

Czy stagnacja na rynku motoryzacyjnym jest przesądzona?

Analiza ubezpieczyciela należności Euler Hermes

- Światowy rynek motoryzacyjny powrócił w 2011 r. do średniego rocznego tempa wzrostu na poziomie 4-5% i oczekuje się, że ta pozytywna tendencja utrzyma się w 2012 r. mimo spowolnienia wzrostu.
- Polska: na stabilizacji (a może kryzysie?) korzystają producenci części
- Popyt na rynkach wschodzących, który napędzał sektor motoryzacyjny w latach 2009-2010, zmniejszył się w 2011 r., a w 2012 r. prawdopodobnie będzie nadal spadać.
- W krajach uprzemysłowionych rynek w dalszym ciągu utrzymuje się znacznie poniżej poziomu sprzed kryzysu 2008-2009; widoczne jest to szczególnie w Europie, gdzie nadal istnieją znaczne nadwyżki mocy produkcyjnych.
- Główne wyzwania stojące przed producentami samochodów dotyczą dostosowania oferty do rynków wschodzących i rozwoju partnerstw branżowych w zakresie innowacji i produkcji.

– Sektor samochodowy w latach 2008-2009 doświadczył największego kryzysu w historii – produkcja spadła wtedy o 15,5% do 61,8 mln pojazdów. W obliczu załamania z 2009 r. wiele państw wprowadziło programy złomowania oraz inne zachęty do kupowania samochodów, co doprowadziło do silnego odbicia się rynku o 26% w 2010 r. – Światowy rynek odzyskał w tym roku właściwe tempo dzięki rozwojowi na poziomie 5% w 2011 r., co da niemal 82 mln wyprodukowanych pojazdów – mówi **Wilfried Verstraete**, Prezes Zarządu Grupy Euler Hermes. – W gospodarkach wschodzących popyt na samochody wydaje się tracić rozpęd, co częściowo wyjaśnia nasze prognozy stabilizacji rozwoju na poziomie 5% w roku 2012.

Polska motoryzacja – ofiara protekcjonizmu czy warunków rynkowych?

Problemy motoryzacji nie są już sprawą poszczególnych koncernów (nie wspominając o poszczególnych zakładach). Może nigdy nie były... – zauważa Tomasz Starus, główny analityk i dyrektor Biura Oceny Ryzyka w Euler Hermes. – W każdym razie produkcja pojazdów angażuje zbyt wielu dostawców, a pw. – pracowników, aby rządy patrzyły obojętnie na to, gdzie się ona odbywa. Pozwalają one koncernom samochodowym „optymalizować” produkcję, przenosić ją za granicę dla podniesienia ich konkurencyjności, ale tylko do pewnego stopnia – gdy zbyt wyraźnie nie uderza to w interesy ich pracowników, czyli wyborców. Dysponują wieloma środkami nacisku – pomocą pośrednią (dopłaty dla klientów) i bezpośrednią (żaden z producentów nie może wykluczać potrzeby skorzystania z niej – casus GM), a także narzędziami fiskalnymi.

Pamiętajmy: liczy się interes spółki-matki, a nie poszczególnych zakładów

Z drugiej strony – dodaje Tomasz Starus – ogromna nadprodukcja na europejskim rynku jest faktem (m.in. spadki produkcji o ponad 36% we Francji i Włoszech). Koncerny motoryzacyjne zamknęły już wiele fabryk, czy to w Hiszpanii, krajach Beneluksu, Włoszech czy Niemczech. Część zakładów pozostawiają jednak „na kroplówce”, zlecając im produkcję która mogłaby być zrealizowana taniej np. w Polsce. Liczą jednak na wzrost ich rentowności czy powrót popytu – a wtedy nie będą zmuszeni od nowa ponosić nakładów na rozbudowę bazy produkcyjnej.

Producenci części – uniezależnieni od krajowego rynku, dobre perspektywy

Mniej spektakularna, a przez to w mniejszym stopniu uzależniona od nacisków opinii publicznej jest produkcja części samochodowych. Dlatego polscy producenci części w przeciwieństwie do zakładów produkujących gotowe pojazdy zwiększają sprzedaż, zdobywając zamówienia lokalnej konkurencji. Także tutaj były co prawda akcenty protekcjonistyczne (m.in. we Francji – pakiet pomocowy skierowany właśnie do sektora części motoryzacyjnych), rządów nie stać jednak obecnie na

ingerowanie w każdy sektor gospodarki, skupiają się więc na tych bardziej spektakularnych. Kryzys finansowy (a w efekcie również niewymienione dotąd osłabienie złotego) ma więc także – przewrotnie mówiąc – dobre strony, przynajmniej w produkcji części samochodowych.

Produkcja: rozwój zawdzięczamy wyłącznie nowym rynkom

Na przestrzeni ostatnich pięciu lat produkcja pojazdów wzrosła o 11% **w skali globalnej**. Niemniej jednak Europa (-11%), Ameryka Północna (-22%) i Japonia (-34%) utrzymywały w tym okresie znacznie gorsze tempo. To rynki wschodzące na czele z Chinami, które mogą poszczycić się wzrostem na poziomie 123%, zapewniają rozwój tego sektora. Dzięki rosnącemu PKB per capita i niskiemu wskaźnikowi własności pojazdów¹, które doprowadziły do wzrostu popytu, przemysł motoryzacyjny wzrósł o 24% w Ameryce Łacińskiej oraz (mimo niezwyklego spadku na rynku japońskim) o 40% w Azji.

W obliczu spadku wolumenu produkcyjnego na dojrzałych rynkach samochodowych niektórym producentom udało się dostosować do nowej sytuacji. Można to zaobserwować w **Stanach Zjednoczonych**, gdzie branża motoryzacyjna powróciła na drogę rentowności po szeroko zakrojonej restrukturyzacji zakładów produkcyjnych. W okresie między rokiem 2000 a 2009 zatrudnienie zarówno w zakładach produkujących samochody, jak i części do nich spadło o połowę, odzwierciedlając zmniejszenie produkcji.

Sytuacja w **Europie** jest bardziej zróżnicowana – tylko Niemcom udało się przywrócić poziom produkcji sprzed kryzysu. Wolumeny produkcyjne we Włoszech, Francji i Hiszpanii są niższe o odpowiednio 38%, 36% i 20% w porównaniu z poziomem z 2007 r. Te trzy rynki zostały mocno dotknięte spadkiem popytu, jednakże Francja i Włochy ucierpiały również wskutek przeniesienia znacznej części produkcji do „niskokosztowych” regionów.

W **Japonii**, którą w 2011 r. dotknęło straszne trzęsienie ziemi i tsunami, poprawa sytuacji w sektorze motoryzacyjnym jest jeszcze mniejsza niż w Europie. Konkurencyjność Japonii podważyła dodatkowo znaczna aprecjacja jena względem euro.

Jednocześnie producenci **koreańscy** wydają się być odporni na kryzys i powiększają swoje udziały rynkowe – w 2010 r. odpowiadali za 7,5% światowej produkcji w porównaniu z 4,6% w 2005 r.

Rejestracje nowych pojazdów: po zakończeniu pakietów stymulacyjnych ich liczba może znowu spaść

Po dwóch dobrych latach **chiński** rynek przeżywa w okresie 2011-2012 spowolnienie – prognozy rozwoju mówią o „zaledwie” 4-5%. Nie ulega jednak wątpliwości, że potencjał tego rynku jest olbrzymi – wskaźnik własności pojazdów w Chinach (5%) to zaledwie jedna dwunasta analogicznego współczynnika dla Europy (60%).

Indie, kolejny ważny rynek wschodzący, odczuły niewielkie spowolnienie wzrostu w 2011 r., a w 2012 r. sytuacja powinna się ustabilizować w obliczu poziomu stóp procentowych, które zostały istotnie podniesione, oraz fiaska idei ultrataniego samochodu. Niemniej jednak Indie zachowują swój długoterminowy potencjał wzrostu.

Rynek **brazylijski** również ustabilizuje się w okresie 2011-2012 (+2% w 2012 r.) z uwagi na wyższe ceny aut importowanych, obłożonych wysokimi podatkami, oraz rosnące stopy procentowe.

Rynek **rosyjski** w roku 2011 korzystał jeszcze z programu złomowania, ale w 2012 r. spodziewane jest zatrzymanie rozwoju rynku (0%).

Rynek **USA**, ogarnięty poważną depresją w okresie 2008-2010, odbija się teraz dzięki programowi wymiany samochodów – oczekuje się, że w 2012 r. wzrośnie o 8 do 10%.

Po katastrofalnym roku 2011 i zmniejszeniu rozwoju o 15% **Japonia** doświadczy technicznego odbicia (8%) w 2012 r. Poprawa ta będzie jednak tylko tymczasowa, jako że rynek japoński kurczy się strukturalnie w długim terminie i wydaje się mało prawdopodobne, by w możliwej do przewidzenia przyszłości powrócił do poziomu sprzed kryzysu.

Czy europejską branżę motoryzacyjną czeka implozja?

¹ Wskaźnik własności pojazdów: liczba pojazdów na 1000 mieszkańców

W **Europie** w 2011 r. sprzedaż samochodów nadal maleje, szczególnie na południu kontynentu. – *Europejski rynek motoryzacyjny niestety nadal znajduje się znacznie poniżej poziomu sprzed kryzysu, przynajmniej o 15%* – mówi **Ludovic Subran**, Główny Ekonomista Euler Hermes. – *Rzeczywistość gospodarcza podąża za rynkiem. Z uwagi na koniec pakietów stymulacyjnych i oszczędności wprowadzane w większości państw europejskich, branża motoryzacyjna może trwać w powolnej agonii, a być może skurczy się o kolejne 3% do 5% w nadchodzącym roku.*

W *Europie zauważyć można bardzo rozbieżne tendencje* – dodaje. W Wielkiej Brytanii, we Włoszech i w Hiszpanii rynki znajdują się nadal od 20% do 50% poniżej poziomu sprzed kryzysu, a rok 2012 nie przyniesie dla nich prawdopodobnie poprawy sytuacji. Z kolei w Niemczech rynek stabilizuje się na poziomie zbliżonym do tego z 2008 r., a na rok 2012 prognozuje się rejestrację 3,1mln nowych pojazdów (1,5% mniej niż w roku 2011).

Rynek francuski w bieżącym roku w dalszym ciągu korzysta z licznych programów motywacyjnych dla kupujących pojazdy. Jednakże zdaniem **Yanna Lacroix**, dyrektora badań branżowych Euler Hermes, rynek odczuwa trudności. – *Obecnie widzimy znaczny spadek liczby zamówień, co skutkować będzie zmniejszeniem wzrostu w 2012 r. o 10%, co stanowi największy spadek w Europie. Ponadto rentowność francuskich producentów samochodów jest niska i wynosi 2,2%, czyli jedną trzecią poziomu niemieckiego.*

Kryzys w latach 2008-2009 zaakcentował więc przeniesienie produkcji samochodów na rynki wschodzące, które – mimo pewnego spowolnienia – będą nadal napędzać wzrost w latach 2011-2012. – *Producenci samochodów stoją przed licznymi poważnymi wyzwaniami. Muszą dostosować swoją ofertę i pojazdy do nowego popytu w gospodarkach wschodzących, a jednocześnie osiągnięcie zrównoważonej konkurencyjności jest dla nich możliwe wyłącznie pod warunkiem rozwoju partnerstw branżowych w zakresie zarówno innowacji, jak i produkcji. Za przykład może posłużyć absolutnie niezbędna inwestycja w produkcję rentownego ekologicznego samochodu* – podsumowuje **Wilfried Verstraete**.

Kontakt dla mediów:

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