

Warszawa, 19 października 2011 r.

Motoryzacja na biegu jałowym, ale...

Analiza Euler Hermes, światowego lidera w branży ubezpieczeń należności

Sprzedaż samochodów osobowych rośnie głównie na rynkach rozwijających się, poza Europą. Na naszym kontynencie istnieje wciąż spora, ok. 3 milionowa nadwyżka możliwości produkcyjnych nad popytem – i to jest główna przyczyna umiarkowanych wyników także polskich fabryk samochodów (niezależnie od decyzji o lokowaniu produkcji poszczególnych modeli). Nie należy więc oczekiwać w przewidywalnej perspektywie zwiększenia ilości produkowanych w Polsce samochodów osobowych.

Czego innego oczekiwać można natomiast w obszarze produkowanych w Polsce części samochodowych. Ich dostawcy już dawno uniezależnili się od krajowej produkcji samochodów, nie straszna im była także stagnacja w produkcji pojazdów samochodowych w Europie. Nawet na niej skorzystali – zdobyli większą część rynku w efekcie szukania przez koncerny samochodowe konkurencyjnych źródeł części.

Produkcja samochodów

Wzrost napędzany sytuacją na rynkach wschodzących

Rok 2010 potwierdził spektakularne ożywienie na światowym rynku motoryzacyjnym – produkcja wzrosła do 77 mln pojazdów (wzrost o 25% w porównaniu ze spadkiem o 14% w 2009 r.). Za tym, delikatnie mówiąc, olbrzymim ożywieniem stoi wyjątkowo duży wzrost produkcji i popytu w Chinach. W 2009 r. produkcja skoczyła o 48%, a w 2010 r. o kolejne 33%, osiągając poziom 18 mln pojazdów, w tym 13,8 mln samochodów. Liczba ta stanowi blisko 25% produkcji światowej – a jeszcze w 2000 r. udział Chin wynosił niecałe 4%! W tym samym okresie udział Europy Zachodniej spadł z blisko 30% do zaledwie 15%, a USA z 22% do 10%. W ostatniej dekadzie branża motoryzacyjna przeszła radykalną zmianę, jednak na rynku wciąż liczą się generalnie ci sami gracze co wcześniej, z wyraźną dominacją zachodnich koncernów.

Jak mówi **Tomasz Starus, dyrektor Biura Oceny Ryzyka w Euler Hermes**: *W Polsce produkcja samochodów osobowych ulega wahaniom, zależnym od popytu na europejskich rynkach eksportowych. Krajowy rynek jest kilkakrotnie mniejszy od naszej produkcji, i tak naprawdę popyt na nim ma wpływ na sytuację dealerów, a nie na segment produkcyjny. W Europie zaś obserwujemy obecnie spadki, którym jak na razie opierają się Niemcy. Nie*

należy więc oczekiwać dużych zmian in plus w wielkości produkowanych kraju samochodów... a wypada się raczej cieszyć z faktu, iż zakończono u nas jedynie jak na razie produkcję w dawnej FSO (na zachodzie kontynentu zamknięto zaś wiele zakładów). Potencjał wzrostu jest jak na razie widoczny jedynie w segmencie pojazdów użytkowych, w tym m.in. autobusów (oraz w segmencie premium, nieprodukowanym w naszym kraju).

Obecna sytuacja: w 2011 r. umiarkowany, nierównomierny wzrost produkcji samochodów

Wzrost na światowym rynku samochodowym w 2011 r. powinien ustabilizować się na poziomie od 3% do 5%, przy czym kwestią niepewną pozostaje ewentualny (lecz tymczasowy) spadek sprzedaży w Chinach. Jeśli chodzi o dojrzałe rynki, to sprzedaż w Europie ustabilizowała się na poziomie ok. 13,5 mln pojazdów, **czyli znacznie poniżej poziomu sprzed kryzysu** (pomiędzy 15,5 a 16 mln pojazdów), **dowodząc istnienia dużej nadwyżki zdolności produkcyjnych**. Na rynku amerykańskim potwierdziło się ożywienie trwające od drugiej połowy 2010 r. – liczba sprzedanych samochodów wynosi obecnie 12,5 mln rocznie, jest jednak wciąż o wiele niższa niż przed kryzysem (ponad 17 mln). Z kolei w Japonii rynek motoryzacyjny zaczął się zmniejszać w drugiej połowie 2010 r., a obecnie musi zmagać się ze skutkami marcowego trzęsienia ziemi. Produkcja motoryzacyjna spadła tam drastycznie, zwłaszcza bezpośrednio po nim: o 60% w kwietniu, a następnie o 32% w maju.

Części samochodowe: z kryzysu z tarczą - korzyści płynące z globalizacji

Pomimo nierównomiernego rozwoju regionalnych rynków motoryzacyjnych główni producenci części samochodowych zdołali w 2010 r. powrócić do poziomu z czasów przed kryzysem, a to dzięki ich obecności na wszystkich rynkach, także tych wschodzących. Ta globalna obecność zwiększa również ich siłę przetargową wobec klientów – producentów samochodów. Nie bez znaczenia są również innowacje technologiczne wynikające z aktywnie prowadzonej działalności badawczo-rozwojowej, zwłaszcza w kwestiach dotyczących ochrony środowiska, które umacniają pozycję producentów i pozwala im osiągać lepszą marżę – a więc i rentowność.

Jak mówi **Piotr Pławski, dyrektor zespołu ds. motoryzacji w Biurze Oceny Ryzyka Euler Hermes**: *Większość działających w naszym kraju zakładów produkujących części należy do globalnych koncernów, nie oznacza to jednak automatycznie zamówień. Zakłady konkurują ze sobą wewnątrz grup poziomem kosztów, wydajnością, szybkością dostosowania się do nowych zamówień (ich rodzaju jak i skali). To właśnie gwarantuje konkurencyjność działających w Polsce fabryk, dla których kryzys był szansą (dodajmy: wykorzystaną) przejścia większej części łańcucha dostaw na rzecz produkowanych w Europie samochodów. Nieliczne (i z perspektywy czasu – przedwczesne) były decyzje o zamknięciu w naszym kraju działalności niektórych zakładów. Co więcej – w dobrej kondycji są także*

niezależni rodzimi producenci części, czego wyrazem jest ich ekspansja i przejmowanie zagranicznych producentów (oczywiście na skalę ich możliwości).

Obecna sytuacja: dobre wyniki finansowe

Po gwałtownym spadku aktywności o prawie 50% pod koniec 2008 r. i na początku 2009 r., producenci części samochodowych zmuszeni byli dostosować swój aparat produkcyjny, aby przetrwać jeden z najgorszych kryzysów, jaki kiedykolwiek dotknął branżę. Firmy, które nie upadły w czasie kryzysu, wyszły z niego silniejsze oraz większe i skorzystały z ożywienia, zwiększając wolumen produkcji. W ten sposób osiągnęły rentowność na poziomie rzadko spotykanym w ostatniej dekadzie. Po tym jak w ostatnich latach marże operacyjne wynosiły ok. 3%, obecnie zyski kształtują się na poziomie 5-6% obrotów. Poprawa wyników finansowych pozwala producentom zwiększać nakłady na prace badawczo-rozwojowe w dziedzinie czystych technologii, co jeszcze bardziej wzmacnia ich siłę przetargową wobec producentów samochodów.

Jak podkreśla **Tomasz Starus z Euler Hermes**: „*Choć wyzwań jest wiele, prognozy dla krajowych dostawców części samochodowych (tych będących częścią globalnych koncernów, jak i niezależnych), są dobre – zarówno jeśli chodzi o wielkość produkcji, jak i rentowność. Dla umocnienia ich pozycji należałoby sobie życzyć rozwoju u nas centrów badawczych, bowiem dostawcy części mają wciąż rosnącą rolę do odegrania w rozwoju technologicznym. Opanowanie nowych technologii jest niezbędne i może decydować o utrzymaniu produkcji w dłuższej perspektywie.*”

Najwięksi producenci samochodów na świecie

Nr	Spółka	Kraj	Obroty w 2010 r. w mld USD	Zmiana 2010/2009
1	Toyota	Japonia	216,4	0%
2	Volkswagen	Niemcy	168,7	20%
3	General Motors ⁽¹⁾	USA	135,6	nie dot.
4	Daimler	Niemcy	130,0	24%
5	Ford	USA	129,0	9%
6	Honda ^(*)	Japonia	101,8	4%
7	Nissan ^(*)	Japonia	99,9	24%
8	Hyundai	Korea Płd.	97,4	24%
9	BMW	Niemcy	80,4	19%
10	Peugeot	Francja	74,6	16%
11	Renault	Francja	51,8	16%
12	Fiat ⁽²⁾	Włochy	47,7	nie dot.

(*) W przypadku grup japońskich dane przedstawiają obroty dla roku finansowego kończącego się 31 marca 2011 r.

(1) Rok finansowy 2009 jest nieporównywalny, GM zakończył restrukturyzację w ramach „Chapter 11” w czerwcu 2009 r.

(2) Zmiana podstawy dla Fiata 1 stycznia 2010 r. (wydzielenie działalności pozamotoryzacyjnej do spółki Fiat Industrial S.p.A.)

Źródło: Spółki

Najwięksi producenci części samochodowych na świecie

Nr	Spółka	Kraj	Obroty w 2010 r. w mld USD	Zmiana 2010/2009
1	Bosch	Niemcy	62,9	24%
2	Johnson Controls ⁽¹⁾	USA	34,4	20%
3	Denso ^(*)	Japonia	35,7	5%
4	Aisin Seiki	Japonia	25,7	10%
5	Magna	Kanada	25,0	27%
6	Mobis	Korea Pd	19,2	29%
7	Faurecia	Francja	18,3	48%
8	TRW	USA	14,4	23%
9	Delphi ⁽²⁾	USA	13,8	nie dot.
10	Valéo	Francja	12,8	28%

(*) Dane dla grup japońskich odnoszą się do połowy roku do końca września 2010 r.

(1) Dla Johnson Controls dane odnoszą się do wyników w roku finansowym kończącym się we wrześniu 2010 r.

(2) Nieporównywalne; Delphi zakończył restrukturyzację w ramach „Chapter 11” w dniu 6 października 2009 r.

Źródło: Spółki

Kontakt dla mediów:

Artur Niewrzędowski
TALKING HEADS PR
tel. 0509-433-874
e-mail: artur.niewrzędowski@thpr.pl

Euler Hermes jest liderem na rynku ubezpieczeń należności handlowych oraz jednym z liderów w zakresie gwarancji ubezpieczeniowych i windykacji należności. Euler Hermes zatrudnia ponad 6 000 pracowników w 50 krajach. Oferuje kompleksowe usługi w zakresie zarządzania należnościami. Skonsolidowany obrót grupy Euler Hermes w 2010 roku wyniósł 2,15 miliarda euro. Euler Hermes rozwinął międzynarodową sieć nadzoru, która umożliwia analizę stabilności finansowej 40 milionów przedsiębiorstw. Na koniec grudnia 2010 grupa obejmowała swoimi ubezpieczeniami transakcje handlowe na całym świecie na kwotę 633 mld euro.

Euler Hermes, członek gupy Allianz, jest notowany na giełdzie Euronext w Paryżu i otrzymał rating AA- od agencji Standard & Poor's.

W Polsce grupa Euler Hermes jest obecna od 1999 roku. Towarzystwo Ubezpieczeń Euler Hermes SA oferuje ubezpieczenia należności handlowych oraz gwarancje ubezpieczeniowe. Jednocześnie druga spółka działająca na polskim rynku - Euler Hermes Collections Sp. z o.o. oferuje windykację należności, raporty handlowe, ocenę ryzyka oraz program analiz branżowych. Obsługę klientów zapewnia Euler Hermes Services Sp. z o.o. Usługi doradztwa prawnego świadczy Euler Hermes, Mierzejewska - Kancelaria Prawna Sp. k.

Niektóre ze stwierdzeń zawartych w niniejszym materiale mogą wyrażać oczekiwania dotyczące przyszłości i inne prognozy oparte na aktualnych poglądach i założeniach kierownictwa i obciążone są znanym i nieznanym ryzykiem oraz niepewnością, które mogą spowodować, że faktyczne wyniki bądź wydarzenia będą się istotnie różnić od przedstawionych lub implikowanych w takich stwierdzeniach. Poza stwierdzeniami stanowiącymi prognozy z racji kontekstu przewidywania na przyszłość można rozpoznać po użyciu słów takich jak „może”, „będzie”, „powinno”, „oczekuje się”, „planuje się”, „zamierza się”, „przewiduje się”, „uważa się”, „szacuje się”, „potencjalny” lub „w dalszym ciągu” i podobnych wyrażań. Faktyczne wyniki bądź wydarzenia mogą się istotnie różnić od przedstawionych w takich stwierdzeniach za sprawą m.in. (i) ogólnych uwarunkowań ekonomicznych, w tym w szczególności uwarunkowań ekonomicznych w zakresie podstawowej działalności lub na podstawowych rynkach Grupy Euler Hermes, (ii) kształtowania się rynków finansowych, w tym rynków wschodzących, a także zmienności rynków, ich płynności i zdarzeń kredytowych, (iii) częstotliwości i wielkości szkód ubezpieczeniowych, w tym szkód wynikających z katastrof

naturalnych oraz rozwoju wydatków szkodowych, (iv) wskaźników utrzymania polis, (v) zakresu niespłacenia kredytów, (vi) poziomów stóp procentowych, (vii) poziomów kursów walutowych, w tym kursu wymiany euro do dolara amerykańskiego, (viii) zmian konkurencyjności, (ix) zmian w przepisach prawnych i regulacjach, w tym konwergencji monetarnej i Europejskiej Unii Monetarnej, (x) zmiany w polityce banków centralnych i/lub rządów innych krajów, (xi) wpływu przejęcia spółek, w tym związanych z tym kwestii integracji, (xii) reorganizacji i (xiii) ogólnych czynników konkurencyjności, w każdym przypadku na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i/lub globalnym. Prawdopodobieństwo wystąpienia bądź natężenia wielu z tych czynników może okazać się większe w wyniku działań terrorystycznych i ich konsekwencji. Grupa nie jest zobowiązana do uaktualniania żadnych odnoszących się do przyszłości stwierdzeń.