

## Branża motoryzacyjna – silne zmniejszenie popytu w Europie.

Raport Euler Hermes, światowego lidera w ubezpieczaniu należności

Po kilku latach wzrostu, światowy popyt w branży motoryzacyjnej wejdzie w 2008 r. w fazę stagnacji. Spowodowane jest to głównie wysokim wzrostem cen surowców, ropy naftowej i stali, a także spowolnieniem gospodarczym. Mimo, iż w latach 2000 – 2007 względny udział sprzedaży samochodów na rynkach wschodzących zwiększył się z 25% do 42% światowej sprzedaży, to obecnie spadek popytu na nowe samochody w tych krajach nie jest już w stanie zrekomensować spowolnienia w krajach OECD.

### Autorzy informacji przedstawiają:

- Tendencje na rynku północnoamerykańskim
- Tendencje na rynku ogólnoeuropejskim
- Przykład, jak wpłynie to na francuski sektor motoryzacyjny
- Ocenę perspektyw polskich dostawców i zakładów motoryzacyjnych

### Wstęp: Jak kondycja producentów samochodów wpływa na sytuację innych firm

Tomasz Starus, dyrektor Działu Oceny Ryzyka w Euler Hermes zwraca uwagę na specyfikę polskiej branży motoryzacyjnej: „W naszym kraju mamy fabryki samochodów światowych koncernów motoryzacyjnych, jak chociażby Fiata, GM – Opla czy grupy Volkswagen. Słyszając o spadku światowego popytu, zwraca się w pierwszym rzędzie uwagę na możliwości ograniczenia produkcji właśnie w tych zakładach, przede wszystkim pod kątem zwolnień pracowniczych i zmniejszenia wpływów do budżetu państwa z tytułu podatków. Zapomina się czasami, że na każdego pracownika w tych zakładach przypada kilku pracowników u kooperantów, dostarczających najróżniejsze części i wyposażenie produkowanych pojazdów. W polskich zakładach części te są zazwyczaj od polskich dostawców, co więcej – zaopatrują oni także inne fabryki samochodowe w Europie. Dlatego trzeba uważnie obserwować sytuację, ponieważ producenci samochodów to tylko wierzchołek piramidy firm produkujących na potrzeby motoryzacji. Każde zwolnienie pracownika, ograniczenie produkcji czy zamknięcie zakładu w tej pierwszej, bardziej ekspozowanej grupie pociągać może za sobą to samo, tylko w kilkakrotnie większej skali u dostawców części i komponentów.”

### I Sytuacja w USA uległa znacznemu pogorszeniu: sprzedaż spada o 15%

#### • Udział amerykańskich producentów w rynku maleje

W 2008 r. sprzedaż w USA spadnie o 15%, a popyt skieruje się na bardziej oszczędne modele. Amerykanie specjalizują się w produkcji dużych pojazdów, samochodów terenowych typu 4x4 i SUV (Sport Utility Vehicle) i nie trafiają już w zapotrzebowanie klientów. Ich udział na rynku amerykańskim maleje od kilku lat i wynosi: 59% w 2004 r., 50% w 2007 r. i 45% w 2008 r.

#### • Restrukturyzacja branży spowoduje likwidację 20% miejsc pracy w stosunku do 2005r.

Skumulowane straty General Motors i Forda w latach 2005 - 2007 sięgają prawie 70 miliardów dolarów, a w pierwszym półroczu 2008 r. przekroczyły już kwotę 27 miliardów dolarów: szeroko zakrojone plany restrukturyzacji okazują się niewystarczające, wprowadza się nowe działania. Oczywiście ma to wpływ na dostawców, którzy także borykają się z poważnymi trudnościami finansowymi. Niektórzy z nich są objęci ochroną z tytułu rozdziału 11, ale pozostaje niepokój związany z możliwością i terminem zakończenia tej procedury. Likwidacja miejsc pracy w amerykańskim przemyśle motoryzacyjnym (u

producentów i dostawców) pokazuje zakres trudności: od 2005 r. zlikwidowano 232 000 stanowiska pracy, co oznacza, że zatrudnienie w tej branży spadło o ponad 20%.

## **II W Europie Zachodniej oczekiwany jest 4% spadek na rynku**

### **• Silny spadek na rynku hiszpańskim i włoskim**

W 2008 r. sytuacja na rynku nie przedstawia się najlepiej. Spadek powinien wynieść 20% w Hiszpanii (francuscy producenci mają na tym rynku mają ponad 40% udział) i 11% we Włoszech. Natomiast we Francji i w Niemczech sytuacja na rynku się nie pogarsza, sprzedaż wykazuje wręcz wzrost zbliżony do 3%.

### **• Poprawna rentowność uczestników rynku**

O ile w całej Europie (w tym w nowych państwach członkowskich) spadek od początku roku ogranicza się do 3% to już spadek notowany od czerwca 2008 r. wywołuje obawy, że łącznie w całym roku ogólny spadek wyniesie co najmniej 4%. Tym niemniej, rentowność uczestników rynku, pomimo wpływu wyższości cen stali i obniżenia popytu, pozostaje poprawna, dzięki obniżce kosztów operacyjnych i dostosowaniu środków przemysłowych.

### **• Pomysły pomocy publicznej**

W czasie wizyty u strajkujących pracowników w zakładach Renault, prezydent Sarkozy – jak donosi prasa – wysunął pomysł planu pomocowego dla europejskiego przemysłu samochodowego. Na pomysł ten – kredytów o ulgowym oprocentowaniu – niechętnie reaguje Bruksela. Pożyczki takie uzasadniać ma natomiast zachowanie konkurencyjności europejskiego sektora motoryzacyjnego wobec amerykańskich firm, które uzyskały na bieżącą działalność, ale także na rozwój nowych technologii – preferencyjne kredyty w wysokości 25 miliardów dolarów.

O plan pomocy publicznej zwrócił się także Europejski Związek Konstruktorów Motoryzacyjnych (ACEA). Nakłady, o które wnioskują, byłyby przeznaczone na rozwój nowych technologii, ograniczających emisję trujących substancji. Inny aspekt wsparcia (skierowanego pow. do producentów małych pojazdów) to zastąpienie jak największej ilości starych samochodów konstrukcjami współczesnymi – jak szacuje związek, samochody mające ponad 8 lat stanowią obecnie 36% pojazdów użytkowanych w Europie.

## **III Francuski przemysł motoryzacyjny, dotknięty spadkiem na całej linii w 2008 i 2009 r., powinien kontynuować reorganizację**

### **• Spadek produkcji w branży motoryzacyjnej we Francji**

Od 2005 r. sprzedaż w branży motoryzacyjnej we Francji cechuje się silnym spadkiem: ilościowo o -1,7% w 2005 r., o -7% w 2006 r., o -0,2% w 2007 r. (dane z instytutu INSEE) oraz o -2% w 2008 r. (prognozy Euler Hermes SFAC). Wynika to oczywiście ze spadku sprzedaży w Europie, ale także z rozszerzania zdolności produkcyjnych w strefie „low cost”.

### **• PSA i Renault przenoszą produkcję podstawowych modeli**

PSA przeniosła do Czech produkcję modeli 107 i C1, na Słowacji produkuje 200 000 egzemplarzy modelu 207, a od 2009 r. będzie także tam wytwarzać nowy model C3 Picasso. W przypadku Renault, modele Twingo i Clio Campus są produkowane w Słowenii, a Clio Estate w Turcji. *„Przeniesienie produkcji wynika z działań ekonomicznych i strategicznych. Mają one na celu przywrócenie rentowności producentów, która w latach 2008 – 2009 może pogorszyć się ze względu na podwyżki cen surowców, w szczególności stali (+65% ceny w euro w 2008 r.!), ale mogą one naruszyć dolne struktury całej branży. Obserwuje się liczne przypadki zamykania zakładów przemysłowych, które są dostawcami i podwykonawcami branży motoryzacyjnej. W latach 2006 i 2007 we Francji zlikwidowano prawie 10 000 miejsc pracy (u producentów i dostawców). Ta tendencja zdaje się przyspieszać, gdyż*



w pierwszym półroczu 2008 r. zlikwidowano już ponad 8 000 miejsc pracy” - zauważa Yann Lacroix, odpowiedzialny za analizy branżowe w firmie ubezpieczeniowo-kredytowej Euler Hermes SFAC.

#### **IV Polskie perspektywy**

Jak kontynuuje ocenę polskiego rynku Tomasz Starus: „Pewnym wyjściem dla producentów komponentów jest kierowanie swojej oferty nie tylko na pierwsze wyposażenie fabryczne, ale także na rynek części zamiennych. W Polsce rozwinęło się kilka naprawdę prężnych grup dystrybuujących części samochodowe, które weszły także na sąsiednie rynki. Jest to szansa dla lokalnych dostawców, mających do nich łatwiejszy dostęp, a mogących mieć problemy z przebiciem się ze swoją ofertą do zachodnioeuropejskich dystrybutorów części zamiennych.

Inne rozwiązanie to dywersyfikacja odbiorców, czyli produkcja nie tylko na rynek samochodów osobowych – np. dostarczanie części układów hamulcowych także do maszyn budowlanych czy rolniczych. Przykłady można by mnożyć, ale to także nie jest uniwersalny złoty środek – może się bowiem zdarzyć, że akurat również w tych alternatywnych branżach panuje stagnacja lub nawet kryzys.

Na pewno obecnie nastał dobry czas na polepszenie innowacyjności polskich firm produkujących na potrzeby motoryzacji. Chodzi o innowacyjność w kwestii technologii produkcji – szukaniu w tym zakresie oszczędności. Park maszynowy, możliwości polskich firm są na światowym poziomie, ale w efekcie dobrej koniunktury gospodarczej całość uwagi poświęcano dotychczas na możliwości zwiększania, niejako „pomnażania” produkcji. Warto pomyśleć obecnie, jak ją także udoskonalić – nie są to nakłady zwracające się natychmiast, ale mogące w dłuższym okresie czasu wpłynąć na losy firmy.”

#### **V Branża stoi przed nowymi wyzwaniami**

##### **• Ku nowym źródłom energii**

Producenci muszą dostosować się do wyzwań takich jak ograniczenia prawne (normy emisji CO<sub>2</sub>), zwiększone wyczulenie nabywców na ochronę środowiska, zmniejszenie przebiegu aut spowodowane podwyżką cen paliwa. Są to nowe trudności, które skłaniają do stosowania nowych źródeł energii.

##### **• Jak rozwinie się rentowność ofert typu low cost i super low cost?**

Oferty *low cost* i *super low cost* są coraz liczniejsze i kierowane na coraz to nowe rynki rozwijające się, jak Indie (przykład samochodu Tata Nano), czy Chiny. Cena tych pojazdów może spaść do 2000 euro, jednak należy sobie wówczas zadać pytanie o rentowność takiej produkcji. Na produkcji samochodów małych osiąga się mniejszą rentowność – koszty ich wytworzenia w porównaniu z samochodami dużymi nie są tak dalece niższe, jak sugerowałyby to różnica w cenie pojazdów.

##### **• Powstawanie nowych producentów**

Na chińskim rynku obecnych istnieje ponad 80 producentów, a w Indiach niektórzy lokalni producenci mają już silną pozycję: Tata, Bajaj, Mahindra. Na razie producenci wywodzący się z tych rynków wschodzących nie stanowią konkurencji, ale jak długo jeszcze utrzyma się ta sytuacja?

\*\*\*\*\*

**Euler Hermes** jest liderem na rynku ubezpieczeń należności handlowych oraz jednym z liderów w zakresie gwarancji ubezpieczeniowych. Euler Hermes zatrudnia 6 000 pracowników w 54 krajach. Oferuje kompleksowe usługi w zakresie zarządzania należnościami. Skonsolidowany obrót grupy Euler Hermes w 2007 roku wyniósł 2,1 miliarda euro. Euler Hermes rozwinął międzynarodową sieć nadzoru, która umożliwia analizę stabilności finansowej 40 milionów przedsiębiorstw. Grupa obejmuje swoimi gwarancjami transakcje handlowe na całym świecie na kwotę 800 mld euro.

\*\*\*

Euler Hermes, członek grupy AGF oraz Allianz, jest notowany na giełdzie Euronext w Paryżu. Agencja Standard & Poor's przyznała grupie oraz należącym do niej spółkom zależnym rating AA-

\*\*\*

W Polsce grupa Euler Hermes jest obecna od 1999 roku. Towarzystwo Ubezpieczeń Euler Hermes S.A. oferuje ubezpieczenia należności handlowych oraz gwarancje ubezpieczeniowe. Jednocześnie druga spółka działająca na polskim rynku - Euler Hermes Zarządzanie Ryzykiem Sp. z o.o. oferuje windykację należności, ocenę ryzyka oraz program analiz branżowych. Usługi doradztwa prawnego świadczy Euler Hermes, Kozińska, Mierzejewska - Kancelaria Prawna Sp. k.

**Kontakt dla prasy:**

**Artur Niewrzędowski**

TALKING HEADS PR

[artur.niewrzędowski@thpr.pl](mailto:artur.niewrzędowski@thpr.pl)

Tel. 0509-433-874