

## Przyszłość światowego przemysłu samochodowego kształtowana będzie przez fuzje i sojusze

Analiza Euler Hermes SFAC

W badaniu zatytułowanym „Przemysł samochodowy w obliczu spadku globalnego popytu” Euler Hermes SFAC analizuje prognozy dla tego sektora. Gwałtowny spadek globalnego popytu i drastyczna redukcja zapasów oznaczają, że w przyszłości branża motoryzacyjna będzie musiała znaleźć sposoby na podział niektórych kosztów poprzez fuzje i sojusze pomiędzy spółkami. Podwykonawcy we Francji boleśnie odczuwają skutki załamania produkcji samochodów, a zwolnienia i upadłości w sektorze stale się mnożą. Zjawiska te wywrą trwały wpływ na sytuację w branży; wolumen produkcji ma szansę powrócić do poziomu z 2007 r. dopiero w okolicach 2012 r.

Tomasz Starus, główny analityk i dyrektor Działu Oceny Ryzyka w polskim Euler Hermes komentuje poniższą analizę: *„Produkcja polskiego oddziału Fiata obecnie rośnie, w dużej mierze dzięki asortymentowi odpowiadającemu potrzebom klientów poszukujących ekonomicznych pojazdów, najczęściej wybieranych przez odbiorców zachodnioeuropejskich korzystających z dopłat rządowych. Dzięki temu w chwili obecnej polscy kooperanci (nie tylko zresztą wspomnianego Fiata) mają zamówienia i złapali chwilowy „drugi oddech”. Pozostaje jednak pytanie – na jak długo? Pamiętajmy bowiem, że w statystyce upadłości pierwszego półrocza br. było wielu producentów części metalowych, ale także elektrycznych czy wyposażenia wnętrza. Wynikało to z drastycznej redukcji zapasów u producentów aut, którzy tym samym zmniejszyli nowe zamówienia o 50%, do poziomu nie notowanego od lat. Dające impuls zakupowy dopłaty rządowe kiedyś się skończą, a wraz z nimi ponownie załamać się może popyt i zamówienia dla polskich wytwórców samochodów oraz wspomnianych części (składających się średnio na 75% każdego auta). Dlatego warto śledzić informacje z zagranicznych rynków motoryzacyjnych – także te o możliwych fuzjach i przejęciach, są one bowiem barometrem przyszłości wielu polskich firm produkujących części motoryzacyjne. Także informacje o dużej skali upadłości wśród zachodnioeuropejskich firm z branży nie koniecznie oznaczają szansę dla polskich producentów komponentów na zajęcie ich miejsca – jest to dość skoncentrowany segment produkcji i wiele z polskich przedsiębiorstw jest powiązanych kapitałowo z przeżywającymi trudności firmami zachodnioeuropejskimi, amerykańskimi czy japońskimi.”*

### 1. Kryzys popytu

Aż do końca 2007 r. liczba rejestracji nowych samochodów rosła w tempie ok. 5% rocznie, napędzana wyłącznie przez kraje wschodzące. W latach 2007-2009 rejestracje nowych pojazdów na świecie mają spaść o prawie 25%, co odpowiada spadkowi sprzedaży o 15-16 milionów aut.

- Około 80% pojazdów kupowanych jest na kredyt, a więc w okresie pomiędzy kryzysem gospodarczym a finansowym wywołanym upadkiem banku Lehman Brothers doszło do wyczerpania głównych źródeł finansowania nowych aut.

- Stany Zjednoczone: Spadek nowych rejestracji o 40% w przeciągu dwóch lat, zmniejszenie produkcji

Na początku 2008 r. rynek amerykański, który, w ujęciu historycznym, jest największym światowym rynkiem samochodów (poziom sprzedaży sięga 17 milionów rocznie), zaczął wykazywać tendencję spadkową, aż do ostatecznego załamania w lecie tego samego roku. Przewidywana roczna liczba nowych rejestracji w 2009 r. wynosi 10 milionów, co sugeruje 40-procentowy spadek na przestrzeni dwóch lat. Wprowadzenie przepisów zachęcających do złomowania starych pojazdów pozwoliłoby zwiększyć sprzedaż o ponad 1 milion aut w latach 2009-2010.

- *Mimo to samochody pozostają głównym środkiem transportu w USA. Rynek powinien więc wykazać stopniowe odbicie do średniego poziomu 15-16 milionów nowych rejestracji rocznie, ale nie wcześniej niż w latach 2011-2012 – mówi Yann Lacroix, analityk francuskiego oddziału EH. - Wolumen produkcji musi zostać dostosowany do niższego popytu w oczekiwaniu na jego ponowne ożywienie, konsekwentnie więc zmniejszał się od początku 2008 r. Szacuje się, że w całym 2009 r. wyprodukowanych zostanie 6,5 miliona aut, w porównaniu do 9 milionów w 2008 r. i prawie 11 milionów w 2007 r.*

- Japonia, wiodący eksporter na świecie, zaskoczony spadkiem na głównych rynkach. Rynek japoński kurczył się już od kilku lat, a od lata proces ten uległ przyspieszeniu. W dłuższym terminie poziom produkcji powinien ustabilizować się w okolicach 4,5-5 milionów samochodów. W pierwszych trzech kwartałach 2008 r. produkcja w Japonii, kraju będącym wiodącym eksporterem samochodów na świecie, w dalszym ciągu rosła z nadwyżką w stosunku do popytu. W ostatnim kwartale roku dały już o sobie znać skutki kryzysu, których pełna siła ujawniła się w pierwszym kwartale 2009 r. wraz z drastyczną redukcją zapasów.

- *W całym 2009 r. produkcja samochodów wyniesie ok. 9 milionów sztuk, w porównaniu do 11,5 miliona w roku ubiegłym - mówi Yann Lacroix.*

- Rynek europejski (27 krajów) – zróżnicowanie liczby rejestracji i wolumenów produkcji. Wydawało się, że rok 2008 będzie rekordowy pod względem rejestracji samochodów, jednak od początku września 2008 r. dały o sobie znać bezpośrednie skutki kryzysu: Wolumen sprzedaży wykazał gwałtowny spadek, zwłaszcza w krajach z wysokim poziomem zadłużenia i szczególnie boleśnie dotkniętych kryzysem gospodarczym (np. w Hiszpanii i Anglii). Liczba rejestracji nowych pojazdów spadła o 12-13% w ujęciu średniorocznym, co odpowiada zmniejszeniu liczby samochodów o 2-2,5 miliona rocznie.

- *Kilka krajów – Francja, Niemcy, Włochy, Hiszpania – wprowadziły ulgi z tytułu złomowania starych pojazdów w celu zwiększenia popytu na nowe samochody. Nagłe usunięcie tego rodzaju bodźców w 2010 r. spowodowałoby skurczenie się rynku o 5 -10%. Spadek sprzedaży samochodów jest jeszcze bardziej drastyczny w nowych krajach członkowskich (-30%) i Europie Wschodniej (-50% w Rosji). Na całym kontynencie europejskim sprzedaż obniży się prawdopodobnie o 20-25% - komentuje Yann Lacroix.*

- Poważne konsekwencje dla produkcji w Niemczech i Francji

Rynek niemiecki, podobnie jak japoński, napędzany jest eksportem i wykazał nieco spóźnioną reakcję na kryzys. W samym pierwszym kwartale 2009 r. wolumen produkcji obniżył się gwałtownie o 55%. W całym 2009 r. w Niemczech wyprodukowanych ma zostać 5 milionów aut, w porównaniu do 6 milionów w 2008 r.

We Francji, drastyczna redukcja zapasów w ostatnim kwartale 2008 r. i w pierwszym kwartale 2009 r. miała wpływ na sytuację w całej branży. Z wolumenem produkcji 2,5 miliona aut w 2008 r. przy popycie na poziomie 2,6 miliona, Francja stała się importerem netto w tym sektorze. W 2009 r. produkcja może spaść poniżej 2 milionów.

- *W przeciwieństwie do starszych państw uprzemysłowionych, produkcja samochodów w Chinach na początku 2009 r. zaczęła wykazywać tendencję wzrostową. W 2009 r. Chiny mają szansę stać się wiodącym rynkiem światowym, z prawie 11 milionami samochodów. Ze względu na niski wskaźnik posiadania samochodów, wzrost branży w 2010 i 2011 r. powinien się utrzymać – zauważa Yann Lacroix.*

## 2. Test dla rentowności

Gwałtowny spadek popytu i drastyczna redukcja zapasów będą mieć z pewnością wpływ na marże w sektorze.

- W USA prowadzona od 2000 r. restrukturyzacja doprowadziła do obniżenia zatrudnienia w branży o połowę, ale nie uchroniła spółek Chrysler i General Motors przed złożeniem wniosków o ochronę przed upadłością.
- W Azji, po okresie osiągania wyników powyżej oczekiwań rynku, producenci samochodów przeżywają poważne zawirowania. Trzema głównymi winowajcami są: kurczenie się rynku wewnętrznego, który jest zamknięty i bardzo rentowny; załamanie na rynku amerykańskim, w którym udział azjatyckich producentów wynosi 40%; oraz spadek kursu euro do jena w lecie 2008 r., który w trzy miesiące zniweczył pięć lat wzrostu wydajności w branży. Większość producentów (Toyota, Nissan), odnotowało straty.
- *Honda to jedyny producent, który jak dotąd nie wykazał jeszcze straty, ale zyski korporacji zmniejszyły się o 80%* - zauważa Yann Lacroix.
- W Europie spadek koniunktury rozpoczął się dopiero w czwartym kwartale 2008 r., tak więc poziom rentowności w 2008 r. był wciąż stosunkowo dobry. Te korzystne wyniki branża zawdzięczała względnemu udziałowi produkcji niemieckiej. Mimo to przemysł motoryzacyjny przeżywa kryzys, a poziom aktywności w 2009 r. prawdopodobnie obniży się o 10% (czyli nie w takim stopniu jak na rynku światowym), co sprowadzi marżę netto do ujemnego poziomu (-1,5% sprzedaży). Ten „mniejszy spadek”, szczególnie w porównaniu z producentami japońskimi, można wyjaśnić mniejszą ekspozycją producentów europejskich na rynek amerykański oraz stabilną pozycją niektórych graczy – zwłaszcza VW – na rynkach wschodzących.

Na dużo większe ryzyko wydają się być narażeni producenci francuscy. Startują oni ze znacznie niższego poziomu rentowności, nie zajmują wysokich pozycji na rynkach oraz nie są wystarczająco zorientowani na kraje rozwijające się. Wyniki Renault ucierpią ze względu na ujemny wkład Nissana (40% własności Renault), który ogłosił stratę, oraz AB Volvo, w którym Renault posiada ponad 20% udziałów.

- *Skutki trwającego kryzysu zmuszają coraz większą liczbę producentów aut i dostawców sprzętu do likwidowania działalności. W pierwszych pięciu miesiącach 2009 r. liczba wniosków o ogłoszenie upadłości w dużych krajach europejskich oraz w Stanach Zjednoczonych (87) prawie dorównała poziomowi odnotowanemu za cały 2008 r. (94)* – mówi Yann Lacroix.

### 3. Spadek produkcji samochodów uderza w podwykonawców – przykład Francji

Programy bodźców (dodatki ekologiczne i ulgi z tytułu złomowania) niosą ze sobą również pewne ryzyko, gdyż faworyzują modele salonowe, których produkcja w znacznej mierze odbywa się na zasadzie offshoringu. Produkcja we Francji odnotowuje spadek od 2006 r., kiedy to procesy produkcyjne zostały po raz pierwszy przeniesione za granicę. Niepełne wykorzystanie mocy produkcyjnych stworzy konieczność dalszej restrukturyzacji, o ile nie likwidacji zakładów.

W dalszym ciągu trwać będzie redukcja zatrudnienia, która w roku 2009 r. jeszcze ulegnie przyspieszeniu. W 2008 r. liczba zwolnień przekroczyła 13 000, podnosząc łączną liczbę zlikwidowanych miejsc pracy od 2005 r. do 33 000, a w pierwszym kwartale 2009 r. zwolnienia objęły kolejnych 6 000 osób. Euler Hermes SFAC szacuje, że w 2009 r. zatrudnienie w sektorze obniży się o 20 000 - 30 000.

*W maju 2009 r. upadłości francuskich podwykonawców wzrosły o 65% w ujęciu średniorocznym, co oznacza wzrost o 141% w pierwszych pięciu miesiącach w porównaniu do porównywalnego okresu roku ubiegłego. W całym 2009 r. odnotujemy prawdopodobnie 400 przypadków ogłoszenia upadłości. - Skala kryzysu oraz gwałtowny wzrost liczby szkód stanowią poważne zagrożenie dla struktury gospodarczej tego przemysłu* – komentuje Florence Lecointe, arbiter Euler Hermes SFAC.



### Podsumowanie

- *Przyszłość światowego przemysłu motoryzacyjnego będzie uzależniona od dzielenia określonych kosztów pomiędzy spółkami za pośrednictwem fuzji i sojuszy, które pozwolą im na uzyskanie stabilnej pozycji na rynkach wschodzących z odpowiednio przystosowanymi produktami oraz na sfinansowanie badań i rozwoju w zakresie nowych technologii (w tym pojazdów hybrydowych i elektrycznych). Zakłady przemysłowe będą musiały również dostosować swoje moce produkcyjne, aby ograniczyć nadwyżki. Prawdziwe zmiany w krajobrazie rynku dopiero przed nami – podsumowuje Yann Lacroix.*

\*\*\*\*\*

*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