

2022

MotoBarometr

Nastroje w automotive w Europie

Raport Exact Systems



Spis treści

1

Produkcja motoryzacyjna

- 10 Prognozy
- 12 Czynniki wzrostów
- 14 E-produkcja
- 17 3 pytania do

2

Zatrudnienie w branży motoryzacyjnej

- 20 Prognozy
- 21 Wyzwania HR-owe
- 22 Pracownicy z Ukrainy
- 25 HR-owa lekcja historii
- 27 3 pytania do

3

Putin wypowiedział wojnę Ukrainie i... motoryzacji

- 30 Wpływ wojny na automotive
- 33 Rachunek zysków i strat
- 34 Wojna a pandemia
- 35 3 pytania do

4

Już nie będzie tak samo

- 38 Koszty wojny i pandemii
- 40 Idzie nowe
- 42 Wysoki rachunek dla kierowców
- 45 Okiem ekspertów

Jeszcze będzie normalnie



PAWEŁ GOS

Prezes Zarządu
Exact Systems

„Jeszcze będzie przepięknie, jeszcze będzie normalnie” – te słowa piosenki zespołu Tilt z 1989 roku zna wielu. Po ponad 30 latach uderzają swoją aktualnością. Od kilkudziesięciu miesięcy walczymy z nienormalnością, zarówno tą pandemiczną jak i wojenną, która odbija się na życiu każdego z nas.

Kiedy oddawaliśmy w Państwa ręce ubiegłoroczny raport, życzyliśmy sobie, aby pierwszy i ostatni raz odnosił się do pandemicznego otoczenia społeczno-gospodarczego. Niestety COVID-19 wciąż jest z nami, co prawda już w łżejszej postaci, jednak skutki pandemii, z którą mamy do czynienia od marca 2020 roku, będziemy odczuwać jeszcze przez wiele lat. I to zarówno te negatywne jak i pozytywne. Ale to nie wszystko... 24 lutego 2022 roku prezydent Rosji Władimir Putin wystąpił z orędziem do narodu, podczas którego ogłosił początek wojskowej operacji w Ukrainie. Ta decyzja zaowocowała nie tylko ogromnym kryzysem militarnym i społecznym, ale także gospodarczym.

Każdego dnia tracimy wszyscy, także agresor.

Kilka miesięcy po wybuchu wojny sprawdziliśmy, jak mocno odbiła się na branży motoryzacyjnej. Wszystkie państwa objęte naszym badaniem, a jest ich aż 11, jasno wskazały na niekorzystny wpływ wojny, jaką Rosja wypowiedziała Ukrainie, na motoprodukcję w ich kraju. Jednak skala tego wpływu w każdym państwie jest inna. Przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce, zdecydowanie częściej niż w pozostałych państwach, są przekonani, że w związku z wojną ponieśli większe straty niż fabryki w innych krajach. Z podobną opinią mamy do czynienia jeszcze tylko w Niemczech, natomiast w pozostałych 9 państwach większość zapytanych twierdzi, że wojna kosztuje ich tyle samo co inne kraje.

Po wojnie krajobraz motoryzacyjny będzie wyglądać inaczej.

Z jednej strony, może okazać się korzystniejszy dla Polski. Co trzeci przedstawiciel automotive uważa, że część produkcji z Ukrainy, Rosji lub Białorusi może zostać przeniesiona do naszego kraju. Z drugiej strony, 4 na 10 zapytanych obawia się, że w przyszłości nie będziemy brani pod uwagę przy wyborze lokalizacji nowych fabryk. Niestety finalny rachunek, jaki Rosja wystawi światu i motoryzacji na koniec wojny, może być tylko jeden – więcej stracimy niż zyskamy.

Jednak „jeszcze będzie normalnie”. Życzę sobie i Państwu, aby tytułowa przepowiednia spełniła się jak najszybciej. I z taką nadzieją zapraszam Państwa do lektury szóstej edycji MotoBarometru i dyskusji!

2035. Będziemy gotowi!



JACEK OPALA

Członek Zarządu
Exact Systems

2035 rok. Ta data została przez jednych przyjęta z ogromnym zadowoleniem, przez innych z obawą, wręcz sceptycyzmem. Za nieco ponad 12 lat z żadnego europejskiego zakładu motoryzacyjnego z linii produkcyjnej nie zjedzie samochód z silnikiem spalinowym. Tak ambitna rewizja celów dotyczących ograniczenia emisji spalin wydaje się być konieczna, jeśli dążymy do osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 roku.

Czy Polska jest gotowa na taką rewolucję?

Nie mamy wystarczającej infrastruktury w zakresie aut elektrycznych, wolumeny sprzedaży e-aut pozostają daleko za wynikami krajów zachodnich, cały czas mierzymy się z ryzykami geopolitycznymi wynikającymi z ataku Rosji na Ukrainę. Ponadto, polska branża motoryzacyjna w ogromnej części jest nastawiona na produkcję związaną z autami spalinowymi.

Ale...

Już od kilku lat bez kompleksów uruchamiamy e-linie produkcyjne w istniejących zakładach, wygrywamy kolejne inwestycje związane z produkcją baterii i innych podzespołów do aut zeroemisyjnych. Widzimy to również w strukturze zleceń od naszych polskich klientów, w której coraz większy udział ma elektromobilność. Całkowite przejście z produkcji konwencjonalnych pojazdów i części do nich na elektryczne odpowiedniki jest procesem, który już się dzieje. A ze wsparciem władz centralnych może pozostawić Polskę w stawce krajów-największych dostawców motoryzacyjnych w Europie.

Tę opinię podzielają sami zainteresowani. 38% przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych uważa, że automotive w Polsce będzie realnie gotowe na pełne odejście od produkcji pojazdów z silnikiem spalinowym w 2035 roku. 35% ankietowanych jest jeszcze większymi optymistami, bo wskazuje na 2030 rok. Najlepszym dowodem na to, że Polska będzie gotowa, jest gliwicka fabryka Stellantis, która w wyniku ogromnej inwestycji i rozbudowy przestawiła się na zupełnie nowy segment aut dostawczych, a docelowo e-Vanów. To pokazuje, że przejście na e-produkcję w Polsce jest możliwe. Niektóre „tradycyjne” linie zapewne przestaną produkować, część zostanie, bo zjeżdżają z nich te same części i komponenty, które są potrzebne do skompletowania elektrycznego pojazdu, powstaną także nowe linie specjalnie pod e-produkcję. Jestem przekonany, że za 12 lat nasze fabryki będą „e”.

2035 roku – będziemy gotowi!

Produkcja motoryzacyjna

44%

przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce prognozuje **wzrost produkcji w ciągu 12 najbliższych miesięcy**

43%

zakładów motoryzacyjnych w Polsce prowadzi **działalność lub badania w obszarze elektromobilności**

Zatrudnienie w motoryzacji

50%

przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce prognozuje **wzrost zatrudnienia w ciągu 12 najbliższych miesięcy**

72%

zakładów motoryzacyjnych w Polsce **zatrudnia obywateli Ukrainy**

Putin wypowiedział wojnę Ukrainie i... motoryzacji

50%

przedstawiciele motozakładów w Polsce uważa, że w związku z wojną w Ukrainie sytuacja w automotive **jest trudniejsza niż po wybuchu pandemii COVID-19**

35%

przedstawiciele motozakładów w Polsce uważa, że część motoprodukcji z Ukrainy **jest lub może być przeniesiona do Polski**

Już nie będzie tak samo

61%

przedstawiciele motozakładów w Polsce uważa, że w wyniku wojny w Ukrainie najbardziej **wzrosły koszty surowców potrzebnych do motoprodukcji**

68%

przedstawiciele motozakładów w Polsce uważa, że w wyniku wojny w Ukrainie więcej klientów **odłoży wymianę obecnego auta na nowe**



Produkcja
motoryzacyjna



Prognozy

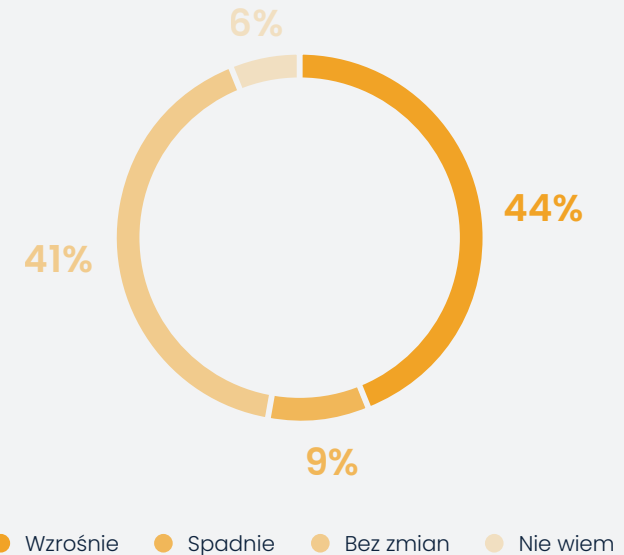
Polski zabrakło w gronie optymistów

Dane OICA wskazują, że w 2021 roku branża motoryzacyjna zaczęła odrabiać straty po pierwszym pandemicznym roku. Światowa produkcja pojazdów wzrosła o 3% w porównaniu do 2020 roku, z 77,7 mln do 80 mln aut. Jednak to i tak dużo niższy wynik niż wypracowany w przedpandemicznym 2019 roku (92 mln). Wyzwaniem dla motoproducentów były gwałtowne i bezprecedensowe wahania koniunktury. Na początku głównym problemem był szok podażyowy i popytowy wywołany lockdownem, potem zrywające się łańcuchy dostaw, i w końcu rosnące ceny surowców i energii. Te czynniki to wciąż ryzyko dla wzrostu w 2022 roku i kolejnych latach, spotęgowane konsekwencjami wojny, jaką Rosja wypowiedziała Ukrainie.

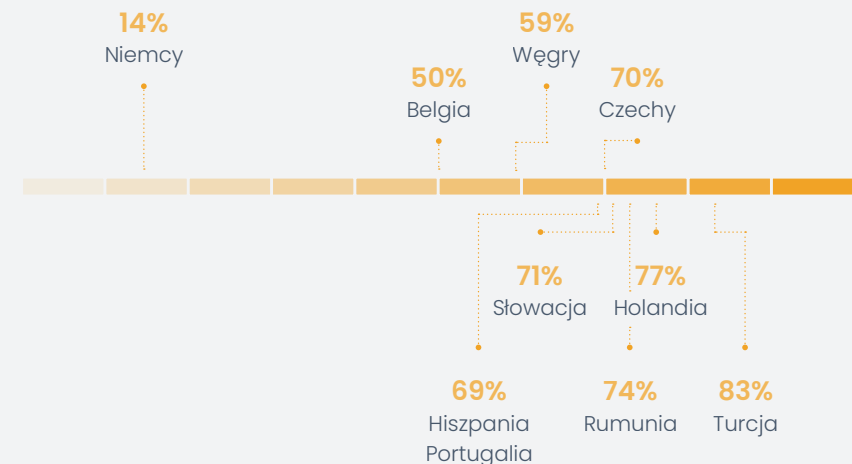
W tym kontekście za pozytywną wiadomość należy uznać fakt, że w 9 na 11 badanych krajów, ponad połowa przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych prognozuje wzrost produkcji w ciągu najbliższych 12 miesięcy. Jednak warto zwrócić uwagę, że w tej stawce nie ma Polski. „Tylko” 44% respondentów z naszego kraju liczy na trend wzrostowy. Drugim krajem, ze zdecydowanie bardziej pesymistycznym nastawieniem, są Niemcy – tylko 14% wskazań na wzrost produkcji. Na drugim biegunie są Turcja (83% optymistów), Holandia (77%), Rumunia (74%), Słowacja (71%) i Czechy (70%).

Czy przewidują Państwo, że w ciągu najbliższych 12 miesięcy produkcja w firmie wzrośnie, spadnie czy pozostanie na podobnym poziomie?

POLSKA



PROGNOZOWANY WZROST (POZOSTAŁE KRAJE)



44%

przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych
w Polsce prognozuje wzrost produkcji
w ciągu 12 najbliższych miesięcy

Mniej optymistów jest tylko w Niemczech

Czynniki wzrostów

Czy można zyskać na wojnie?

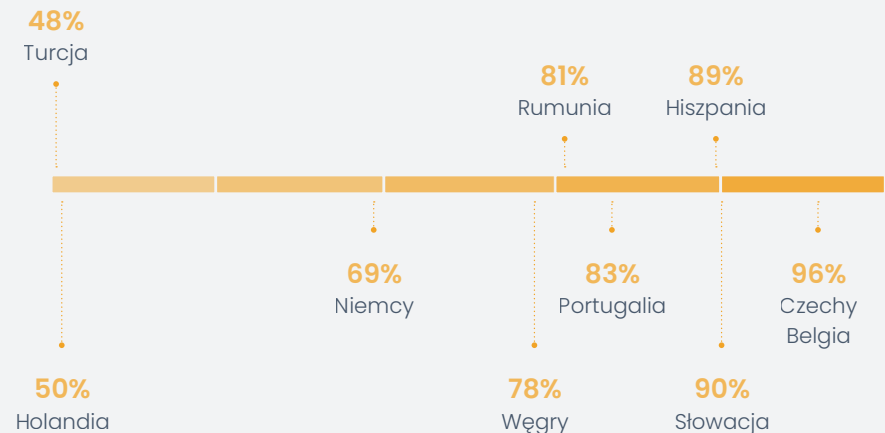
Nowe zamówienia od partnerów z zagranicy to najważniejszy czynnik wzrostu produkcji motoryzacyjnej wskazywany przez przedstawicieli 10 badanych krajów. Także w Polsce. W opinii 2 na 3 przedstawicieli polskich zakładów motoryzacyjnych wzrost produkcji będzie napędzany nowymi zamówieniami od partnerów zagranicznych, co nie dziwi, bo większość pojazdów i części do nich produkujemy na eksport. Na nabranie prędkości z e-autami liczy blisko co trzeci zapytany. Więcej e-optymistów jest tylko w Niemczech (56%). Warto zwrócić uwagę, że co trzeci przedstawiciel polskiego automotive upatruje szans na wzrost produkcji w związku z toczącą się wojną na terenie Ukrainy. Część liczy na przejęcie kontraktów z Ukrainy, a część z Rosji i Białorusi. Więcej ankietowanych, którzy wskazali na przeniesienie części produkcji z Ukrainy, Rosji lub Białorusi, jest tylko w Niemczech (44%).

Jakie czynniki mogą mieć wpływ na wzrost w Państwa firmie?

POLSKA



WPŁYW NOWYCH ZAMÓWIEŃ Z ZAGRANICY NA WZROST (POZOSTAŁE KRAJE)



33%

przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważa,
że część produkcji z Ukrainy, Rosji lub Białorusi może
zostać przeniesiona do naszego kraju

E-produkcja

E-podaż

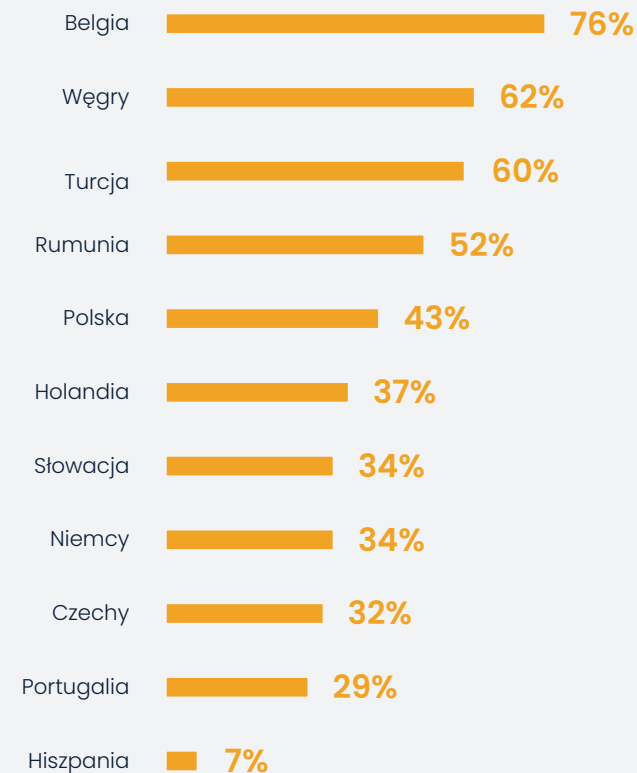
Polska ma ambicje, żeby zostać jednym z liderów elektromobilności w Europie. Mowa tutaj o stronie podażowej, czyli produkcji e-pojazdów, części i podzespołów do nich. Patrząc na ostatnie lata, sporo w tym zakresie w naszym kraju się działo. Jak wynika z danych Polskiej Izby Rozwoju Przedsiębiorczości, odpowiadamy za 30% europejskiej produkcji komponentów do elektrycznych pojazdów, a pod Wrocławiem działa największa w Europie fabryka baterii do aut LG Energy Solution. Co więcej, Polska zostawia inne europejskie kraje w tyle jeśli chodzi o produkcję (siedem zakładów) i wdrażanie e-autobusów do transportu publicznego.

Czyli szanse na bycie liderem są duże, ale...

Polskie zakłady produkcyjne nie przodują w badanej puli jedenastu krajów, jeśli weźmiemy pod lupę to, czy prowadzą działalność lub badania w obszarze elektromobilności. 43% zapytanych deklaruje związek ich fabryk z electromobility, co daje nam piąte miejsce. Więcej e-fabryk jest w Rumunii, Turcji, Węgrzech i Belgii. Najmniej na Półwyspie Iberyjskim.

Czy Państwa firma prowadzi działalność lub badania w obszarze elektromobilności?

Wskazania na tak



2035 rok

w 10 na 11 badanych krajów większość przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych uważa, że automotive w Unii Europejskiej będzie realnie gotowe na pełne odejście od produkcji pojazdów z silnikiem spalinowym w 2035 roku

Tylko w Niemczech ankietowani najczęściej wskazali na 2025 rok

E-produkcja

E-drivery

Z danych ACEA (czerwiec 2022) wynika, że biorąc pod uwagę liczbę ładowarek e-pojazdów w Unii Europejskiej jest ogromna przepaść między krajami znajdującymi się na szczycie i na dole rankingu. W Holandii (90 tys.) i Niemczech (59 tys.) znajduje się połowa wszystkich punktów ładowania w UE, na drugim krańcu są Cypr i Malta, w których liczba punktów nie przekracza 100. Polska znajduje się w połowie stawki, z 0,9% udziałem w ogólnej liczbie ładowarek w UE (12. miejsce).

Chociaż w ciągu ostatnich pięciu lat w UE nastąpił znaczny wzrost liczby punktów ładowania (+180%), całkowita liczba (ponad 307 tys.) jest znacznie niższa od wymaganej. Aby osiągnąć cele w zakresie emisji CO₂, ACEA wskazuje, że do 2030 r. potrzebnych jest nawet 6,8 mln publicznych punktów ładowania. Zatem nie dziwi fakt, że w większości badanych krajów przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych wskazali na inwestycje rządowe w e-infrastrukturę jako czynnik, który najbardziej przyczyniłby się do rozwoju elektromobilności. W opinii respondentów z Holandii, Hiszpanii i Portugalii najlepszym „e-driverem” byłaby właściwa polityka klimatyczna w całej UE (odpowiednio 83%, 80%, 76%).

Czego branża motoryzacyjna najbardziej potrzebuje do odbicia się i dynamicznego rozwoju w obszarze elektromobilności?



3 pytania do



PAWEŁ KOWALCZYK

Dyrektor ds. rozwoju
rynku i strategii
E.ON edis energia

W jaki sposób wojna w Ukrainie przełożyła się na problemy energetyczne w branży motoryzacyjnej?

Konflikt w Ukrainie, w której ulokowana była część produkcji komponentów do nowych samochodów, spowodował przede wszystkim liczne przestoje linii produkcyjnych, zwłaszcza u niemieckich producentów aut, którzy w dużej mierze pozyskiwali wiązki z zakładów tam ulokowanych. Nie można jednak zapomnieć o innych, bardzo poważnych skutkach konfliktu – sankcjach i ograniczeniu dostaw ropy oraz gazu ziemnego z Rosji. Problem z dostępnością gazu jest szczególnie dotkliwy dla produkcji w branży samochodowej, ponieważ gaz jest używany do wytwarzania elektryczności i ciepła oraz wykorzystywany w wielu procesach technologicznych. Rząd niemiecki zaczął rozmowy z głównymi producentami w celu zmniejszenia zużycia gazu, ale efekt może być bardzo ograniczony bez cięć w planach produkcyjnych. Paliwami, które teoretycznie mogą zastąpić gaz w krótkim czasie, są węgiel i olej opałowy. Jednak w związku ze zwiększoną emisją dwutlenku węgla i koniecznością uzyskania pozwoleń, nie należy rozpatrywać ich jako rozwiązanie długoterminowe. Dalsze ograniczenia zużycia gazu będą miały wpływ zarówno na pracowników jak i dostawców – również w Polsce, gdzie jest ulokowana duża liczba dostawców niemieckich zakładów.

Czy tych problemów można było uniknąć?

Powyższych problemów moglibyśmy uniknąć albo przynajmniej zmniejszyć ich wpływ, gdybyśmy mieli większą dywersyfikację źródeł zielonej energii. Choć w krótkim okresie wiązałoby się to ze zwiększonymi kosztami zużycia energii, długoterminowo jest rozwiązaniem, w którego kierunku należy zmierzać. Takie źródła powinny być promowane i wspierane już na szczeblu rządowym, aby zapewnić konkurencyjność Polski jako dostawcy części do tego ważnego sektora globalnej gospodarki jakim jest motoryzacja. Ponadto, produkcja aut stoi przed wyzwaniami, aby sprostać wymogom regulacji Unii Europejskiej i odejść od sprzedaży samochodów z silnikami spalinowymi do 2035 roku oraz ograniczyć emisję dwutlenku węgla. Największe marki postawiły sobie cel osiągnięcia neutralności w zakresie emisji CO₂ w całym łańcuchu dostaw pomiędzy rokiem 2039 (Daimler), a 2050 (BMW i Volkswagen).

A jak w tej sytuacji odnajdują się polscy producenci motoryzacyjni?

Wyzwania związane z celami unijnymi, a także wewnętrznymi celami przedsiębiorstw dotyczącymi osiągnięcia neutralności emisyjnej stoją także przed przedstawicielami branży w Polsce. Duża część zarówno energii elektrycznej, jak i ciepła pochodzi ze spalania węgla lub gazu, co ostatecznie musi zostać zastąpione przez zieloną energię. Nie ominą nas również wymogi dotyczące raportowania emisji, np. poprzez Lifetime Cycle Analysis. Część przedsiębiorstw już zdecydowała się na wprowadzenie zrównoważonych rozwiązań energetycznych, jeżeli jednak Polska chce utrzymać się na pozycji znaczącego dostawcy na rynku części samochodowych, cała krajowa branża powinna zdecydować się na wprowadzenie znaczących zmian w najbliższych latach.



Zatrudnienie w branży
motoryzacyjnej



Prognozy

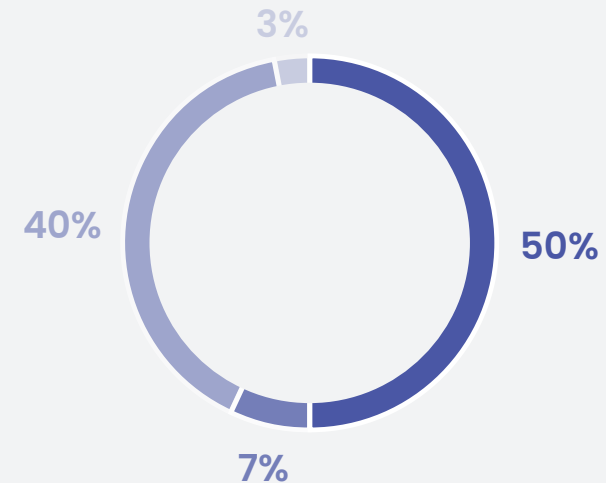
Potrzeby kadrowe ciągle rosną

Polska znajduje się w trójce krajów z największym zatrudnieniem w branży motoryzacyjnej w Europie. Jak wynika z danych ACEA bezpośrednio w automotive w Niemczech pracuje 916 tys. osób, we Francji 232 tys., a w naszym kraju 224 tys. osób. Najnowsze dane wskazują, że ani wojna w Ukrainie ani pandemia nie zmniejszyły tych liczb. W 7 na 11 krajów odsetek firm planujących wzrost zatrudnienia w ciągu najbliższych miesięcy wynosi min. 50%. Co więcej, tylko w dwóch krajach odsetek spodziewających się spadku zatrudnienia jest dwucyfrowy – w Niemczech i Holandii.

W Polsce dokładnie połowa zapytanych oczekuje wzrostu zatrudnienia, o 11 p.p. więcej niż w 2021 roku. Podobnie jak w poprzednich latach, większość zgłasza zapotrzebowanie na pracowników produkcyjnych niższego szczebla (70%), 41% będzie szukać pracowników średniego szczebla, a 7% będzie rekrutować kadrę menedżerską. Warto podkreślić, że w Niemczech i Turcji więcej fabryk poszukuje specjalistów (odpowiednio 63% i 69%) niż pracowników niższego szczebla (odpowiednio 30% i 61%).

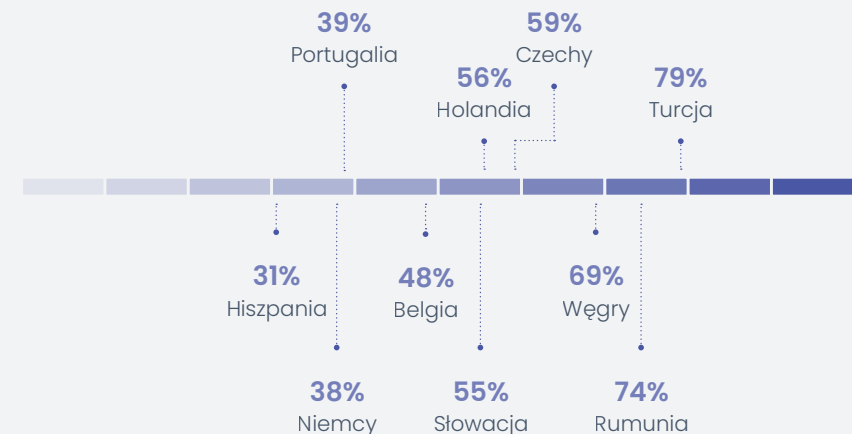
Czy przewidują Państwo, że w ciągu najbliższych 12 miesięcy zatrudnienie pracowników w firmie wzrośnie, spadnie czy pozostanie na podobnym poziomie?

POLSKA



● Wzrośnie ● Spadnie ● Bez zmian ● Nie wiem

PROGNOZOWANY WZROST (POZOSTAŁE KRAJE)



Wyzwania HR-owe

Mniejsza pula pracowników

Niemal od początku realizacji badania, pierwsze dwa wyzwania HR-owe pozostają bez zmian, jedynie wymieniają się miejscami. W 2021 roku najczęściej przedstawiciele automotive wskazało na wysokie oczekiwania płacowe (55%) oraz małą liczbę kandydatów do pracy (51%). W tym roku jest odwrotnie, choć odsetek wskazań na obie odpowiedzi jest na zbliżonym poziomie. W kontekście wojny, jaka toczy się od lutego na terytorium Ukrainy, warto zwrócić uwagę na dwa inne wyzwania – powrót Ukraińców zatrudnionych w Polsce do ojczyzny oraz mniejszą dostępność pracowników z zagranicy. Łącznie na nie wskazuje 27% zapytanych, co oznacza, że pula pracowników zainteresowanych pracą zmniejszyła się o ponad jedną czwartą. A biorąc pod uwagę, że co drugi zakład motoryzacyjny chce więcej zatrudniać, to spory problem dla branży.

Jakie są obecnie największe problemy związane z zatrudnieniem w branży motoryzacyjnej?

POLSKA



Pracownicy z Ukrainy

Coraz więcej Ukraińców w automotive

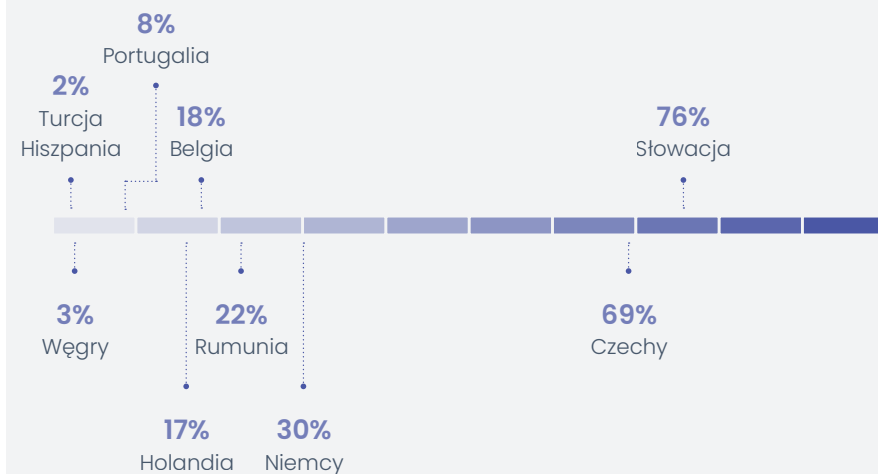
Zakłady motoryzacyjne w Polsce bardzo chętnie zapełniają luki kadrowe pracownikami z Ukrainy. Robi tak blisko 3 na 4 pracodawców. To o 14 p.p. więcej niż w 2021 roku. Rosnące zainteresowanie kadrą ze Wschodu potwierdzają dane Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej za 2021 rok. W drugim pandemicznym roku urzędy pracy zarejestrowały niemal 2 mln oświadczeń, które umożliwiają pracę do 6 miesięcy w Polsce (o 30% więcej r/r). O jedną czwartą, do ponad 504 tys., wzrosła natomiast liczba zezwoleń wydanych obcokrajowcom na pracę do trzech lat. 2 na 3 z nich dotyczyły Ukraińców. O kandydatów ze Wschodu motobranża w Polsce walczy przede wszystkim z południowymi sąsiadami. W Słowacji 76% zakładów motoryzacyjnych zatrudnia Ukraińców (+30 p.p. r/r), a w Czechach 69%. Co ciekawe, w ciągu roku liczba niemieckich zakładów, które wspierają się obywatelami Ukrainy, wzrosła dwukrotnie (z 15% do 30%).

Czy zatrudniają Państwo lub zatrudniali w przeszłości pracowników z Ukrainy?

POLSKA



ZATRUDNIAMY PRACOWNIKÓW Z UKRAINY (POZOSTAŁE KRAJE)



72%

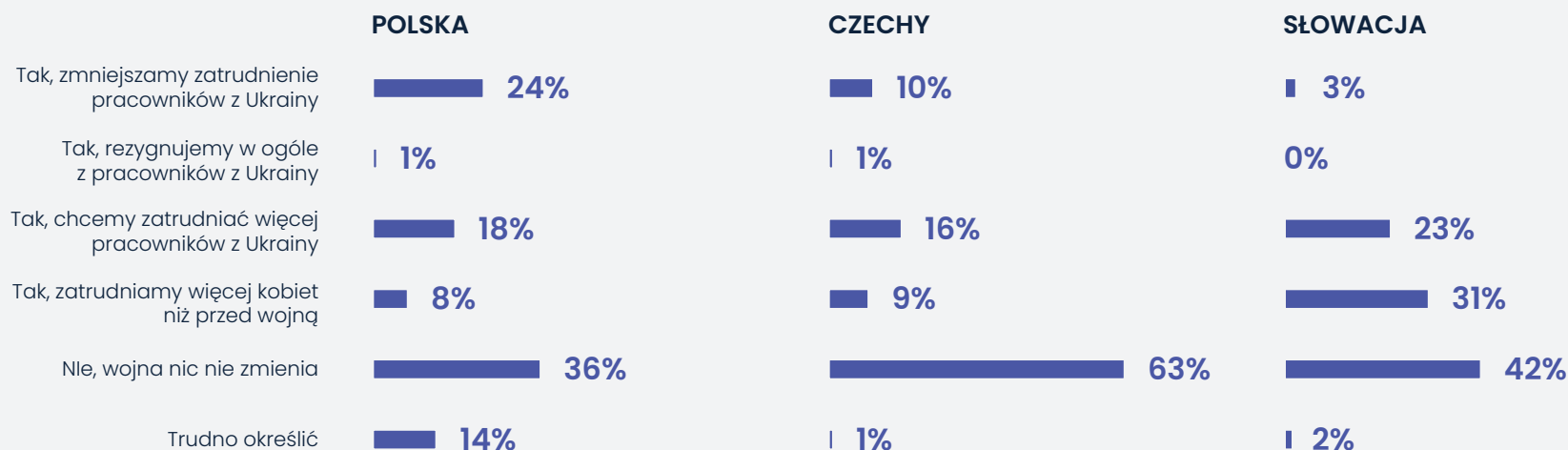
zakładów motoryzacyjnych w Polsce
zatrudnia obywateli Ukrainy

Pracownicy z Ukrainy

Wojna zmienia

Ukraińcy są bardzo ważną częścią polskiej gospodarki, w tym automotive. Już 3 na 4 przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych zgłasza, że zatrudnia obywateli zza wschodniej granicy. Dlatego wypowiedzenie wojny przez Rosję musiało dotknąć tego obszaru. W szczególności widać to w Polsce. W naszym kraju najwięcej respondentów – w porównaniu do Czech i Słowacji, czyli państw, które również w zdecydowanej większości fabryk uzupełniają swoje kadry Ukraińcami – wskazało, że pod wpływem wojny zmniejszyło ich zatrudnienie. Ponadto, w Polsce najmniej osób odpowiedziało, że wojna nic nie zmieniła. Warto jednak zwrócić uwagę, że porównywalny odsetek przedstawicieli automotive zmniejsza jak i zwiększa zatrudnienie Ukraińców. W Czechach i Słowacji te proporcje są już zdecydowanie inne. Szczególnie Słowacja jest gotowa na przyjęcie kolejnych Ukraińców – ponad połowa chce zatrudniać więcej.

Czy wojna w Ukrainie zmieniła podejście Państwa firmy do zatrudniania Ukraińców?



HR-owa lekcja historii

Planista już nie będzie spać spokojnie

Co kraj to inna HR-owa lekcja z historii. Tak to wygląda na pierwszy rzut oka. Nie ma bowiem jednego dominującego wniosku, jaki został wyciągnięty z czasu pandemii i wojny na terytorium Ukrainy. Większy nacisk na automatyzację produkcji był wskazywany najczęściej przez przedstawicieli automotive w Polsce (44%), Belgii (44%) i Turcji (68%). Outsourcing pracowników produkcyjnych to numer jeden w Czechach, a specjalistów w Hiszpanii, Rumunii i Słowacji. Portugalia natomiast chce kłaść większy nacisk na pracowników tymczasowych. Jednak wszystkie te rozwiązania odpowiadają na jeden problem, z jakim przyszło się mierzyć zakładom produkcyjnym w ostatnich miesiącach – problem z ludźmi w sytuacji konieczności zatrzymania lub zmniejszenia produkcji. I w zależności od tego, w jakim stopniu jest rozwinięta automatyzacja w danym kraju, zakłady produkcyjne planują zabezpieczenie się przed kolejnymi zdarzeniami, które mogą zaskoczyć ich w przyszłości. Bo o spokojnym życiu planistów możemy już zapomnieć.

Jakie wnioski w obszarze zatrudnienia wyciągnęła Pana/Pani firma z czasu pandemii i wojny w Ukrainie?

POLSKA



KLUCZOWE WSKAZANIA (POZOSTAŁE KRAJE)

Belgia: większy nacisk na automatyzację produkcji	44%
Czechy: elastyczność zatrudnienia w ramach outsourcingu pracowników produkcyjnych	50%
Hiszpania: elastyczność zatrudnienia w ramach outsourcingu specjalistów	89%
Holandia: budowanie wymaganych kompetencji we własnym zakresie - reskilling, upskilling	65%
Niemcy: wzrost znaczenia umowy o pracę	29%
Portugalia: większy nacisk na pracowników tymczasowych	78%
Rumunia: elastyczność zatrudnienia w ramach outsourcingu specjalistów	54%
Słowacja: elastyczność zatrudnienia w ramach outsourcingu specjalistów	63%
Turcja: większy nacisk na automatyzację produkcji	68%
Węgry: budowanie wymaganych kompetencji we własnym zakresie - reskilling, upskilling	67%

44%

zakładów motoryzacyjnych w Polsce planuje kłaść
większy nacisk na automatyzację produkcji

3 pytania do



ARTUR MIGOŃ

Wiceprezes Zarządu
Antal

Potrzeby kadrowe w automotive cały czas są ogromne, a kandydatów brak. Jak powinny radzić sobie z tym motozakłady?

Motozakłady powinny przede wszystkim zwrócić uwagę na trzy aspekty. Po pierwsze, potrzebny jest duży nacisk na transformację cyfrową. Ta pozwoli ograniczyć wpływ niedostatków kadrowych na firmę jako całość, a osoby, których zakres obowiązków zostanie poddany digitalizacji mogą zostać przesunięte do innych, bardziej ambitnych zadań. Należy zwracać uwagę na jakość kandydatów. Wraz z sytuacją rynkową, gdzie mamy do czynienia z brakami kadrowymi na stanowiskach specjalistycznych powstają programy szkoleniowe mające na celu zachęcić większą rzeszę kandydatów do wyboru konkretnego pracodawcy, jak i przyspieszyć jego wdrożenie w firmie. Po trzecie, firmy muszą walczyć o utrzymanie najlepszych talentów. Z raportu Antal „Aktywność specjalistów i menedżerów na rynku pracy” wynika, że jedną z najczęstszych przyczyn podawanych jako powód zmiany pracy są bardziej atrakcyjne możliwości rozwoju kariery (38% badanych) oraz propozycja wyższego wynagrodzenia (32% badanych). I w końcu, w dobie rosnącej inflacji firmy muszą pamiętać o wzroście płac.

Czy pracowników z Ukrainy zastępujemy pracownikami z innych krajów?

Najbardziej z powodu odpływu kadry ukraińskiej ucierpiała produkcja, budownictwo i logistyka. Rozwiązanie, jakie mogą doraźnie zastosować pracodawcy, to dostosowanie części zadań dla kobiet i osób starszych. Wiele z nich zasili branżę HORECA. W logistyce jest możliwe wyszkolenie kobiet-kierowców oraz praca w produkcji, gdzie kluczową kompetencją są wysokie zdolności manualne jak i praca niewymagająca przenoszenia cięższych komponentów. Wciąż jednak pozostaje kwestia kadry do prac cięższych. Tu warto otworzyć się na zatrudnienie pracowników innych narodowości, np. z Gruzji i Mołdawii. Niestety migracja pracowników z tych krajów nie zapełni luki popytowej na rynku pracy i warto sięgać także po pracowników z Indonezji i Wietnamu.

Jaką lekcję z historii powinna wyciągnąć polska branża HR?

Postpandemiczne przyspieszenie biznesowe w wielu branżach, które przyniosło rekordowe wyniki, nie jest zagwarantowane na zawsze – dobra koniunktura nie trwa wiecznie, a firmy powinny mieć przygotowane plany kryzysowe lub posiadać umiejętność szybkiego i sprawnego ich tworzenia. Kadra menedżerska powinna sprawdzać się zarówno w czasie prosperity, jak i w czasie kryzysu. Można zadbać o to poprzez odpowiednie szkolenia, audyty kompetencji oraz proces wyrównywania wiedzy w organizacjach. Ważne jest także pojęcie umiejętnego zarządzania różnorodnością w firmie. To recepta na wygranie z niżem demograficznym, który wg analiz już w 2050 roku przyniesie czarne statystyki dla młodszych pokoleń. Polska w krótkim czasie miała okazję zmierzyć się z dwoma kryzysami, jednak nasza przedsiębiorczość spowodowała, że dość sprawnie zareagowaliśmy w obu przypadkach.



Putin wypowiedział wojnę Ukrainie
i... motoryzacji



Wpływ wojny na automotive

Wojna przynosi tylko straty

Wszystkie kraje jasno wskazały na niekorzystny wpływ wojny, jaką Rosja wypowiedziała Ukrainie, na produkcję motoryzacyjną w ich kraju. Jednak skala tego wpływu w części państw jest zdecydowanie większa niż w innych. W Belgii, Czechach, Hiszpanii, Holandii i Słowacji ponad 90% respondentów wskazało na niekorzystny lub bardzo niekorzystny wpływ, podczas gdy w Niemczech i Turcji mniej niż połowa. Polska z wynikiem 71% plasuje się w środku badanej stawki.

Jednak przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce, w dużej części, są przekonani, że w związku z wojną ponieśli większe straty niż fabryki w innych krajach. Blisko połowa zapytanych (49% – najczęstsza odpowiedź) wskazała, że automotive w ich kraju ucierpiało bardziej niż w pozostałych krajach UE. Przekonanie o większych stratach panuje jeszcze tylko w Niemczech, gdzie większość twierdzi, że ich firmy ucierpiały bardziej niż w innych krajach (62%). W 9 państwach większość zapytanych twierdzi, że wojna kosztuje ich tyle samo co inne kraje.

Jaki wpływ na Państwa firmę ma wojna w Ukrainie?

	POLSKA	BELGIA	CZECHY	HISZPANIA	HOLANDIA	NIEMCY	PORTUGALIA	RUMUNIA	SŁOWACJA	TURCJA	WĘGRY
Bardzo niekorzystny	24%	6%	6%	0%	8%	30%	14%	4%	4%	5%	5%
Niekorzystny	47%	86%	87%	98%	83%	17%	73%	68%	88%	43%	79%
Neutralny	20%	6%	6%	2%	8%	30%	12%	26%	8%	47%	13%
Korzystny	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	1%	0%
Bardzo korzystny	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%
Trudno określić	9%	2%	1%	0%	2%	17%	2%	2%	0%	4%	2%

Wpływ wojny na automotive

Wysoki koszt wojny

2022 rok polska branża motoryzacyjna – tak jak cała gospodarka – rozpoczęła od fali rosnących cen, a wojna ją tylko zwiększyła. Gwałtowne podwyżki mają swoje odbicie w wynikach badania. Największym zmartwieniem ponad połowy respondentów w Polsce są wysokie koszty surowców koniecznych do produkcji części i podzespołów samochodowych. Badanie wskazuje, że Polacy nie są osamotnieni w tym aspekcie. W 9 innych krajach także większość przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych wskazało, że rosnące ceny surowców najbardziej wpłynęły na ich działalność. Tylko Niemcy się wyłamały – tutaj największa grupa zapytanych (36%) wskazała na brak wybranych części i komponentów jako najboleśniejszy cios w ich biznes motoryzacyjny. Polska i Niemcy, w odróżnieniu od pozostałych państw, zdecydowanie bardziej odczuły problemy kadrowe w wyniku wojny. 17% przedstawicieli polskich i 21% niemieckich zakładów motoryzacyjnych boryka się z odpływem ukraińskich pracowników, którzy postanowili wrócić do ojczyzny. W innych krajach ten odsetek nie przekracza 5%.

Co najbardziej dotknęło branżę motoryzacyjną w Państwie kraju w związku z wojną w Ukrainie?

POLSKA



59%

motozakładów w Polsce odczuło wysokie koszty
surowców koniecznych do produkcji części

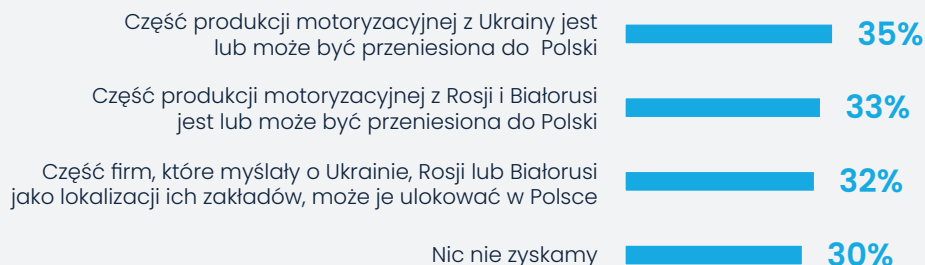
Rachunek zysków i strat

Straty większe niż zyski

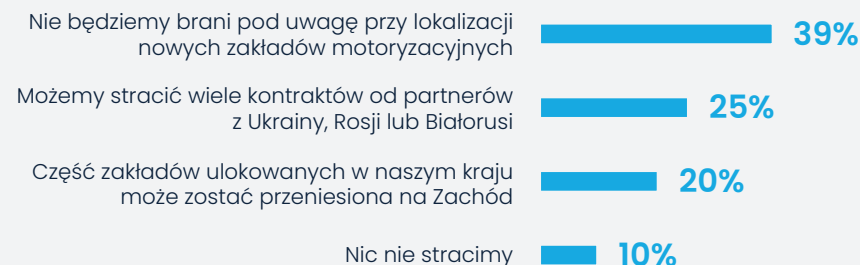
Rosyjska inwazja na Ukrainę to ogromna tragedia, której konsekwencje odczuwa także branża motoryzacyjna. Na Ukrainie funkcjonowały fabryki dostarczające komponenty do innych zakładów, w łańcuchu dostaw ten kraj jest jednym z największych w Europie producentów wiązek i kabli elektrycznych do samochodów. W Rosji natomiast ulokowanych jest wiele zakładów produkujących samochody, które należą do wielkich europejskich koncernów i inwestorów z Europy Zachodniej. Po wojnie krajobraz motoryzacyjny może wyglądać inaczej. Z jednej strony, może okazać się korzystniejszy dla Polski. Co trzeci przedstawiciel automotive uważa, że część produkcji z Ukrainy może zostać przeniesiona do naszego kraju, podobny odsetek wskazuje na relokację działalności prowadzonych do tej pory w Rosji lub Białorusi. Z drugiej strony, 4 na 10 zapytanych obawia się, że w przyszłości nie będziemy brani pod uwagę przy wyborze lokalizacji nowych fabryk, a co piąty, że stracimy część linii produkcyjnych, które już u nas działają. W ogólnym rachunku trzy razy więcej jest tych, którzy uważają, że nic nie zyskamy niż tych, którzy twierdzą, że nic nie stracimy.

Co branża motoryzacyjna w Państwa kraju może zyskać / stracić (biznesowo) w związku z wojną w Ukrainie?

RACHUNEK ZYSKÓW (POLSKA)



RACHUNEK STRAT (POLSKA)



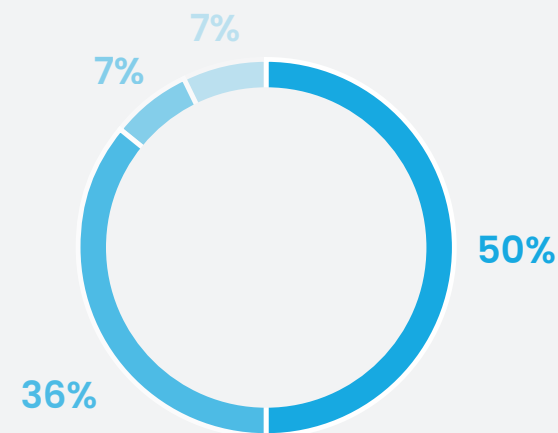
Wojna a pandemia

Wojna równa pandemii?

Ani pandemii COVID-19, ani wojny na Ukrainie nikt się nie spodziewał. A przynajmniej takiej eskalacji obu zdarzeń. Przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych zostali poproszeni o porównanie sytuacji automotive w ich kraju na początku pandemii oraz po wybuchu wojny. W 9 krajach, w ich opinii sytuacja dziś jest porównywalna do tej z pierwszej połowy 2020 roku. Innego zdania są reprezentanci Polski i Niemiec. W naszym kraju dokładnie połowa, a u naszych zachodnich sąsiadów 55% zapytanych twierdzi, że dziś mamy do czynienia z trudniejszą sytuacją niż po wybuchu pandemii. W Polsce, szczególnie w pierwszych tygodniach wojny, istniało ryzyko, że jako kraj przyfrontowy możemy zostać uwikłani w konflikt. Ponadto, nastąpił odpływ części ukraińskich pracowników powracających do ojczyzny. Polska jest także największym importerem dóbr wytwarzanych w Ukrainie. Niemcy natomiast są jednym z największych krajów eksportujących produkty za naszą wschodnią granicę. Co więcej, jako największa motoryzacyjna gospodarka w Europie, jest bardzo uzależniona od produkowanych części i podzespołów w Ukrainie. Stąd tak wielu ocenia tak źle to, co „wyprawia” Putin.

Czy sytuacja w branży motoryzacyjnej w Państwa kraju, w związku z wojną w Ukrainie, jest trudniejsza, porównywalna czy lepsza w porównaniu do pierwszych miesięcy pandemii?

POLSKA



● Trudniejsza ● Porównywalna ● Lepsza ● Trudno określić

	BELGIA	CZECHY	HISZPANIA	HOLANDIA	NIEMCY	PORTUGALIA	RUMUNIA	SŁOWACJA	TURCJA	WĘGRY
Trudniejsza	10%	4%	4%	6%	55%	25%	34%	4%	7%	14%
Porównywalna	82%	93%	96%	87%	26%	69%	44%	88%	53%	66%
Lepsza	8%	2%	0%	2%	1%	6%	10%	6%	6%	3%
Trudno określić	0%	1%	0%	6%	18%	0%	12%	2%	34%	17%

3 pytania do



KRZYSZTOF INGLOT

Założyciel
Personnel Service S.A.

Skąd przekonanie w Polakach, że w związku z wojną ponieśliśmy większe straty niż inne kraje UE?

Wyniki MotoBarometru wskazują, że połowa przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce jest przekonana, że w związku z wojną ponieśli większe straty niż fabryki w innych krajach. Myślę, że odpowiedź na pytanie, dlaczego tak się dzieje, jest dosyć prosta. Zaangażowaliśmy się w pomoc naszym wschodnim sąsiadom jak żaden inny kraj. Przypomnę tylko, że od wybuchu wojny granicę z Polską przekroczyło niemal 6 mln osób, 1,3 mln Ukraińców zdobyło numer PESEL, a 420 tys. uchodźców znalazło u nas pracę. W pomoc zaangażowały się zarówno osoby prywatne jak i biznes, co jest doceniane na całym świecie, ale też ma swoje konsekwencje społeczno-gospodarcze. Stąd w Polakach może występować przekonanie, że z związku z wojną ponieśliśmy większe straty niż inne kraje Unii Europejskiej.

Jak duża może być skala relokacji motobiznesów z Ukrainy, Rosji i Białorusi do Polski?

Volkswagen, Volvo Cars, Aston Martin, Jaguar Land Rover, BMW, Daimler, Magna – to tylko przykłady firm z sektora automotive, które zdecydowały się na wycofanie lub ograniczenie swojej działalności w Rosji. Z tego powodu powstawało więcej miejsc pracy w Polsce, co my jako firma zaobserwowaliśmy już na przełomie marca i kwietnia, kiedy pojawiło się 2 tys. dodatkowych miejsc pracy w tej branży. Co trzeci przedstawiciel motoryzacji wskazuje, że część produkcji z Ukrainy może zostać przeniesiona do naszego kraju, podobny odsetek wskazuje na relokację działalności prowadzonych do tej pory w Rosji lub Białorusi. Myślę, że mają rację i to oczywiście dobra informacja dla naszego rynku, również z punktu widzenia napływu uchodźczyń do Polski i chęci zapewnienia im pracy. Polska ma świetną renomę na arenie międzynarodowej, a sprawność funkcjonowania biznesu w trudnych warunkach udowodniliśmy już w pandemii. Polskie przedsiębiorstwa świetnie poradziły sobie w obliczu kryzysu wywołanego przez COVID-19, produkcja rosła, bezrobocie malało. Potrafiliśmy sprawniej niż inne kraje dostosować się do panujących warunków, co teraz zdecydowanie działa na naszą korzyść.

Po wybuchu pandemii czy wojny? Kiedy branży motoryzacyjnej było trudniej?

Tak naprawdę problemy z pandemii zostały rozszerzone o wyzwania związane z wojną. Cały czas mierzymy się z przerwanyimi łańcuchami dostaw, co ma swoje źródło w pandemii. Swoją drogą ten aspekt branża automotive odczuła ze zdwojoną siłą. Podobnie jak problemy z dostępnością półproduktów. Do tego aktualnie dochodzą kwestie związane z sankcjami, rosnącymi kosztami gazu, prądu i galopującą inflacją. Przedsiębiorcy od ponad dwóch lat funkcjonują w warunkach ogromnej niepewności, która nie sprzyja inwestycjom czy podejmowaniu ryzyka. Wydaje się jednak, że solidne fundamenty naszej gospodarki pozwolą nam przejść przez nadchodzący kryzys całkiem sprawnie, choć oczywiście różne jego konsekwencje nie pozostaną bez wpływu na branżę automotive.



Już nie będzie
tak samo



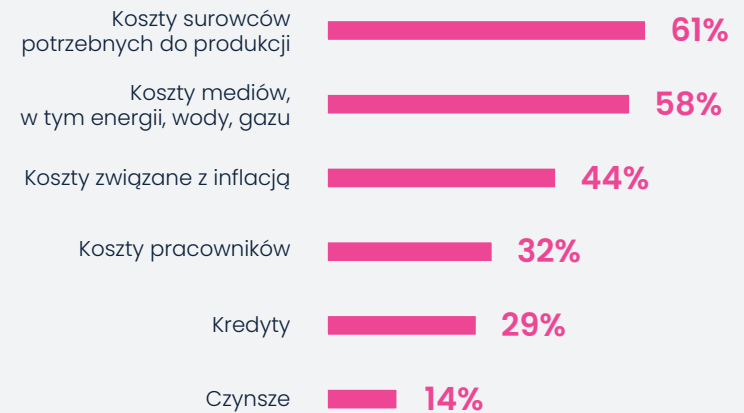
Koszty wojny i pandemii

Surowce i inflacja

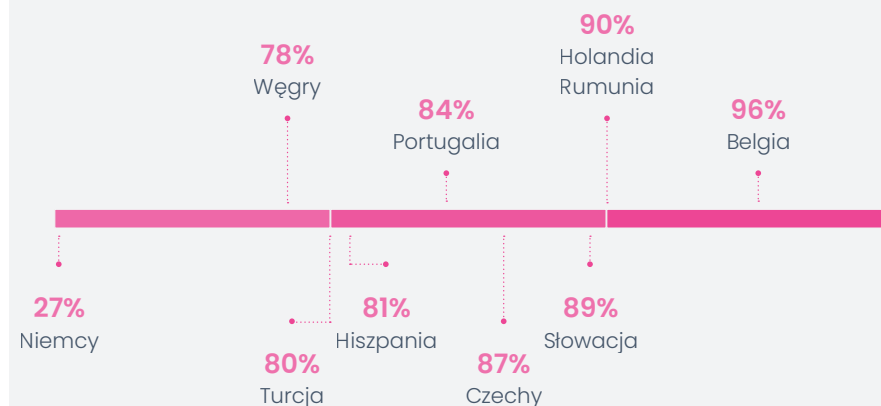
Przedstawiciele branży motoryzacyjnej najczęściej odczuwają rosnące koszty surowców koniecznych do produkcji części lub podzespołów oraz koszty związane z inflacją. W 10 na 11 badanych krajów oba te elementy znalazły się w TOP3 wskazań. Pandemia mocno wpłynęła na rynek surowców energetycznych i metali, powodując wzrost cen zakupu towarów. Automotive dotkliwie to odczuło szczególnie w drugiej połowie 2020 roku i pierwszej 2021, ale po znacznym spowolnieniu, nadeszło wyczekiwane odbicie. Nie trwało jednak długo – wybuch wojny w Ukrainie ponownie wszystko skomplikował, a kłopoty widoczne są właściwie w każdym badanym kraju. Odmienny pogląd na rosnące koszty prowadzenia działalności mają tylko przedstawiciele niemieckiego automotive, którzy najczęściej wskazali na koszty pracowników oraz mediów. Może to być związane z wysokością inflacji, jaka jest u naszych zachodnich sąsiadów. Z danych Eurostatu wynika, że w czerwcu 2022 roku wyniosła 8,2% i była jednym z pięciu najniższych wskaźników w całej Unii Europejskiej. Dla porównania w Polsce czy Czechach inflacja była około dwa razy wyższa (odpowiednio 14,2% i 16,6%).

Które koszty prowadzenia działalności w branży motoryzacyjnej najbardziej wzrosły w wyniku pandemii i wybuchu wojny w Ukrainie?

POLSKA



KOSZTY SUROWCÓW (POZOSTAŁE KRAJE)



W reakcji na rosnące koszty prowadzenia działalności
zakłady motoryzacyjne w Polsce

57%

podnoszą lub planują podnieść
ceny wytwarzanych pojazdów
i części do nich

25%

kładą lub planują kłaść większy
nacisk na outsourcing
pracowników

Idzie nowe

Drożej, bliżej, ekologiczniej

Ponownie, w kontekście pandemii COVID-19 oraz trwającej wojny na terytorium Ukrainy, pojawia się czynnik wzrostu cen. W aż 7 na 11 badanych krajów, w tym w Polsce, przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych najczęściej wskazywali, że produkowane pojazdy będą droższe. Na Półwyspie Iberyjskim najtrwalszym skutkiem ostatnich wydarzeń, w opinii zapytanych, będzie przejście z produkcji „just in time” na „just in case”.

Warto zwrócić uwagę, że tylko w państwach – Belgii i Holandii – duża grupa respondentów wskazała na szybsze dokonanie się rewolucji elektromobilnej w efekcie pandemii i wojny (odpowiednio 60% i 71%). W innych krajach na ten element zwróciło uwagę co najwyżej kilkanaście procent osób. Hiszpania, Niemcy, Portugalia i Holandia najczęściej uważają, że trwałą zmianą będzie większa regionalizacja produkcji. Na ograniczeniu dystansu pomiędzy klientem a dostawcą może sporo zyskać rynek europejski. Producenci, którzy mają swoje fabryki w Europie, będą częściej szukać partnerów w bliższych lokalizacjach, rezygnując z dostawców z Azji. Jednak ta sama zasada zadziała zapewne w drugą stronę, czyli oddalone od Europy fabryki mogą chętniej nawiązywać współpracę z lokalnymi firmami.

Co trwale zmieniła pandemia i wojna w Ukrainie w branży motoryzacyjnej?

	POLSKA	BELGIA	CZECHY	HISZPANIA	HOLANDIA	NIEMCY	PORTUGALIA	RUMUNIA	SŁOWACJA	TURCJA	WĘGRY
Wyższy koszt produkcji pojazdów, a w konsekwencji droższe pojazdy dla klientów	62%	92%	69%	15%	67%	25%	20%	73%	84%	84%	91%
Mniejsza zależność od jednego dostawcy	32%	12%	7%	19%	4%	23%	14%	8%	46%	27%	25%
Przejście z produkcji w systemie „just in time” na „just in case”	28%	18%	60%	80%	29%	18%	61%	53%	28%	47%	32%
Szybsze przejście z produkcji pojazdów spalinowych na elektryczne i wodorowe	18%	60%	2%	9%	71%	14%	14%	6%	10%	5%	4%
Konsolidacja branży motoryzacyjnej	12%	8%	8%	4%	2%	8%	4%	4%	38%	3%	8%
Większa regionalizacja produkcji	11%	12%	31%	70%	33%	36%	53%	26%	4%	5%	2%
Większy nacisk na neutralność węglową na każdym etapie motoprodukcji	11%	14%	4%	6%	10%	5%	10%	4%	6%	4%	7%

„Pandemia i wojna przyspieszyły koniec tradycyjnego automotive, jaki znamy od kilkudziesięciu lat, i wprowadzają do naszej branży procesy, na które do tej pory większość graczy była bardzo oporna. Żyjemy w świecie VUCA, czyli zmiennym, niepewnym, złożonym i niejednoznacznym, i tylko ci, którzy dostosują się do zmian i będą gotowi na nowe rozwiązania, przetrwają.”



PAWEŁ GOS

Prezes Zarządu
Exact Systems

już nie będzie tak samo

Wysoki rachunek dla kierowców

Drożej

Godzinne zatrzymanie linii produkcyjnej to koszt ok. 600 tys. euro, a tygodniowy postój to nawet 100 mln euro – wynika z szacunków Exact Systems. Z takimi kwotami musi się liczyć wiele zakładów motoryzacyjnych, które przerywają lub zmniejszają produkcję, przechodzą na system jedno- lub dwuzmianowy, produkują pojazdy na „stoki” do późniejszej kompletacji lub robią nieplanowane postoje nawet z powodu brakujących części lub podzespołów. Problemy branży nie pozostają bez wpływu na klientów końcowych. Przedstawiciele motozakładów w Polsce zapytani o najważniejsze konsekwencje, najczęściej wskazywali na długi czas oczekiwania na samochód (w 2021 roku w Polsce wynosił nawet 9 miesięcy), wzrost cen samochodów oraz paliw do nich. Podobny zestaw skutków wskazywali respondenci w innych krajach objętych badaniem, z tym, że w 7 z nich numerem jeden były wyższe ceny paliw, w Belgii i Turcji – długi czas oczekiwania na nowe auto, a w Niemczech – wyższe ceny aut używanych.

Co najbardziej dotknęło konsumentów-użytkowników produkowanych aut, w związku z pandemią i wojną w Ukrainie?

POLSKA



od 1% do 20%

wzrost cen do 5% – 33% wskazań
wzrost cen od 6% do 10% – 20% wskazań
wzrost cen od 11% do 20% – 28% wskazań

o tyle wzrosną ceny nowych samochodów
osobowych w Polsce do 2023 roku w opinii
81% przedstawicieli motozакłádów

Wysoki rachunek dla kierowców

Polskie drogi będą się starzeć

Z danych ACEA z 2021 roku wynika, że średni wiek samochodu osobowego w Polsce wynosi nieco ponad 14 lat. Z tym wynikiem plasujemy się w ogonie unijnej stawki – na siódmym miejscu od końca. Analizując „motozachowania” Polaków wywołane pandemią lub wojną ten obraz w kolejnych latach może zmienić się tylko na gorsze. 2 na 3 zapytanych przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych uważa, że obecnie więcej klientów odkłada wymianę swojego pojazdu na nowy model, a co trzeci jest zdania, że częściej Polacy będą teraz kupować pojazdy „z drugiej ręki”. Co piąty respondent wskazał, że w wyniku obecnych zdarzeń społeczno-gospodarczych, więcej osób rozważy zakup e-samochodu. Niestety w naszym kraju cały czas jest niska świadomość konieczności przejścia na e-pojazd oraz brakuje takich zachęt finansowych i pozafinansowych, które pozwoliłyby większej grupie klientów wybrać auto z elektrycznym napędem zamiast spalinowego.

Do jakich „motozachowań” skłoniły konsumentów skutki pandemii i wojny w Ukrainie?



Okiem ekspertów



PAWEŁ BORYS

Prezes Zarządu
Polski Fundusz Rozwoju

Gospodarka w ostatnich dwóch latach przechodzi serię poważnych wstrząsów. Najpierw pandemia i lockdown, które spowodowały głęboką recesję. Następnie dynamiczne odbicie, które spotkało się z zerwanymi łańcuchami dostaw, powodując problemy wielu branż i pierwszy skok cen. W sytuacji kiedy wydawało się, że Europa powoli wychodzi z kryzysu, Putin wywołał potężną destabilizację rynku gazu, która skutkowałą wielokrotnym wzrostem cen tego surowca na giełdach. Ta wojna hybrydowa po kilku miesiącach zamieniła się w pełnoskalową agresję Rosji wobec Ukrainy. Przed wojną nie docenialiśmy znaczenia tej gospodarki dla łańcuchów dostaw w wielu branżach np. stalowej, rzadkich surowców, czy produktów rolnych. Pomimo wielu wyzwań polska gospodarka ma jeden z najwyższych wzrostów PKB w UE, silny rynek pracy i zdrowy sektor przedsiębiorstw. W 2022 roku dynamika wzrostu PKB powinna osiągnąć 4,5%, a w 2023 roku pomimo spowolnienia i ryzyka recesji w Niemczech powinna osiągnąć pozytywną dynamikę około 2%.

Branża motoryzacyjna zaliczana jest do sektorów wrażliwych na cykl koniunktury i nic dziwnego, że silnie odczuwa te szoki gospodarcze. Większym wyzwaniem pozostaje strona podażowa, niż popyt. Może to oznaczać przesunięcie popytu z nowych samochodów na używane, z wyłączeniem samochodów klasy premium dla zamożnych klientów. Zerwane łańcuchy dostaw, wzrost cen transportu i komponentów powoduje wzrost cen nowych samochodów. Jest to zgodne z wynikami MotoBarometru, który wskazuje na wzrost cen w przedziale 5-20%. Powszechne staje się budowanie zapasów i odejście od zarządzania łańcuchem dostaw na zasadzie just in time. Nie mniejszym wyzwaniem jest dostępność pracowników oraz presja płacowa. Jak dodamy do tego rewolucję technologiczną i cele polityki klimatycznej UE, to branża samochodowa w najbliższych latach będzie prawdziwym rollercoasterem.



PAWEŁ WIDEL

Prezes
Związek Pracodawców Motoryzacji
i Artykułów Przemysłowych

Przewidywania dotyczące przyszłości są najtrudniejsze. Wydaje się, że długotrwały okres stabilności, wzrostu i przewidywalności mamy już za sobą. Teraz do gry weszły czarne łabędzie, jeźdźcy Apokalipsy i ogólnie mamy ciekawe czasy, jak z chińskiego powiedzenia. Ale niektórzy ludzie są obdarzeni szczególnymi umiejętnościami. Miałem zaszczyt rozmawiać z profesorem Hausnerem, na długo przed pandemią. Przekonywałem Profesora, że czasy linearnego wzrostu są już dawno za nami. Obecnie mamy do czynienia ze wzrostem sieciowym, gdzie z wykorzystaniem nowych technologii możemy rozwijać się z niespotykaną dynamiką, bez dawnych ograniczeń. Jako przykład podałem olbrzymią ławicę ryb, która składa się z milionów osobników zdolnych do zachowania kształtu społeczności pomimo zmian kierunku poruszania. Czasem dla znalezienia pokarmu, czasem dla ucieczki przed wrogiem. Profesor popatrzył na mnie i delikatnie uśmiechając się dokończył moją opowieść: a tymczasem nieopodal perfekcyjnie skomunikowanej ławicy pojawia się olbrzymi statek rybacki z olbrzymią siecią, która wytawia całą ławicę, kończąc epokę sieciowego rozwoju. To jest chyba najważniejsza nauka z kryzysów pandemicznego, półprzewodnikowego i wojennego. Zarówno organizacje, jak i rządy muszą być gotowe na nieprzewidywalne. Elastyczne, zwinne, odporne i zdolne do szybkiej nauki i zmian kursu. W tym widzę zagrożenie dla motoryzacji w Polsce, ale też szansę, wynikającą z naszej zdolności do adaptacji i pomysłowości, często wynikającej z trudnej historii i położenia. Czy te szanse wykorzystamy? Nie wiem, ale mam nadzieję, że zdamy ten trudny egzamin, solidarni i mądrzy.

Metodologia badania

Badanie „MotoBarometr 2022. Nastroje w automotive w Europie” zostało przeprowadzone przez firmę Exact Systems na celowej próbie przedstawicieli firm z sektora automotive. Wśród nich znajdują się m.in. producenci samochodów, poddostawcy części i komponentów samochodowych Tier I i Tier II takich jak wycieraczki, szyby samochodowe, dachy, kolumny kierownicze czy elementy bezpieczeństwa. Wielkość próby wyniosła 989 respondentów z 11 państw (Polska, Belgia, Czechy, Hiszpania, Holandia, Niemcy, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Turcja, Węgry). Respondentami byli przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych, w tym OEM i Tier, a w szczególności inżynierowie ds. jakości, dyrektorzy zakładów, managerowie ds. jakości i produkcji.

Badanie zrealizowano metodą telefonicznych wywiadów (CATI), ankiet online oraz ankiet indywidualnych od maja do lipca 2022 roku.

Liczba respondentów:

KRAJ	POLSKA	BELGIA	CZECHY	HISZPANIA	HOLANDIA	NIEMCY	PORTUGALIA	RUMUNIA	SŁOWACJA	TURCJA	WĘGRY	SUMA
FIRMY	202	50	101	54	52	115	51	50	113	102	99	989

Exact Systems jest międzynarodową grupą dostarczającą elastyczne rozwiązania w zakresie produkcji, jakości i logistyki od 2004 roku. Oferta firmy dostępna jest w 13 krajach, w których grupa posiada swoje przedstawicielstwa: Polsce, Czechach, Niemczech, Słowacji, Turcji, Rumunii, Wielkiej Brytanii, Węgrzech, Belgii, Holandii, Portugalii, Hiszpanii oraz Chinach. Klientami grupy są przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej, elektronicznej, RTV i AGD, medycznej, kosmetycznej, centra logistyczne, również te działające w przestrzeni e-commerce. Współpraca z Exact Systems pozwala osiągnąć najwyższe standardy jakości i bezpieczeństwa. Poprzez usługi outsourcingowe, polegające m.in. na kontroli jakości (selekcji, naprawie i sortowaniu części oraz wyrobów gotowych), reprezentacji u Klienta (Rezydentura) czy Audytach pomaga uniknąć potencjalnych konsekwencji z tytułu niezgodności jakościowych. Więcej informacji: www.exactsystems.com.

MotoBarometr 2022. Nastroje w automotive w Europie

© 2022 Exact Systems Sp. z o.o. Wszystkie prawa zastrzeżone.
Cytowanie danych za: „MotoBarometr 2022. Raport Exact Systems”

Redakcja i opracowanie graficzne: www.PrezStudio.pl

Więcej informacji udziela:

Jacek Opala
Członek Zarządu Exact Systems
m.: +48 515 137 719
e.: jacek.opala@exactsystems.com



Wyniki #MotoBarometr2022 były interesujące? Podziel się nimi z innymi!

Raport online i wyniki dla poszczególnych krajów znajdziesz na stronie www.motobarometer.com