycznego, zwłaszcza w zakresie zapewnienia dostaw akumulatorów, surowców, infrastruktury, przepustowości sieci, zielonej energii elektrycznej i inwestycji zmniejszających ryzyko. Obecnie dostawcy motoryzacyjni stoją w obliczu trudnej sytuacji - inwestując znaczne środki w alternatywne technologie w obliczu stłumionego popytu na pojazdy elektryczne, a w konsekwencji brakujących przychodów.

Jednocześnie unijny przemysł motoryzacyjny prowadzi wysiłkom na rzecz zwiększenia zrównoważonego rozwoju pojazdów i produkcji, które wymagają odpowiednich ram regulacyjnych i politycznych, aby były skuteczne i możliwe do wdrożenia w konkurencyjnej gospodarce.

We are living in an era where the green and digital transition is redefining the way we do business, live, and connect. The automotive industry continues to develop new solutions that help shape sustainable mobility for the future generations. At CLEPA, we speak on behalf of over 3,000 companies and 12 national associations from across Europe, and SDCM exemplifies how national organisations can engage not only on a national but also a European level, aiding the common effort to advance innovation and competitiveness of automotive suppliers.

We greatly value SDCM's proactive involvement in joint advocacy initiatives, which include organising bilateral discussions with Polish Members of the European Parliament, the European Commission, and Permanent Representatives from EU Member States. Such collaboration is key for successful dialogue with policymakers, especially during the challenging twin transition toward digitalisation and climate neutrality. This effort coincides with a difficult economic environment, declining EU competitiveness, and slowing car production. While EU competitiveness is increasingly emphasised, reducing the carbon footprint of industry and mobility remains a political priority.

The automotive industry is committed to achieving climate neutrality in transport. However, this will require significant political support, especially in ensuring the supply of batteries, raw materials, infrastructure, grid capacity, green electricity, and derisking investments. Currently, automotive suppliers face a tough balancing act—investing heavily in alternative technologies amid subdued demand for electric vehicles and, consequently, missing revenues.

At the same time, the EU automotive industry leads efforts to increase sustainability of vehicles and production which require the right regulatory and policy framework to be effective and implementable in a competitive economy.

As the EU navigates its leadership transition, under Ursula von der Leyen's second term as Commission President, the 'Green Deal' has shifted to the 'Green Industrial Deal' to address mounting global competition. Automotive suppliers are ready to

W miarę jak UE przechodzi zmianę przywództwa, a Ursula von der Leyen rozpoczęła swoją drugą kadencję jako przewodnicząca Komisji, „Zielony Ład” zmienił się w „Zielony Ład Przemysłowy”, aby sprostać rosnącej globalnej konkurencji. Dostawcy motoryzacyjni są gotowi wspierać tę zmianę, napędzając innowacje w zakresie czystszych i inteligentniejszych pojazdów, jednocześnie stymulując wzrost rynku. Wiele zależy jednak od konkretnych propozycji Komisji Europejskiej i konstruktywnej debaty legislacyjnej, która zmniejszy obciążenia regulacyjne i naprawdę zwiększy konkurencyjność.

W imieniu CLEPA chciałbym wyrazić naszą szczerą wdzięczność Tomaszowi Bębnowi i zespołowi SDCM za współpracę i z niecierpliwością czekam na dalsze budowanie naszej wspólnej wizji przyszłości motoryzacji w Europie.



Benjamin Krieger
Sekretarz Generalny CLEPA
CLEPA Secretary General

support this shift, driving innovations for cleaner and smarter vehicles while boosting market growth. However, much depends on concrete proposals from the European Commission and a constructive legislative debate that reduces regulatory burdens and truly enhances competitiveness.

On behalf of CLEPA, I would like to extend our sincere gratitude to Tomasz Bęben and the team at SDCM for the collaboration and I look forward to continue building on our common vision for Europe's automotive future.

FIGIEFA, Międzynarodowa Federacja Niezależnych Dystrybutorów Motoryzacyjnych, odgrywa kluczową rolę w reprezentowaniu interesów niezależnego rynku motoryzacyjnego w całej Europie. Założona w celu promowania uczciwej konkurencji i zapewnienia zrównoważonego rozwoju sektora, jest wspólnym głosem swoich członków, krajowych stowarzyszeń, w tym naszego nieocenionego polskiego członka, SDCM.

W ciągu minionych lat, od ostatniego raportu SDCM, FIGIEFA osiągnęła znaczące kamienie milowe w promowaniu znaczenia niezależnego rynku części zamiennych. Kluczowe osiągnięcia obejmują pierwszy krok w kierunku podstawowego zdalnego dostępu do danych pojazdów poprzez horyzontalne prawodawstwo UE w postaci Data Act. FIGIEFA nadal jednak domaga się wprowadzenia przepisów sektorowych dotyczących dostępu do danych, funkcji i zasobów w pojazdach, aby móc w pełni wykorzystać nasz potencjał cyfrowych usług opartych na danych. Ponadto obecnie pracujemy nad zapewnieniem zgodności z rozporządzeniem w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, które zachowa równe szanse między producentami pojazdów a niezależnymi operatorami, a także nad wsparciem inicjatyw na rzecz zrównoważonego rozwoju, które zachęcają do korzystania z części regenerowanych. Ponadto FIGIEFA aktywnie uczestniczy w dyskusjach dotyczących kluczowych dla sektora przepisów, takich jak odnowienie i aktualizacja do 2028 r. rozporządzenia MVBBER, a także w trwającym dialogu na temat przepisów sektorowych dotyczących dostępu do danych, funkcji i zasobów w pojazdach.

Patrząc w przyszłość, niezależny sektor dystrybucji części samochodowych stoi przed kilkoma wyzwaniami. Szybka ewolucja technologii motoryzacyjnej, w tym elektryfikacja i łączność pojazdów, wymaga ciągłego dostosowywania się graczy na rynku wtórnym. Ponadto złożoności regulacyjne, w szczególności dotyczące dostępu do danych i zgodności z nowymi standardami, będą wymagały czujnego wsparcia w celu utrzymania konkurencyjności sektora. Sprostanie tym wyzwaniom będzie miało zasadnicze znaczenie dla zapewnienia dalszego rozwoju niezależnego rynku części zamiennych, dostarczającego przystępne cenowo rozwiązania w zakresie mobilności przy jednoczesnym wsparciu innowacji.

FIGIEFA, the European association representing independent distributors of automotive parts and components, plays a pivotal role in advocating for the interests of the independent Automotive Aftermarket across Europe. Founded to promote fair competition and ensure the sustainability of the sector, FIGIEFA serves as the collective voice for its members, which include national associations from various countries, including our esteemed Polish member, SDCM.

Over the past years, since the last SDCM report, FIGIEFA has achieved significant milestones in promoting the importance of the independent aftermarket. Key accomplishments include a first step towards a basic access to vehicle telematics data through the EU horizontal legislation, the Data Act. However, FIGIEFA still calls for a sector-specific legislation on access to in-vehicle data, functions & resources in order to be able to fully deploy our potential of digital, data-driven services. Moreover, we are currently working in ensuring a fit on end-of-life vehicle Regulation that will preserve the level-playing field between vehicle manufacturers and independent operators, as well as the development of sustainability initiatives that encourage the use of remanufactured parts. Furthermore, FIGIEFA actively participating in discussions regarding critical legislation, such as the renewal and update until 2028 of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation, and the ongoing dialogue around sector-specific legislation for access to in-vehicle data, functions and resources.

Looking ahead, the independent automotive parts distribution sector faces several challenges. The rapid evolution of automotive technology, including electrification and connectivity, necessitates continuous adaptation by aftermarket players. Additionally, regulatory complexities, particularly around data access and compliance with emerging standards, will require vigilant advocacy to maintain a competitive landscape. Addressing these challenges will be essential to ensuring that the independent aftermarket continues to thrive, providing affordable mobility solutions while fostering innovation.

The collaboration between FIGIEFA and SDCM is invaluable in navigating these challenges. SDCM's active participation in FIGIEFA's initiatives

Współpraca między FIGIEFA i SDCM jest nieoceniona w radzeniu sobie z tymi wyzwaniami. Aktywny udział SDCM w inicjatywach FIGIEFA wzmacnia nasz wspólny głos i zwiększa nasze wysiłki na rzecz wsparcia zarówno na poziomie krajowym, jak i europejskim. Wspólnie dążymy do tego, aby niezależny rynek motoryzacyjny pozostał istotnym elementem europejskiej gospodarki, napędzając konkurencyjność i zrównoważony rozwój z korzyścią dla wszystkich zainteresowanych stron.

Podsumowując, FIGIEFA pozostaje oddana wspieraniu swoich członków, w tym SDCM, w stawianiu czoła wyzwaniom i wykorzystywaniu możliwości, które przed nimi stoją. Polski motoryzacyjny rynek wtórny jest jednym z najważniejszych w Europie. Nasza wspólna wizja i współpraca odegrają kluczową rolę w kształtowaniu prężnej i innowacyjnej przyszłości dla polskiego i całego europejskiego niezależnego rynku motoryzacyjnego.

strengthens our collective voice and enhances our advocacy efforts at both the national and European levels. Together, we are committed to ensuring that the independent Automotive Aftermarket remains a vital component of Europe's economy, driving competitiveness and sustainability for the benefit of all stakeholders.

In conclusion, FIGIEFA remains dedicated to supporting its members, including SDCM, in facing the challenges and seizing the opportunities that lie ahead. The Polish automotive aftermarket is a capital one in Europe. Our shared vision and collaboration will be instrumental in shaping a resilient and innovative future for the Polish and the whole European independent automotive aftermarket."



Sylvia Gotzen
CEO FIGIEFA

Kluczowe liczby

Key figures



141 TYS/K

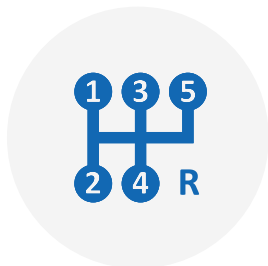
pracowników zatrudniały średniorocznie
w 2022 roku firmy produkujące części
samochodowe w Polsce
people were employed on average annually
in 2022 by auto parts companies in Poland

tyle średnio więcej płaciły swoim pracownikom w 2022 r.
firmy produkujące części samochodowe w porównaniu do
innych firm przemysłowych
that's how much more, on average, parts manufacturers
paid their employees in 2022 compared to other
industrial companies



174 TYS/K

pracowników zatrudniały średniorocznie
w 2023 r. firmy zajmujące się sprzedażą
i naprawami samochodów w Polsce
people were employed on average annually
in 2023 by companies dealing with
vehicle sale and repair in Poland



264 PLN

tyle średnio więcej płaciły swoim pracownikom w 2022 r.
firmy produkujące części samochodowe w porównaniu do
innych firm przemysłowych
that's how much more, on average, parts manufacturers
paid their employees in 2022 compared to other
industrial companies



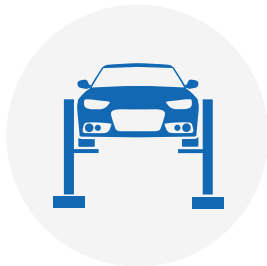
47 MLN/M

tyle opon wyprodukowały
w Polsce firmy w 2023 r.
the amount of tyres produced
in Poland in 2023



122,9 MLD/B

taką wartość miała produkcja części
samochodowych w Polsce w 2023 r.
the value of spare parts production
in Poland in 2023



~ 24 TYS/K

tyle niezależnych warsztatów samochodowych
funkcjonuje obecnie w Polsce.
the number of independent garages
operation in Poland



~ 80%

części samochodowych trafia do kierowców za
pośrednictwem warsztatów samochodowych
the percentage of parts reaching the motorists
via repair garages



64,7%

taki odsetek dystrybutorów części samochodowych
zanotowało w pierwszym półroczu 2024 r. wzrost
przychodów w stosunku do pierwszego półrocza 2023 r.
the percentage of parts wholesalers noting the increase
in revenues in H1 2024 in comparison to H1 2023



~ 16 MLD/B PLN

tyle wynosi szacunkowa wartość rynku
sprzedaży części samochodowych przez internet
the estimated value of sale
of spare part via Internet



296 PLN

wydaje rocznie na zakup części w warsztatach
samochodowych przeciętny polski kierowca
annual spending of an average Polish motorist on
the purchase of spare parts in garages

01

Trendy
kształtujące
branżę

Trends
shaping the
automotive
sector

Branża producentów i dystrybutorów części samochodowych to filar, na którym opiera się polska i europejska gospodarka. Produkcja motoryzacyjna to trzeci największy sektor w Polsce po produkcji żywności i energetyce. Łącznie sektor zatrudnia ponad 315 tys. pracowników na terenie całej Polski¹. W skali całej UE sektor daje zatrudnienie niemal 7 mln pracowników.² Patrzymy w przyszłość dostrzegając zarówno niepokojące zjawiska, jak i szanse na rozwój. Poniższa część raportu wskazuje główne trendy kształtujące branżę samochodową w Polsce w perspektywie kolejnych 10-20 lat.

Elektromobilność i technologie niskoemisyjne

Zmiany klimatyczne są faktem. Już obecnie kosztują one polską gospodarkę średnio 6 mld PLN rocznie w wyniku kosztów nasilających się ekstremalnych zdarzeń pogodowych³. Główną przyczyną zwiększania się średnich temperatur na świecie są gazy cieplarniane (w tym CO₂) pochodzące ze spalanych paliw kopalnych. Jednym z sektorów gospodarki odpowiedzialnym za rosnące emisje jest transport odpowiadający za ok. 25% emisji CO₂ w Europie⁴. Z tego ok. 70% emisji przypada na transport drogowy. Dlatego też państwa i gospodarki na całym świecie szukają rozwiązań umożliwiających utrzymanie obecnej mobilności społecznej przy jednoczesnym zmniejszaniu emisji CO₂, przyczyniających się do zmian klimatu.

Podstawowym środkiem w celu wyeliminowania emisji CO₂ z transportu samochodowego jest rezygnacja z napędu spalinowego na rzecz zasilania pojazdów przez akumulatory litowo-jonowe. Innym rozwiązaniem jest rozwój czystych paliw – m.in. wodoru, wskazywanego jako najbardziej przyszłościowy przez liderów branży⁵. Rozwój niskoemisyjnych technologii jest kluczowym trendem, który będzie kształtował branżę motoryzacyjną w kolejnych dekadach. **Otwartym pytaniem pozostaje jednak to, na ile cięcia kształtujące polityki UE pozwolą na różne ścieżki dojścia do zero emisyjności oraz czy europejski przemysł (także motoryzacyjny) otrzyma odpowiednie wsparcie niezbędne do transformacji i utrzymania konkurencyjności.**

1 Dane GUS.
2 Dane Eurostat za: Roland Berger.
3 Analiza naukowców z IOŚ-PIB https://klimada2.ios.gov.pl/files/2023/Atlas_skutkow_zjawisk_ekstremalnych_w_Polsce.pdf
4 Dane Eurostat.
5 Raport Moto Barometr 2024 Exact x Forestall.

The automotive parts manufacturers and distributors industry is the pillar on which the Polish and European economies are based. Automotive production is the third largest sector in Poland after food production and energy. In total, the sector employs more than 315,000 people throughout Poland¹. Across the EU, the sector provides employment for nearly 7 million workers². We look to the future noting both disturbing developments and opportunities for development. The following section of the report indicates the main trends shaping the automotive industry in Poland over the next 10-20 years.

Electromobility and low-carbon emitting technologies

Climate change is a fact of life. It is already costing the Polish economy an average of PLN 6 bn a year as a result of the cost of increasing extreme weather events³. The main cause of increasing average global temperatures is greenhouse gases (including CO₂) from burning fossil fuels. One of the economic sectors responsible for rising emissions is transportation, which accounts for about 25% of CO₂ emissions in Europe⁴. Of these, about 70% of emissions are attributable to road transport. Therefore, countries and economies around the world are looking for solutions to maintain current social mobility while reducing CO₂ emissions, contributing to climate change.

The primary measure to eliminate CO₂ emissions from automobile transportation is to abandon internal combustion propulsion in favour of powering vehicles by lithium-ion batteries. Other solutions include the development of clean fuels - including hydrogen, identified as the most forward-looking by industry leaders⁵. The development of low-emission technologies is a key trend that will shape the automotive industry in the coming decades. **However, it remains an open question to what extent EU policymaking bodies will allow different pathways to zero-carbon, and whether the European industry (including the automotive industry) will receive the appropriate support necessary to transform and remain competitive.**

1 CSO data.
2 Eurostat qtd. in Roland Berger.
3 IOŚ-PIB analysis https://klimada2.ios.gov.pl/files/2023/Atlas_skutkow_zjawisk_ekstremalnych_w_Polsce.pdf
4 Eurostat data.
5 Moto Barometr 2024 Exact x Forestall report.

Chińska konkurencja i europejska odpowiedź

Rozwój elektromobilności wydaje się obecnie światowym konsensusem. Jednak różne regiony świata wypracowały różne sposoby dojścia do tego celu. Europa postawiła na regulacje i ograniczenia narzucone producentom aut. Chiny natomiast znacząco zwiększyły emisję CO₂ do atmosfery, a jednocześnie rozwinęły sektory przemysłu odpowiedzialnego za zieloną transformację (elektromobilność, panele PV). W efekcie chińskie przedsiębiorstwa wypracowały konkurencyjną i przewodnią rolę na kluczowych rynkach niezbędnych z punktu widzenia świata do zielonej transformacji.

Chiny zarówno kontrolują większość rynku baterii litowo-jonowych niezbędnych do produkcji samochodów elektrycznych, jak też mają pod kontrolą łańcuchy dostaw surowców niezbędnych do wytwarzania tychże baterii. W połączeniu z silnym publicznym wsparciem dla producentów motoryzacyjnych, chińskiej gospodarce udało się rozwinąć nowe marki oferujące dużo tańsze pojazdy elektryczne od tych produkowanych przez tradycyjnych motoryzacyjnych gigantów z Europy. W efekcie na przestrzeni 2023 i 2024 roku obserwowaliśmy gwałtownie rosnący eksport chińskich samochodów na światowe rynki.

Odpowiedzią Unii Europejskiej jest przyjęty w październiku 2024 roku pakiet ceł importowych dla chińskich firm motoryzacyjnych, uznający występowanie, niedozwolonej w przypadku producentów europejskich, pomocy publicznej. Przyjęcie ceł importowych poprzedziła debata między europejskimi państwami, która ujawniła daleko idące różnice zdań. Z perspektywy krajów eksportujących samochody do Chin stosowanie ceł importowych grozi wojną celną i pogorszeniem wyników eksportu. Z punktu widzenia krajów eksportujących samochody i części do innych krajów europejskich, cła są niezbędne do utrzymania konkurencyjności na wspólnym rynku.

Wyzwanie chińskie będzie silnym trendem kształtującym decyzje europejskich (także polskich) firm motoryzacyjnych w kolejnych latach. Konsumenci postrzegają obecnie chińskie marki jako mniej wiarygodne⁶, ale jednocześnie

6 Badanie Minds & Roses.

Chinese competition and European response

Electromobility development now seems to be the global consensus. However, different regions of the world have developed different ways to get there. Europe has relied on regulations and restrictions imposed on vehicle manufacturers. China, on the other hand, has significantly increased its atmospheric CO₂ emissions, while at the same time developing industries responsible for the green transition (electromobility, PV panels). As a result, Chinese companies have developed a competitive and leading role in key markets necessary for the world's green transformation.

China both controls most of the market for the lithium-ion batteries needed to make electric cars, and also has control of the supply chains for the raw materials needed to make those batteries. Combined with strong public support for automotive manufacturers, the Chinese economy has managed to develop new brands offering much cheaper electric vehicles than those produced by traditional automotive giants from Europe. As a result, over the course of 2023 and 2024, we have seen rapidly growing exports of Chinese cars to global markets.

The European Union's response is a package of import tariffs on Chinese automobile companies, adopted in October 2024, recognising the presence of state aid, not allowed in the case of European manufacturers. The adoption of the import duties was preceded by a debate among European countries, which revealed far-reaching differences of opinion. From the perspective of countries exporting cars to China, the application of import tariffs risks a tariff war and a deterioration in export performance. From the perspective of countries exporting cars and parts to other European countries, tariffs are necessary to maintain competitiveness in the common market.

The Chinese challenge will be a strong trend shaping the decisions of European (including Polish) automotive companies in the coming years. Consumers now perceive Chinese brands as less reliable⁶, but at the same time consider

6 Minds & Roses survey.

rozważają zakup samochodów przy odpowiednio niskich cenach (chińskie marki już teraz takie oferują). Jeśli chińskie samochody wejdą „pod strzechy”, mogą na stałe zmienić krajobraz motoryzacji w Polsce.

Łańcuchy dostaw na czasy po globalizacji

Rosnąca globalna niestabilność oraz odchodzenie przez USA od globalizacji tworzy zupełnie nowe realia gospodarcze na kolejne dekady. Obowiązujący w światowej gospodarce od lat 80-tych tzw. Konsensus Waszyngtoński zakładał swobodny przepływ towarów i usług między państwami i tworzył ramy umożliwiające rozwinięcie globalnych łańcuchów dostaw. Jak zakładali stojący za takim myśleniem ekonomiści, specjalizacja w globalnych łańcuchach dostaw opłaca się wszystkim – zarówno państwom, które pozbywają się ze swoich granic zakładów produkcyjnych, jak i tym, które takie zakłady otwierają.

W toku błyskawicznego rozwoju gospodarczego Chin oraz wewnętrznych problemów USA okazało się jednak, że przy tak określonych zasadach wymiany międzynarodowej to państwa, które kontrolują bogactwa naturalne oraz proces produkcji przemysłowej, są w stanie rozwijać się szybciej, oferować swoim mieszkańcom lepiej płatne miejsca pracy oraz budować potęgę militarną. Zarówno czasy pandemii COVID-19, jak i wojny ukraińsko-rosyjskiej dowiodły niezbitcie, że rozciągnięte na cały świat – i obejmujące często wrogie sobie państwa – łańcuchy wartości są niezwykle kruche. Jeśli cała produkcja kluczowych komponentów, takich jak mikroprocesory, jest skoncentrowana w jednym rejonie świata, każdy problem na trasach handlowych, wybuch epidemii czy groźba konfliktu militarnego wpływają drastycznie na sytuację gospodarczą na całym świecie.

Kolejne lata w polityce przemysłowej będą czasem zmian w łańcuchach wartości – przenoszeniu produkcji bliżej siebie, do obszaru państw bliskich sobie strategicznie i wojskowo. **Polska może być beneficjentem tej zmiany (przenoszenie produkcji z Azji do Polski), ale może też przegrać konkurencję – w przypadku pogarszającej się kondycji niemieckiego przemysłu samochodowego.** Wielu polskich przedsiębiorców obawia

buying cars at correspondingly low prices (Chinese brands already offer such). If Chinese cars enter “under the roofs”, they will permanently change the automotive landscape in Poland.

Supply chains in the post-globalisation era

Growing global instability and the U.S. shift away from globalisation are creating entirely new economic realities for decades to come. The so-called Washington Consensus, which had been in effect in the global economy since the 1980s, assumed the free flow of goods and services between countries and created a framework for the development of global supply chains. As the economists behind such thinking assumed, specialization in global supply chains pays off for everyone – both for countries that divest manufacturing facilities from their borders and those that open such facilities.

However, in the course of China’s rapid economic development and the US’s domestic problems, it has become clear that with such rules of international exchange in place, it is the states that control natural resources and the process of industrial production that are able to develop faster, offer better-paying jobs to their populations and build military power. Both the times of the COVID-19 pandemic and the Ukraine-Russia war proved conclusively that value chains stretched across the globe – and involving often hostile states – are extremely fragile. If the entire production of key components, such as microprocessors, is concentrated in one region of the world, any problem on trade routes, outbreak of epidemics or threat of military conflict drastically affects the economic situation worldwide.

The next few years in industrial policy will be a time of changes in value chains – moving production closer together, to an area of countries strategically and militarily close to each other. **Poland may be a beneficiary of this change (shifting production from Asia to Poland), but it may also lose the competition – in the case of the deteriorating condition of the German auto industry.** Many Polish entrepreneurs are also concerned about the growing role of Turkey – positioning itself as an intermediary between East and West, Asia and Europe.

się także rosnącej roli Turcji – pozycjonującej się w roli pośrednika między wschodem a zachodem, Azją i Europą.

Wszechobecna technologia cyfrowa

Coraz więcej obszarów naszego życia przenosi się do sieci. Codziennie spędzamy kilka godzin patrząc w nasze podłączone do internetu telefony⁷. Nic dziwnego, że do sieci przenosi się także handel częściami samochodowymi. **To za pośrednictwem systemów e-commerce dystrybutorów, mechanicy zamawiają do swoich serwisów części. To też za pośrednictwem platform e-commerce części kupują indywidualni użytkownicy samochodów.** Ten trend jest widoczny od dawna i pozostanie takim przez kolejne lata.

Jednocześnie technologie cyfrowe zmieniają też samochody od środka. Rosnąca liczba komponentów cyfrowych odpowiada za sterowanie różnymi funkcjami pojazdów, a także za komunikację z innymi pojazdami. Rozwijające się już technologie autonomizacji ruchu umożliwiają samochodom najnowszej generacji samodzielne poruszanie się na niektórych drogach przy dobrych warunkach atmosferycznych. Autonomizacja transportu zwiastuje wielkie oszczędności i szanse choćby sektorowi logistycznemu, zmagającemu się od lat z niedoborem pracowników. O ile więc autonomiczny ruch w centrach dużych miast pozostaje futurystycznym snem, o tyle autonomiczny ruch pojazdów na trasach szybkiego ruchu i odpowiednio wyposażonych odcinkach dróg jest całkiem realny jeszcze w tej dekadzie.

W kolejnych latach możemy spodziewać się dalszego rozwoju technologii cyfrowych – zarówno w procesie prowadzenia auta, zarządzania flotami pojazdów, jak też zakupów części samochodowych.

⁷ Szczegółowe liczby mocno różnią się w zależności od badania, ale możemy zakładać, że to przedział ok. 3–6 godzin dziennie.

Ubiquitous digital technology

More and more areas of our lives are moving online. We spend several hours every day looking at our internet-connected phones⁷. Not surprisingly, the auto parts trade is also moving online. **It is through distributors’ e-commerce systems that mechanics order parts for their service centres. It is also through e-commerce platforms that individual car users buy parts.** This trend has been evident for a long time and will remain so for years to come.

At the same time, digital technologies are also changing cars from the inside out. A growing number of digital components are responsible for controlling various vehicle functions, as well as communicating with other vehicles. Traffic autonomisation technologies, which are already developing, enable the latest generation of cars to drive themselves on certain roads in good weather conditions. The autonomisation of transportation previews great savings and opportunities for, for example, the logistics sector, which has been struggling with labour shortages for years. So while autonomous traffic in the centres of major cities remains a futuristic dream, autonomous vehicle traffic on expressways and properly equipped road sections is quite real later this decade.

In the next few years, we can expect to see further development of digital technologies – both in the process of driving cars, managing fleets of vehicles, and purchasing auto parts.

⁷ The exact numbers vary greatly depends on study, but we can assume it is a range of about 3–6 hours per day.

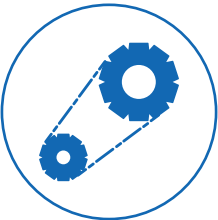
02

Produkcja
części

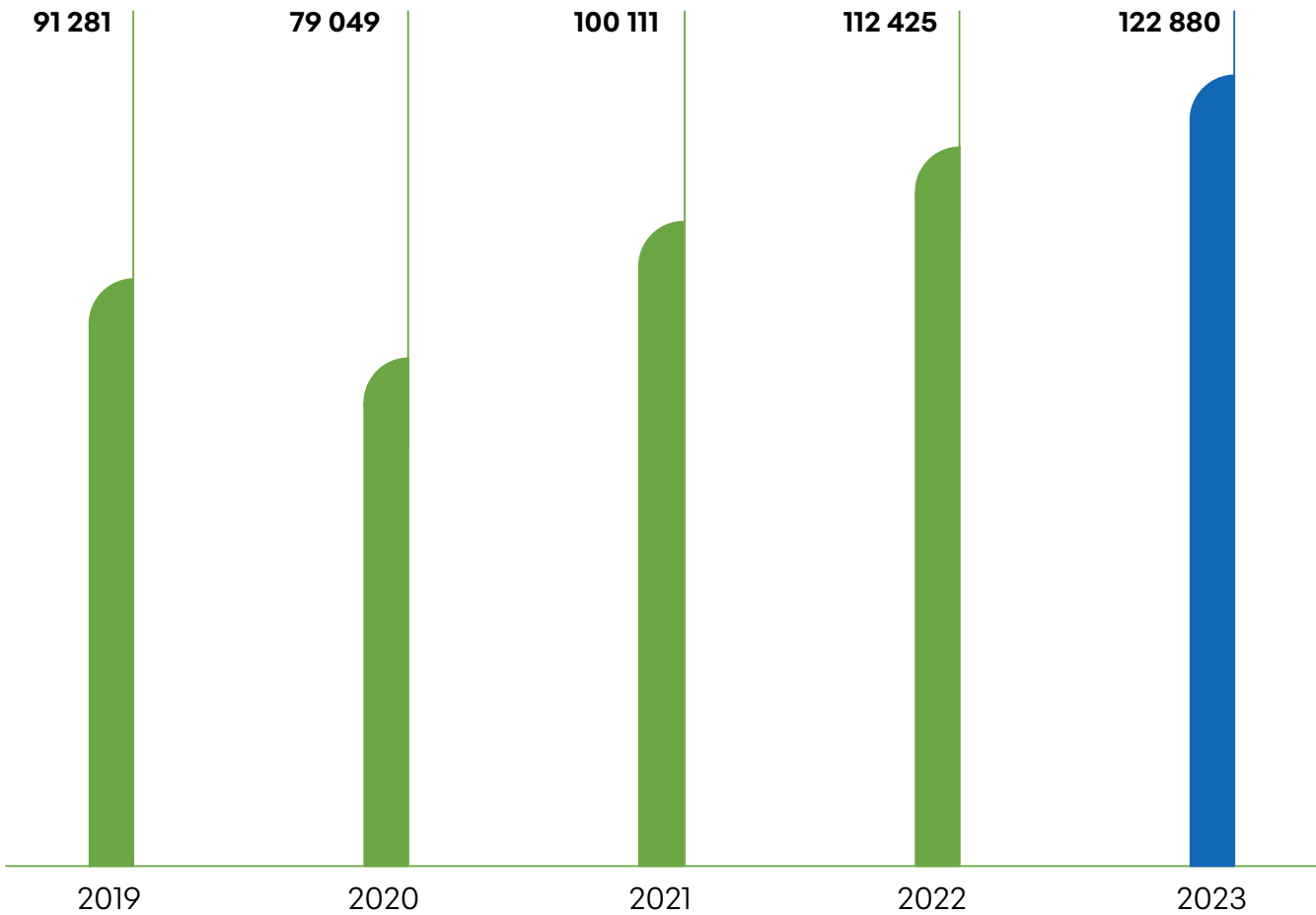
Production
of parts

Produkcja części samochodowych to największa część polskiego sektora motoryzacyjnego. Wartość produkcji sprzedanej w 2023 roku **wyniosła 122,9 mld PLN i była o 9,3% wyższa niż w roku 2022** (dane na wykresie). Udział produkcji części i akcesoriów w całej produkcji motoryzacyjnej od wielu lat utrzymuje się na poziomie powyżej 50%, a zatrudnionych w tej części branży jest ok. 3/4 pracowników sektora automotive.

Production of car parts covers the largest portion of Poland’s automotive sector. The value of sold production in 2023 **was at PLN 122.9 bn, 9.3% higher than in 2022** (see data in the graph). The share of parts and accessories production in total automotive output has remained above 50% for many years, and about three-quarters of automotive employees work in this sector.



Produkcja sprzedana części i akcesoriów do pojazdów silnikowych (mln PLN)
Sold production of parts and accessories for motor vehicles (PLN m)



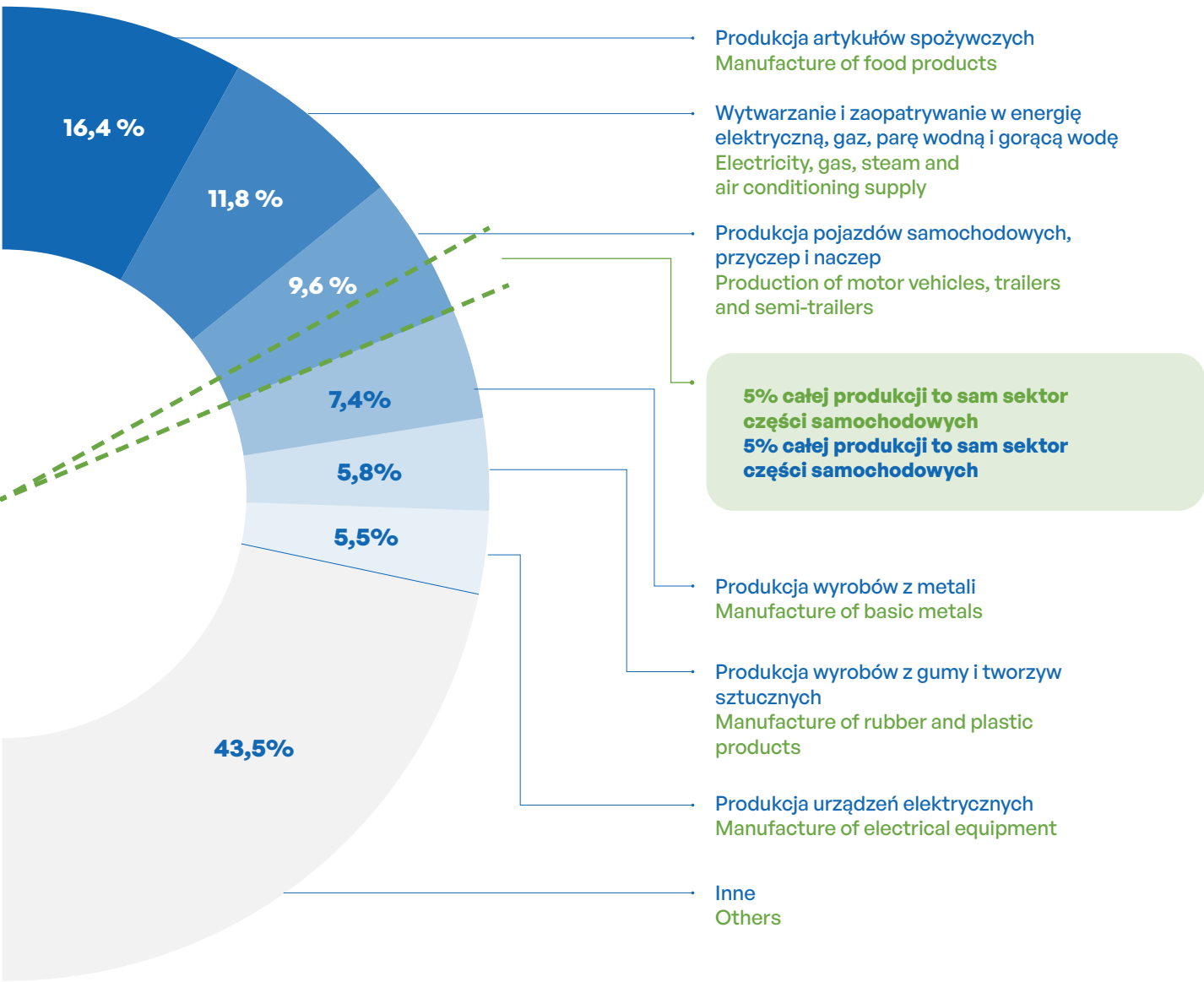
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (nakłady i wyniki Przemysłu 2022, Przemysł – wyniki działalności 2023)*
Source: own compilation based on Central Statistical Office (CSO) data (Industry inputs and outputs 2022, Industry – performance in 2023)*

8 Z racji braku publikacji „Nakłady i wyniki przemysłu” za 2023 rok posłużono się wyliczeniem na podstawie dynamiki wzrostu produkcji w 2023 dostępnej w publikacji „Przemysł- wyniki działalności”, gdzie nie były podawane wyniki w PLN, a roczna dynamika w stosunku do roku ubiegłego.

Szczególną rolę produkcji części samochodowych można dostrzec w porównaniu z innymi sektorami przemysłu. Łącznie produkcja sprzedana części i akcesoriów do pojazdów silnikowych odpowiadała za **5%** polskiej produkcji przemysłowej. Wraz z resztą branży motoryzacyjnej dało to **trzeci** wynik – za produkcją spożywczą oraz branżą energetyczną.

The special role of car parts production can be seen in comparison with other industries. In total, sold production of motor vehicle parts and accessories accounted for **5%** of Polish industrial production. Together with the rest of the automotive industry, it ranked **third** – following food production and the energy sector.

Sektory według udziału procentowego w produkcji sprzedanej przemysłu w 2023 r.
Sectors by percentage of industrial output sold in 2023.

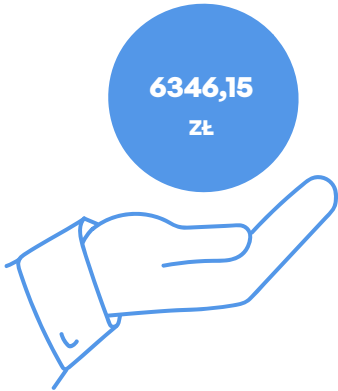


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Przemysł – wyniki działalności w 2023 r.)
Source: own compilation based on CSO data (Industry – performance in 2023)

W skali całej UE sektor motoryzacyjny odpowiada za ok. 2 bln EUR wartości dodanej rocznie⁹. Polskie firmy produkujące części zajmują kluczowe miejsce w tym ogromnym łańcuchu wartości, zapewniając producentom samochodów dostęp do nowoczesnych i konkurencyjnych cenowo części. Dzięki temu firmy produkujące części motoryzacyjne są w stanie oferować godne pensje dla ok. 123 tys. osób (dane za 2023 r.). Średnia zarobków w sektorze była **o 4,2% wyższa** niż dla całej gospodarki (dane za 2022 r.).

On an EU-wide basis, the automotive sector accounts for ca. EUR 2 tn in added value annually⁹. Polish companies manufacturing parts occupy a key position in this excessive value chain, providing carmakers with access to modern and competitively priced parts. As a result, automotive parts manufacturers can offer decent wages to some 123 k people (2023 figures). Average earnings in the sector were **4.2% higher** than for the economy as a whole (2022 data).

Przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w 2022 r.
Average gross income in national economy, 2022



Przeciętne wynagrodzenie w firmach produkujących części samochodowe w 2022 r.
Average gross income in companies producing car parts and accessories, 2022



⁹ Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own compilation based on CSO data.

Branża motoryzacyjna jest jedną z najbardziej zglobalizowanych – firmy z tego sektora uczestniczą w skomplikowanych łańcuchach wartości obejmujących nieraz różne kontynenty. Państwa z grupy V4 (Polska, Czechy, Słowacja i Węgry) dołączyły do świata globalnej gospodarki na przełomie lat 80. i 90. za sprawą przemian wolnorynkowych i upadku niewydolnego tzw. bloku wschodniego. Lata 90. były okresem dynamicznego rozwoju sektora motoryzacyjnego w Niemczech, który szukał dla siebie nowych rynków zbytu, podwykonawców oraz nowych miejsc na zakłady produkcyjne. W nieco mniejszym stopniu ten proces

The automotive industry is one of the most globalised ones – companies in this sector participate in complex value chains that sometimes span continents. The V4 countries (Poland, Czechia, Slovakia and Hungary) joined the world of the global economy in the late 1980s and early 1990s, thanks to free-market transformations and the collapse of the inefficient so-called Eastern Bloc. The 1990s were a period of rapid growth for Germany’s automotive sector, which was looking for new markets, subcontractors and new sites for production facilities. To a somewhat lesser extent, this process also affected other European manufacturers

⁹ Dane Eurostat, za raportem European Independent Automotive Aftermarket Panorama, Roland Berger 2024.

dotyczył też innych europejskich producentów (choćby Fiata czy Renault). Nowe fabryki zaczęły się pojawiać we wszystkich 4 krajach regionu, co pozwoliło państwom dawnego EWPG włączyć się do europejskiego łańcucha wartości.

Co warto podkreślić, związki w obszarze motoryzacyjnym między Wspólnotą Europejską (EWG, potem UE) a Polską istniały jeszcze w czasach PRL. Wystarczy wspomnieć choćby polskie modele Fiata produkowane w Tychach i Bielsku-Białej. Rola Polski na motoryzacyjnej mapie Europy jest więc od dawna istotna, mimo obecnego braku własnej marki samochodów osobowych.

Polska specyfika w regionie V4 opiera się jednak w ostatnich dekadach na postawieniu w pierwszej kolejności na produkcję części, a nie całych samochodów. O ile na Słowacji czy Węgrzech kluczową rolę odgrywają fabryki samochodów, o tyle Polska „stoi” fabrykami kluczowych komponentów samochodowych, np. elementów przeniesienia napędu, opon, szyb, akumulatorów, lamp, foteli, hamulców etc. W ten sposób polskie części znajdziemy obecnie w samochodach różnych marek na całym świecie.

Produkcja wybranych części samochodowych w 2023 roku
Production of selected car parts in 2023



Pasy bezpieczeństwa
82,3 mln sztuk

Seat belts
82,3 M Pieces



Hamulce oraz części do układów hamulcowych
364 tys. ton

Brakes and parts for brake system
364 k. ton



Opony
47 mln sztuk

Tyres
47 M pieces



Akumulatory kwasowo-ołowiowych
7 mln sztuk

Lead-acid accumulators
7 M pieces

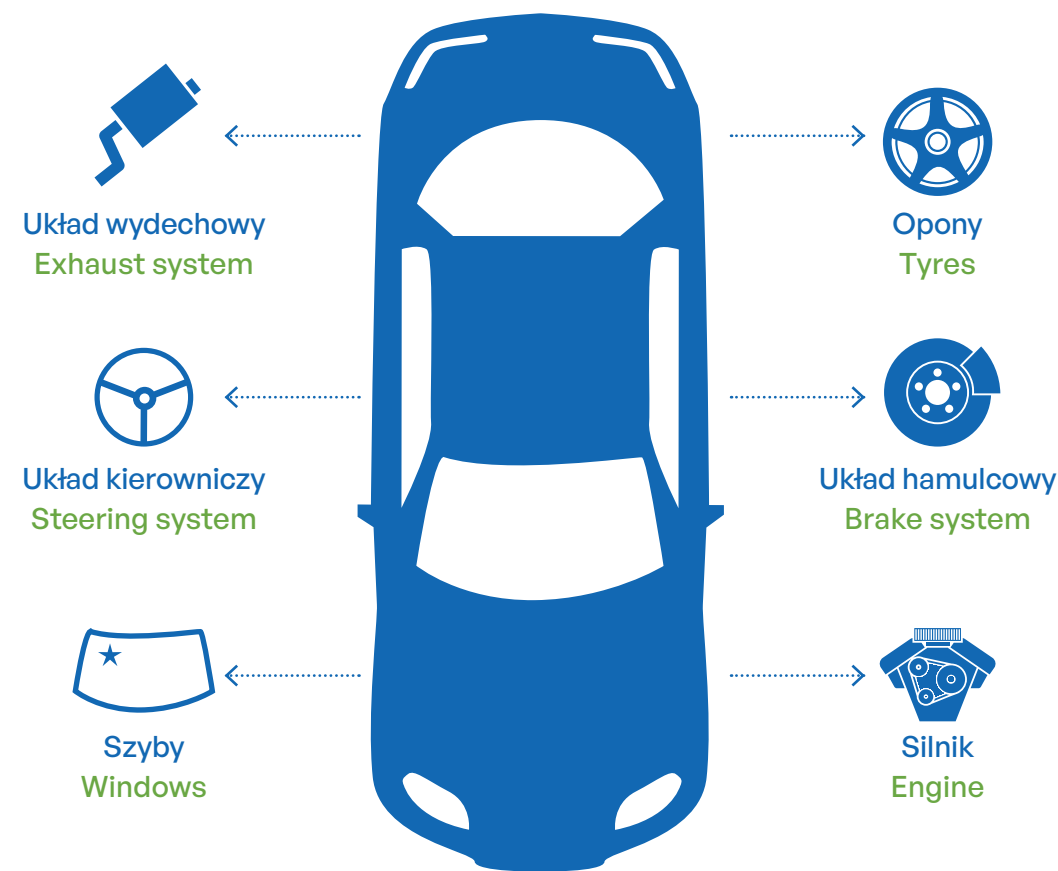
⁹ Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.
Source: own compilation based on CSO data.

Rola najnowszych technologii w produkcji

Współczesny samochód to owoc współpracy wielu firm produkcyjnych, wyspecjalizowanych w różnych technologiach. Około 80% komponentów samochodu spalinowego wytwarzanych jest przez niezależnych producentów części, a pozostałe 20% przez firmy produkujące pojazdy. Przy tak wysokim poziomie skomplikowania technicznego producenci samochodów sami nie są w stanie obsługiwać całości procesu projektowania i produkcji części, składających się często z bardzo różnych surowców, komponentów, nierzadko też naszpikowanych elektroniką.

The role of the latest technologies in manufacturing

The modern car is a result of cooperation between many manufacturing companies, specialised in different technologies. About 80% of the components of an internal combustion car are manufactured by independent parts manufacturers, and the remaining 20% by vehicle manufacturing companies. With such a high level of technical complexity, carmakers themselves are unable to handle the entire process of designing and manufacturing parts, often consisting of very different raw materials and components, and often packed with electronics.



Obecnie samochód spalinowy może mieć w sobie nawet ok. 1000 mikroprocesorów¹⁰. Pojazd elektryczny będzie ich miał 10 razy tyle co pojazd o tradycyjnym napędzie. Każdy z tych mikroprocesorów jest oddzielnym mini-komputerem o mocy przekraczającej super-komputery wysyłane w misjach kosmicznych przez NASA. Ich obecność w samochodzie pozwala kierowcy na bezpieczniejszą i efektywniejszą jazdę, łatwiejszą obsługę różnych

Today, an internal combustion car can have as many as about 1,000 microchips in it¹⁰. An electric vehicle will have 10 times as many of these as compared to a traditionally powered vehicle. Each of these microchips is a separate mini-computer with power exceeding the supercomputers sent on space missions by NASA. Their presence in a car allows motorists to drive more safely and efficiently and operate various functions related to

¹⁰ Źródło danych: Polar Semiconductor - <https://polarsemi.com/blog/blog-semiconductor-chips-in-a-car/>.

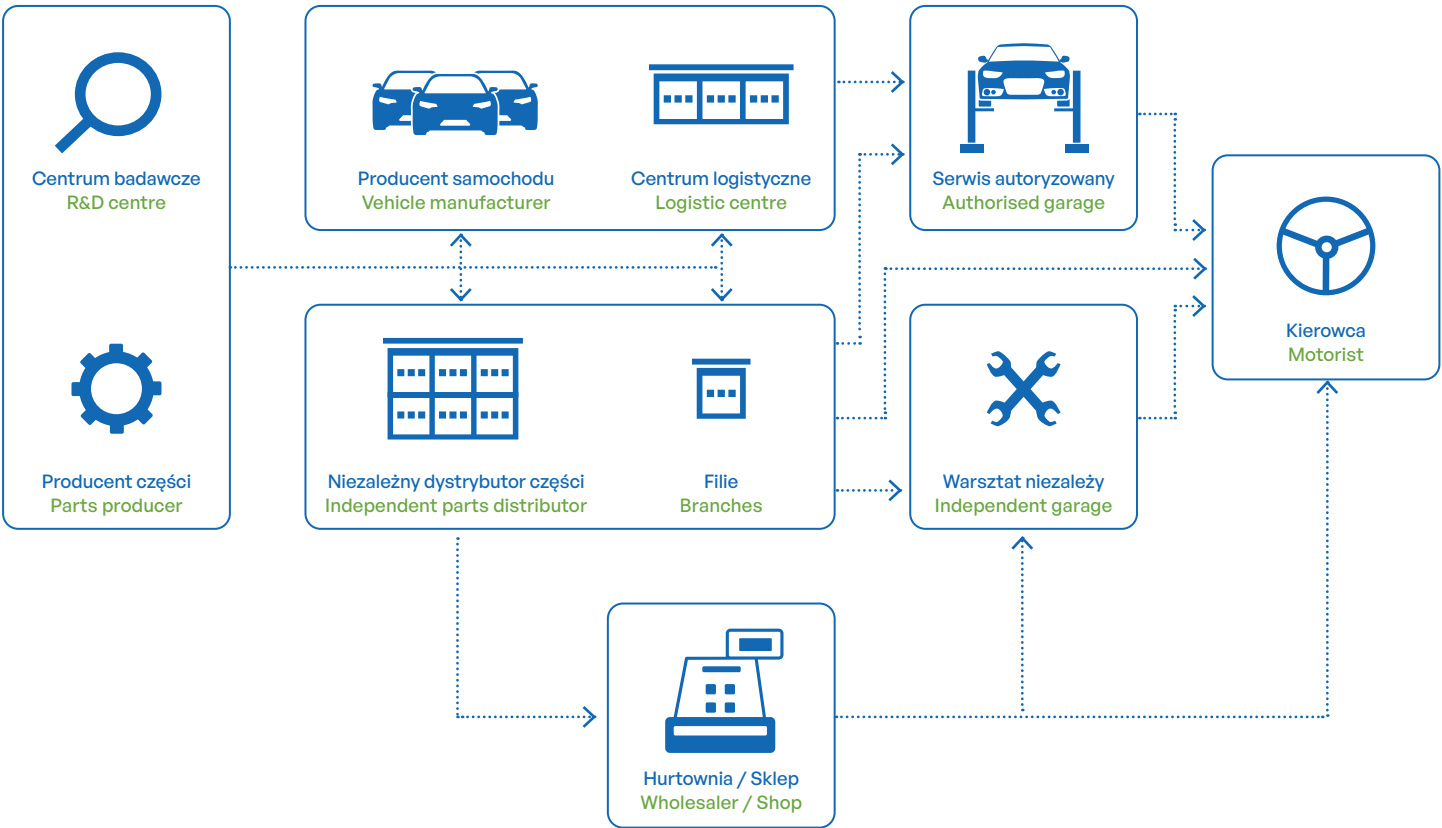
¹⁰ Data source: Polar Semiconductor - <https://polarsemi.com/blog/blog-semiconductor-chips-in-a-car/>.

funkcji powiązanych z komputerem pokładowym, klimatyzacją czy alarmem. Za ich montaż i konfigurację odpowiedzialni są w większości właśnie producenci części samochodowych, oferujący coraz nowocześniejsze rozwiązania producentom aut.

Każdy taki mikroprocesor produkowany jest w sterylnych warunkach w odpowiednich fabrykach, a składa się również z wielu komponentów z różnych krajów świata. O roli mikroprocesorów w motoryzacji opinia publiczna i kierowcy mogli się dowiedzieć w trakcie tzw. „Kryzysu czipowego” w 2021 roku¹¹. Dziesiątki tysięcy samochodów w różnych fabrykach nie mogło być wtedy ukończone ze względu na wielomiesięczne opóźnienia w dostawach mikroprocesorów, co spowodowało szybki wzrost cen samochodów oraz duże opóźnienia w dostawach samochodów już zamówionych.

the on-board computer, air conditioning or alarm more easily. These are mostly car parts makers who are responsible for their installation and configuration, offering increasingly modern solutions to car manufacturers.

Each such microchip is manufactured under sterile conditions in special plants and consists of many components from different countries around the world. The public and motorists were able to learn about the role of microchips in the automotive sector during the so-called “Chip Crisis” in 2021¹¹. At the time, tens of thousands of cars at various factories could not be finished due to months-long delays in the delivery of microchips, resulting in a rapid increase in car prices and long delays in the delivery of cars already ordered.



¹¹ Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Source: own compilation based on CSO data.

¹¹ Źródło: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pl/pdf/2021/10/pl-Raport-KPMG-pt-Surviving-the-silicon-storm.pdf> za https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2021/10/Tygodnik-Gospodarczy-PIE_42-2021.pdf.

¹¹ Source: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pl/pdf/2021/10/pl-Raport-KPMG-pt-Surviving-the-silicon-storm.pdf> qtd. in https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2021/10/Tygodnik-Gospodarczy-PIE_42-2021.pdf.

Producenci części na mapie Polski

Duża rola produkcji części samochodowych dla polskiej gospodarki jest widoczna szczególnie po spojrzeniu na mapę. Duże i średnie zakłady produkujące części samochodowe obecne są praktycznie we wszystkich polskich województwach – zarówno w okolicy największych miast, jak i tych średnich i mniejszych. Polska wyróżnia się wciąż na tle Europy policentryczną strukturą, a więc rozproszeniem ludności na obszarze całego kraju, w gęstej sieci małych miasteczek i miejscowości. O ile w największych metropoliach, takich jak Warszawa, Kraków czy Trójmiasto, łatwo jest o dobrze płatną pracę w usługach, o tyle w mniejszych miejscowościach zakłady przemysłowe, często te producentów części samochodowych, stanowią najlepszą gwarancję godnych i stabilnych zarobków.

Parts manufacturers on the map of Poland

The significant role of car parts production in the Polish economy is particularly evident when one looks at the map. Large and medium-sized car parts plants are present in virtually all Polish provinces – both around the largest cities and around medium-sized and smaller ones. Poland is still distinguished from Europe by its polycentric structure, meaning that the population is dispersed throughout the country in a dense network of small towns and villages. While it is easy to find well-paid service jobs in major metropolitan areas such as Warsaw, Kraków or the Tri-City, in smaller towns and cities, industrial plants, often those of car parts manufacturers, are the best guarantee of decent and stable earnings.

Niezależni producenci części tworzą blisko 80% miejsc pracy w przemyśle motoryzacyjnym
Independent parts manufacturers create almost 80% of jobs in the automotive industry

1. Antalex

2. Aptiv - Centrum Techniczne

3. Aptiv Services Poland

4. Aptiv Services Poland

5. Asmet

6. AS-PL

7. BorgAutomotive

8. BorgWarner

9. Brembo Poland

10. Brembo Poland

11. CEVAM/ELSAM

12. Dayco Poland

13. Denso Thermal Systems Polska

14. Dr. Motor

15. Exide Technologies

16. Exmot

17. Federal-Mogul Gorzyce

18. F&T Kraśnik

19. Gates Polska

20. GKN Driveline

21. Hengst Filtration Poland

22. Hengst Filtration Poland

23. ISKRA Zakłady Precyzyjne

24. Jenox

25. KAMPOL

26. Kirchoff Polska

27. LAUBER

28. Linex

29. Lumag

30. Lumileds Poland

31. Mahle Behr Ostrów Wielkopolski

32. Mahle Polska

33. Mann+Hummel FT Poland

34. Marelli Bielsko-Biała Poland

35. Marelli Sosnowiec Poland

36. NGK Ceramics Polska

37. NGK Ceramics Polska

38. NRF Thermal Engineering Poland

39. Oximo

40. Phillips Lighting Poland

41. Phillips Poland

42. PHINIA Delphi Poland

43. Pos Service Holland

44. Re-Part

45. Robert Bosch

46. ROLL

47. SKF

48. Tedgum

49. TENCAR

50. Tenneco Automotive Eastern Europe

51. Tenneco Automotive Polska

52. Tenneco Silesia

53. Tomex Brakes

54. Turbo-Tec

55. Valeo (Zakład Produkcji i Regeneracji Systemów Napędowych)

56. Valeo (Zakład Produkcji Systemów Chłodzenia Silnika)

57. Valeo (Zakład Produkcji Systemów Oświetlenia)

58. Valeo (Zakład Produkcji Systemów Wycieraczek)

59. Voss Automotive Polska

60. Warszawskie Zakłady Mechaniczne „PZL-WZM”

61. Wesem

62. ZF Automotive Systems Poland

63. ZF Braking Systems Poland

64. ZF CV Systems Poland

65. ZF Passive Safety Systems

66. ZF Steering Systems Poland

67. Faurecia

68. Faurecia

69. Faurecia

70. Faurecia

71. Faurecia

72. Team Grono

73. Kongsberg

74. Kongsberg

75. Elerte

76. Hutchinson

77. Hutchinson

78. Hutchinson

79. Hutchinson

80. GSM Automotive

81. Maflow (Boryszew)

82. Maflow (Boryszew)

83. Michelin

84. Goodyear

85. ZAP Sznajder

86. Autopart

87. Bury

88. Kuźnia Polska

89. NSK

90. Bridgestone

91. Autoliv



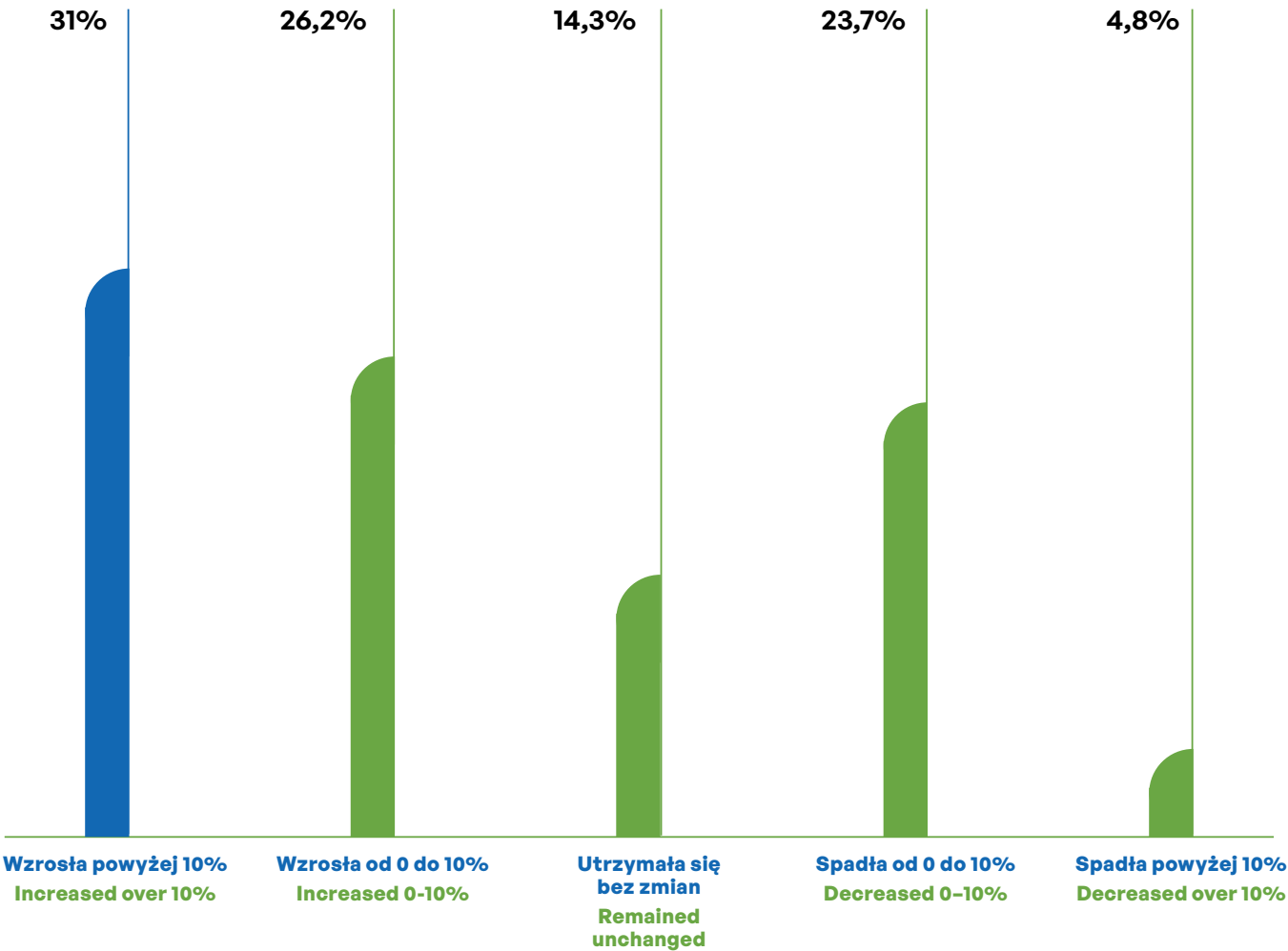
141 000

osób zatrudniały zakłady produkujące części samochodowe w 2022 roku
people were employed by car parts plants in 2022

Po rozmaitych zawirowaniach czasu pandemii, 2023 rok był w większości dobry dla producentów części samochodowych. Także pierwsza połowa 2024 roku przyniosła większości (57,2%) producentów wzrost przychodów - według badania przeprowadzonego przez Motofocus.pl. Spadki nastąpiły tylko w 28,5% firm.

After the various turmoil of pandemic time, 2023 was mostly a good year for car parts manufacturers. Also, the first half of 2024 brought revenue growth to the majority of manufacturers (57.2%), according to a survey conducted by Motofocus.pl. Only 28.5% of companies recorded declines.

Jak zmieniła się wielkość produkcji w I półroczu 2024 r. w porównaniu do tego samego okresu w 2023 r.
Change in production volume in 1H 2024 compared to 1H 2023:



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Motofocus.pl
Source: own compilation based on data from Motofocus.pl

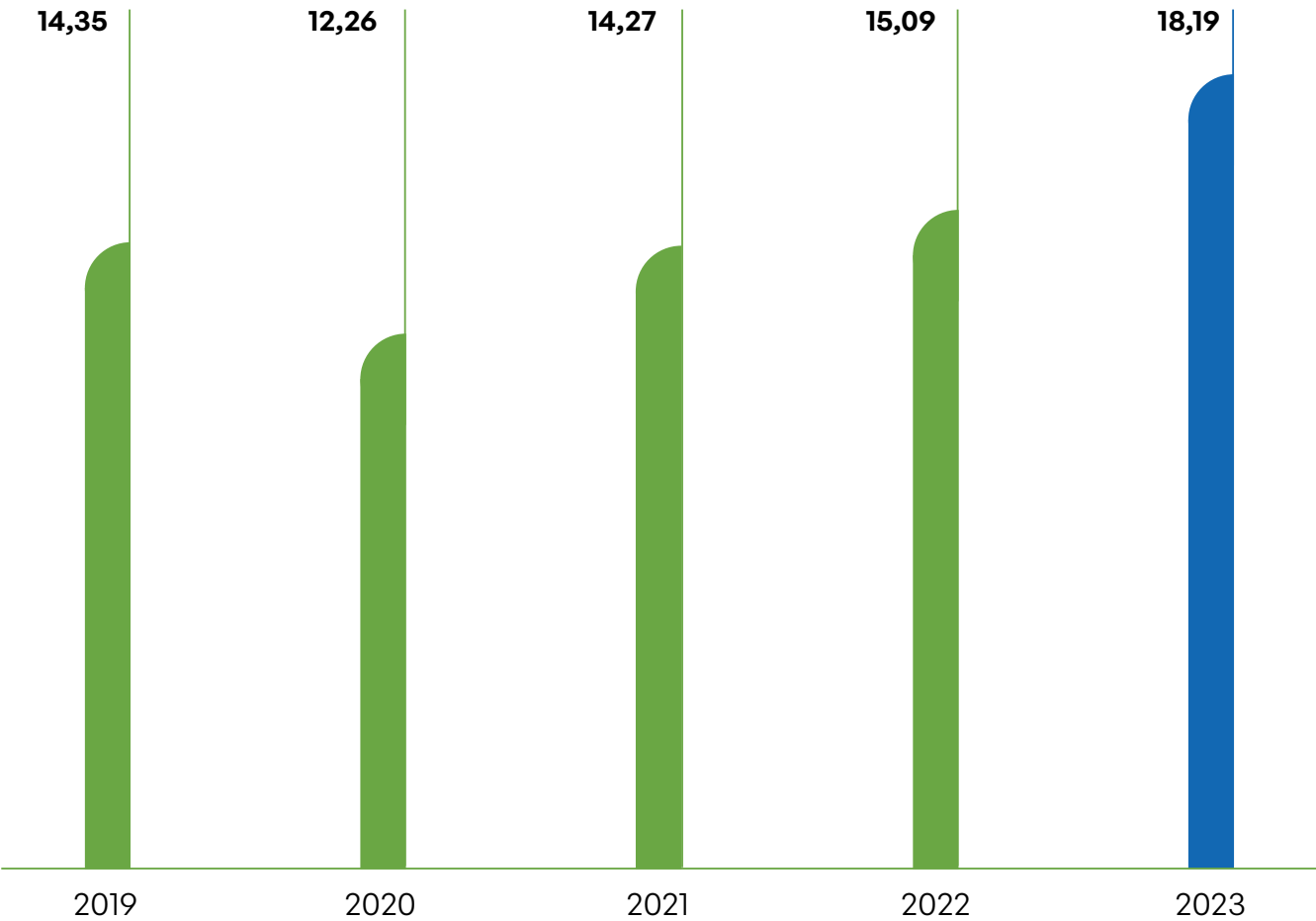
Eksport części

Polskie części samochodowe zostały w 2023 roku wyeksportowane do 157 krajów z całego świata, czyli do zdecydowanej większości powszechnie uznawanych państw na świecie (ONZ ma 193 członków). Tym samym polskie części samochodowe można spotkać w pojazdach jeżdżących po praktycznie wszystkich drogach globu. **Jesteśmy 7 największym eksporterem części samochodowych na świecie.**

Parts exports

In 2023, Polish car parts were exported to 157 countries around the world, which is the vast majority of universally recognised countries in the world (the UN has 193 members). Thus, Polish car parts can be found in vehicles driving on virtually all the roads of the globe. **We are the 7th largest car parts exporter in the world.**

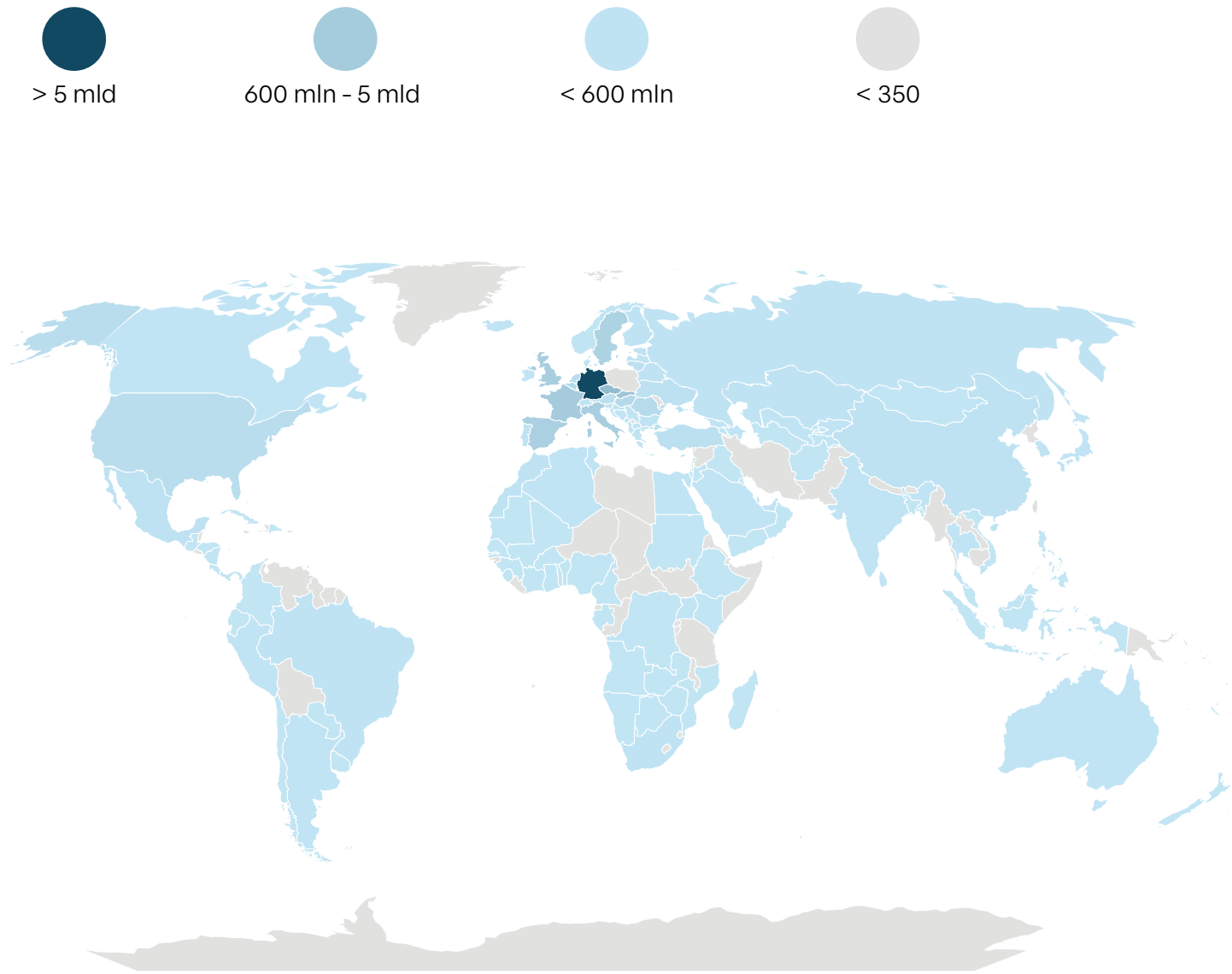
Wartość wyeksportowanych z Polski innych części samochodowych (w mld EUR)
Value of parts and accessories for motor vehicles exported by Poland (Bn EUR)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UN Comtrade
Source: own compilation based on UN Comtrade data

Państwa, do których polskie firmy eksportowały części samochodowe w 2023 r.
Countries to which Polish companies exported car parts in 2023.

Wartość eksportu w USD
Value of exports in USD



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UN Comtrade
Source: own compilation based on UN Comtrade data

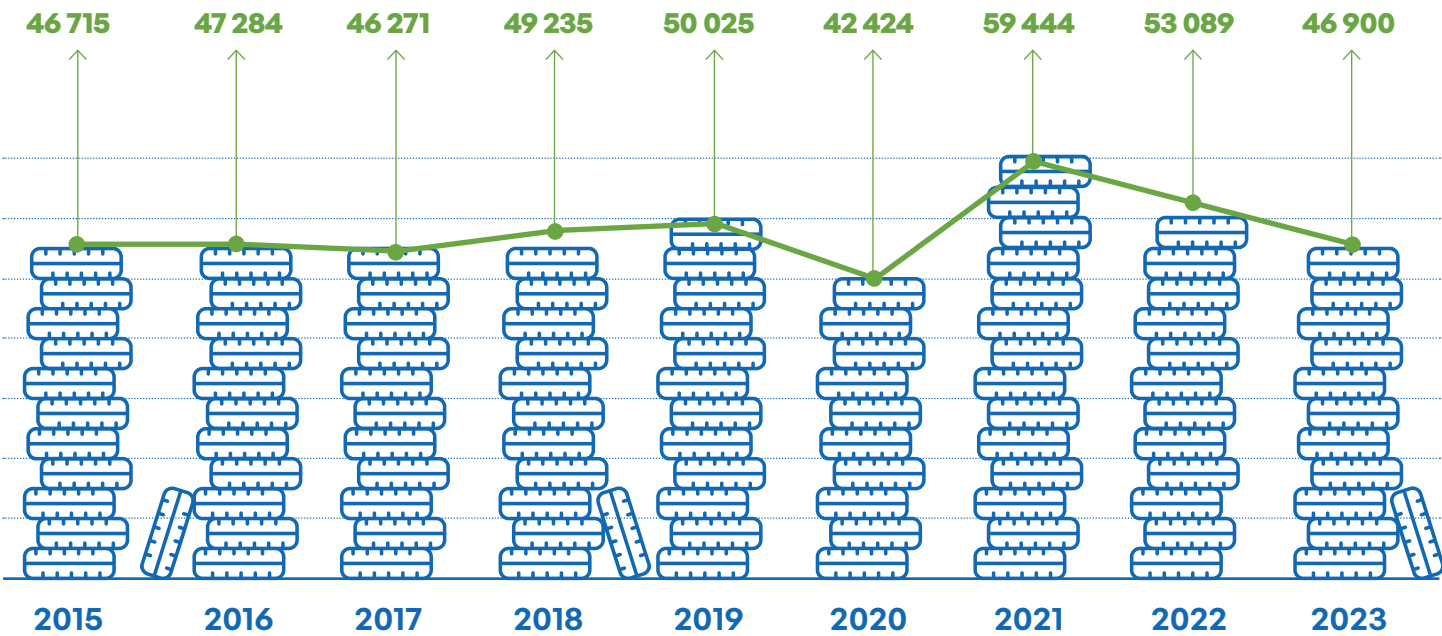
Produkcja opon

W 2023 roku wyprodukowano w Polsce 47 mln opon. To bardzo dużo – wystarczy tylko porównać to z liczbą ok. 38 mln mieszkańców Polski albo z długością 19,4 tys. km dróg krajowych w Polsce. Gdybyśmy chcieli je ułożyć obok siebie na wszystkich drogach krajowych (wliczając w to drogi szybkiego ruchu), nadal zostałyby nam ich sporo (ok. 8 mln).

Tyre manufacturing

In 2023, 47 m tyres were made in Poland. That is a lot – just compare it to Poland’s population of about 38 m or the length of Poland’s national roads at 19.4 k kilometres. If we wanted to lay them side by side on all national roads (including expressways), we would still have a lot of them left (about 8 m).

Liczba wyprodukowanych w Polsce opon [mln sztuk]
Number of tyres produced in Poland [m units]

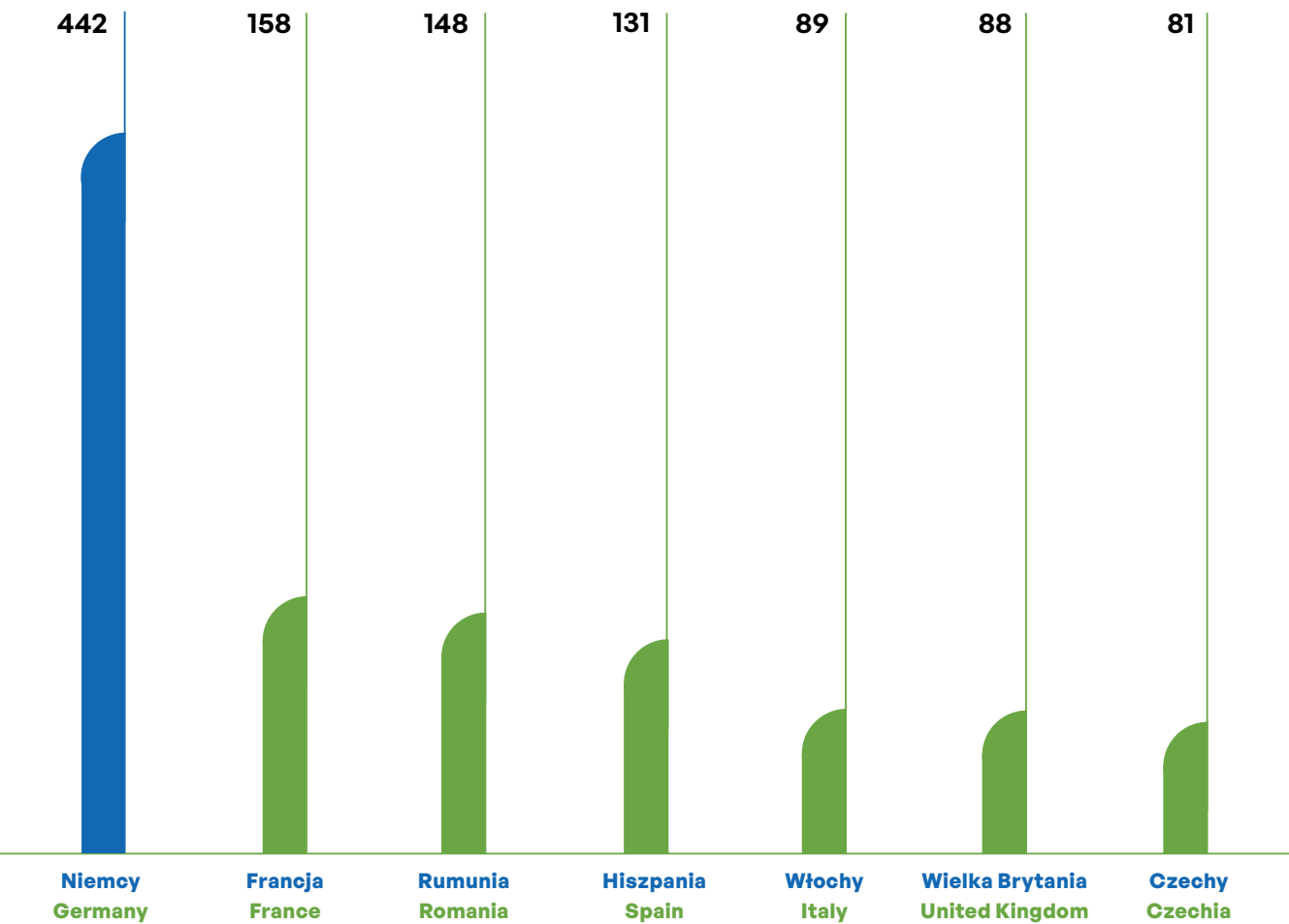


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Rocznik Statystyczny Przemysłu 2023)
Source: own compilation based on CSO data (Industry Statistical Yearbook 2023)

Zdecydowana większość produkcji trafia na eksport. Wartość eksportu opon z Polski wyniosła w 2023 roku 2,9 mld \$, czyli ok. 12 mld PLN. Naszymi głównymi partnerami handlowymi pozostają Niemcy, ale ich rola powoli maleje.

The vast majority of production is exported. The value of Poland's tyre exports in 2023 was at USD 2.9 bn, or about PLN 12 bn. Germany remains our main trading partner, but its role is slowly declining.

Wykres 5. Wartość eksportu opon z Polski [mln USD]
Polish tyre exports value [m USD]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UN Comtrade
Source: own compilation based on UN Comtrade data

Łącznie w 2023 roku polskie firmy wyeksportowały opony do **115 krajów** z całego świata. Opony produkowane w polskich zakładach trafiają na wszystkie kontynenty.

In total, Polish companies exported tyres to **115 countries** around the world in 2023. Tyres made at Polish plants go to all continents.

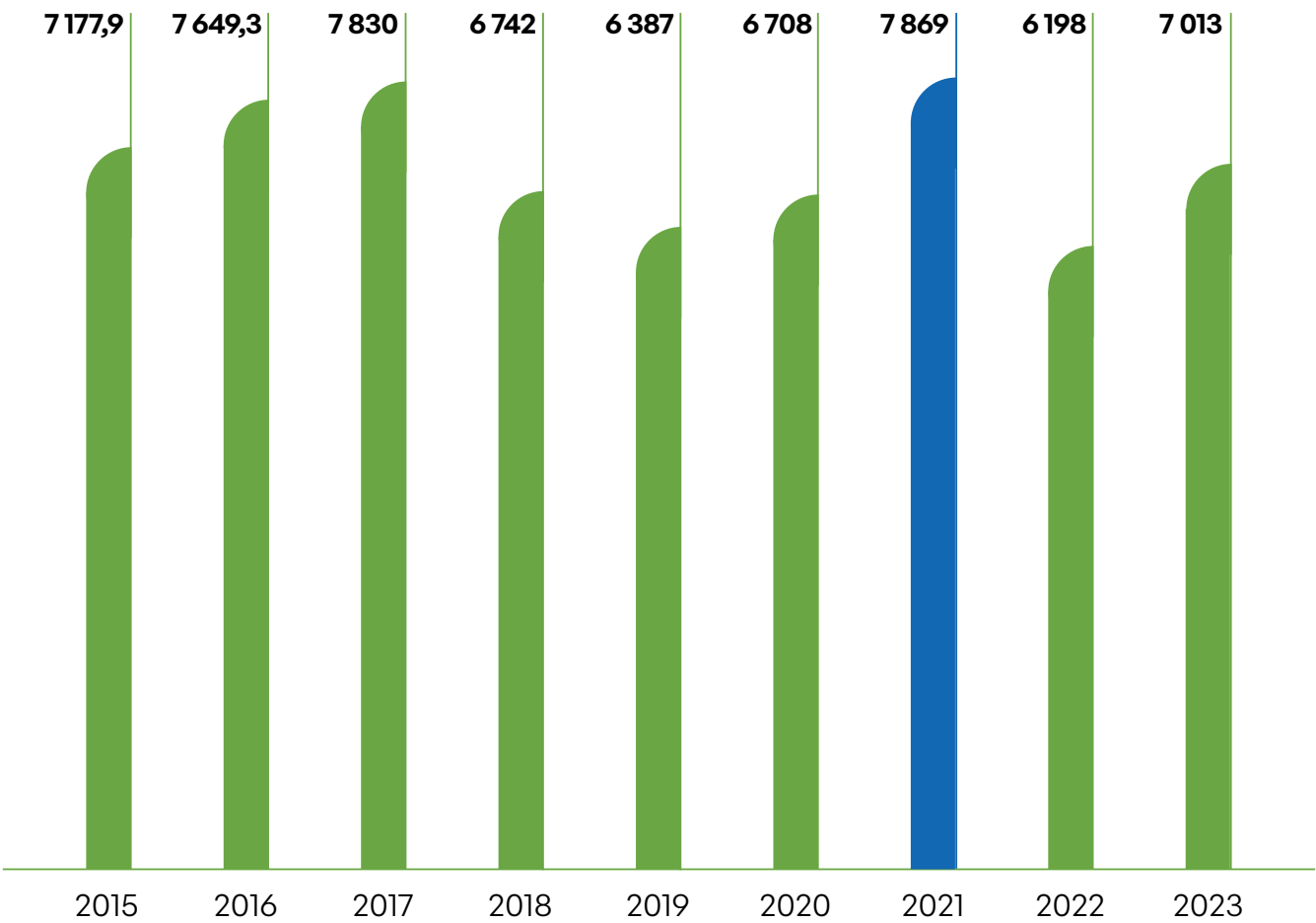
Produkcja akumulatorów

Częścią sektora motoryzacyjnego ujmowaną w oddzielnych statystykach jest produkcja akumulatorów kwasowo-ołowiowych – do samochodów spalinowych. Produkcja akumulatorów utrzymuje się w granicach 6-7 mln sztuk rocznie, w 2023 wyprodukowano nieznacznie ponad 7 mln akumulatorów.

Battery production

A part of the automotive sector captured in separate statistics is the production of lead-acid batteries – for internal combustion vehicles. The production of batteries remains within the range of 6-7 m units per year, with slightly more than 7 m batteries produced in 2023.

Liczba wyprodukowanych w Polsce akumulatorów kwasowo-ołowiowych [w tys.]
Number of lead-acid batteries made in Poland [in k]

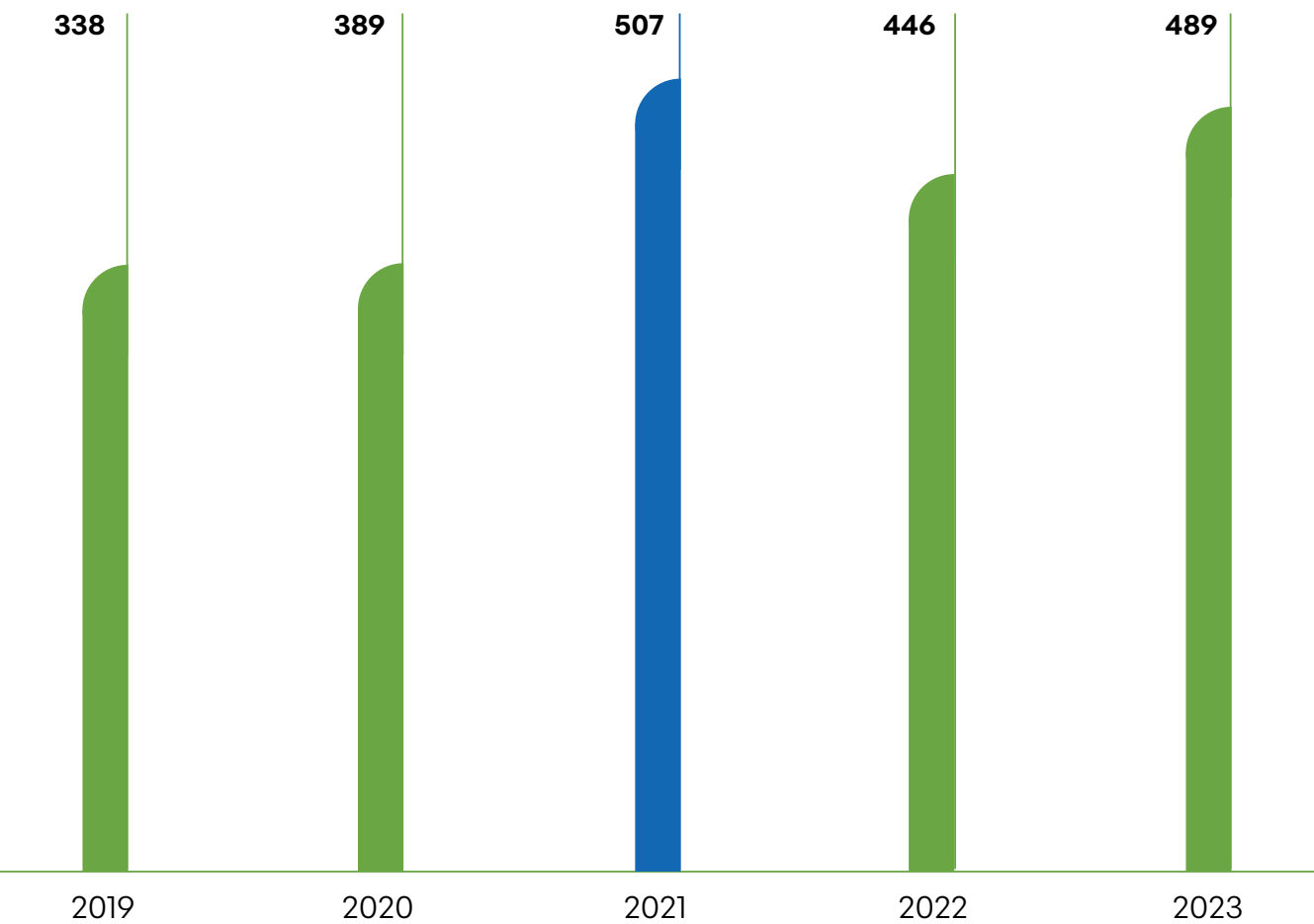


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Rocznik Statystyczny Przemysłu 2023)
Source: own compilation based on CSO data (Industry Statistical Yearbook 2023)

Wartość eksportu akumulatorów kwasowo-ołowiowych utrzymuje się na poziomie ok. 2 mld PLN rocznie. W 2023 roku było to 489 mln USD, czyli ok. 1,96 mld PLN. Polskie akumulatory dotarły do 72 krajów – większość trafiła do europejskich kontrahentów.

The export value of lead-acid batteries remains at about PLN 2 bn per year. In 2023, it was at USD 489 m, or about PLN 1.96 bn. Polish batteries reached 72 countries – most went to European buyers.

Wartość wyeksportowanych z Polski akumulatorów kwasowo-ołowiowych (w mln USD)
Polish lead-acid batteries exports value (in USD m)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UN Comtrade
Source: own compilation based on UN Comtrade data



Jacek Pużuk
Prezes Zarządu WUZETEM
CEO, WUZETEM

”
Wartość polskiej produkcji części i akcesoriów motoryzacyjnych z roku na rok rośnie. Podobnie jest z ich eksportem. Nie bez powodu Polska jest zagłębiem produkcji części motoryzacyjnych w Europie. Naszą specjalnością, póki co, są w dużej mierze części do pojazdów o napędach konwencjonalnych. Doskonale rozwinięte zaplecze produkcyjne, dobra infrastruktura, wykwalifikowane kadry, a także atrakcyjna lokalizacja sprawiają, że segment produkcji części ma się w Polsce całkiem dobrze. Przynajmniej na ten moment. Producenci działający w Polsce mogą liczyć nie tylko na doskonale wykształconych pracowników i wykwalifikowaną kadrę inżynierską, ale i bogate zaplecze edukacyjne. Polska jest obecnie obszarem ogromnych inwestycji producentów części, a nakłady na rozwój produkcji i nowych rozwiązań są imponujące.

Pomimo ambitnych celów redukcji emisji CO2 nakładanych przez władze UE, przyszłość silnika spalinowego nie została jeszcze w 100 % przesądzona. Planowana rewizja norm emisji CO2 oraz dyskusje wokół paliw alternatywnych pozostawiają nadzieję na utrzymanie na rynku różnych rozwiązań gwarantujących wybór dowolnych ścieżek w drodze do dekarbonizacji transportu, co z kolei przełoży się na funkcjonowanie firm koncentrujących trzon swojej działalności właśnie wokół technologii silnika spalinowego.

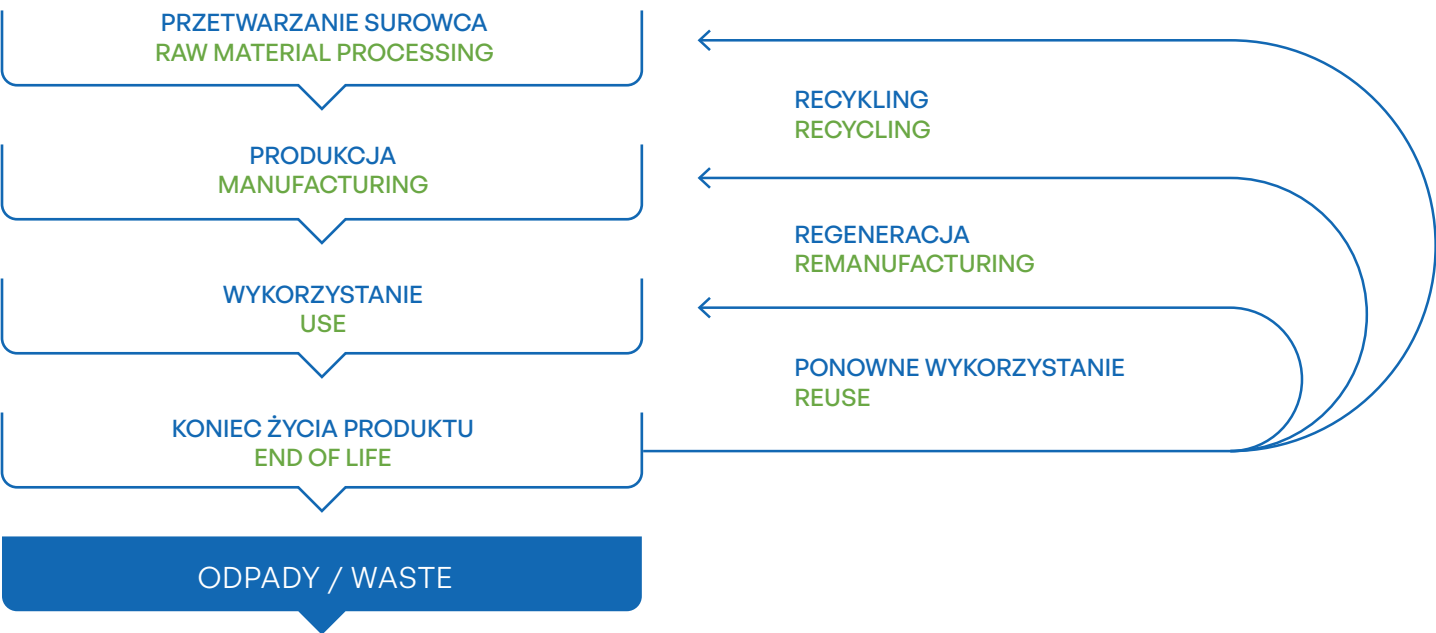
”
The value of Poland’s production of automotive parts and accessories is increasing yearly. The same is true of exports. There is a reason Poland is the automotive parts manufacturing hub of Europe. Our specialty, for the time being, is largely parts for conventionally powered vehicles. Well-developed production facilities, good infrastructure, qualified personnel, and an attractive location mean that the parts manufacturing segment is doing quite well in Poland. At least for the moment. Not only can manufacturers operating in Poland count on a well-trained workforce and skilled engineering staff, but also on extensive educational facilities. Poland is seeing huge investments from parts manufacturers, and investing in production development and new solutions is impressive.

Despite ambitious CO2 reduction targets imposed by EU authorities, the future of the internal combustion engine has not yet been 100% determined. The planned revision of CO2 emission standards and discussions around alternative fuels leave hope for the market to maintain a variety of solutions that guarantee the choice of paths on the road to transport decarbonisation, which in turn will translate into the operation of companies focusing the core of their business around internal combustion engine technology.

Regeneracja części

Regeneracja części samochodowych, znana również jako remanufacturing, **polega na przywróceniu zużytych części do stanu pełnej sprawności technicznej**. Proces ten wpisuje się w ideę gospodarki cyrkularnej, która kładzie nacisk na minimalizację odpadów poprzez ponowne wykorzystywanie produktów.

Regeneracja części w kontekście gospodarki o obiegu zamkniętym
Spare parts remanufacturing in circular economy context



Źródło / Source: European Remanufacturing Network: Remanufacturing Market Study, 2015

W Polsce rynek części regenerowanych zyskuje na znaczeniu, odnotowując roczny wzrost na poziomie 6,5% w 2023 roku, co potwierdza utrzymującą się dynamikę tego sektora. Wartość rynku w 2022 roku wynosiła około 1,5 miliarda złotych, a prognozy na 2024 rok wskazują na dalszy wzrost, z możliwością osiągnięcia 1,7 miliarda złotych. Najczęściej regenerowanymi częściami w Polsce są **alternatory, rozruszniki, turbosprężarki, sprzęgła, skrzynie biegów, przekładnie oraz pompy wtryskowe**.

Regeneracja polega na przemysłowym przetwarzaniu używanych części, poprzez przywracanie ich do pierwotnego stanu za pomocą zaawansowanych procesów technologicznych i poddawanie rygorystycznym testom jakościowym. Wśród

Remanufacturing of parts

Remanufacturing of automotive parts **involves restoring worn parts to full working order**. The process is aligned with the idea of the circular economy, which emphasises minimising waste by reusing products.

In Poland, the market for remanufactured parts is gaining ground, recording annual growth of 6.5% in 2023, confirming the sector’s continued momentum. The value of the market in 2022 was at ca. PLN 1.5 bn, and forecasts for 2024 indicate further growth, with the possibility of reaching PLN 1.7 bn. The most commonly remanufactured parts in Poland include **alternators, starters, turbochargers, clutches, transmissions, gearboxes and injection pumps**.

Remanufacturing involves the industrial processing of used parts by restoring them to their original condition using advanced technological processes and subjecting them to rigorous quality testing. Manufacturers operating in this technology include

producentów działających w tej technologii można wyróżnić światowe firmy, jak ZF Aftermarket, Valeo, BorgWarner czy BorgAutomotive. Regeneracją zajmują się również zakłady o mniejszej skali działania, jak np. Lauber, Re-Part, Antalex. Regeneracja części to ogromne wyzwanie, ale też niezwykła szansa dla realizacji założeń gospodarki zamkniętej i zrównoważonego rozwoju.

Jednym z kluczowych trendów na rynku części regenerowanych jest rosnąca **akceptacja społeczna dla tego typu produktów**. Wzrost świadomości ekologicznej oraz nacisk na zrównoważony rozwój sprzyjają zwiększeniu popytu na części regenerowane. Konsumenci coraz częściej zdają sobie sprawę z korzyści ekologicznych i jakościowych, jakie niesie za sobą regeneracja części, co znajduje odzwierciedlenie w ich decyzjach zakupowych. Jednak rynek ten napotyka również szereg wyzwań.

W chwili obecnej to właśnie brak regulacji prawnych, jednoznacznych rozwiązań legislacyjnych, norm i standardów powoduje największe zahamowanie i niewystarczający rozwój w sposób kontrolowany i zrównoważony regeneracji fabrycznej. Tutaj konieczne jest pilne działanie, szczególnie w Polsce i UE, by zachować konkurencyjność przedsiębiorstw produkujących w tej technologii.

Na tle innych krajów europejskich Polska wyróżnia się dynamicznym rozwojem rynku części regenerowanych. W krajach takich jak Niemcy, Francja czy Wielka Brytania rynek ten jest znacznie bardziej rozwinięty, głównie z uwagi na dłuższą tradycję oraz większe zaufanie konsumentów do tego rodzaju produktów. W Polsce jednak widać rosnące zainteresowanie regeneracją, co jest szczególnie widoczne w segmencie flotowym. Firmy zarządzające flotami pojazdów coraz częściej decydują się na części regenerowane ze względu na ich korzystny stosunek jakości do ceny oraz dłuższą trwałość w porównaniu do najtańszych części zamiennych.

global companies such as ZF Aftermarket, Valeo, BorgWarner and BorgAutomotive. Remanufacturing is also carried out by smaller-scale plants, such as Lauber, Re-Part, Antalex. Remanufacturing parts is a huge challenge, but also an extraordinary opportunity to deliver on the goals of a circular economy and sustainable development.

One of the key trends in the remanufactured parts market is the growing **public acceptance of such products**. Increased environmental awareness and an emphasis on sustainability are fostering demand for remanufactured parts. Consumers are increasingly realising the environmental and quality benefits of remanufactured parts, and this is reflected in their purchasing decisions. However, the market also faces a number of challenges.

At the moment, it is the lack of regulations, clear legislative solutions, norms and standards that causes the greatest inhibition and insufficient development of factory remanufacturing in a controlled and sustainable manner. Here, urgent action is needed, especially in Poland and the EU, to preserve the competitiveness of companies using this technology.

Compared to other European countries, Poland stands out for the dynamic development of the remanufactured parts market. In countries such as Germany, France and the UK, the market is much more developed, mainly due to a longer tradition and greater consumer confidence in such products. In Poland, however, there is a growing interest in remanufacturing, which is particularly evident in the fleet segment. Fleet management companies are increasingly opting for remanufactured parts due to their favourable value for money and longer service life compared to the cheapest replacement parts.



Agata Wysogrocka-Korczyńska

Head of Product Compliance,
Packaging and Labeling Aftermarket, ZF Group

”

W obliczu globalnego kryzysu półprzewodników, regeneracja fabryczna dodatkowo zyskała na atrakcyjności. Trudności związane z dostępnością nowych komponentów prowadziły do wydłużenia czasu oczekiwania na części, co stanowiło poważne wyzwanie zarówno dla producentów, jak i użytkowników pojazdów. W takiej sytuacji regenerowane komponenty stały się idealnym rozwiązaniem, **dostępnym szybciej i zapewniającym tę samą jakość co nowe**. A jak wiemy, ma to szczególne znaczenie w branży, gdzie czas jest kluczowy, a przerwy w dostawach mogą prowadzić do znacznych strat finansowych.

Jednak regeneracja fabryczna to nie tylko odpowiedź na współczesne wyzwania gospodarcze, ale także kluczowy element w dążeniu do zrównoważonego rozwoju. Proces ten pozwala na oszczędność do 90% surowców, co jest znaczącym osiągnięciem w dobie rosnącej potrzeby ograniczania zużycia zasobów naturalnych. Poza tym uniknięcie dodatkowej **emisji dwutlenku węgla, wynikające z wykorzystania regenerowanych części zamiast nowych, ma ogromny wpływ na ochronę środowiska. Co istotne, proces ten zapewnia wysoką jakość produktów, porównywalną z nowymi częściami, eliminując potrzebę wyboru między ekologią a wydajnością. Polska jest jednym z kluczowych producentów profesjonalnej regeneracji fabrycznej w Europie.**

”

With the global semiconductor crisis, factory remanufacturing has further gained traction. Difficulties with the availability of new components led to longer wait times for parts, which posed a serious challenge for both vehicle manufacturers and users. In such a situation, remanufactured components have become the ideal solution, **available faster and providing the same quality as new ones**. And, as we know, this is especially important in an industry where time is of the essence and supply disruptions can lead to significant financial losses.

However, factory remanufacturing is not only an answer to today's economic challenges but also a key element in the pursuit of sustainable development. The process saves up to 90% of raw materials, which is a significant achievement in an era of increasing need to reduce consumption of natural resources. Besides, the avoidance of additional **carbon emissions resulting from the use of remanufactured parts instead of new ones has a huge environmental impact. Importantly, the process ensures high-quality products comparable to new parts, eliminating the need to choose between the environment and efficiency. Poland is one of the key professional factory remanufacturing producers in Europe.**

Jednym z kluczowych czynników, który wpływa na rozwój rynku części regenerowanych, są **nowoczesne technologie**. Polskie firmy już teraz wprowadzają zaawansowane innowacyjne rozwiązania, które podnoszą jakość regenerowanych części. Automatyzacja i digitalizacja procesów produkcyjnych, w tym stosowanie sztucznej inteligencji do kontroli jakości, stają się standardem w branży podnosząc konkurencyjność polskich firm na arenie międzynarodowej.

Przejęcie na **pojazdy elektryczne** stawia nowe wyzwania przed sektorem regeneracji, ale jednocześnie otwiera nowe możliwości. Samochody elektryczne, mimo że składają się z mniejszej liczby ruchomych części mechanicznych niż pojazdy spalinowe, wciąż wymagają regularnej konserwacji. W kontekście elektromobilności szczególnie istotne mogą stać się takie elementy, jak systemy zarządzania baterią, silniki elektryczne czy układy chłodzenia, które z czasem mogą stać się obiektem regeneracji. **Polska może w tej dziedzinie zyskać przewagę, jeśli odpowiednio wcześniej zacznie inwestować w technologie związane z regeneracją części do pojazdów elektrycznych.** Jest to obszar, który może znacząco wpłynąć na przyszłość rynku regeneracji, zwłaszcza w kontekście rosnącej liczby elektrycznych pojazdów na polskich drogach.

Z badań przeprowadzonych przez Minds & Roses wynika, że konsumenci często nie mają pełnej wiedzy na temat jakości i trwałości części regenerowanych, co może wpływać na ich decyzje zakupowe. W odpowiedzi na to wyzwanie SDCM we współpracy z branżowymi podmiotami intensyfikuje działania mające na celu edukację rynku. W Polsce rośnie świadomość ekologiczna zarówno wśród konsumentów, jak i wśród przedsiębiorców. Coraz więcej osób zwraca uwagę na wpływ swoich wyborów zakupowych na środowisko, co przekłada się na większe zainteresowanie regenerowanymi częściami. Kampanie informacyjne oraz szkolenia dla mechaników i sprzedawców mogą przyczynić się do zwiększenia zaufania do regenerowanych części.

One of the key factors driving the growth of the remanufactured parts market is **modern technology**. Polish companies are already introducing advanced innovative solutions that improve the quality of remanufactured parts. Automation and digitisation of production processes, including the use of artificial intelligence for quality control, are becoming a standard in the industry, thus raising the competitiveness of Polish companies on the international stage.

The transition to **electric vehicles** poses new challenges for the remanufacturing sector, but at the same time opens up new opportunities. Electric cars, despite consisting of fewer moving mechanical parts than internal combustion vehicles, still require regular maintenance. In the context of electromobility, components such as battery management systems, electric motors or cooling systems, which can be remanufactured over time, may become particularly important. **Poland can gain an advantage in this area if it starts investing early enough in technologies related to remanufacturing parts for electric vehicles.** This is an area that could significantly impact the future of the remanufacturing market, especially in the context of the growing number of electric vehicles on Polish roads.

Research conducted by Minds & Roses shows that consumers often do not have full knowledge of the quality and durability of remanufactured parts, which can affect their purchasing decisions. In response to this challenge, SDCM, in cooperation with industry players, is stepping up efforts to educate the market. In Poland, environmental awareness is growing among both consumers and businesses. More and more people are paying attention to the environmental impact of their purchasing choices, resulting in greater interest in remanufactured parts. Awareness campaigns and training for mechanics and dealers can help increase confidence in remanufactured parts.

W Polsce rośnie świadomość ekologiczna zarówno wśród konsumentów, jak i wśród przedsiębiorców. Coraz więcej osób zwraca uwagę na wpływ swoich wyborów zakupowych na środowisko, co przekłada się na większe zainteresowanie regenerowanymi częściami. Rząd Polski w ramach polityki zrównoważonego rozwoju może odegrać istotną rolę w promowaniu rynku regeneracji. **Możliwe są różne formy wsparcia, takie jak ulgi podatkowe dla firm zajmujących się regeneracją, wsparcie finansowe na badania i rozwój czy kampanie promujące ekologiczne rozwiązania w motoryzacji.** Dodatkowo Polska może skorzystać z funduszy unijnych, które wspierają działania związane z gospodarką cykliczną i ochroną środowiska. Takie wsparcie mogłoby przyspieszyć rozwój technologii regeneracyjnych i uczynić Polskę jednym z liderów w tej dziedzinie na europejskim rynku.

Badania i rozwój

Utrzymanie konkurencyjności producentów części samochodowych wymaga nieustannego inwestowania w badania i rozwój – poprawę jakości produktów, efektywności procesu produkcyjnego, tworzenie nowych rozwiązań.



Branża motoryzacyjna w Polsce wydała 1,4 mld PLN w 2022 r. na działalność badawczo-rozwojową¹².
Polish automotive companies spent PLN 1.4 bn in 2022 on R&D activities¹².

To podobna kwota do tej, którą na rozwój nauki poświęca rocznie Narodowe Centrum Nauki. **To też najwyższa kwota wydatków na badania i rozwój wśród wszystkich sektorów polskiego przemysłu.**

Według danych GUS z 2019 roku wartość aparatury naukowo-badawczej, którą dysponowały przedsiębiorstwa z branży została oszacowana na 272,4 mln PLN. Ponadto w 2019 r. ogółem w branży motoryzacyjnej istniały 4434 stanowiska pracy dla osób zajmujących się działalnością badawczo-rozwojową, z czego 2836 stanowili badacze, 1342 technicy, a 256 personel pomocniczy. Ogółem zatrudnienie na tych stanowiskach znajdowały 5052 osoby.

¹² Dane Eurostat – 290 mln EUR przy kursie 4,69 zł na koniec 2022 roku.

In Poland, environmental awareness is growing among both consumers and businesses. More and more people are paying attention to the environmental impact of their purchasing choices, resulting in greater interest in remanufactured parts. The Polish government, as part of its sustainable development policy, can play an important role in promoting the remanufacturing market. **Various forms of support are possible, such as tax breaks for remanufacturing companies, financial support for research and development, or campaigns to promote green automotive solutions.** In addition, Poland can take advantage of EU funds that support activities related to the circular economy and environmental protection. Such support could accelerate the development of remanufacturing technologies and make Poland one of the European leaders in this field.

Research and development

Maintaining the competitiveness of car parts manufacturers requires constant R&D investment – improving product quality, the efficiency of the production process, creating new solutions.

This is a similar amount to what the National Science Centre devotes annually to the development of science. **It is also the highest amount of R&D spending among all Polish industry sectors.**

According to the CSO's 2019 data, the value of R&D equipment held by the companies in the industry was estimated at PLN 272.4 m. In addition, in 2019, there were a total of 4,434 R&D jobs in the automotive industry, including 2836 researchers, 1,342 technicians, and 256 support staff. A total of 5052 people were employed in these positions.

¹² Eurostat data – EUR 290 m at PLN exchange rate of 4.69 at the end of 2022.

Wybrane inwestycje producentów

AS-PL

Polski producent i dystrybutor alternatorów, rozruszników oraz ich podzespołów.

Firma **AS-PL** otworzyła w kwietniu 2024 r. w Gdańsku nowy magazyn o powierzchni 2700 m², z nowoczesną przestrzenią biurową oraz 4 dokami załadunkowymi. Także w 2024 roku rozpoczęła się budowa nowej inwestycji, w skład której wejdzie: 6-kondygnacyjny budynek biurowy z tarasem widokowym na 5. kondygnacji, budynek socjalno-biurowy oraz hala magazynowa z wielopoziomowym systemem regałowym o powierzchni użytkowej ponad 6600 m². W projekcie nie zabraknie ekologicznego podejścia w postaci m.in. paneli fotowoltaicznych, ładowarek do samochodów elektrycznych, zielonego dachu i ogrodów deszczowych. Budowa ma się zakończyć w połowie 2025 r.

Selected investments by manufacturers

AS-PL

Polish manufacturer and distributor of alternators, starters and components thereof.

AS-PL opened a new 2,700 sqm warehouse in Gdańsk in April 2024, with modern office space and four loading docks. Also in 2024, construction of a new investment began that will include: a 6-storey office building with a viewing terrace on the 5th floor, a staff and office building, and a warehouse hall with multi-level shelving system and a floor area of over 6,600 sqm. The project will not lack the eco-friendly approach in the form of photovoltaic panels, electric car chargers, a green roof and rain gardens, among others. Construction is expected to be completed in mid-2025.



Wizualizacja powstającego kompleksu budynków AS-PL w Gdańsku.
Visualisation of the AS-PL building complex under construction in Gdańsk.

Bosch Polska

Wiodący producent przemysłowy,
m.in. układów hamulcowych.

Fabryka układów hamulcowych Bosch w Polsce istnieje od 28 lat – dziś pracuje w niej już blisko 1300 specjalistów. W podwrocławskim Mirkowie na powierzchni ponad 40 000 m² codziennie powstają komponenty stosowane w pojazdach wiodących koncernów motoryzacyjnych. W kwietniu 2024 r. w Mirkowie uruchomiony został kolejny element Przemysłu 4.0.: **samonośny magazyn SILO**, czyli nowa, w pełni zautomatyzowana hala składowania. Pojemność magazynu to ponad 7000 miejsc paletowych, a jego wydajność przeładunkowa wynosi do 400 palet na godzinę. Cała konstrukcja nowej części zakładu opiera się na regałach wysokiego składowania, co pozwala na maksymalne wykorzystanie powierzchni obiektu. Magazyn obsługiwany jest przez 6 automatycznych dźwigów, które rozkładają towar na regałach o wysokości nawet 17 metrów.

Wdrożona technologia istotnie wpływa na poprawę bezpieczeństwa w fabryce dzięki pełnej automatyzacji obsługi strefy wysokiego składowania. Pełna integracja magazynu z systemem oprogramowania S/4HANA pozwala na planowanie zasobów poprzez wykorzystanie danych w chmurze w czasie rzeczywistym.

Bosch Poland

Leading industrial manufacturer of, among
others, brake systems.

Bosch's brake systems plant in Poland has been in existence for 28 years – today it already employs nearly 1,300 specialists. In Mirków, near Wrocław, on an area of more than 40,000 sqm, components used in vehicles of leading automotive companies are made every day. In April 2024, another Industry 4.0 element was launched in Mirków: **a self-supporting SILO warehouse**, which is a new, fully automated storage hall. The warehouse's capacity is more than 7,000 pallets, and its handling capacity is up to 400 pallets per hour. The entire structure of the new part of the plant is based on high-bay shelving, which allows maximum use of the facility's space. The warehouse is served by six automatic cranes that spread the goods on racks as high as 17 meters.

The implemented technology significantly improves safety in the factory by fully automating the operation of the high storage area. Full integration of the warehouse with the S/4HANA software system allows for resource planning by using real-time cloud data.



Fabryka Bosch w Mirkowie pod Wrocławiem, fot. Bosch.
Bosch factory in Mirków near Wrocław, Poland, photo: Bosch.

Exmot Sulewski Sp. z o.o.

Polski producent filtrów i wkładów
filtracyjnych.

W ostatnim czasie firma Exmot rozwija się dość mocno w branży metalowej oferując swoim klientom oprócz filtrów również podzespoły do produkcji własnej. Z tego tytułu w 2024 roku zakupiono nową linię prostująco-podającą z prasą hydrauliczną, co umożliwiło wykorzystanie blachy w rolkach sprawiając, że proces przebiega w zautomatyzowany sposób i jest bardziej powtarzalny. Wpływa to na jakość końcową produktu, szybkość realizacji zadań oraz zwiększa bezpieczeństwo pracy. Zakupiono także nową zgrzewarkę wyposażoną w systemy samokontroli, co pozwala na wykonanie powtarzalnych zgrzewów w kolejnych operacjach produkcji elementów metalowych. Zakup nowej myjki ultradźwiękowej o większej ładowności i nowych możliwościach ustawień cykli mycia pozwala na dokładniejszą pracę oraz usprawnia proces, przyspieszając produkcję. Ponadto automatyzacja procesu minimalizuje niemal do zera kontakt pracownika ze środkami myjącymi, zwiększając komfort pracy. W ramach rozwoju firmy w asortymencie filtrów kabinowych dokonano zakupu maszyny do produkcji tego typu filtrów, a w przyszłości planowana jest inwestycja w całą linię produkcyjną. Efektem podjętych działań będzie zwiększenie wydajności, powtarzalności, a przez to i jakości produkowanego asortymentu.

Exmot Sulewski Sp. z o.o.

Polish manufacturer of filters
and filter cartridges.

Recently, Exmot company has been growing quite strongly in the metal industry, offering its customers components for in-house production in addition to filters. For this reason, a new straightening and feeding line with a hydraulic press was purchased in 2024, which enabled the use of sheet metal in rolls making the process automated and more repeatable. This affects the final quality of the product, the speed of the tasks and increases work safety. A new welding machine equipped with self-monitoring systems was also purchased, making it possible to make repeatable welds in successive operations for the production of metal parts. The purchase of a new ultrasonic washer with a larger payload and new settings for washing cycles allows for more accurate work and streamlines the process, speeding up production. In addition, the automation of the process minimizes worker contact with cleaning agents to almost zero, increasing the comfort of work. As part of the company's development in the range of cabin filters, a machine for the production of this type of filters has been purchased, and in the future an investment in an entire production line is planned. The effect of the measures taken will be an increase in productivity, repeatability, and thus the quality of the manufactured assortment.

TEDGUM

Polski producent elementów antywibracyjnych.

We wrześniu 2024 roku została ukończona inwestycja budowy nowego zakładu produkcyjnego wraz z częścią biurową oraz magazynem. Obiekt o powierzchni użytkowej 4000 m2 w znaczący sposób pozwoli usprawnić procesy produkcyjne, a także wpłynie na lepszą logistykę firmy, jednocześnie zapewniając możliwości przyszłej rozbudowy do 9 000 m2. W listopadzie nastąpiła instalacja magazynu wysokiego składowania wraz z częścią wielopoziomową oraz przeniesienie magazynów z dotychczasowych lokalizacji. Obecnie trwają prace dotyczące optymalizacji pracy części produkcyjnej w celu pełnego wykorzystania nowych możliwości przestrzennych. Obecnie ma także miejsce wdrażanie i testowanie systemu WMS. Inwestycja ma na celu nie tylko zwiększenie możliwości rozwoju pod względem produkcyjnym, lecz także ze względu na zastosowanie nowoczesnych rozwiązań, znaczący pozytywny wpływ na aspekt ochrony środowiska naturalnego, m. in. poprzez zmniejszenie zapotrzebowania energetycznego.



Nowy zakład produkcyjny firmy TEDGUM.
TEDGUM's new manufacturing facility.

TEDGUM

Polish manufacturer of anti-vibration components.

In September 2024, the construction of a new production facility with office space and a warehouse was completed. The facility, with a usable area of 4,000 sqm, will significantly improve production processes, as well as influence the company's logistics better, while providing opportunities for future expansion to 9,000 sqm. November saw the installation of a high-bay warehouse with a multi-level section, as well as the relocation of warehouses from existing locations. Work is currently underway to optimise the operation of the production section in order to take full advantage of the new spatial capabilities. Implementation and testing of the WMS system is also currently taking place. The investment is aimed not only at increasing development opportunities in terms of production, but also, due to the use of modern solutions, a significant positive impact on the aspect of environmental protection, including by reducing energy demand.



Tomasz Miśniakiewicz

Country Director, APTIV Services Poland
Country Director, APTIV Services Poland

Przemysł motoryzacyjny znajduje się w czołówce najbardziej innowacyjnych europejskich sektorów inwestujących w badania i rozwój (R&D). W obliczu przyspieszającej transformacji cyfrowej, przejście na pojazdy definiowane przez oprogramowanie wymaga strategicznych inwestycji w nowoczesne, zrównoważone rozwiązania, które mogą ewoluować, dostosowując się do potrzeb biznesowych i konsumenckich.

Liderem R&D w Polsce jest Aptiv, mając przy tym globalny zasięg i doświadczenie w opracowywaniu kompleksowych systemów oraz otwartych, modułowych platform, które spełniają rygorystyczne standardy bezpieczeństwa i ochrony środowiska dla klientów na całym świecie. Osiąganie celów stawianych przez firmy w obszarze R&D jest możliwe dzięki wiedzy inżynierów oraz nowoczesnym materiałom i narzędziom, które umożliwiają opracowywanie, badanie i testowanie innowacyjnych rozwiązań oraz przełomowych technologii. Pozwala to na przełamywanie barier i dostarczanie technologie nowej generacji, które umożliwiają ciągłe zwiększanie produktywności i obniżanie kosztów, przy jednoczesnym zapewnieniu, że pojazdy definiowane przez oprogramowanie będą zawsze połączone i odpowiednio zabezpieczone.

The automotive industry is among the most innovative European sectors investing in research and development (R&D). With the accelerating digital transformation, the shift to software-defined vehicles requires strategic investments in modern, sustainable solutions that can evolve to adapt to business and consumer needs.

Aptiv is the R&D leader in Poland, with global reach and experience in developing complex systems and open, modular platforms that meet stringent safety and environmental standards for customers around the world. Achieving the R&D goals set by companies is possible thanks to the knowledge of engineers and modern materials and tools that enable the development, research and testing of innovative solutions and technologies. This makes it possible to break through barriers and deliver next-generation technologies that enable continuous productivity improvements and cost reductions, while ensuring that software-defined vehicles are always connected and properly protected.

03

Dystrybucja
części

Distribution
of parts

Niezależni dystrybutorzy części odpowiadają za ok. 62% części wymienianych w europejskich samochodach na rynku wtórnym¹³, Ich rola jest szczególnie istotna w obszarze aut starszych niż 4 lata, które zdecydowanie dominują na polskim rynku. Działalność niezależnych dystrybutorów pozwala na znaczące oszczędności dla kierowców w stosunku do części oferowanych przez producentów samochodów (OEM). Bardzo często oferowane części wykazują się też wyższą jakością – oszczędność związana jest więc nie tyle z zakupem gorszego towaru, a korzyścią związaną z konkurencyjnością rynku. Dystrybucja części samochodowych to także niezwykle ważny dla polskiej gospodarki sektor.

Polscy dystrybutorzy nie tylko zdominowali krajowy rynek, ale też prowadzą coraz skuteczniejszą ekspansję na rynki Europy (głównie: środkowo-wschodniej). Największy podmiot na rynku, jakim pozostaje firma Inter Cars działa już na 26 rynkach europejskich. Polskie firmy inwestują w innowacyjne rozwiązania magazynowe, nowoczesne kanały sprzedaży (tworząc m.in. własne platformy i narzędzia e-commerce) oraz swoich pracowników. Niezmiennie kluczem do sukcesu pozostaje dobre rozumienie potrzeb kierowców, a pośrednio - niezależnych warsztatów samochodowych, do których trafia ok. 75% części samochodowych.

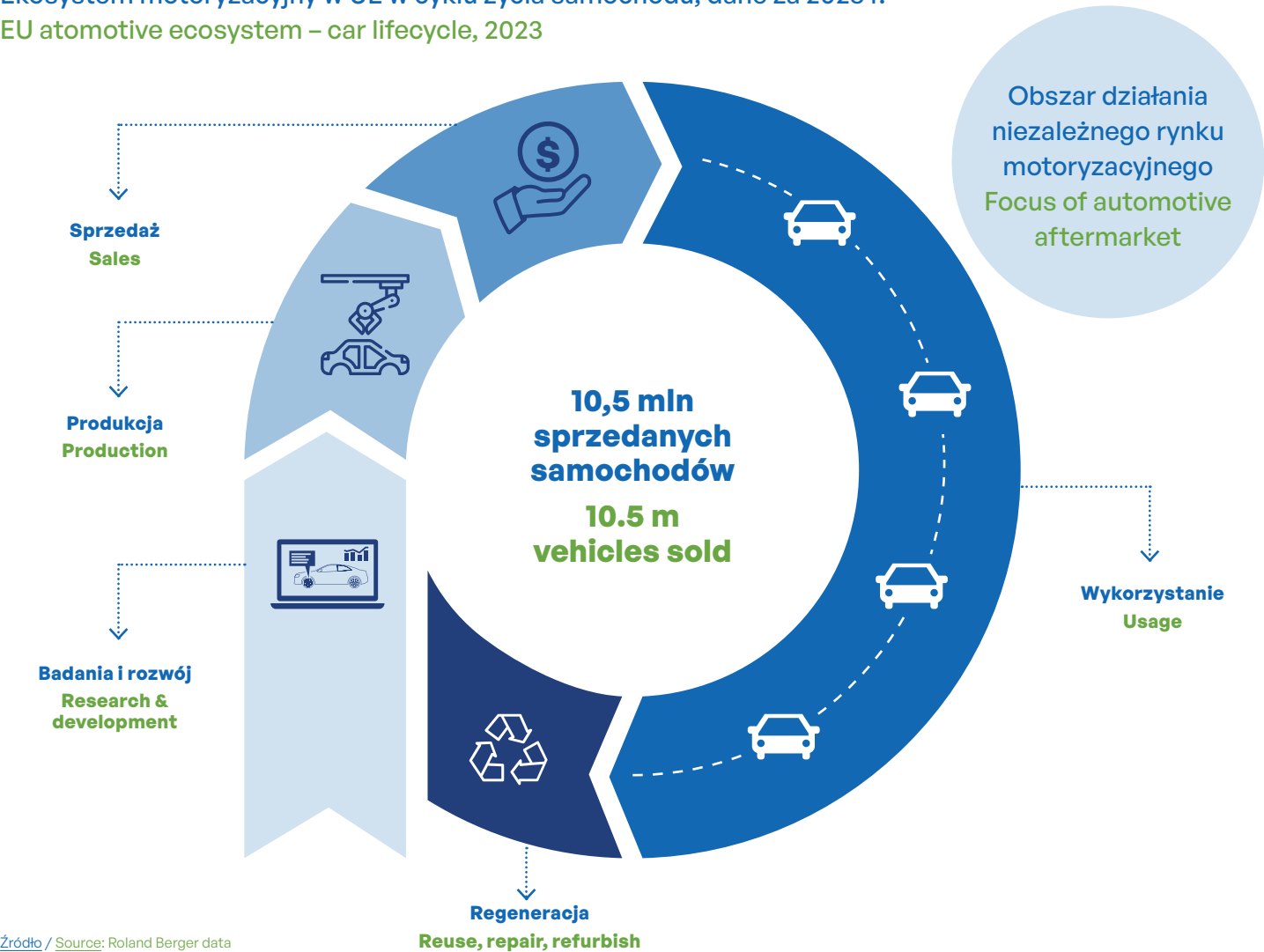
13 Dane Roland Berger.

Independent parts distributors cover about 62% of parts replaced in European cars in the aftermarket¹³, their role is particularly important for cars older than four years, which dominate the Polish market. The business of independent distributors allows significant savings for motorists over parts offered by OEMs. Very often, the parts on offer are also of higher quality – so the savings are related not so much to the purchase of inferior goods, but to the benefit of market competitiveness. Distribution of car parts is also an extremely important sector for the Polish economy.

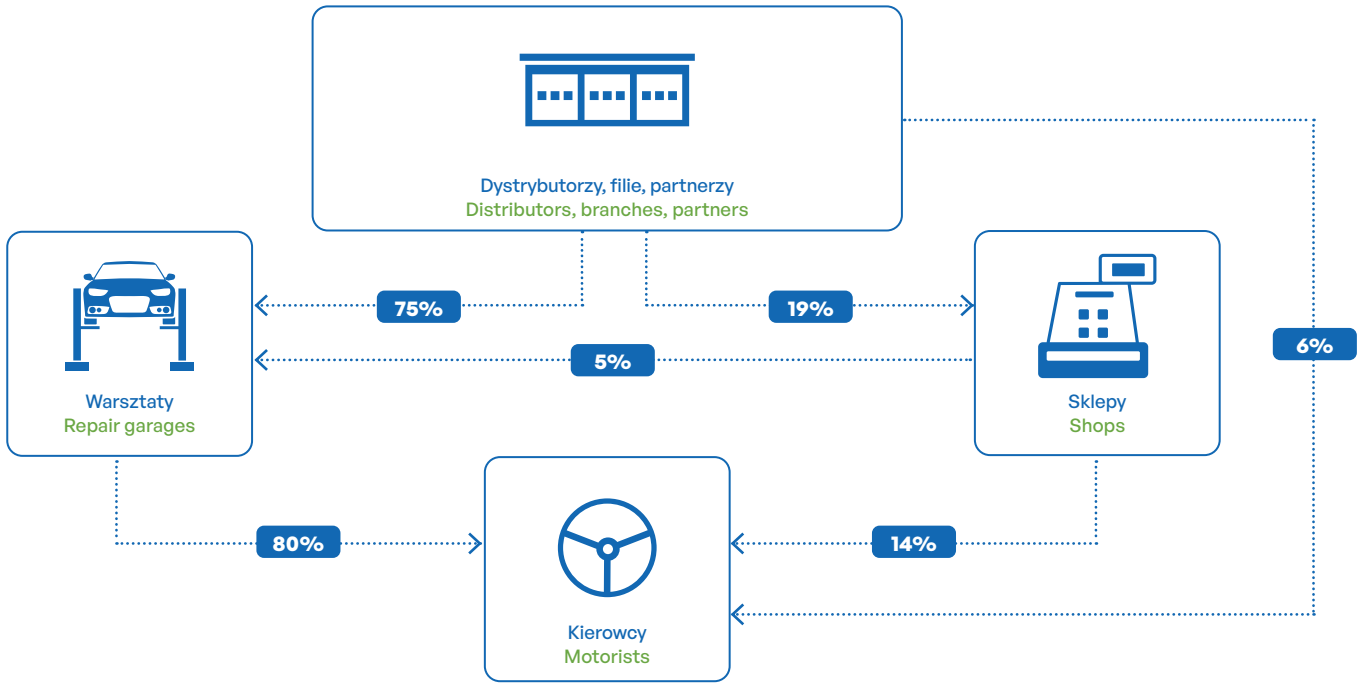
Polish distributors not only dominate the domestic market but are also pursuing an increasingly successful expansion into Europe (mainly Central and Eastern Europe). Inter Cars, the largest player in the market, already operates in 26 European markets. Polish companies are investing in innovative warehousing solutions, modern sales channels (creating, among other things, their own e-commerce platforms and tools) and their employees. Invariably, the key to success remains a good understanding of the needs of motorists and, indirectly, of independent garages, where about 75% of car parts go.

13 Roland Berger data.

Ekosystem motoryzacyjny w UE w cyklu życia samochodu, dane za 2023 r.
EU automotive ecosystem – car lifecycle, 2023



Kanały dystrybucyjne części motoryzacyjnych
Automotive parts distribution channels





Krzysztof Soszyński

Wiceprezes Inter Cars, członek zarządu SDCM
Vice President at Inter Cars, SDCM Board Member

”

Dystrybucja części zamiennych to istotny element ekosystemu motoryzacyjnego. Dzięki niezależnym dystrybutorom, gęstej sieci dystrybucji gwarantującej szerokie pokrycie rynku oraz zaawansowanym procesom i rozwiązaniom logistycznym części zamienne trafiają do niezależnych warsztatów z częstotliwością pozwalającą na płynne dokonywanie napraw. Skuteczność tego działania nie tylko przyczynia się do poprawy funkcjonowania samych warsztatów, które mają niemal nieograniczony dostęp do szerokiej gamy części zamiennych, tym samym przekładając się na czas trwania naprawy auta, ale ma to również bezpośredni wpływ na konsumentów korzystających z ich usług. To niezależny rynek jest gwarantem milionów kierowców w Polsce i Europie, a ten sukces nie byłby możliwy bez wspólnego działania tych niezbędnych elementów łańcucha wartości w motoryzacji.

Działania dystrybutorów mające zapewnić nie tylko szeroką gamę asortymentu, ale i wysoką jakość obsługi, wiążą się z inwestycjami. Są to inwestycje w rozwój różnego rodzaju szkoleń kierowanych zarówno do pracowników warsztatów, jak i uczniów szkół o profilu samochodowym. Inwestycje obejmują również zakup czy rozwój oprogramowania, którego zadaniem jest nie tylko natychmiastowy dostęp do pełnej informacji, np. na temat stanów magazynowych, lecz również do odpowiedniego planowania procesów logistycznych. Nie zapominajmy o nakładach w budowę nowych magazynów lub rozbudowę istniejących oraz tworzenie centr logistycznych, które nie tylko przekładają się na poprawę funkcjonowania firmy, ale dają również nowe miejsca pracy.

”

Distribution of spare parts is an important part of the automotive ecosystem. Thanks to independent distributors, a dense distribution network that guarantees wide market coverage, and advanced processes and logistics solutions, spare parts reach independent garages fast, to allow smooth repairs. The effectiveness of this not only contributes to improving the operation of the garages themselves, which have almost unlimited access to a wide range of spare parts, translating into quicker car repairs, but it also has a direct impact on consumers who use their services. It is the independent market that is a guarantee to millions of motorists in Poland and Europe, and this success would not be possible without the joint action of these essential elements of the automotive value chain.

Distributors' efforts to ensure not only a wide range of assortments, but also high-quality service, involve investment. These are investments in the development of various types of training aimed at both garage employees and students of automotive vocational schools. Investments also include the purchase or development of software designed not only to provide immediate access to complete information, such as inventory levels, but also to plan logistics processes accordingly. Let us not forget the investments in building new warehouses or expanding existing ones and creating logistics centres, which not only translate into improved business operations, but also create new jobs.

Obecnie działa w Polsce już ponad 1250 punktów sprzedaży części do samochodów osobowych i ciężarowych. Największymi firmami działającymi w tym rynku są: Inter Cars S.A., Auto Partner oraz Moto-Profil. Na rynku części do samochodów ciężarowych największym podmiotem pozostaje firma Martex. Niemniej dystrybutorzy o mniejszej skali działania równie prężnie rozwijają swoje sieci dystrybucji gwarantując swoją obecnością zachowanie mobilności milionom Polaków. Polskie firmy dystrybucyjne działają szeroko także na rynkach pozostałych krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Sam Inter Cars posiada ok. 400 punktów sprzedaży poza Polską, w tym także w państwach Europy Zachodniej.

Menedżerowie zarządzający największymi firmami na rynku podkreślają to, jak bardzo wymagający jest polski klient oczekujący błyskawicznych dostaw części do warsztatów i dokładnie wybierający najtańszą i najlepszą ofertę. Jednocześnie polskie firmy stopniowo nadganiają różnice cenowe w stosunku do firm z Europy Zachodniej. **W sytuacji, kiedy w coraz mniejszym stopniu konkurujemy samą ceną, do roli naszego największego atutu urasta zwinność i elastyczność.**

Wielkim wyzwaniem dla firm dystrybucyjnych pozostaje sprostanie potrzebom kierowców posiadających bardzo różne modele samochodów, potrzebujących różnych części do nich. To dlatego największe firmy w celu zachowania konkurencyjności stale inwestują w logistykę magazynową, obejmującą też zaawansowane narzędzia automatyzacyjne. **Poniższa tabela przedstawia średnie stany magazynowe u jednego z większych dystrybutorów i obejmuje przybliżone liczby indeksów części samochodowych dostępnych w magazynach (indeksy odnoszą się do modeli pojazdów, dla których dostępne są dane części). Pokazuje to, jak bogata jest oferta części sprzedawanych przez polskich dystrybutorów.**

At present, there are already more than 1,250 car and truck parts points of sale in Poland. The largest companies operating in this market are Inter Cars, Auto Partner and Moto-Profil. Martex remains the largest player in the truck parts market. However, smaller-scale distributors are just as active in developing their distribution networks, ensuring that millions of Poles remain mobile. Polish distribution companies also operate extensively in the markets of other Central and Eastern European countries. Inter Cars alone has about 400 sales outlets outside Poland, including in Western European countries.

Managers at the largest companies in the market emphasise how demanding Polish customers are, expecting instant delivery of parts to garages and carefully choosing the cheapest and best offer. At the same time, Polish companies are gradually catching up on price differences with Western European companies. **As we compete less and less on price alone, agility and flexibility are rising to the role of our greatest asset.**

It remains a great challenge for distribution companies to meet the needs of motorists with very different car models, needing different parts for them. This is why major companies, to remain competitive, are constantly investing in warehouse logistics, which also includes advanced automation tools. **The table below shows the average inventory at a major distributor and includes approximate numbers of indices of car parts available in stock (indices refer to vehicle models for which parts are available). This shows how rich the range of parts sold by Polish distributors is.**

Przykładowy asortyment części w magazynach dystrybutorów

Average inventory at a major polish car parts distributor

Liczba indeksów / Number of indices

Amortyzatory	Shock absorbers	7000
Filtry kabiny	Cabin filters	4000
Filtry oleju	Oil filters	2300
Filtry paliwa	Fuel filters	2600
Filtry powietrza	Air filters	5400
Klocki hamulcowe	Brake pads	10 000
Tarcze hamulcowe	Brake discs	9000
Zestawy sprzęgła	Clutch kits	3500
Tłumiki	Dampers	3400
Wahacze	Control arms	6300

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SDCM.
Source: own compilation based on SDCM data.



Adam Kapek

Wiceprezes Moto-Profil, członek zarządu SDCM
Vice President at Moto-Profil, SDCM Board Member

”

W magazynie dystrybutora znajduje się średnio nawet kilkaset tysięcy części. By zachować konkurencyjność na rynku, dystrybutorzy posiadają w swojej ofercie części danego rodzaju pochodzące od różnych producentów. Są to części pasujące do tego samego modelu auta, różniące się pomiędzy sobą ceną, klasyfikacją jakościową oraz logo producenta. To pozwala na dostosowanie oferty pod względem cenowym i jakościowym do indywidualnych oczekiwań klientów. Szeroki asortyment części pochodzący od różnych producentów, pokrywa tym samym zapotrzebowanie na różne produkty w zależności od zasobności portfela kierowcy.

Polscy dystrybutorzy są beneficjentami rosnącego rynku napraw samochodowych i utrzymującego się zapotrzebowania na części na rynku wtórnym. Jednocześnie korzystają z efektów rozbudowy sieci dystrybucji oraz ekspansji zagranicznej. Należy przyznać, że polskie firmy stopniowo nadganiają różnice cenowe w stosunku do firm z Europy Zachodniej. W sytuacji, kiedy w coraz mniejszym stopniu konkurują samą ceną, do roli ich największego atutu urasta zwinność i elastyczność.

”

On average, a distributor’s warehouse holds up to several hundred thousand parts. To stay competitive in the market, distributors have parts of a given type from different manufacturers. These are parts that fit the same car model, differing in price, quality classification and manufacturer’s logo. This makes it possible to tailor the offer in terms of price and quality to individual customer expectations. A wide assortment of parts from different manufacturers thus covers the need for different products depending on the motorist’s wallet.

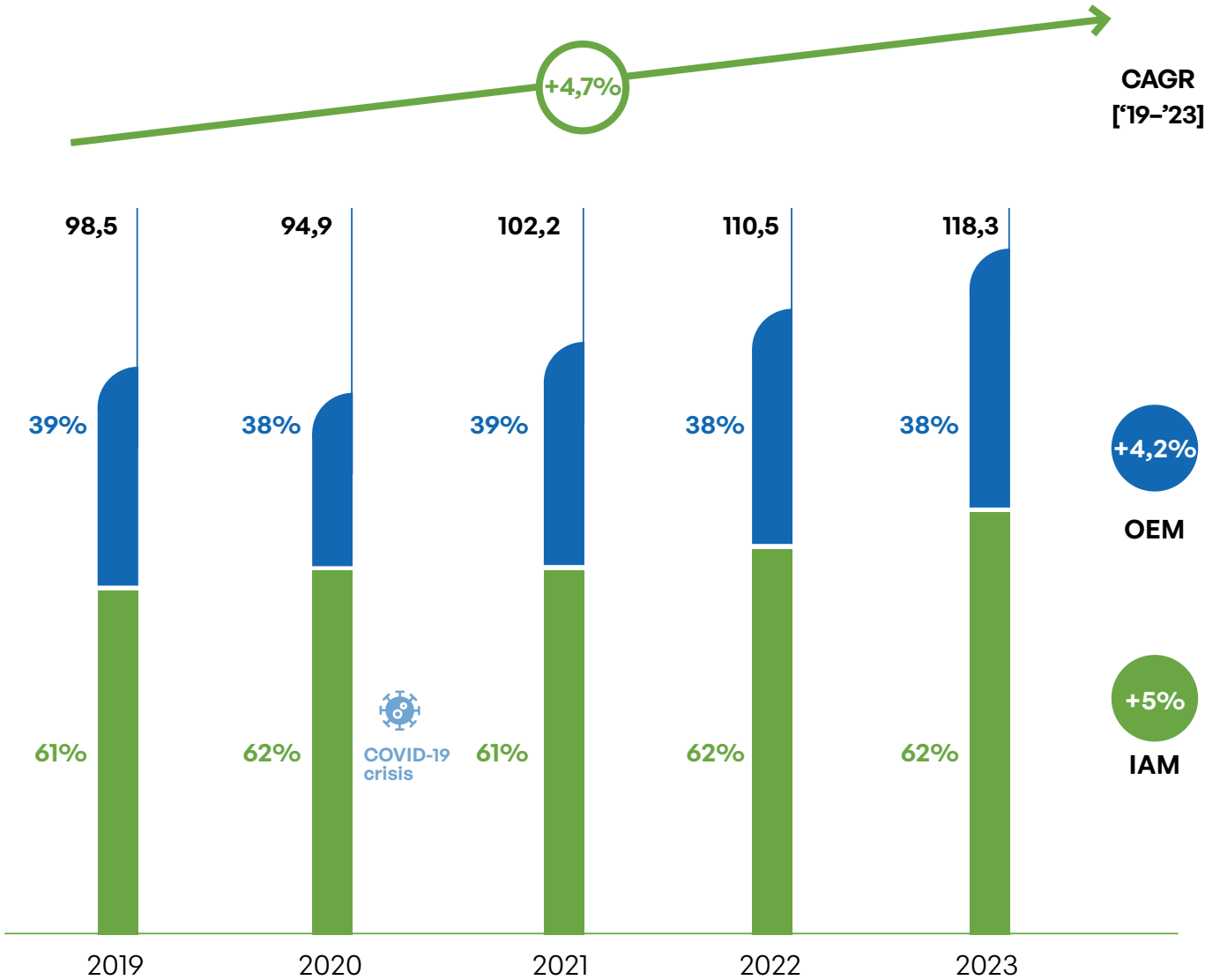
Polish distributors are the beneficiaries of a growing car repair market and continued demand for parts in the aftermarket. At the same time, they are benefiting from the effects of expanding their distribution network and foreign expansion. It should be acknowledged that Polish companies are gradually catching up on price differences with Western European companies. As they compete less and less on price alone, agility and flexibility are rising to the role of their greatest asset.

Wielkość motoryzacyjnego rynku wtórnego w UE (części i akcesoria* w mld EUR)

Ceny końcowe, wyłączając koszty pracy i VAT

Size of EU aftermarket (parts & components; OEM & IAM*) [EUR bn]

Parts and components business only, at the end-consumer price level, excl. labor and VAT



*Udziały rynkowe prezentują całkowitą sprzedaż części w obrębie poszczególnych kanałów sprzedaży a nie źródło pochodzenia części.
*Market shares represent the total sale of parts/components within each channel, not the source of the parts.

Źródło/Source: Wolk & Nikolic After Sales Intelligence

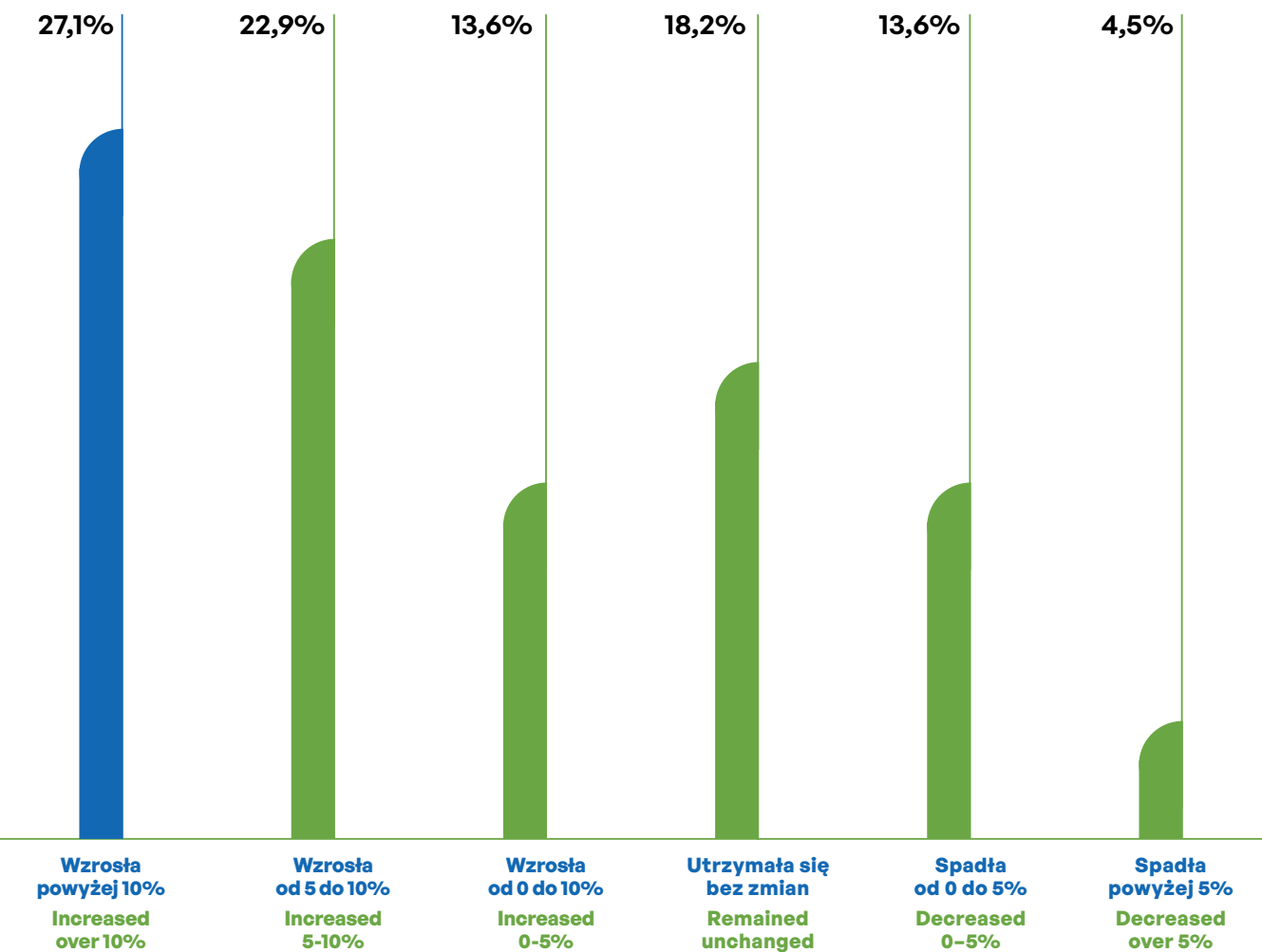
Przychody dystrybutorów

Większość dystrybutorów mogło cieszyć się zwiększającymi się przychodami w pierwszym półroczu 2024 r., z czego u 50,1% były to przychody rosnące powyżej 5%. Pokazuje to, że przy inflacji za pierwsze półrocze w wysokości 2,7%¹⁴ większość dystrybutorów utrzymywała realny wzrost przychodów.

Revenues of distributors

The majority of distributors were able to enjoy increasing revenues in the first half of 2024, with 50.1% of them growing more than 5%. This shows that with inflation for the first half of the year at 2.7%¹⁴, most distributors maintained real revenue growth.

Jak zmieniły się przychody firmy w I półroczu 2024 r. w porównaniu do tego samego okresu w 2023 r.:
How the company's revenue changed in H1 2024 compared to the corresponding period in 2023:



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Motofocus.pl
Source: own compilation based on data from Motofocus.pl

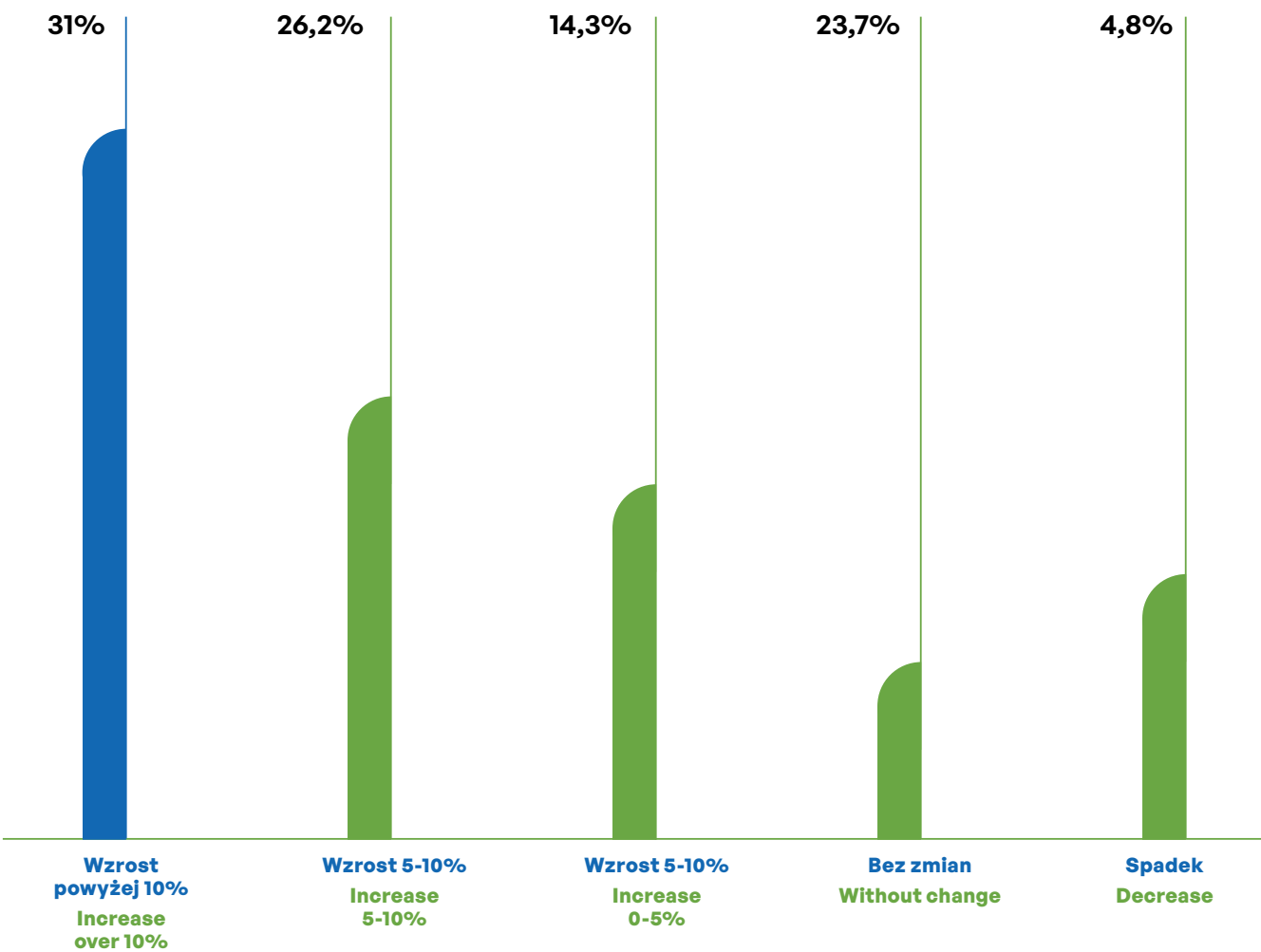
14 Dane GUS za H1 2024.

14 CSO data for H1 2024.

Większość rynku pozostaje też optymistyczna w dalszych prognozach. Pytani w połowie roku dystrybutorzy w większości spodziewali się utrzymania tych korzystnych wyników.

Most of the market also remains optimistic about further forecasts. When asked at mid-year, distributors mostly expected these favourable results to continue.

Jaka jest prognozowana zmiana przychodów firmy w II półroczu 2024 r. w porównaniu do tego samego okresu w 2023 r.
What is the projected change in the company's revenue in H2 2024 compared to the corresponding period in 2023.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Motofocus.pl
Source: own compilation based on data from Motofocus.pl

Jak wynika z badania przeprowadzonego przez Motofocus.pl, w pierwszej połowie 2024 roku 36,4% dystrybutorów zadeklarowało zwiększoną dostępność części, a 45,4% utrzymanie podobnego poziomu dostępności co do tej pory. Polscy dystrybutorzy gwarantują niezależnym warsztatom dużą dostępność części samochodowych wraz z możliwością regularnych dostaw. W przypadku głównych firm tego rodzaju dostawy do warsztatów prowadzone są nawet dwa razy dziennie, od poniedziałku do piątku.

E-commerce w motoryzacji

Wartość motoryzacyjnego rynku e-commerce w Polsce w 2024 roku przekracza 16 miliardów złotych, co stanowi około 20% całego segmentu e-commerce¹⁵. Rynek rośnie w tempie około 15% rocznie, co wynika z rosnącego popytu na części eksploatacyjne oraz zwiększonego zaufania konsumentów do zakupów internetowych. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM) podkreśla, że sprzedaż części zamiennych i akcesoriów online nie tylko stanowi dużą część handlu motoryzacyjnego, ale także odgrywa istotną rolę w digitalizacji branży. Wzrost ten napędzają m.in. potrzeba regularnej wymiany części oraz coraz większa świadomość ekologiczna, która skłania do poszukiwania bardziej przyjaznych dla środowiska rozwiązań, takich jak części regenerowane.

Platformy marketplace, takie jak Allegro, OTOMOTO i OLX, odgrywają kluczową rolę w rozwoju e-commerce motoryzacyjnego w Polsce, umożliwiając dostęp do szerokiej gamy części i akcesoriów samochodowych oraz łatwe porównanie ofert od różnych dostawców. **Z badania przeprowadzonego dla Allegro wynika, że 78% użytkowników serwisu korzysta z niego do zakupu części motoryzacyjnych¹⁶.** Dla małych i średnich przedsiębiorstw motoryzacyjnych sprzedaż przez marketplace'y pozwala na skuteczne konkurowanie z większymi firmami, poszerzenie zasięgu oraz dostosowanie oferty do specyficznych potrzeb klientów, na przykład właścicieli starszych pojazdów szukających tańszych części.

According to a survey conducted by Motofocus.pl, in the first half of 2024, 36.4% of wholesalers said they would increase parts availability, while 45.4% would maintain a similar level of availability as before. Polish distributors guarantee independent garages a high availability of car parts, along with regular deliveries. For major companies, such deliveries to garages are carried out up to twice a day, Monday through Friday.

E-commerce in the automotive industry

The value of the automotive e-commerce market in Poland in 2024 exceeds PLN 16 bn, representing ca. 20% of the overall e-commerce segment¹⁵. The market is growing at an annual rate of about 15%, driven by increasing demand for wearables and increased consumer confidence in online shopping. The Association of Automotive Parts Distributors and Producers (SDCM) stresses that online sales of spare parts and accessories are not only a large part of the automotive trade, but also play an important role in the digitisation of the industry. This growth is fuelled by, among other things, the need to replace parts regularly and a growing environmental awareness that is driving the search for more environmentally friendly solutions, such as remanufactured parts.

Marketplace platforms such as Allegro, OTOMOTO and OLX are playing a key role in the development of automotive e-commerce in Poland, allowing access to a wide range of car parts and accessories and easy comparison of offers from different suppliers. **A survey conducted for Allegro shows that 78% of the site's users purchase automotive parts there¹⁶.** For small and medium-sized automotive companies, selling through marketplaces allows them to compete effectively with larger companies, expand their reach and tailor their offerings to meet the specific needs of customers, such as owners of older vehicles looking for cheaper parts.

An important aspect of the development of automotive e-commerce is the cooperation between spare parts distributors and e-commerce platforms, which allows easy comparison of prices and

Ważnym aspektem rozwoju e-commerce w motoryzacji jest współpraca między dystrybutorami części zamiennych a platformami e-commerce, co umożliwia łatwe porównanie cen i dostępności produktów od różnych dostawców. Przykładem takiej współpracy jest obecność Inter Cars na Allegro, gdzie firma prowadzi sprzedaż części zamiennych poprzez sklep internetowy, co zwiększa zasięg oferty i ułatwia konsumentom dostęp do szerokiej gamy produktów. **W 2024 roku Inter Cars raportuje wzrost udziału kanału e-commerce w całkowitych przychodach, co odzwierciedla rosnące zapotrzebowanie na szybkie i wygodne zakupy online.**

Coraz większa liczba firm decyduje się jednak na rozwijanie własnych platform sprzedażowych, co pozwala na lepszą kontrolę nad marżami i eliminację pośredników. Moto-Profil wprowadził własny sklep internetowy, który umożliwia bezpośrednią sprzedaż części zamiennych, co pozwala na zwiększenie konkurencyjności na rynku i większą elastyczność w reagowaniu na potrzeby klientów.

Rosnąca świadomość ekologiczna wśród konsumentów skłania do wyboru produktów regenerowanych i z drugiej ręki. Coraz większą popularnością cieszą się też modele subskrypcyjne, które umożliwiają regularne dostawy części eksploatacyjnych, takich jak oleje czy filtry. Tego typu rozwiązania zdobywają popularność szczególnie wśród młodszych klientów, którzy cenią wygodę oraz przewidywalność kosztów związanych z utrzymaniem pojazdów.

Prognozy na najbliższe lata wskazują, że motoryzacyjny rynek e-commerce w Polsce nadal będzie dynamicznie się rozwijał. Oczekuje się, że do 2028 roku wartość tego segmentu wzrośnie do 200 miliardów złotych¹⁷. Rozwój rynku będzie napędzany przez postępującą cyfryzację, rosnącą popularność platform marketplace oraz zwiększone zapotrzebowanie na produkty ekologiczne i zrównoważone. Jednocześnie kluczowe będą inwestycje w technologie logistyczne oraz rozwój nowych modeli sprzedaży, takich jak subskrypcje produktów eksploatacyjnych i usługi powiązane.

availability of products from different suppliers. An example of such cooperation is Inter Cars' presence on Allegro, where the company sells spare parts through an online store, which increases the range of its offerings and makes it easier for consumers to access a wide range of products. **In 2024, Inter Cars reports an increase in the share of the e-commerce channel in total revenue, reflecting the growing demand for fast and convenient online shopping.**

However, an increasing number of companies are choosing to develop their own sales platforms, allowing better control over margins and eliminating intermediaries. Moto-Profil has introduced its own online store for direct sales of spare parts, allowing it to be more competitive in the market and more flexible in responding to customers' needs.

Growing environmental awareness among consumers prompts them to choose remanufactured and second-hand products. Subscription models, which provide regular supplies of consumable parts such as oil or filters, are also becoming increasingly popular. This type of solution is gaining popularity, especially among younger customers who value convenience and predictability of vehicle maintenance costs.

Forecasts for the coming years indicate that the automotive e-commerce market in Poland will continue to grow rapidly. This segment is expected to grow to PLN 200 bn by 2028¹⁷. Market growth will be driven by increasing digitisation, the growing popularity of marketplace platforms and increased demand for green and sustainable products. At the same time, investment in logistics technology and the development of new sales models such as consumable product subscriptions and related services will be of key importance.

¹⁵ <https://sdom.prowly.com/345779-motoryzacja-po-pierwszym-polroczu-2024-roku>.
¹⁶ Badanie Minds & Roses na zlecenie Allegro, 2024 r.
<https://www.mindsandroses.com/blog/customer-journey-2024>.

¹⁵ <https://sdom.prowly.com/345779-motoryzacja-po-pierwszym-polroczu-2024-roku>.
¹⁶ Minds & Roses study commissioned by Allegro, 2024.
<https://www.mindsandroses.com/blog/customer-journey-2024>.

¹⁷ <https://www.pwc.pl/pl/media/2024/2024-08-21-prognozy-strategyand-polski-rynek-e-commerce-bedzie-wart-192-mld-zl-w-2028-roku.html>.

¹⁷ <https://www.pwc.pl/pl/media/2024/2024-08-21-prognozy-strategyand-polski-rynek-e-commerce-bedzie-wart-192-mld-zl-w-2028-roku.html>.

Wybrane inwestycje dystrybutorów

Tak błyskawiczny rozwój polskich firm dystrybucyjnych jest oparty na odważnym inwestowaniu: w nowe hurtownie, obiekty magazynowe, flotę logistyczną, najnowocześniejsze systemy komputerowe i rozwiązania automatyzacyjne. Poniższe punkty to tylko niektóre, duże inwestycje dystrybutorów części z ostatnich lat.

ILS – grupa Inter Cars

Europejskie Centrum Logistyki i Rozwoju ILS w Zakroczymiu to jeden z największych i najnowocześniejszych wyposażony obiekt w Europie w branży Automotive Aftermarket. W ostatnim tygodniu marca 2024 r. oficjalnie otwarte zostały kolejne hale, a łączna przestrzeń magazynowa ILS w tej podwarszawskiej miejscowości wynosi teraz aż 108 000 m² na 25 ha powierzchni działki.

Hala jest budynkiem o przeznaczeniu magazynowym z częścią administracyjno-socjalną. Została ona wyposażona w regały i urządzenia magazynowe dostosowane do specyfiki realizowanego procesu. Odbyna się tam składowanie różnych materiałów motoryzacyjnych, głównie opon i olejów. Dodatkowo w sąsiedztwie wybudowano dwa inne obiekty (hala 7 i hala 8). To mniejsze jednostki magazynowe wspomagające główną infrastrukturę. Również przy tej inwestycji zadbano o bezpieczeństwo i warunki pracy załogi ILS, jak i o nowoczesność oraz ekologiczność rozwiązań.

Inwestycja w Zakroczymiu to kompleksowy projekt rozbudowy zespołu budynków magazynowych i biurowych, wraz z infrastrukturą techniczną. Projekt obejmuje budowę trzech hal, wiaty oraz parkingu dla samochodów osobowych. Dużym osiągnięciem jest również montaż instalacji fotowoltaicznej na dachu hali o mocy 1,8MW.

Selected investments of distributors

Such rapid development of Polish distribution companies is based on bold investments: in new warehouses, warehouse facilities, logistics fleet, state-of-the-art computer systems and automation solutions. The following are just some of the major investments by parts distributors in recent years.

ILS – Inter Cars Group

The ILS European Logistics and Development Centre in Zakroczym is one of the largest and most modernly equipped facilities in Europe's Automotive Aftermarket industry. Further halls were officially opened in the last week of March 2024, and ILS's total storage space in this suburban location is now as much as 108,000 sqm, on a 25-hectare plot of land.

The hall is a warehouse building with administrative and staff facilities. It has been equipped with racking and storage equipment tailored to the specific process being carried out. The storage of various automotive materials, mainly tyres and oils, takes place there. In addition, two other facilities (Hall 7 and Hall 8) have been built nearby. These are smaller storage units that support the main infrastructure. Also with this investment, care was taken to ensure the safety and working conditions of the ILS crew, as well as the modernity and eco-friendliness of the solutions used.

The investment in Zakroczym is a comprehensive project to develop a complex of warehouse and office buildings, along with technical infrastructure. The project includes the construction of three halls, a shed and a car park. The installation of a 1.8 MW photovoltaic system on the hall's roof is also a major achievement.



Wnętrze magazynu Inter Cars w Zakroczymiu. Fot. ILS.
Interior of Inter Cars warehouse in Zakroczym. Photo: ILS.

Martex

Polski dystrybutor części do samochodów ciężarowych, członek globalnej grupy zakupowej TEMOT Intl.

Firma Martex, dystrybutor części zamiennych do samochodów ciężarowych, podpisała umowę najmu wolnostojącego budynku o powierzchni 45 tys. m2 w kompleksie przemysłowo-logistycznym Logicor Będzin. Firma z siedzibą na Górnym Śląsku posiada 42 oddziały handlowe na terenie całej Polski. Przenosząc się do Będzina, Martex będzie miał możliwość skonsolidowania swojej działalności logistycznej w jednym centralnym magazynie, co umożliwi szybszą reakcję na zamówienia. Szczególnie interesującym rozwiązaniem zastosowanym przez firmę Martex jest system AutoStore™, który umożliwia całkowicie bezobsługowe magazynowanie tysięcy sztuk towaru przewożonych po specjalnych szynach przez małe roboty.

Martex

Polish distributor of truck parts, a member of the global purchasing group TEMOT Intl.

Martex, a distributor of spare parts for trucks, has signed a lease agreement for a free-standing 45,000 sqm building in Logicor Będzin industrial and logistics complex. With its head office in Upper Silesia, the company has 42 sales branches throughout Poland. By moving to Będzin, Martex will have the opportunity to consolidate its logistics operations into one central warehouse, which will enable faster response to orders. A particularly interesting solution used by Martex is the AutoStore™ system, which allows for completely unmanned storage of thousands of pieces of goods transported along special rails by small robots.



Centralny Magazyn firmy Martex w Będzinie.
Martex's Central Warehouse in Będzin.

Auto Land

Polski dystrybutor części samochodowych.

Auto Land otworzył w 2024 r. trzy nowe oddziały – w Toruniu, Suwałkach i Gdyni. Każdy z nich składa się ze stanowisk obsługi klientów oraz części magazynowej – odpowiednio o powierzchni półek: 3300 m2, 2000 m2 oraz 570 m2,

Auto Land

Polish distributor of automotive parts.

Auto Land opened three new branches in 2024 – in Toruń, Suwałki and Gdynia. Each consists of customer service desks and a storage area – with shelf space of, respectively: 3,300 sqm, 2,000 sqm and 570 sqm.



Nowy oddział Auto Land w Toruniu.
New Auto Land branch in Toruń.

Szkolenia

Stały postęp technologiczny w motoryzacji, rozpowszechnianie rozwiązań cyfrowych w pojazdach oraz rozwój elektromobilności sprawiają, że szkolenia stały się nieodłącznym elementem rynku serwisowego gwarantując stałe podnoszenie kwalifikacji mechaników, a tym samym poziomu świadczonych przez nich usług. Dodajmy, że tego typu oferty są kierowane zarówno do mechaników, jak i do uczniów przygotowujących się do pracy w tym zawodzie.

Producenci i dystrybutorzy oferują szeroki wachlarz szkoleń stacjonarnych i online, oferując spotkania zarówno w swoich centrach szkoleniowych (np. Centra Szkoleniowe Bosch Home Comfort, ContiAcademy, jak również w wielu innych tego typu placówkach zlokalizowanych na terenie całej Polski), jak i w mobilnych centrach szkoleniowych (Show Car Inter Cars, wóz szkoleniowy Schaeffler REPXPERT).

Bardzo często szkolenia organizowane przez producentów odbywają się w porozumieniu i we współpracy z lokalnymi oddziałami dystrybutorów ich produktów. Mechanicy mogą również korzystać z zasobów online w ramach platform szkoleniowych (Delphi Technologies Academy, Akademia Szkoleniowa Valeo Service, platforma Schaeffler REPXPERT czy też ZF [pro]Academy). Firmy korzystają także z najnowszych osiągnięć techniki – przykładem jest ProfiAuto VR Technology, projekt pozwalający użytkownikowi poruszać się po modelowym wirtualnym warsztacie i realizować kilka scenariuszy warsztatowych z wykorzystaniem technologii VR.

Training

Constant technological progress in the automotive industry, the spread of digital solutions in vehicles and the development of electromobility have made training an integral part of the service market, ensuring the continuous improvement of mechanics' qualifications and thus the level of their services. We should add that such offers are aimed at both mechanics and students preparing for work in this vocation.

Manufacturers and distributors offer a wide range of on-site and online training, offering meetings both in their training centres (e.g., Bosch Home Comfort Training Centres, ContiAcademy, as well as many other such facilities located throughout Poland) and in mobile training centres (Inter Cars Show Car, Schaeffler REPXPERT training truck).

Very often, training courses organised by manufacturers are held in consultation and cooperation with local branches of their products' distributors. Repairers can also access online resources through training platforms (Delphi Technologies Academy, Valeo Service Training Academy, Schaeffler REPXPERT platform or ZF [pro]Academy). Companies are also taking advantage of the latest technological advances – an example is ProfiAuto VR Technology, a project that allows users to navigate through a model virtual garage and perform several garage scenarios using VR technology.



Andrzej Guzek

Network Manager
Groupauto CEE

”

Szkolenia są nieodłącznym elementem działalności warsztatów naprawczych. Dzięki nim warsztaty podnoszą jakość świadczonych przez siebie usług nierzadko rozszerzając ich zakres. Szkolenia mogą odbywać się zarówno stacjonarnie, jak i online. Dystrybutorzy i producenci części oferują szeroką gamę różnego rodzaju spotkań, na których uczestnicy poznają budowę i technologie produkcji oraz procedury montażowe poszczególnych komponentów. Największą część z nich stanowią szkolenia techniczne oraz produktowe. To praktyczna wiedza, którą każdy warsztat może przekuć w konkretne korzyści.

Udział w takich szkoleniach to świetna okazja, by zdobywać najnowszą wiedzę techniczną i nadążać za dynamicznie rozwijającą się branżą motoryzacyjną. Niezaprzeczalną korzyścią jest rozwój mechaników, którzy w ten sposób zdobywają nowe umiejętności naprawy i serwisowania coraz bardziej zaawansowanych technicznie pojazdów. Podnoszenie kwalifikacji przekłada się również na wizerunek warsztatu i budowanie zaufania wśród klientów, a co za tym idzie również pozyskiwania nowych klientów. Nie mówiąc już o tym, że naprawa bardziej skomplikowanych usterek przekłada się również na większe dochody dla serwisu.

”

Training is an integral part of the business of garages. Training helps garages improve the quality of their services and often expand their scope. Training can be provided both onsite and online. Distributors and parts manufacturers offer a wide range of different types of meetings where participants learn about the construction and production technologies and assembly procedures for individual components. The largest part of these is technical and product training. This is practical knowledge that any garage can turn into specific benefits.

Participation in such training is a great opportunity to gain the latest technical knowledge and keep up with the rapidly developing automotive industry. The undeniable benefit is the development of mechanics, who thus learn new skills to repair and service increasingly sophisticated vehicles. Improving skills also translates into the image of the garage and building trust among customers, thus attracting new ones. Not to mention that repairing more complicated defects also translates into more revenue for the garage.

04

Usługi
serwisowania

Maintenance
services

W Polsce funkcjonuje obecnie ok. **24 tys.** niezależnych warsztatów samochodowych (IAM). Salony autoryzowane (ASO) to kolejne **1,5 tys.** Prawo jazdy posiada ok. **22 mln** osób w Polsce, a samochodów osobowych jest **ok. 20 mln**¹⁸. Oznacza to, że na jeden warsztat przypada blisko **800 samochodów osobowych**. Z warsztatami samochodowymi kontakt ma większość dorosłych Polaków. Ponieważ rynek samochodowy w Polsce opiera się na zakupie aut używanych, to warsztaty niezależne są naturalnym kierunkiem dla kierowców, jako te oferujące wyższą jakość usług w niższych cenach. W przypadku osób użytkujących auta nowe bardzo często o wyborze ASO decydują zapisy gwarancyjne, które wymagają od kierowcy serwisowania pojazdu tylko w wybranych warsztatach.

Przewagę niezależnych warsztatów szczególnie widać na mapie polskich powiatów. Podczas gdy warsztaty autoryzowane są obecne głównie w największych miastach, warsztaty niezależne można znaleźć we wszystkich powiatach kraju – równomiernie rozłożone według liczby ludności. W pięciu największych polskich miastach mieszka zaledwie 11% ludności kraju. To warsztaty niezależne są więc naturalnym kierunkiem dla zdecydowanej większości zmotoryzowanych mieszkańców Polski.

There are currently ca. **24 k** independent garages (IAM) in Poland. Authorised dealerships stand for another **1.5 k**. About **22 m** people in Poland have driving licenses, and there are **about 20 m** passenger cars¹⁸. This means that there are nearly **800 passenger cars** per garage. Most adult Poles come into contact with car repair shops. Since the car market in Poland is based on used cars, independent garages are a natural direction for motorists as those offering higher quality services at lower prices. For those using new cars, often the choice of an authorised dealership is determined by warranty provisions, which require the motorist to service the vehicle only at selected garages.

The prevalence of independent garages is particularly evident on the map of Polish counties. While authorised garages are mainly present in the largest cities, independent garages can be found in all counties – evenly distributed by population. Poland’s five largest cities are home to just 11% of the country’s population. Therefore, these are independent garages that provide a natural direction for the vast majority of Polish motorists.

18 Dane z CEPIK za 2024 rok.

18 CEPIK data for 2024.

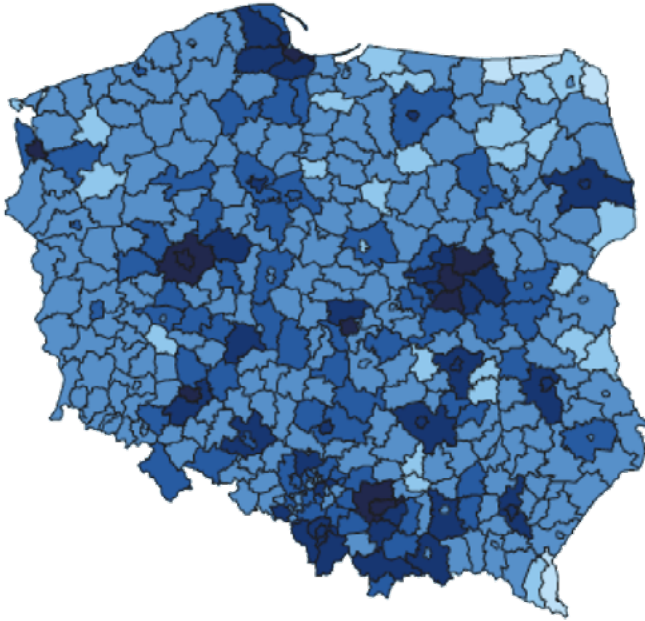
Autoryzowane warsztaty europejskich marek
European volume OEM



Autoryzowane warsztaty marek japońskich
Japanese volume OEM



Niezależne warsztaty
IAM multi-brand workshops



Liczba autoryzowanych warsztatów (OEM)
OEM workshop density per district

- 0
- 1
- 2-3
- >3

Liczba niezależnych warsztatów (IAM)
w powiatach:
IAM workshop density per district

- <10
- 10-19
- 20-59
- 60-99
- 100-200
- >200

Źródło: Roland Berger na podstawie danych Motofocus.pl
Source: Roland Berger based on data from Motofocus.eu



Mariusz Maksym

Koordinator sieci ProfiAuto Serwis
Coordinator at ProfiAuto Service network

”

Jedną z niewątpliwych zalet niezależnego rynku serwisowania i napraw w Polsce jest dostępność usług świadczonych przez warsztaty niezależne. Podczas gdy obserwujemy koncentrację autoryzowanych stacji obsługi w dużych miastach, warsztaty niezależne można znaleźć również w mniejszych miejscowościach, co nie tylko przekłada się na wyższą dostępność oferowanych usług, lecz także na wysokość kosztów związanych z obsługą serwisową aut.

Zdecydowana większość warsztatów niezależnych wykonuje wszystkie rodzaje napraw, a zakres ich usług jest stale rozszerzany. Oprócz warsztatów dokonujących wszechstronnych napraw, mamy też takie specjalizujące się jedynie w wąskich dziedzinach, jak elektronika i elektryka, naprawy silników czy skrzyń biegów. Przybywa warsztatów zrzeszonych w sieciach warsztatowych. Właściciele warsztatów decydują się na przynależność do sieci ze względu na korzyści płynące z takiej współpracy. Korzyści, jakie daje przynależność do sieci warsztatowej to zazwyczaj wizualizacja serwisu, rabaty na zakup części i wyposażenia warsztatowego, szkolenia techniczne, wsparcie informatyczne, dostęp do danych serwisowych, dostęp do klientów flotowych.

”

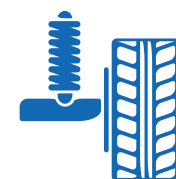
One of the undoubted advantages of the independent maintenance and repair market in Poland is the availability of services offered by independent garages. While we observe a concentration of OEM service stations in large cities, independent garages can also be found in smaller towns, which not only translates to higher availability of services offered but also to the cost of car maintenance.

The vast majority of independent garages perform all types of repairs, and the range of their services is constantly expanding. In addition to garages that perform comprehensive repairs, we also have those specialising only in narrow areas, such as electronics and electrics, engine or transmission repair. The number of garages affiliated with garage networks is increasing. Garage owners choose to belong to a network because of the benefits of such cooperation. The benefits of belonging to a garage network typically include service visualisation, discounts on the purchase of parts and garage equipment, technical training, IT support, access to service data, and access to fleet customers.

Poza podstawowym podziałem na warsztaty niezależne oraz autoryzowane, możemy też wyróżnić: warsztaty wysoko wyspecjalizowane (np. warsztaty blacharsko-lakiernicze lub zajmujące się wymianą szyb) oraz Stacje Kontroli Pojazdów. Bardzo często niezależne warsztaty o pełnym zakresie napraw specjalizują się natomiast w konkretnych markach lub typach marek samochodów (np. francuskich, japońskich czy koreańskich).

In addition to the basic division into independent and authorised garages, we can also distinguish highly specialised garages (e.g. bodywork and paint services or glass replacement garages) and Technical Inspection Centres. Very often, independent full-service repair shops, on the other hand, specialise in specific makes or types of car makes (such as French, Japanese or Korean).

Procentowy udział warsztatów Breakdown of garages



52%

Niezależne warsztaty o pełnym zakresie napraw
Independent aftermarket garages providing all types of repairs



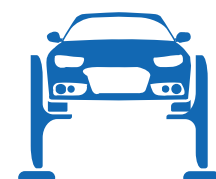
23%

Niezależne warsztaty wysoko wyspecjalizowane
Highly specialised independent aftermarket garages



18%

Stacje kontroli pojazdów
Technical inspection centres



7%

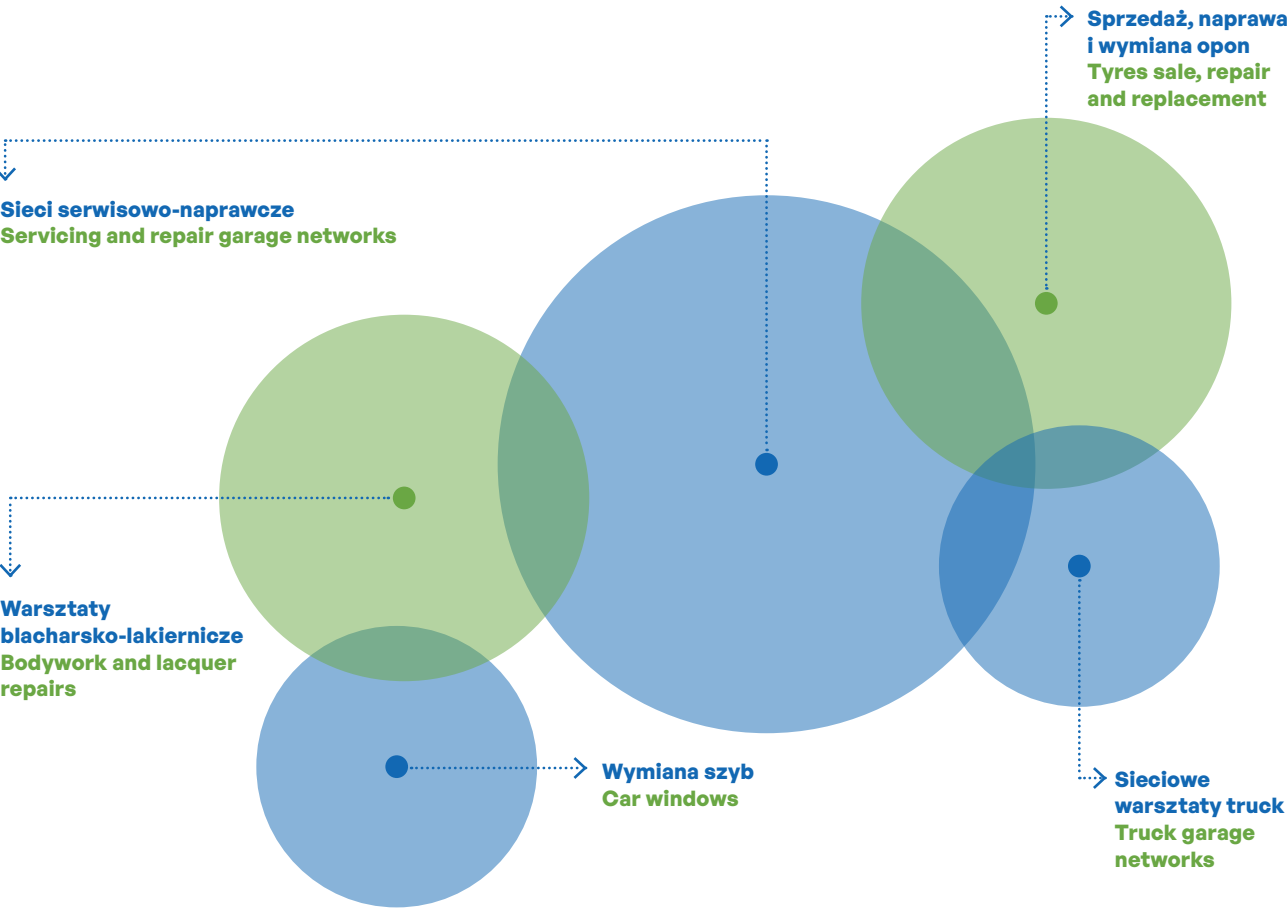
Serwisy autoryzowane
Authorised garages

Źródło: opracowanie własne SDCM
Source: own compilation by SDCM

W ostatnich latach widzimy wyraźny trend wzrostu liczby warsztatów niezależnych zrzeszonych w sieciach warsztatowych. Według danych Instytutu GIPA liczba takich warsztatów przekroczyła już 5 tys. Uczestnictwo w sieci warsztatowej pozwala warszatom łatwiej pozyskiwać klientów, szczególnie tych flotowych oraz dokonywać wspólnych zamówień u dystrybutorów. Możemy wyróżnić m.in. sieci warsztatów oponiarskich, blacharsko-lakierowniczych, samochodów ciężarowych oraz zajmujące się wymianą i sprzedażą szyb.

In recent years, we have seen a clear trend of an increase in the number of independent garages affiliated with garage networks. According to the GIPA Institute, the number of such garages has already exceeded 5 k. Participation in a garage network allows garages to more easily attract customers, especially fleet customers, and to make joint orders with distributors. Among others, we can distinguish networks of tyre, body and paint, truck, and glass replacement and sale garages.

Warsztaty sieciowe – podział na specjalizacje / pola współpracy
Garages networks – specialties and area of cooperation



Źródło: opracowanie własne SDCM
Source: own compilation by SDCM

Można wykazać kilka trendów, które będą kształtować ten segment gospodarki w kolejnych latach. To z jednej strony postępująca zmiana w zakresie coraz bardziej skomplikowanych aut spalinowych, które wymagają specjalistycznej obsługi, jak i stopniowe przejście w kierunku elektromobilności, do której mechanicy samochodowi będą potrzebowali innych, dodatkowych uprawnień.

Jednocześnie warsztaty, podobnie jak inne firmy zmagają się w ostatnich latach z szybko rosnącymi kosztami prowadzenia działalności, w tym ze wzrostem wymagań płacowych rozchwytywanych pracowników.

Czynniki wpływające na branżę warsztatów samochodowych

KORZYSTNE DLA BRANŻY

Obecność na rynku coraz bardziej skomplikowanych aut, których nie da się naprawić na własną rękę.
Rozwój chińskich marek niedysponujących własnymi sieciami autoryzowanych serwisów.

ZAGRAŻAJĄCE BRANŻY:

Rozwój segmentu EV, który nie wymaga serwisowania silnika.
Niedobór wykwalifikowanych pracowników.
Rozwój cyfrowych komponentów, do naprawienia których potrzebne są uprawnienia nadawane przez producentów aut.

Several trends can be demonstrated that will shape this segment of the economy in the coming years. This is, on the one hand, a progressive change in increasingly complex combustion cars that require specialised service, as well as a gradual shift towards electromobility, for which vehicle repairers will need other, additional credentials.

At the same time, the garages, like other companies, have been struggling in recent years with the rapidly rising cost of conducting business, including rising wage demands of employees.

Factors affecting the garage industry

BENEFICIAL TO THE INDUSTRY

The presence of increasingly complex cars in the market that cannot be repaired individually.
Development of Chinese makes that do not have their own authorised service networks.

THREATENING THE INDUSTRY:

Development of the EV segment that does not require engine servicing.
Shortage of skilled workers.
The development of digital components that require authorisations from car manufacturers to fix.

Przychody warsztatów

W warsztatach niezależnych w pierwszej połowie 2024 roku nieznacznie przybyło klientów. Ok. 40% właścicieli warsztatów deklarowało wzrost, 1/3 utrzymanie dotychczasowej liczby, a jedynie ¼ deklarowała spadek.

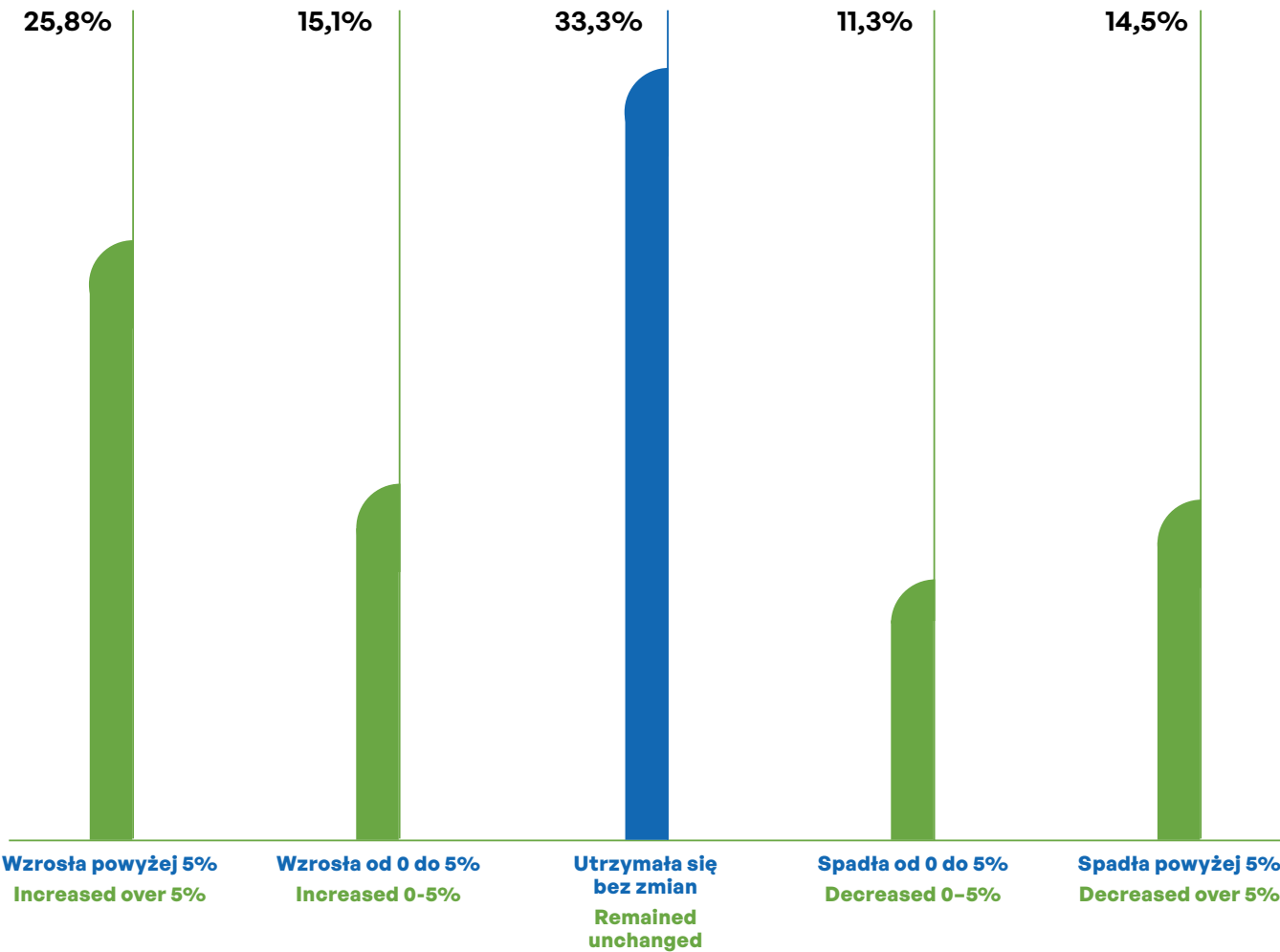
Garage revenues

Independent garages saw a slight increase in customers in H1 2024. About 40% of garage owners declared an increase, one-third maintained the current number, and only one-fourth declared a decrease.

Nieco ponad 46% warsztatów zanotowało wzrost przychodów rok do roku w pierwszym półroczu 2024 roku. Warto odnotować, że w pierwszym półroczu inflacja w gospodarce wynosiła ok. 2,5%, jednak w sektorze usług ok. 6% - dlatego w przypadku 16,1% warsztatów odnotowujących wzrosty przychodów w granicach 0-5% mogło to oznaczać spadek liczby zamówień, a jedynie wzrost cen usług. Ponad 30% warsztatów, które odnotowały wzrost przychodów o ponad 5%, to te, które mogły cieszyć się z faktycznego powiększenia skali biznesu.

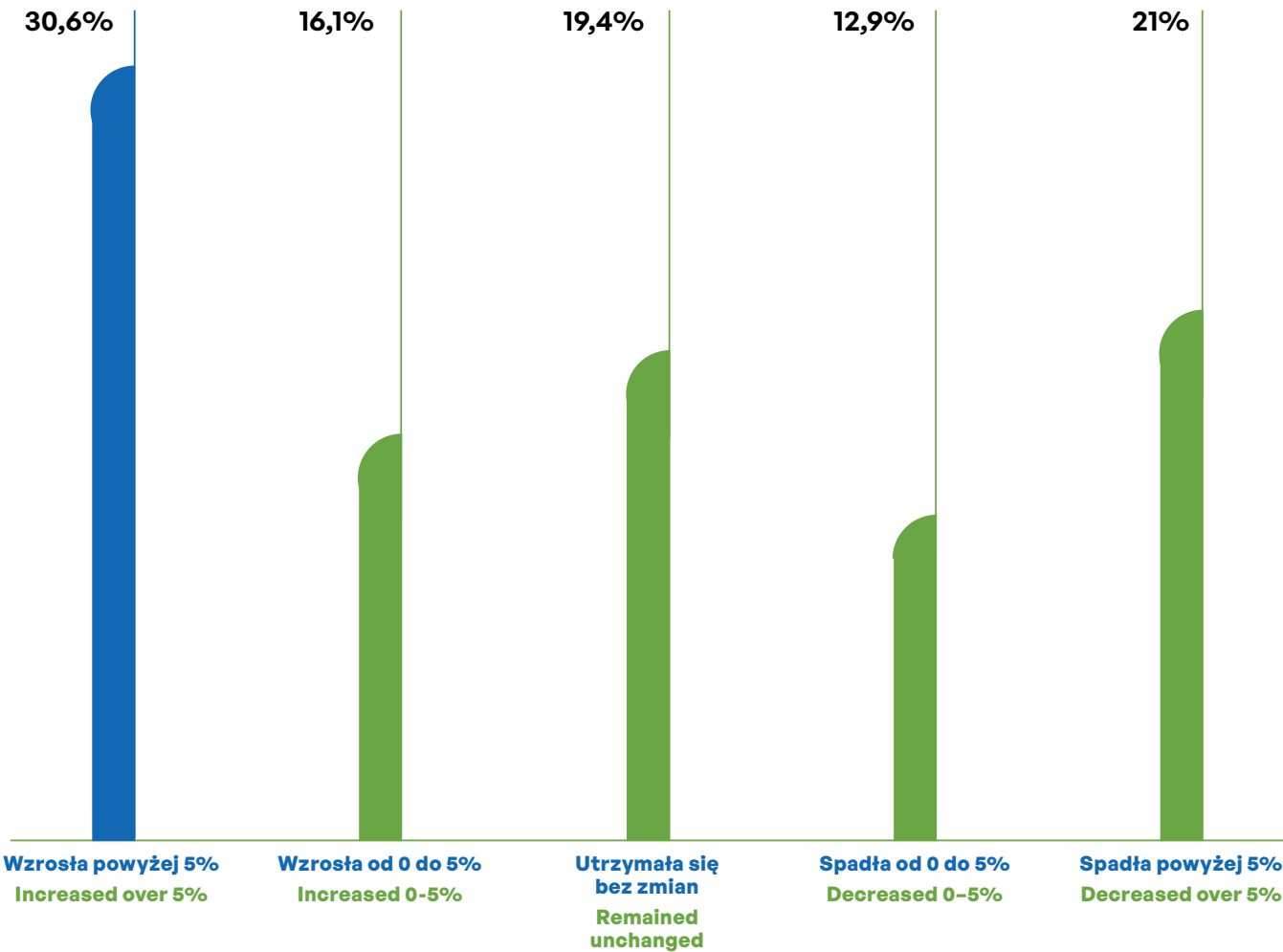
Slightly more than 46% of garages reported year-on-year revenue growth in the first six months of 2024. It is worth noting that in the first half of the year, inflation in the economy was at ca. 2.5%, but in the service sector it was at ca. 6% - so, for 16.1% of garages reporting revenue increases of 0-5%, this could mean a decrease in orders, but only an increase in service prices. More than 30% of the garages that reported revenue growth of more than 5% were able to enjoy actual business growth.

Zmiana liczby klientów w warsztatach samochodowych w I połowie 2024 (rdr)
Change in the number of customers in garages in the first half of 2024 (YoY)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Motofocus.pl
Source: own compilation based on data from Motofocus.pl

Zmiana przychodów warsztatów samochodowych w I poł. 2024 (rdr)
Change in revenues of garages in H1 2024 (YoY)

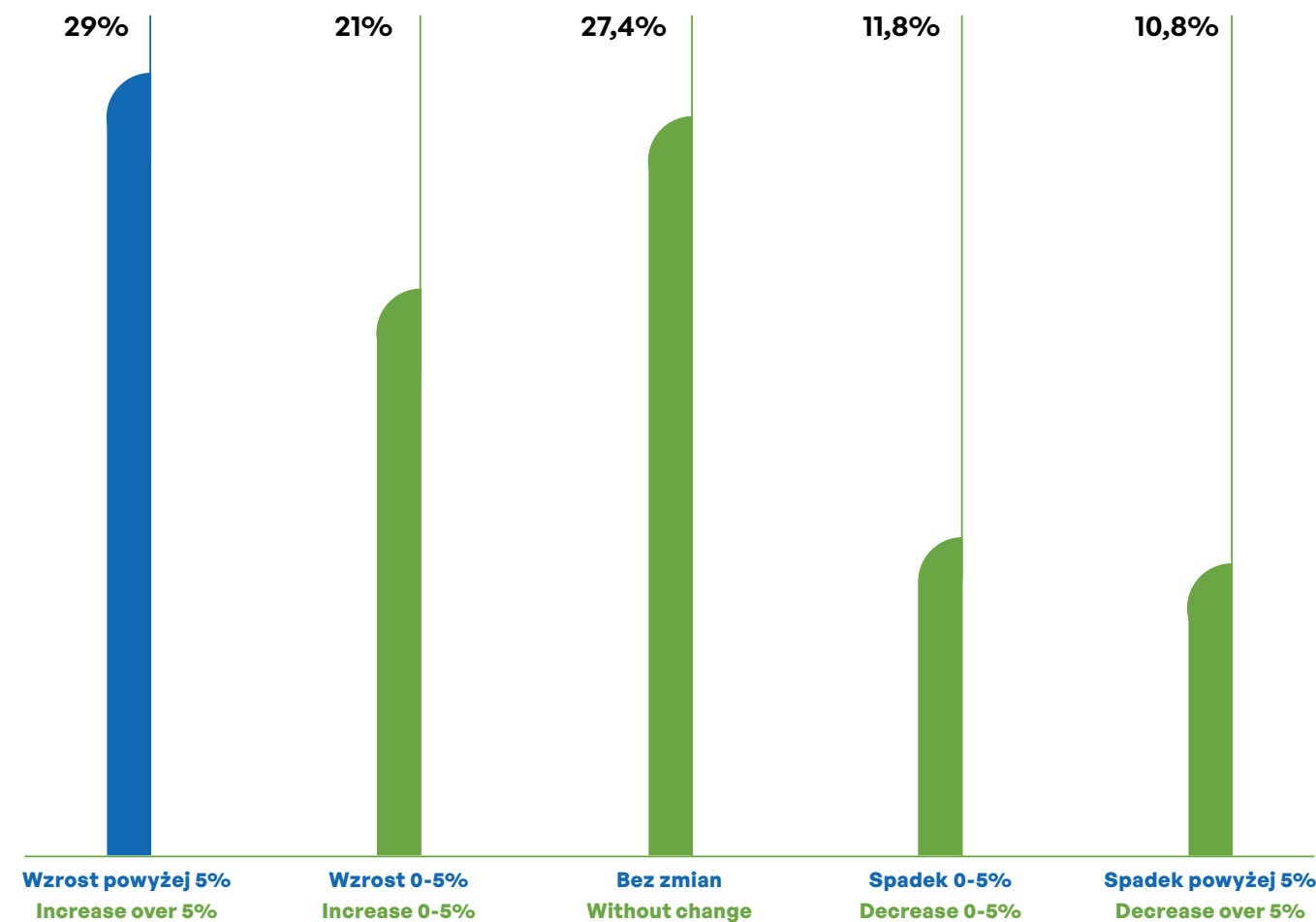


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Motofocus.pl
Source: own compilation based on data from Motofocus.pl

W stosunku do drugiego półrocza 2024 roku równo połowa właścicieli uważała, że ich przychody wzrosną. 29% spodziewało się wzrostu wyższego niż inflacja. Spadków obawiało się 22,6% warsztatów.

In relation to the following months, half of the garage owners believed that their revenues would increase. 29% expected growth higher than actual inflation. Declines were feared by 22.6% of garages.

Spodziewana zmiana przychodów warsztatów samochodowych w II poł. 2024 (rdr)
Expected change in revenues of garages in H2 2024 (YoY)

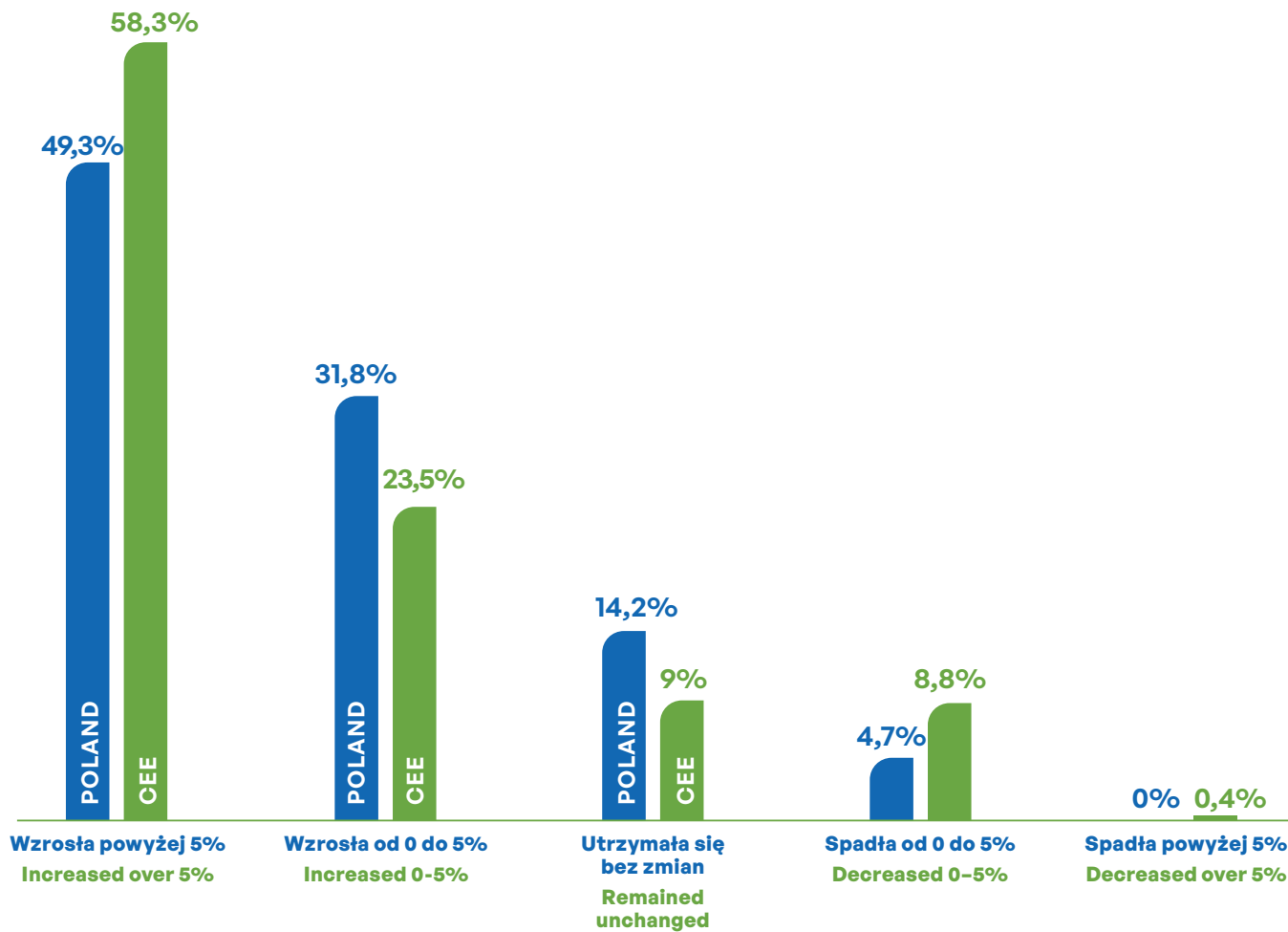


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Motofocus.pl
Source: own compilation based on data from Motofocus.pl

Polskie warsztaty na tle innych z regionu podnosiły ceny w ostatnim czasie w nieznacznie mniejszym stopniu. Udział tych warsztatów, które podniosły ceny o więcej niż 10% był nieznacznie niższy od 50%. Jednocześnie jednak mniej warsztatów nie podniosło cen, a także podniosło bardzo nieznacznie (do 5%). Biorąc pod uwagę wysoką inflację w 2022 i 2023 roku, podwyżki były niezbędne dla utrzymania rentowności biznesu. W tym czasie rosły też dynamicznie ceny części samochodowych.

Polish garages, compared to others in the region, have raised their prices at a slightly lower rate recently. The share of those garages that raised prices by more than 10% was just under 50%. At the same time, however, fewer garages did not raise prices, as well as raised prices very slightly (up to 5%). Given the high inflation in 2022 and 2023, the increases were necessary to maintain business profitability. At the time, car parts prices were also rising rapidly.

Zmiana cen usług serwisowania w polskich warsztatach na tle warsztatów z innych krajów regionu Europy Środkowo-Wschodniej (EŚW) w 2023 r.
Change in prices of servicing in Polish garages compared to garages in other countries of the Central and Eastern Europe (CEE) region in 2023.

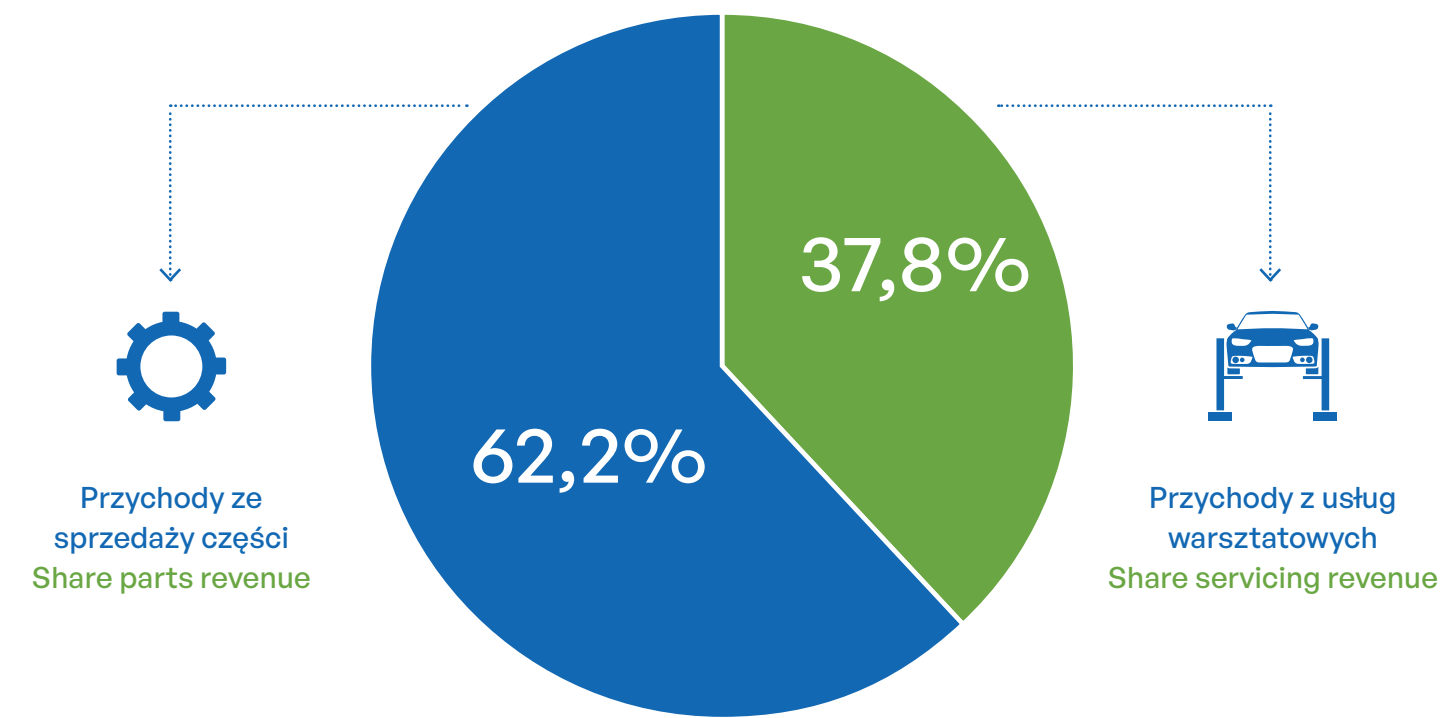


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Motofocus.pl
Source: own compilation based on data from Motofocus.pl

W przychodach warsztatów wciąż większą rolę odgrywają części samochodowe niż usługi warsztatowe. Inaczej jednak patrzą na to zagadnienie warsztaty z mniejszych miejscowości i te położone w dużych miastach. W dużych miastach ceny usług są istotnie wyższe – za sprawą wyższych wynagrodzeń. Mimo to większość warsztatów zarówno w dużych miastach, jak i małych miejscowościach wskazuje koszty części jako istotniejsze.

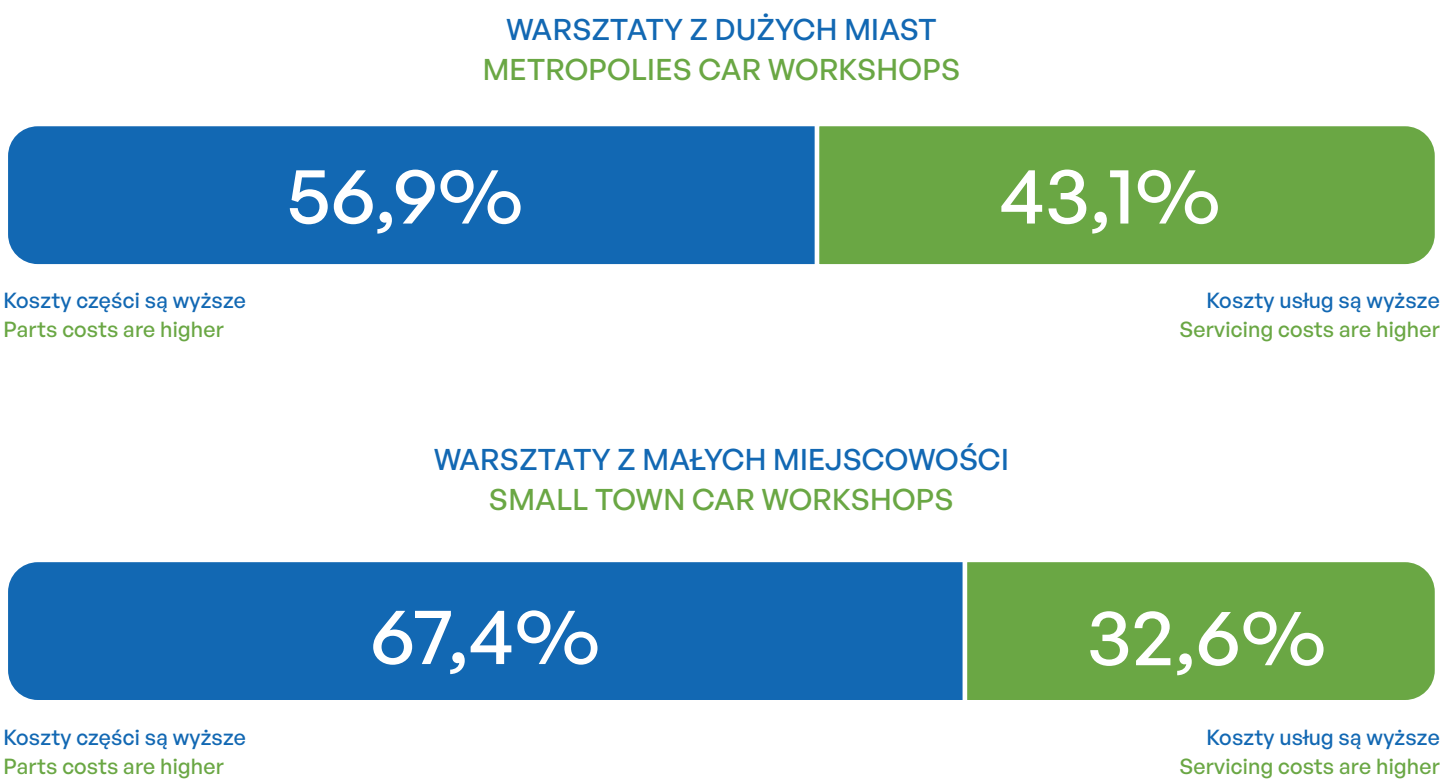
Car parts still play a larger role in garage revenues than garage services. However, garages from smaller towns and those located in large cities look at this differently. In large cities, service prices are significantly higher – due to higher wages. Still, most garages in both large cities and small towns point to parts costs as more important.

Przychody warsztatów samochodowych w Polsce w 2023 roku.
Revenues of garages in Poland in 2023.



Źródło: opracowanie własne na podstawie WESP Annual Report
Source: own compilation based on WESP Annual Report

Ocena właścicieli co do tego, czy w ich warsztatach większy udział w kosztach napraw stanowią koszty usług czy części.
Owners' assessment as to whether service or parts costs account for a larger share of repair costs in their garages.



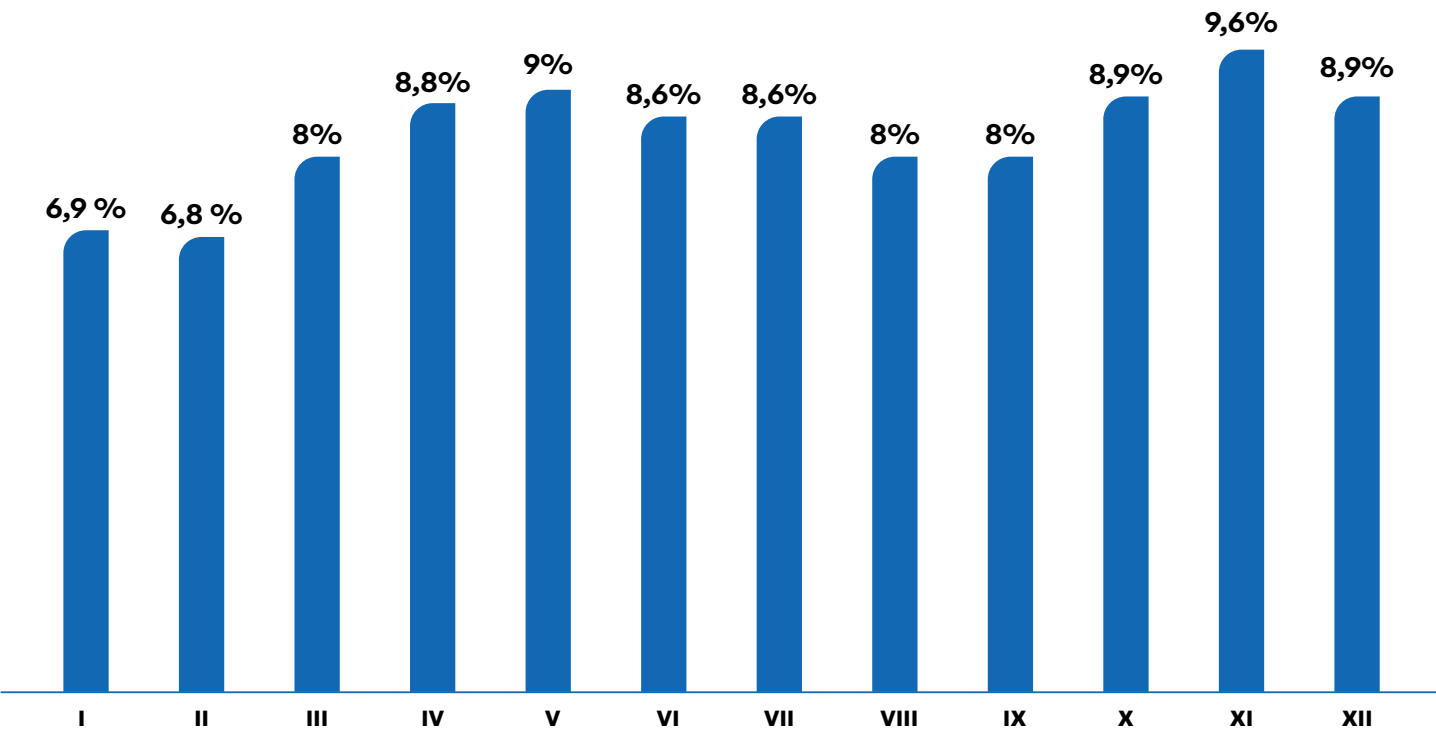
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Motofocus.pl
Source: own compilation based on data from Motofocus.pl

Zwiększanie udziału kosztów usług w ogólnym rachunku kosztów napraw jest warunkiem poprawy rentowności warsztatów – to w tym obszarze znajduje się marża, którą uzyskują przedsiębiorcy oraz przestrzeń dla podwyżek płac dla pracowników.

Najlepszym okresem dla warsztatów jest ostatni kwartał roku. W 2023 r. na ten okres przypadło aż 27,4% rocznych przychodów, podczas gdy w pierwszym kwartale warsztaty zarobiły tylko 21,7% rocznych przychodów. Dobrym czasem były też wiosenne miesiące – kwiecień i maj z wynikami powyżej średniej miesięcznej.

Wykres. Udział miesięcznych przychodów warsztatów w przychodach rocznych (na przykładzie 2023 roku).

Share of monthly garage revenues in annual revenues (using 2023 as an example).



Źródło: opracowanie własne na podstawie WESP Annual Report
Source: own compilation based on WESP Annual Report

Increasing the share of service costs in the overall repair cost is a prerequisite for improving the profitability of garages – it is in this area that the margin earned by businesses and the space for wage increases for employees is found.

The last quarter of the year is the best time for garages. In 2023, this period accounted for as much as 27.4% of annual revenues, while in the first quarter, the garages earned only 21.7% of annual revenues. The spring months of April and May were also a good time, with results above the monthly average.

Jak wynika z danych WESP, przeciętny polski posiadacz samochodu musi co roku wydać w warsztatach samochodowych 296 zł na części samochodowe, w tym średnio:

	50 PLN	oleje samochodowe car oils
	46 PLN	opony tyres
	25 PLN	tarcze hamulcowe brake discs
	19 PLN	akumulator battery

To oczywiście tylko uśrednione wyniki z sieci warsztatów niezależnych, nie uwzględniające zakupów części bezpośrednio przez kierowców. To także dane uśrednione na każdy rok – większość z wymienionych powyżej części kierowcy wymieniają raz na kilka, a czasem nawet kilkanaście lat. Najczęściej wymieniane są oleje i filtry – średnio co 2-3 lata (jak wynika z danych WESP) – choć powinny być wymieniane min. raz w roku.

Wyzwania przed warsztatami

Transformacja cyfrowa wpływa w ogromnym stopniu na to, jak budowane i naprawiane są współczesne samochody. Poza skomplikowaniem mechanicznym, samochody są też obecnie skomplikowanymi urządzeniami cyfrowymi. O niektórych modelach zwykło się wręcz w ostatnich latach w prasie pisać „smartfony na kółkach”. Powoduje to wyzwania dla warsztatów niezależnych, kiedy przyczyną usterki nie jest czynnik mechaniczny, a np. błąd w oprogramowaniu samochodu. **Niemal 40% właścicieli warsztatów uważa, że będą musieli zrezygnować z dokonywania niektórych napraw ze względu na skomplikowanie techniczne samochodów.** W przypadku właścicieli warsztatów z całego rejonu EŚW ten odsetek wyniósł niemal 50%.

According to WESP data, the average Polish car owner has to spend PLN 296 in car repair shops each year on car parts, including on average:

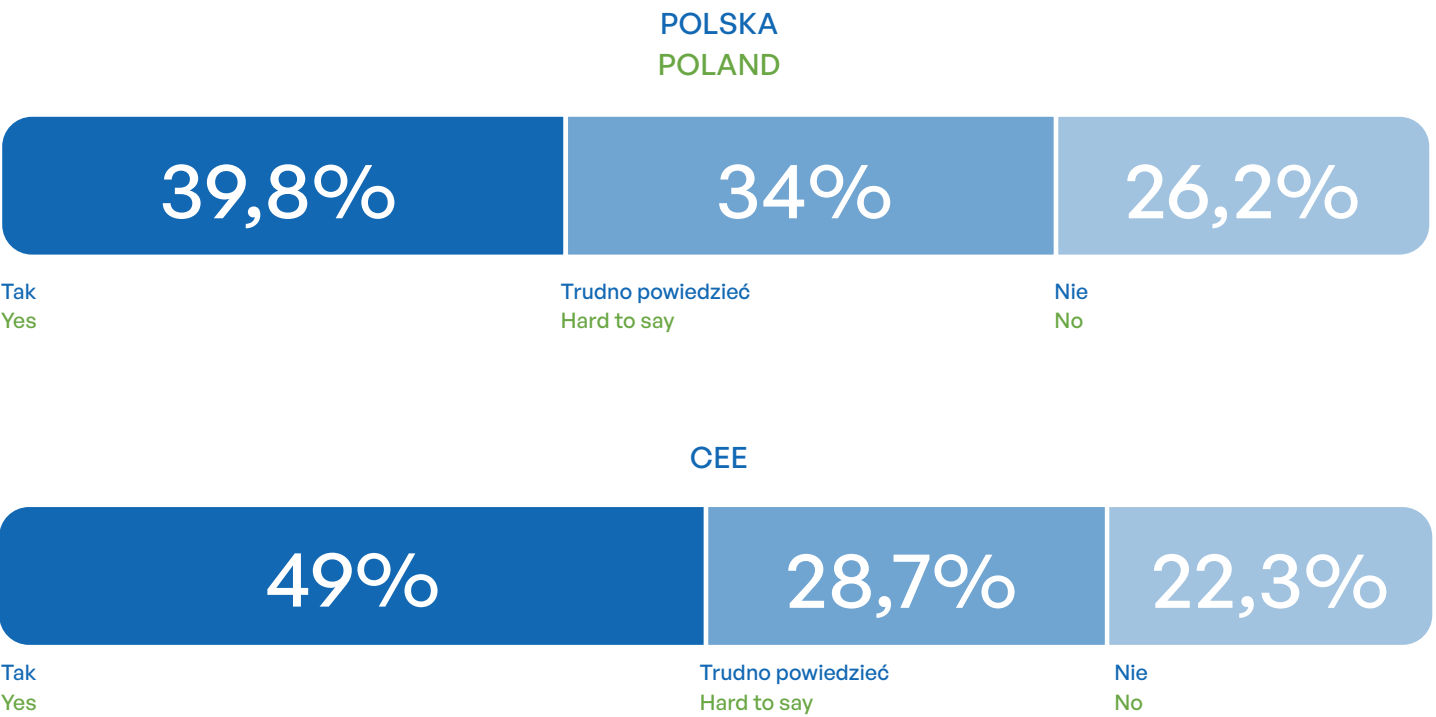
	17 PLN	paski rozrządu timing belts
	16 PLN	klocki hamulcowe brake pads
	13 PLN	sprzęgło clutch
	11 PLN	układ kierowniczy steering system

These are, of course, only averaged results from independent garage networks, which do not take into account purchases of parts directly by motorists. These are also figures averaged for each year – most of the parts listed above are replaced by motorists once every few years or even once every 10+ years. Oils and filters are the most frequently replaced – on average every 2-3 years (according to WESP data) – although they should be changed at least once a year.

Challenges faced by garages

Digital transformation is having a huge impact on how modern cars are built and repaired. In addition to mechanical complexity, cars are now also complex digital devices. It was even customary to write about some models in the press in recent years as “smartphones on wheels”. This causes challenges for independent garages when the cause of the malfunction is not a mechanical factor, but, for example, an error in the car’s software. **Nearly 40% of garage owners believe they will have to give up making some repairs due to the technical complexity of cars.** For garage owners from the entire CEE region, this percentage was at almost 50%.

Odsetek właścicieli warsztatów uznających, że warsztaty niezależne będą w przyszłości zmuszone rezygnować z dokonywania niektórych napraw ze względu na zaawansowanie techniczne samochodów.
Percentage of garage owners recognising that independent garages will be forced to stop offering some repairs in the future due to the technical sophistication of cars.

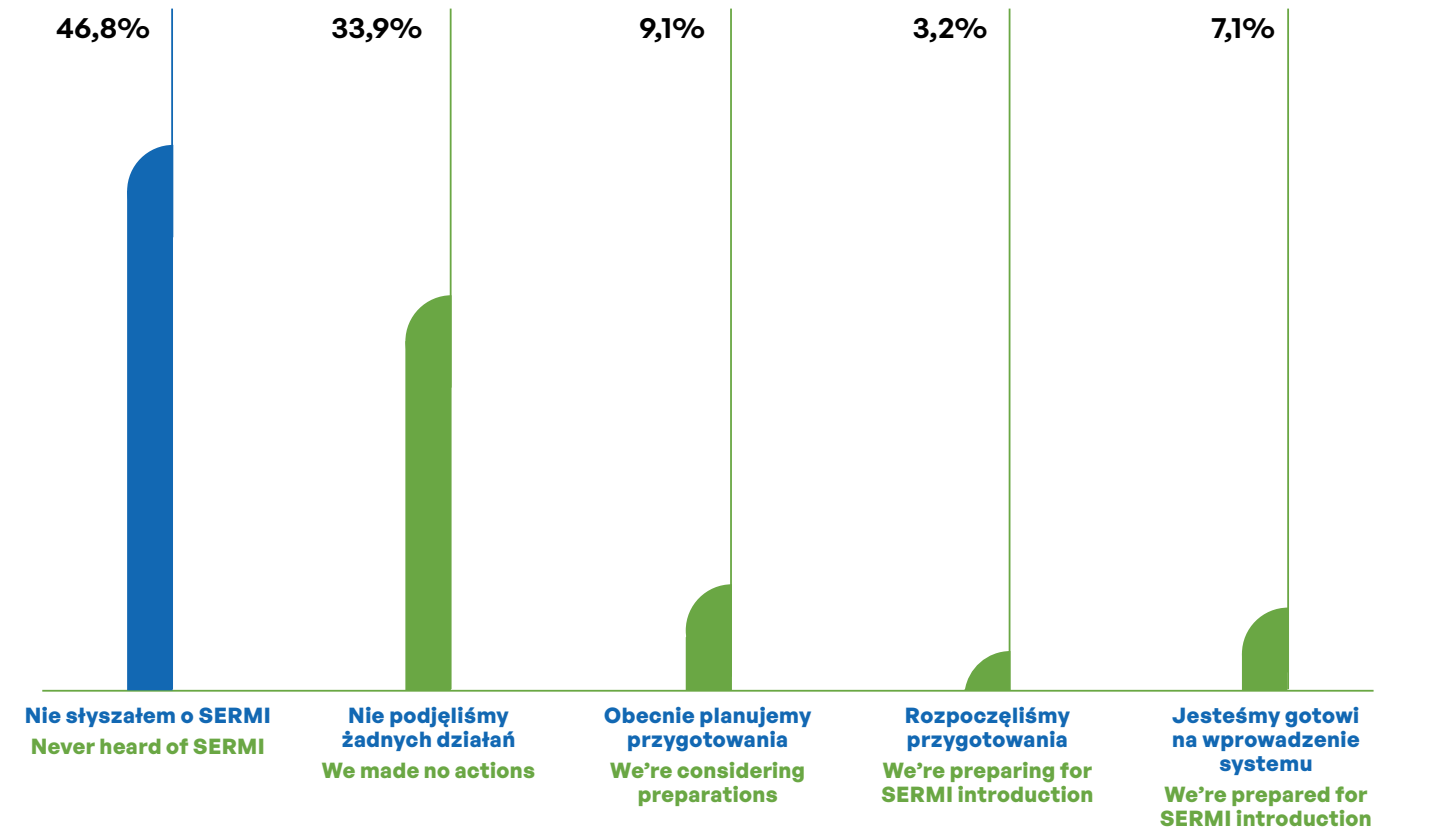


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MotoFocus.pl (badanie przeprowadzone w krajach: Polska, Czechy, Słowacja, Chorwacja, Bułgaria, Litwa, Rumunia i Węgry w 2024 roku)
Source: own compilation based on data from MotoFocus.pl (survey conducted in: Poland, Czech Republic, Slovakia, Croatia, Bulgaria, Lithuania, Romania and Hungary in 2024)

Odpowiedzią na problemy związane z dostępem do informacji dot. naprawy i konserwacji samochodów związanych z cyberbezpieczeństwem było Rozporządzenie Delegowane Komisji Europejskiej nr 2021/1244, które dało mandat do wprowadzenia schematu certyfikacji SERMI – systemu akredytacji warsztatów niezależnych w zakresie dostępu do danych pojazdu związanych z bezpieczeństwem. Żeby uzyskać dostęp do tych danych, każdy warsztat musi jednak przejść proces autoryzacji przez tzw. Conformity Assesment Body (CAB), jednostki certyfikujące, które posiadają akredytację na tego typu działania w danym kraju. Niestety w połowie 2024 r. nadal niemal co drugi warsztat w Polsce nie wiedział o planowanym uruchomieniu bazy SERMI, a 1/3 deklaruje, że nie podjęła żadnych działań na rzecz otrzymania autoryzacji do SERMI.

The answer to the problems of accessing cyber-security-related car repair and maintenance information was the European Commission’s Delegated Regulation No. 2021/1244, which gave a mandate for the introduction of the SERMI certification – an accreditation system for independent garages to access security-related vehicle data. To gain access to this data, however, each garage must go through an authorisation process by the so-called Conformity Assessment Body (CAB), a certification body accredited for such activities in the country. Unfortunately, by the middle of 2024, still almost one in two garages in Poland was unaware of the planned launch of the SERMI database, and one-third declared that they had not taken any steps to obtain SERMI authorisation.

Odpowiedzi na pytanie: **Jak oceniasz przygotowanie swojego warsztatu na wprowadzenie systemu SERMI w Polsce? [%]**
The answer to the question: **How would you rate your garage’s preparedness for the introduction of SERMI in Poland [%]?**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Motofocus.pl
Source: own compilation based on data from Motofocus.pl

Osobną grupą wyzwań związanych ze zmianami na rynku motoryzacyjnym stanowi stopniowe przejście w kierunku elektromobilności. Choć sprzedaż tego rodzaju aut na rynku polskim pozostaje nieduża, perspektywa zmiany napędu, a być może też zmiany kierunku, z którego importowane są auta na chiński, będzie stanowić niemałe wyzwanie dla serwisów.

Z badania firmy Roland Berger¹⁹ wynika, że na światowym rynku większość posiadaczy samochodów elektrycznych obawia się serwisowania tych pojazdów w warsztatach niezależnych. 56% z nich uważa, że warsztaty niezależne nie mają odpowiednich kwalifikacji do zajmowania się ich pojazdami.

A separate group of challenges related to changes in the automotive market is the gradual shift towards electromobility. Although sales of such cars in the Polish market remain small, the prospect of a change in the type of drive, and perhaps a change in the direction from which cars are imported, will pose a considerable challenge to garages.

A study by Roland Berger¹⁹ shows that in the global market, the majority of electric car owners are concerned about servicing these vehicles at independent garages. 56% of them believe that independent garages are not qualified to deal with their vehicles.

¹⁹ <https://www.rolandberger.com/en/Insights/Publications/What-s-new-in-the-Automotive-Aftermarket.html>

¹⁹ <https://www.rolandberger.com/en/Insights/Publications/What-s-new-in-the-Automotive-Aftermarket.html>

05

Prawo dla
branży

Legislation
for the
automotive
sector

Priorytety i oczekiwania branży motoryzacyjnej dotyczące zmian prawnych na kadencję PE i KE 2024-2029:

1. **Otwartość technologiczna** w drodze do dekarbonizacji transportu drogowego
2. Odblokowanie potencjału **konkurencyjnych i cyfrowych usług mobilnych**
3. Wzmocnienie **potencjału innowacyjnego** dla celów zrównoważonego rozwoju
4. Zwiększenie **konkurencyjności przemysłu**, dostępu do talentów i umiejętności
5. Dostosowanie przepisów dotyczących **bezpieczeństwa pojazdów** do nowych technologii cyfrowych

Każdy z pojazdów poruszających się po naszych drogach składa się z ponad 30 000 części, komponentów i systemów, produkowanych, projektowanych i wytwarzanych przez producentów części motoryzacyjnych, czy też inaczej – dostawców. W całej Unii Europejskiej liczba tych firm sięga 3000, a w tym gronie znajduje się wiele małych i średnich przedsiębiorstw. Wiele z nich to liderzy na światowych rynkach. **Łącznie branża odpowiada za ok. 1,7 miliona bezpośrednich miejsc pracy w całej UE.** Sukces branży motoryzacyjnej opiera się na inwestycjach w wysokości 30 mld euro rocznie w badania i rozwój najnowocześniejszych rozwiązań. To dzięki nim mamy do czynienia z inteligentniejszą, bezpieczniejszą i bardziej zrównoważoną mobilnością. Umożliwiają oni także niezwykle trudną transformację w kierunku mobilności cyfrowej i neutralnej dla klimatu.

Transformacja przemysłu motoryzacyjnego będzie musiała opierać się na różnych narzędziach, aby skutecznie i wydajnie dostosować się zarówno do zrównoważonego rozwoju, jak i transformacji cyfrowej. Zapewnienie konkurencyjności sektora wiąże się z dodatkową złożonością w pokonywaniu tych wyzwań. **Aby sprostać tym wyzwaniom, branża potrzebuje dobrze zaprojektowanych ram regulacyjnych i technologicznie otwartego podejścia przy opracowywaniu i wdrażaniu wniosków legislacyjnych.** Z tego wynika właśnie sformułowana poniżej lista głównych postulatów wobec Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego oraz władz krajowych, mających wpływ na obowiązujące przepisy.

Priorities and expectations of the automotive industry regarding regulatory changes for the EP and EC 2024-2029 term:

1. **Technological openness** on the road to decarbonising road transport
2. Unlocking the potential of **competitive and digital mobility services**
3. Strengthening **innovation potential** for sustainable development goals
4. Enhancing **industry competitiveness**, access to talent and skills
5. Aligning **vehicle safety** regulations with new digital technologies

Each of the vehicles on our roads is made up of more than 30,000 parts, components and systems, produced, designed and manufactured by automotive parts manufacturers, or in other words, suppliers. Across the European Union, the number of these companies reaches 3,000 and this includes many small and medium-sized companies. Many of them are leaders in global markets. **In total, the industry is responsible for about 1.7 million direct jobs across the EU.** The success of the automotive industry is based on investments of 30 bn euros a year in research and development of state-of-the-art solutions. They are the reason we have smarter, safer and more sustainable mobility. They are also enabling the extremely difficult transition to digital and climate-neutral mobility.

The transformation of the automotive industry will have to rely on a variety of tools to effectively and efficiently adapt to both sustainability and digital transformation. Ensuring the sector’s competitiveness comes with added complexity in overcoming these challenges. **To meet these challenges, the industry needs a well-designed regulatory framework and a technologically open approach when developing and implementing legislative proposals.** The following list of key demands to the European Commission and the European Parliament, as well as to national authorities, affecting existing regulations, just follows from this.



1. Otwartość technologiczna w drodze do dekarbonizacji transportu drogowego

Europejskie przepisy dotyczące zero-emisyjnej mobilności są najbardziej ambitne na świecie. Jednak skupiając się na emisji CO2 z rury wydechowej przez pojazdy ignorowany jest fakt, że rzeczywisty wpływ na globalne ocieplenie i zmiany klimatyczne na naszej planecie naprawdę zależy od całkowitej emisji pojazdu w całym jego cyklu życia.

Producenci części opracowują technologie umożliwiające wprowadzenie na drogi pojazdów neutralnych dla klimatu i bezemisyjnych. Oczekujemy, że mobilność elektryczna stanie się dominującą technologią dekarbonizacji sektora samochodów osobowych.

Jednak wzrost mobilności elektrycznej zależy od ramowych warunków, których branża nie kontroluje, a które obejmują m.in. popyt klientów, wystarczającą infrastrukturę ładowania, rozbudowę sieci czy dostępność surowców.

Oczekujemy zatem merytorycznego przeglądu przepisów dotyczących norm emisji CO2, którego podstawą powinna być analiza cyklu życia pozwalająca zrozumieć zalety wszystkich potencjalnie dostępnych technologii, w tym m.in. paliw alternatywnych, zaawansowanych hybryd typu plug-in czy wodoru. Wszystkie technologie mogące przyczynić się do redukcji emisji CO2 powinny stanowić uzupełnienie elektryfikacji. Naszym celem jest zbudowanie pomostu do szybkiego i skutecznego osiągnięcia mobilności neutralnej dla klimatu, a postulowane zróżnicowane technologicznie podejście wspiera skuteczną ochronę klimatu, akceptację społeczną, udaną transformację przemysłową, zwiększając tym samym konkurencyjność Europy na tle innych regionów.

1. Technological openness on the way for road transport decarbonisation

European regulations for zero-emission mobility are the most ambitious in the world. However, focusing on the tailpipe CO2 emissions of vehicles ignores the fact that the real impact on global warming and climate change on the planet really depends on a vehicle’s total emissions over its entire life cycle.

Parts manufacturers are developing technologies to put climate-neutral, zero-emission vehicles on the road. We expect electric mobility to become the dominant technology for decarbonising the passenger car sector.

However, the growth of electric mobility depends on framework conditions that the industry does not control, which include customer demand, sufficient charging infrastructure, network expansion or raw material availability, among others.

We therefore expect a substantive review of CO2 emission standards regulations, which should be based on a life-cycle analysis to understand the merits of all potentially available technologies, including alternative fuels, advanced plug-in hybrids or hydrogen, among others. All technologies with the potential to reduce CO2 emissions should complement electrification. Our goal is to build a bridge to quickly and efficiently achieve climate-neutral mobility, and the technology-diverse approach advocated supports effective climate protection, social acceptance, successful industrial transformation, thereby enhancing Europe’s competitiveness against other regions.

2. Odblokowanie potencjału konkurencyjnych i cyfrowych usług mobilnych

Obecnie 60 milionów pojazdów jest połączonych i generuje dane, które mogą umożliwić tworzenie nowych produktów i usług czy też uczynić mobilność bardziej inteligentną, a zarazem zwiększyć jej przystępność cenową.

Dane z podłączonych pojazdów już teraz mają wpływ na serwisowanie oraz naprawę pojazdów i z pewnością będą miały w przyszłości, również na ceny usług naprawczych i samych części zamiennych. Diagnostyka predykcyjna umożliwia nie tylko planowanie prac naprawczych przed wystąpieniem uszkodzenia, ale również zapobieganie awariom, co pozwala oszczędzić czas i pieniądze. Dalszy rozwój cyfryzacji przekształci motoryzacyjny rynek wtórny, jak również kanały zakupu części zamiennych i usług przez konsumentów.

Konkurencyjny, niezależny rynek wtórny ma kluczowe znaczenie dla utrzymania mobilności w przystępnej cenie i wymaga aktualizacji odpowiedniego zestawu przepisów, w tym rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym i przepisów w zakresie dostępu do informacji dotyczących napraw i serwisowania (repair and maintenance information – RMI). Obecnie dostęp do danych w pojazdach jest zawężony do kilku uczestników rynku, co ogranicza konkurencję na rynku wtórnym, na przykład poprzez autoryzację niektórych warsztatów naprawczych. Zmniejsza to wybór konsumentów, ogranicza rozwój innowacyjnych usług i zagraża modelowi biznesowemu tysięcy warsztatów MŚP w Europie.

Branża oczekuje przyjęcia pakietu legislacyjnego, w tym przepisów sektorowych dotyczących dostępu do danych w pojazdach, uzupełniających Data Act, aktualizacji rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym po 2028 r. (Motor Vehicle Block Exemption Regulation) oraz regulowanego systemu autoryzacji, który zapewni konsumentom wybór, przy jednoczesnym uwzględnieniu obaw związanych z cyberbezpieczeństwem i ochroną danych.

2. Unlocking potential of competitive and digital mobility services

Today, 60 million vehicles are connected and generate data that can enable new products and services or make mobility smarter and more affordable.

Data from connected vehicles is already having an impact on the servicing and repair of vehicles and will certainly do so in the future, including on the prices of repair services and spare parts themselves. Predictive diagnostics makes it possible not only to plan repair work before damage occurs, but also to prevent failures, saving time and money. Further developments in digitization will transform the automotive aftermarket, as well as the channels through which consumers purchase spare parts and services.

A competitive, independent aftermarket is crucial to maintaining affordable mobility and requires updating the relevant set of regulations, including the Motor Block Exemption Regulation and the Repair and Maintenance Information (RMI) access regulations. Currently, access to vehicle data is narrowed to a few market participants, which limits competition in the aftermarket, for example by authorising certain repair workshops. This reduces consumer choice, limits the development of innovative services and threatens the business model of thousands of SME repair workshops in Europe.

The industry is looking forward to the adoption of a legislative package, including sector-specific legislation on in-vehicle data access, supplementing Data Act, updates to the Motor Vehicle Block Exemption Regulation beyond 2028, and a regulated authorisation system that will provide consumer choice while addressing cybersecurity and data protection concerns.

3. Wzmocnienie potencjału innowacyjnego dla celów zrównoważonego rozwoju

Przemysł motoryzacyjny jest zaangażowany w przejście na zrównoważoną, neutralną dla klimatu gospodarkę o obiegu zamkniętym. Dostawcy motoryzacyjni dążą do zminimalizowania emisji CO₂ ze swoich linii produkcyjnych, osiągając średnio 4,5% redukcję emisji w 2022 r. w porównaniu z 2020 r. poprzez zwiększenie wykorzystania energii odnawialnej do 41%.

Producenci części dostosowują projekty produktów tak, by umożliwić zwiększenie obiegu zamkniętego lub wykorzystanie materiałów niskoemisyjnych i pochodzących z recyklingu, uzupełniając wysiłki na rzecz ograniczenia emisji podczas użytkowania pojazdu. Zdecydowanie popieramy otwarte podejście technologiczne do redukcji emisji w całym cyklu życia pojazdu w celu stymulowania innowacji i wydajności. Cele muszą być jasne i powinny zostać określone przez decydentów. Inżynierowie odpowiedzą rozwiązaniami technologicznymi, aby je osiągnąć, a konkurujący biznes robi to najbardziej efektywnie. **Dlatego też polityka zrównoważonego rozwoju powinna opierać się na holistycznej i zharmonizowanej metodologii, takiej jak analiza cyklu życia, aby mierzyć i uwzględniać skuteczną redukcję emisji i zużycia zasobów.**

3. Strengthen innovation capacity for sustainable development

The automotive industry is committed to transitioning to a sustainable, climate-neutral, circular economy. Automotive suppliers are aiming to minimise CO₂ emissions from their production lines, achieving an average 4.5% reduction in emissions in 2022 compared to 2020 by increasing the use of renewable energy to 41%.

Parts manufacturers are adapting product designs to allow for increased closed-loop or the use of low-carbon and recycled materials, complementing efforts to reduce emissions during vehicle use. We strongly support an open-technology approach to reducing emissions throughout the life cycle of a vehicle to drive innovation and efficiency. Targets must be clear and should be set by decision makers. Engineers will respond with technological solutions to achieve them, and a competing business will do it most efficiently. **Therefore, sustainability policies should be based on a holistic and harmonized methodology, such as life cycle analysis, to measure and account for effective reductions in emissions and resource consumption.**

4. Zwiększenie konkurencyjności przemysłu, dostępu do talentów i umiejętności

Ostatnie trzy lata były wyzwaniem dla przemysłu UE w związku z pandemią COVID-19, zakłóceniami w łańcuchu dostaw i spadkiem wolumenów. Unijny przemysł motoryzacyjny okazał się odporny na kryzys, ale obecnie stoi w obliczu coraz ostrzejszej konkurencji ze strony innych regionów. Obecna wielkość produkcji w UE jest nadal o około 2 miliony sztuk niższa niż przed pandemią COVID-19, a znaczna część przemysłu motoryzacyjnego (56%) działa z rentownością poniżej 5%. To ograniczenie finansowe stanowi poważne zagrożenie dla zdolności branży do inwestowania w innowacje oraz bliźniaczą transformację cyfrową i neutralność klimatyczną.

Zarówno przed decydentami politycznymi, jak i przemysłem ciężkie zadanie odzyskania konkurencyjności UE w stosunku do innych rynków, w szczególności Chin i USA. Zapewnienie dwójakiej transformacji cyfrowej i neutralności klimatycznej wymaga europejskiego finansowania publicznego, które może konkurować z programami finansowania na innych rynkach pod względem wymiaru, czasu trwania i elastyczności. **Zasady pomocy państwa powinny zostać zmienione w taki sposób, by wspierać inwestycje w transformację branży dostawców motoryzacyjnych, przy jednoczesnym zachowaniu równych warunków działania na jednolitym rynku.**

4. Increase industry competitiveness, access to talent and skills

The past three years have been challenging for the EU industry due to the COVID-19 pandemic, supply chain disruptions and declining volumes. The EU automotive industry has proved resilient to the crisis, but now faces increasingly fierce competition from other regions. Current production volumes in the EU are still about 2 million units lower than before the COVID-19 pandemic, and much of the automotive industry (56%) is operating at a profitability of less than 5%. This financial constraint poses a serious threat to the industry's ability to invest in innovation and twin digital transformation and climate neutrality.

Policymakers and industry alike face a tough task in regaining the EU's competitiveness against other markets, particularly China and the US. Ensuring a dual digital transformation and climate neutrality requires European public funding that can compete with funding programs in other markets in terms of size, duration and flexibility. **State aid rules should be amended to support investment in the transformation of the automotive supplier industry, while maintaining a level playing field in the single market.**

5. Dostosowanie przepisów dot. bezpieczeństwa pojazdów do nowych technologii

Zarówno państwa członkowskie UE, jak i uczestnicy rynku motoryzacyjnego pozostają zaangażowani w promowanie bezpieczniejszych dróg i pojazdów oraz osiągnięcie zerowej liczby ofiar śmiertelnych do 2050 roku. Osiągnięcie tego ambitnego celu będzie wymagało połączenia współpracy z przemysłem i spójnego kształtowania polityki w celu dalszego wprowadzania innowacyjnych technologii na rynek. **Niezbędna będzie harmonizacja przepisów UE z międzynarodowymi standardami, która zapewni spójność na różnych rynkach.**

5. Adaptation of vehicle safety regulations to new technologies

Both EU member states and automotive players remain committed to promoting safer roads and vehicles and achieving zero fatalities by 2050. Achieving this ambitious goal will require a combination of cooperation with industry and consistent policymaking to further bring innovative technologies to market. **It will be essential to harmonise EU regulations with international standards to ensure consistency across markets.**

O SDCM

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM) jest organizacją firm działających w obszarze produkcji i dystrybucji części motoryzacyjnych oraz usług napraw i serwisowania pojazdów. To blisko 250 największych marek 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 zostało powołane w celu ochrony praw rynku dystrybucji i produkcji części motoryzacyjnych, tworzonego w dużej mierze przez zróżnicowane pod względem wielkości firmy z sektora MŚP. Zadaniem SDCM jest m.in. pokazywanie specyfiki tego sektora i komunikowanie jego potrzeb decydentom, tak by prawodawstwo dotyczące tych firm było spójne i wspierało ich rozwój.

About SDCM

Association of Automotive Parts Distributors and Producers (SDCM) is an organisation gathering companies operating in parts production and distribution areas, as well as entities dealing with vehicle repair and maintenance. It is nearly 250 largest automotive industry and market brands, representing the interests of parts supply, trade and automotive services worth PLN 140 Bn per year, employing in total 330 K people.

SDCM is the Member of the largest European associations: CLEPA (the European Automotive Suppliers Association) and FIGIEFA (the European Federation of Automotive Aftermarket Distributors).

The Association was established to protect the rights of parts suppliers and wholesalers – a market created to a large extent by SMEs. Our task is to show the specificity of this sector and its needs to decision-makers, so that the legislation related to the automotive sector is coherent and supports the development of automotive companies.

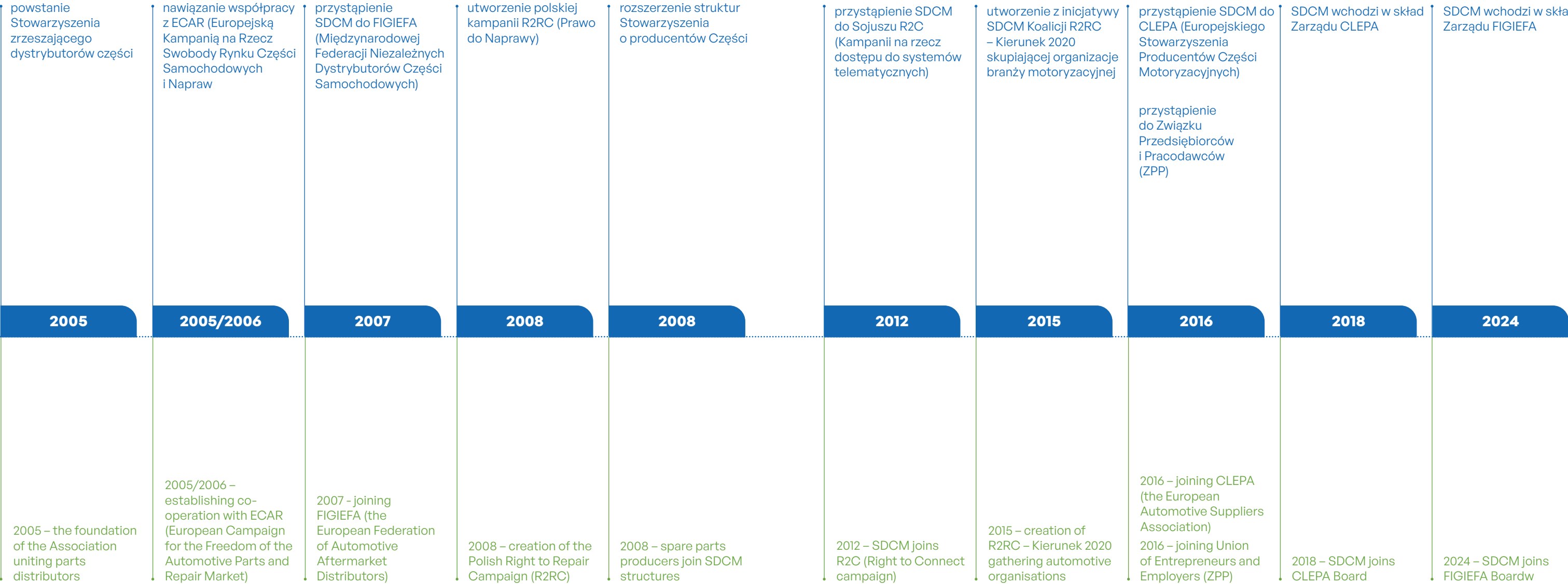
Kogo reprezentuje SDCM

SDCM jest wspólnym przedsięwzięciem firm, które na co dzień często ze sobą konkurują, jednakże potrafią też dostrzec takie biznesowe obszary, w których należy działać razem. Pierwotnie SDCM zrzeszało największych dystrybutorów części motoryzacyjnych. Z czasem do organizacji zaczęły dołączać mniejsze firmy świadome potrzeby wspólnego działania. Kolejnym krokiem było poszerzenie struktur Stowarzyszenia o producentów części, a następnie o sekcję usługową.

SDCM represents

SDCM is a joint venture of companies being also competitors, yet aware of the importance of acting jointly in many business areas. Initially SDCM was created as the representative body of parts wholesalers. Along time, the organisation has been joined by smaller companies aware of the importance of joint representation and mutual activities. At the next step, the association accepted parts suppliers and also created a services section for other companies.

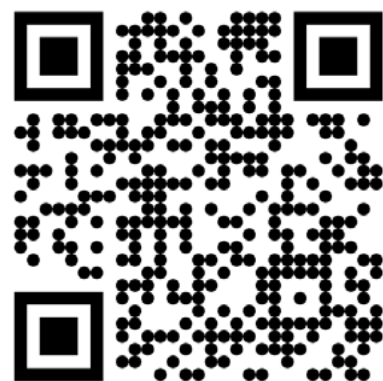




O firmie Minds & Roses

Minds & Roses to największa polska agencja badawcza tworzona przez ponad stu badaczy i konsultantów mających różnorodne doświadczenia wynikające z ich wcześniejszej pracy w firmach zajmujących się badaniami marketingowymi i doradztwem. Wszyscy spotkali się w Mindsach gdzie zdobyte doświadczenia łączą z duchem i energią nowej firmy.

Działający w M&R zespół Automotive zaangażowany w przygotowanie niniejszego raportu, to grono ekspertów skoncentrowane na insajtach konsumenckich i procesach biznesowych w branży automotive & mobility. Według danych Polskiego Towarzystwa Badaczy Rynku i Opinii agencja Minds & Roses jest wiodącym dostawcą wiedzy o rynku i konsumentach dla podmiotów reprezentujących szeroko rozumiany sektor motoryzacyjny.



About Minds & Roses

Minds & Roses is the largest Polish research company, gathering more than 100 researchers and consultants with broad and diverse experience from long-term work in companies dealing with marketing research and consulting. We combine the spirit and energy of our new company with the experience we have gained over many years of working with global brands.

M&R Automotive team, involved in preparing this report, is a teams of experts focused on consumer insights and business processes in automotive & mobility sector. According to Polish Society for Opinion and Marketing Research (PTBRI) data, Minds & Roses is a leading consumer insights supplier for companies from automotive sectors.



Jacek Grzeszak

Senior Economist, Minds & Roses
jacek.grzeszak@mindsandroses.com

Ekonomista, analityk i konsultant, z bogatym doświadczeniem przygotowywania opracowań dla biznesu, NGO i sektora publicznego. Główny autor opracowań dot. nowoczesnej mobilności Polskiego Instytutu Ekonomicznego (m.in. „Autonomiczny Transport Przyszłości”). Ekspert i panelista wydarzeń branżowych poświęconych rozwojowi miast i nowoczesnej mobilności. Radny warszawskiej dzielnicy Mokotów.

Economist, analyst and consultant with extensive experience in preparing reports for business, NGO and public sector. Main author of reports concerning modern mobility issued by Polish Economic Institute (PIE) (incl. “Autonomous transport of future”). Panellist and expert during industry conferences on modern mobility and cities development. Councillor of the Mokotów district, Warsaw.



Tomasz Wierzbński

Partner, Minds & Roses
tomasz.wierzbinski@mindsandroses.com

Ekspert z wieloletnim doświadczeniem na rynku motoryzacyjnym. Specjalizuje się w analizach trendów, strategiach rynkowych i rozwoju marek w branży automotive. Wspiera klientów w identyfikowaniu nowych możliwości biznesowych, śledząc zmiany technologiczne, elektromobilność oraz preferencje konsumentów. Dzięki praktycznej wiedzy i wnikliwej analizie rynku pomaga markom z branży motoryzacyjnej w budowaniu przewagi konkurencyjnej oraz skutecznym wprowadzaniu innowacji na rynek.

Expert with long experience in the automotive market. Specialized in trend analysis, market strategies and brand development in automotive. He supports clients in identifying new business opportunities, tracking technological changes, electromobility and consumer preferences. Thanks to practical knowledge and insightful market analysis, he helps automotive brands in building a competitive advantage and effectively introducing innovations to the market.

