

2023

MotoBarometr

Nastroje w automotive w Europie

Raport Exact Systems



Spis treści

1

Produkcja motoryzacyjna

- 10 Prognozy
- 12 Czynniki wzrostów i spadków
- 13 e-Produkcja
- 17 Okiem eksperta

2

Zatrudnienie w motoryzacji

- 20 Prognozy
- 21 Wyzwania HR-owe
- 22 Pracownicy z Ukrainy
- 24 Automatyzacja
- 25 Okiem eksperta

3

Kierunek 2035

- 28 Sprzedaż aut elektrycznych
- 31 Ceny aut elektrycznych
- 33 e-Paliwa
- 34 Fuzje motoryzacyjne
- 35 Okiem eksperta

4

Moto Innowacje

- 38 Innowacyjne rozwiązania
- 39 Szanse i zagrożenia technologiczne
- 41 Nowe modele zakupowe
- 43 W parze z technologią
- 45 Okiem eksperta

”

*jeszcze będzie **przepięknie**
jeszcze będzie **normalnie***

Zapowiada się dobry czas



PAWEŁ GOS

Prezes Zarządu
Exact Systems

W ubiegłym roku mój komentarz do raportu zacząłem od słów piosenki zespołu Tilt „Jeszcze będzie przepięknie, jeszcze będzie normalnie”. I muszę przyznać, że miałem wówczas obawy, czy nie są to słowa na wyrost. Dziś mogę odetchnąć, bo minione dwanaście miesięcy pokazały, że jest... lepiej. W ujęciu branżowym, jesteśmy na ostatnim etapie problemów z półprzewodnikami, które tak mocno odbiły się na naszej branży. Klienci są bardziej konsumpcyjni, chętniej odwiedzają salony, w których dostępność samochodów też jest już zdecydowanie większa. Ustabilizowały się także ceny energii, inflacja nie galopuje w górę. Ponadto, odbiór sytuacji geopolitycznej uspokoił się, choć wojna, jaką Rosja wypowiedziała Ukrainie, trwa i cały czas odbija się negatywnie na wiele krajów zarówno w wymiarze społecznym jak i gospodarczym.

Ponad rok od wybuchu wojny zapytaliśmy samych zainteresowanych, czyli przedstawicieli branży motoryzacyjnej, jak w ich opinii będzie wyglądać rzeczywistość w kolejnych miesiącach. Wszystkie kraje objęte naszym badaniem, a jest ich aż 11 – od Polski, przez naszych południowych i zachodnich sąsiadów, po Francję i Portugalię – jasno wskazały na optymistyczny scenariusz. W każdym państwie większość reprezentantów automotive odpowiedziała, że sytuacja ich firmy w najbliższych dwunastu miesiącach będzie zdecydowanie lub raczej lepsza w porównaniu do 2022 roku. W Polsce wskazało tak aż 77% zapytanych, co jest jednym z najwyższych wyników. Bardziej optymistyczne nastroje są tylko w Portugalii (85% wskazań na lepszą sytuację), Belgii (83%) i Turcji (79%). Nikt nie zapomina jednak o wyzwaniach, z jakimi wciąż musimy się mierzyć. W Polsce przedsiębiorcy – aż 64% – najczęściej wskazują na wysoką inflację, podobnie jak przedstawiciele tureckiego automotive. Nasi zachodni sąsiedzi, Słowacy czy Hiszpanie najbardziej obawiają się spadających zamówień, a Francuzi wzrostu cen energii i mediów. Napięcia geopolityczne i obawy o ich eskalację budzą już zdecydowanie mniej obaw niż rok temu.

Choć w skali mikro, firmy patrzą optymistycznie na kolejne miesiące, to jednak z tegorocznego badania wynika, że produkcja motoryzacyjna nie wejdzie jeszcze na najwyższy bieg. W 2022 roku w aż 9 na 11 krajów ponad połowa przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych prognozowała wzrost produkcji w ciągu najbliższych 12 miesięcy. W tym roku ta grupa zmniejszyła się do 5 krajów i nie ma w niej Polski.

A jak w szczegółach przedstawiciele branży motoryzacyjnej widzą przyszłość? Czy będą więcej zatrudniać, a może automatyzacja przyniesie nam redukcję „etatów”? A co z elektromobilnością, przed którą już nie ma ucieczki? I czy innowacje, sztuczna inteligencja wpłyną korzystnie na naszą branżę? Na te i wiele więcej pytań odpowiada siódma już edycja MotoBarometru.

Zapraszam Państwa do lektury!

Produkcja motoryzacyjna

48%

przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce prognozuje, że w ciągu 12 najbliższych miesięcy produkcja pozostanie na podobnym poziomie.

62%

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

Zatrudnienie w motoryzacji

73%

przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce prognozuje, że w ciągu 12 najbliższych miesięcy zatrudnienie pozostanie na podobnym poziomie.

78%

przedstawiciel zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważa, że automatyzacja produkcji przyczyni się do zmniejszenia zatrudnienia.

Kierunek 2035

51%

przedstawiciele motozakładów w Polsce uważają, że **ceny aut elektrycznych nigdy nie zrównają się z cenami aut spalinowych.**

90%

przedstawiciele motozakładów w Polsce uważają, że **dopuszczenie do sprzedaży od 2035 roku silników spalinowych napędzanych e-paliwem jest dobrym pomysłem.**

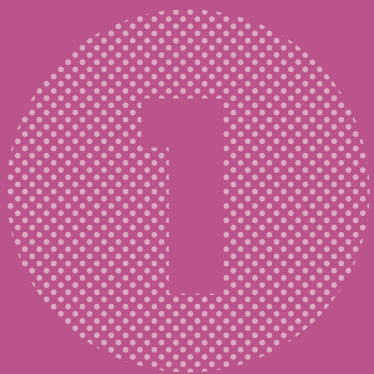
Moto Innowacje

82%

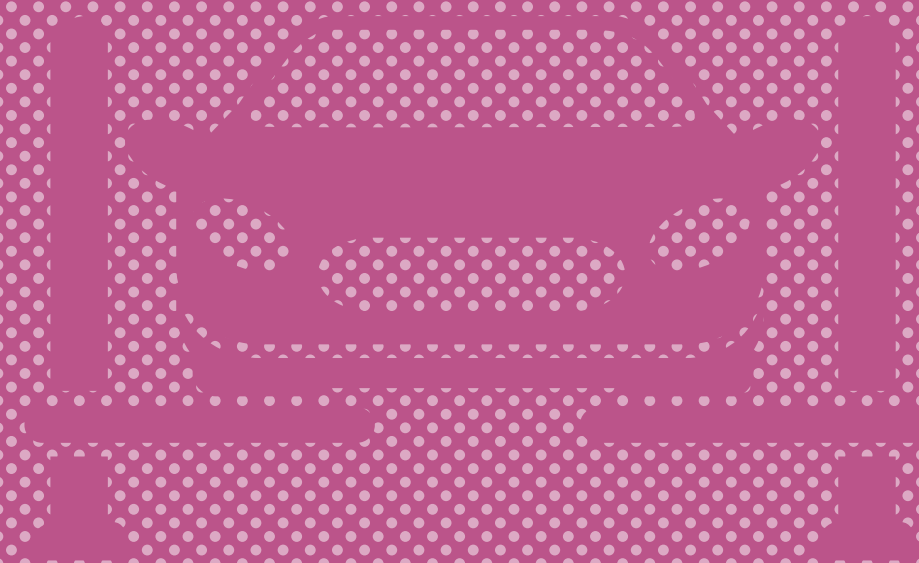
przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważają, że **AI, internet rzeczy i metaverse wpłyną korzystnie na produkowane samochody.**

42%

przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważają, że **zawsze większość aut będzie kupowana w salonie samochodowym.**



Produkcja
motoryzacyjna



Prognozy

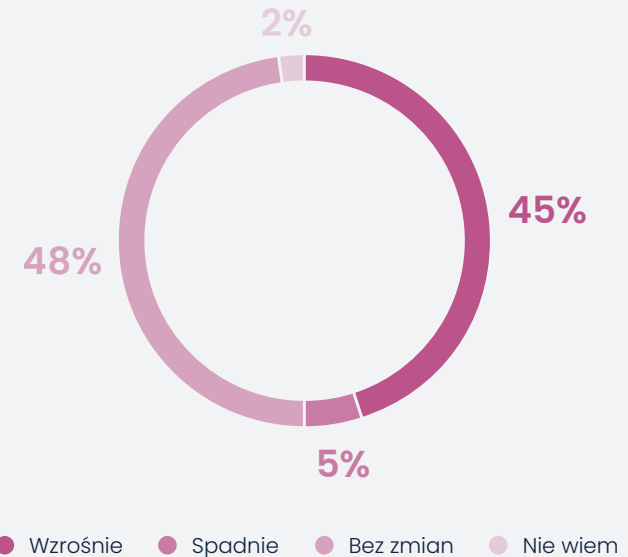
Mniej produkcyjnych optymistów

Z danych Międzynarodowej Organizacji Producentów Samochodów OICA wynika, że 2022 rok był kolejnym po 2021 rokiem odbudowy produkcji motoryzacyjnej po dwóch trudnych latach pandemicznych. Światowa produkcja pojazdów wzrosła o 6% w porównaniu do 2021 roku, z 80 mln do 85 mln aut. Wciąż wynik pozostaje poniżej poziomu wypracowanego w przedpandemicznym 2019 roku (92 mln).

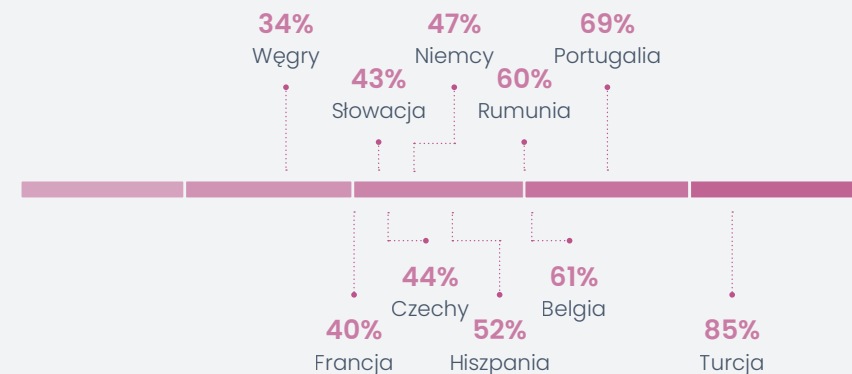
Z najnowszego badania przeprowadzonego wśród przedstawicieli motobranży wynika jednak mniejszy optymizm niż rok temu. W 2022 roku w aż 9 na 11 krajów ponad połowa przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych prognozowała wzrost produkcji w ciągu najbliższych 12 miesięcy. W tym roku ta grupa zmniejszyła się do 5 krajów i nie ma w niej Polski. „Tylko” 45% respondentów z naszego kraju liczy na trend wzrostowy. Choć jest to o 1 p.p. więcej niż rok wcześniej, to jednak tym razem liczniejsza jest grupa osób, które nie spodziewają się większych zmian (48%). Mniej optymistów jest w Czechach, Słowacji, Francji i Węgrzech. Na drugim biegunie są Turcja i Portugalia, gdzie produkcyjnych optymistów jest zdecydowanie więcej – odpowiednio 85% i 69%.

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

POLSKA



PROGNOZOWANY WZROST (POZOSTAŁE KRAJE)



45%

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

Najwięcej produkcyjnych optymistów jest w Turcji,
gdzie aż 85% respondentów liczy na większe zamówienia.

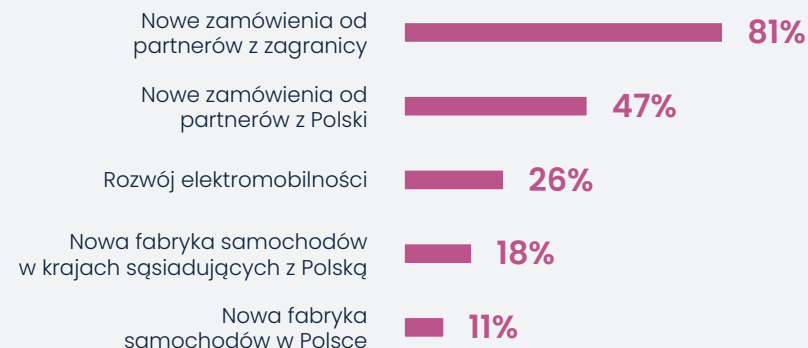
Czynniki wzrostów i spadków

Motoryzacja towarem eksportowym

Nowe zamówienia od partnerów z zagranicy to najważniejszy czynnik wzrostu produkcji motoryzacyjnej wskazany przez 8 na 10 przedstawicieli branży motoryzacyjnej w Polsce. Ten czynnik dominuje od początku realizacji badania, czyli od 2016 roku. Takie wskazanie nie dziwi, bo większość pojazdów i części do nich produkujemy na eksport. Z danych AutomotiveSuppliers.pl wynika, że w 2022 roku wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego wyniosła ponad 39,7 mld euro. To o prawie 22% więcej w stosunku do roku poprzedniego. Drugim czynnikiem wzrostu mają być zamówienia od firm z Polski (47%). Co ciekawe ten czynnik został wskazany jako numer jeden, jeśli chodzi o zagrożenia dla produkcji motoryzacyjnej w Polsce. Na nabranie motopiędkości z e-autami liczy 26% zapytanych, o 3 p.p. mniej niż rok wcześniej. Warto także wskazać, że motoryzacja znajduje się pod silnym wpływem czynników związanych z toczącymi się konfliktami zbrojnymi, m.in. wojną na terenie Ukrainy. 15% respondentów obawia się, że bliskość geograficzna kraju będącego w stanie wojny może negatywnie odbić się na wielkości motoprodukcji.

Jakie czynniki mogą mieć wpływ na **wzrost** w Państwa firmie?

POLSKA



Jakie czynniki mogą mieć wpływ na **spadek** w Państwa firmie?

POLSKA



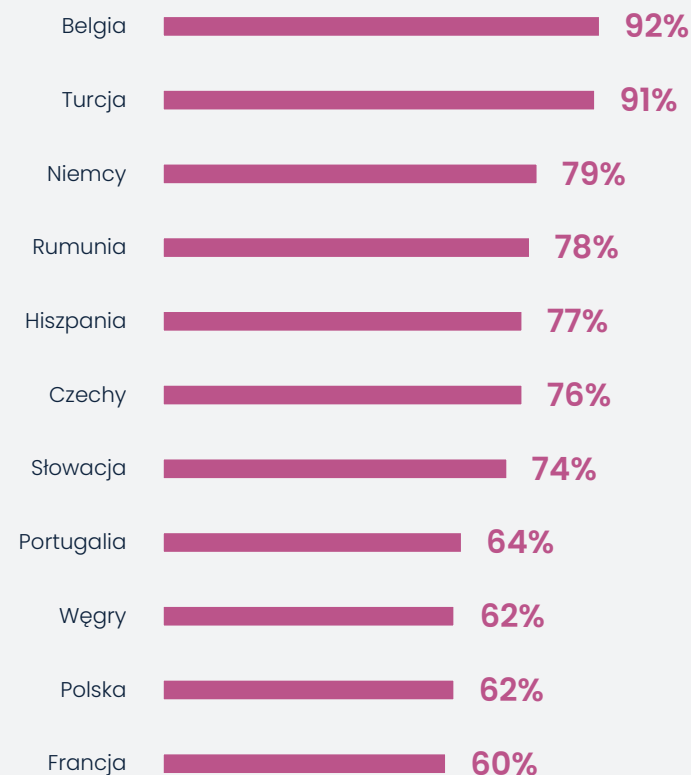
e-Produkcja

e-Podaż rośnie nie tylko w Polsce

Polska zajmuje wysoką pozycję w e-łańcuchu dostaw, z dużym naciskiem na produkcję akumulatorów litowo-jonowych. Jak prognozuje BNEF (Bloomberg New Energy Finance), do 2027 Polska ma znaleźć się w TOP 10 krajów wiodących pod względem produkcji akumulatorów. To, że elektromobilność to bardzo ważna część biznesu zakładów motoryzacyjnych w Polsce, wskazują również wyniki badania. 62% respondentów odpowiedziało, że ich firma prowadzi działalność lub badania w tym obszarze. To o 19 p.p. więcej niż rok wcześniej. Jednak porównując ten wynik z innymi badanymi krajami pozostajemy „w ogonie” stawki. Prym wiodą Belgia, gdzie zdecydowana większość, bo aż 92% respondentów, wskazała na e-działalność (rok temu – 76%), oraz Turcja – 91% wskazań. W Niemczech aż 8 na 10 zakładów już e-produkuje, podobnie w Rumunii, Hiszpanii i Czechach. Mniej e-uczestników rynku niż w Polsce jest tylko we Francji.

Czy Państwa firma prowadzi działalność lub badania w obszarze elektromobilności?

Wskazania na tak



62%

zakładów produkcyjnych w Polsce prowadzi działalność lub badania
w obszarze elektromobilności.

To jeden z najniższych odsetków wśród 11 badanych krajów.

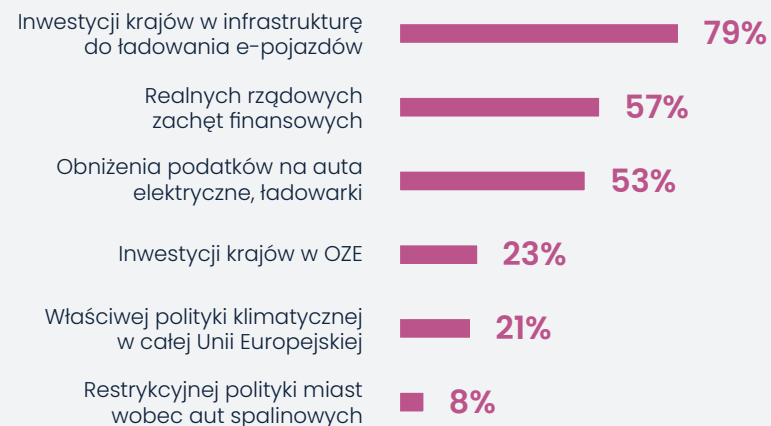
e-Produkcja

e-Drivery

Z danych ACEA wynika, że, na koniec 2022 r. europejskim liderem, jeśli chodzi o ogólnodostępne punkty ładowania aut elektrycznych, jest Holandia (prawie 112 tys. punktów). Na drugim miejscu znajdują się Niemcy (prawie 88 tys.), na trzecim Francja (83 tys.). Najmniej e-ładowarek spotkamy w Estonii (300), Cyprze (69) oraz Malcie (13). Polska z wynikiem prawie 4 tys. punktów nie ma jednak powodów do zadowolenia – w przeliczeniu na liczbę mieszkańców mamy jeden z najgorszych wyników w Unii Europejskiej.

Zatem nie dziwi fakt, że większość badanych przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce wskazała na inwestycje rządowe w e-infrastrukturę jako czynnik, który najbardziej przyczyniłby się do rozwoju elektromobilności (79%). Ta odpowiedź była również najczęściej wskazywany we wszystkich badanych krajach. Drugim „e-driverem” są rządowe zachęty finansowe dla klientów zainteresowanych zakupem aut elektrycznych, a trzecim ulgi podatkowe.

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



Mamy słabo rozwiniętą e-infrastrukturę

79% przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważa, że do szybkiego rozwoju elektromobilności w kraju potrzebujemy przede wszystkim inwestycji rządowych w infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych.

Okiem eksperta



Paweł Widel

Prezes,
Związek Pracodawców
Motoryzacji i Artykułów
Przemysłowych

Elektryczny samochód nie jest już tylko modnym gadżetem dla wielkomiejskich elit. W sierpniu 2023 roku, samochody elektryczne przekroczyły barierę 20 procentowego udziału w europejskim rynku. Napęd elektryczny jest jedynym, który może zrealizować unijne polityki środowiskowe w zakresie ograniczenia emisji dwutlenku węgla z transportu.

Niestety, samochód elektryczny nie jest idealny dla polskiego klienta. Wynika to z niższej siły nabywczej, która kieruje kupujących w stronę tańszych samochodów używanych, pozostawiając rynek samochodów nowych dla klientów instytucjonalnych oraz wąskiej grupie klientów o ponadprzeciętnej sile nabywczej. W pierwszej połowie roku w Polsce zarejestrowano 9 648 samochodów elektrycznych. Polski rynek samochodów elektrycznych jest w powijakach. Niszowość rynku powoduje słabsze zainteresowanie elektromobilnością, szczególnie mniejszych firm produkcyjnych i usługowych, skupiających się na głównie na pojazdach spalinowych. Inna sytuacja dotyczy firm dużych.

Pomimo tego, Polska odstaje od innych krajów europejskich w zakresie upowszechnienia produkcji w obszarze elektromobilności. Wydaje się, że są dwie przyczyny tego stanu rzeczy. Po pierwsze, może tu występować kwestia czasu. Pomiędzy dominacją silnika spalinowego, a dominacją silnika elektrycznego upłyną lata. W tym okresie, udział samochodów elektrycznych wzrośnie, ale będzie to proces stopniowy, w czasie którego polskie zakłady produkujące części i komponenty do samochodu spalinowego będą potrzebne i konkurencyjne wobec producentów z Europy Zachodniej. Wzrost inwestycji w Polsce w zakłady produkujące na rzecz elektromobilności powinien nastąpić wraz ze znaczącym wzrostem wolumenów samochodów elektrycznych na głównych rynkach.

Po drugie, na początkowym etapie rozwoju elektromobilności, wolumeny produkcyjne pojazdów elektrycznych są ograniczone. Dla tradycyjnych OEM, elektromobilność jest nową technologią, często wynikiem kosztownych prac B+R. Stąd też tendencja, aby inwestycje w nowe technologie były lokalizowane jak najbliżej central firm. Zapewnia to przepływ technologii, umożliwia przekwalifikowanie pracowników oraz chroni miejsca pracy w regionach szybciej przechodzących proces transformacji energetycznej. To ograniczenie geograficzne również powinno zostać osłabione wraz z upowszechnieniem technologii i wzrostem wolumenów produkcyjnych pojazdów elektrycznych.



Zatrudnienie w **motoryzacji**



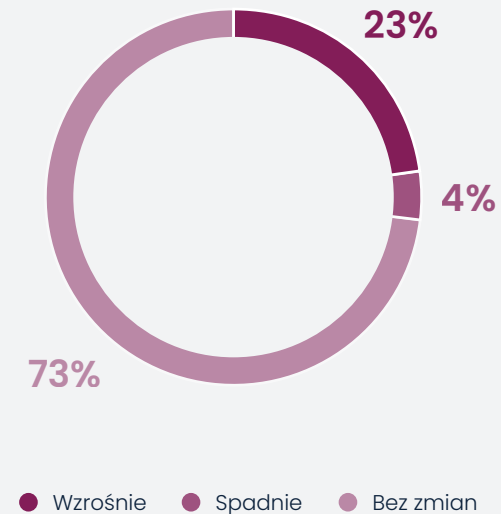
Prognozy

Najmniejsze potrzeby kadrowe w Polsce

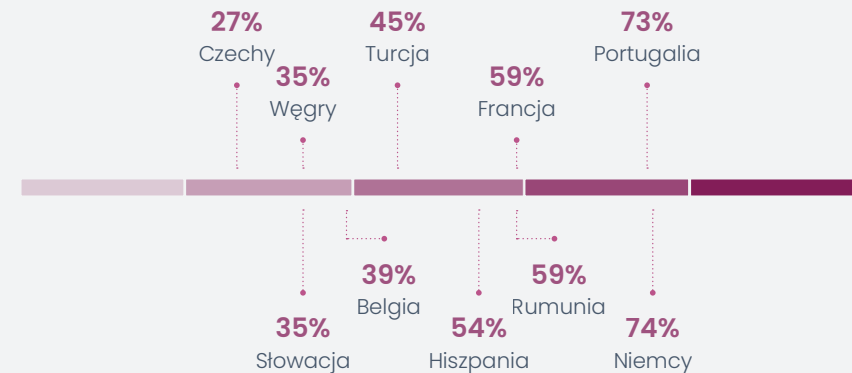
Z najnowszych danych ACEA (za 2020 rok) wynika, że sektor motoryzacyjny zapewnia miejsca pracy dla 13 mln Europejczyków, co stanowi 7% całkowitego zatrudnienia w Unii Europejskiej. W ciągu czterech lat przybył niecały milion nowych miejsc pracy (ok. 12,3 mln w 2016 roku), jednak w porównaniu tylko do 2019 roku „motoetatów” ubyło o prawie 3%. Około 2,5 mln Europejczyków jest bezpośrednio zaangażowanych w produkcję europejskich samochodów osobowych, dostawczych, autobusów i ciężarówek. Polska znajduje się w trójce krajów z największym zatrudnieniem w branży motoryzacyjnej w Europie – 215 tys. osób. Wyprzedzają nas tylko Niemcy (896 tys.) oraz Francja (216 tys.). Najnowsze dane wskazują, że w najbliższym czasie zatrudnienie może lekko wyhamować. W ubiegłym roku w 7 na 11 badanych krajów ponad połowa przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych prognozowała wzrost tego wskaźnika w ciągu najbliższych 12 miesięcy. W tym roku taki optymizm dotyczy tylko 5 państw (Niemcy, Portugalia, Francja, Rumunia, Hiszpania) i w tym gronie zabrakło Polski. W kraju nad Wisłą tylko 1 na 4 respondentów oczekuje wzrostu zatrudnienia, to aż o 27 p.p. mniej niż w 2022 roku. To zarówno najniższy wynik wśród badanych krajów w tym roku jak i od początku realizacji badania. Uspokoić może fakt, że zdecydowana większość respondentów z Polski (73%) uważa, że zatrudnienie pozostanie na podobnym poziomie co obecnie.

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

POLSKA



PROGNOZOWANY WZROST (POZOSTAŁE KRAJE)



Wyzwania HR-owe

Problemy z planowaniem

Dwa największe wyzwania HR-owe pozostają niezmiennie od początku realizacji badania – to mała liczba kandydatów do pracy oraz wysokie oczekiwania płacowe. „Nowym” wyzwaniem, który w ubiegłym roku był daleko poza podium, jest trudność w długoterminowym planowaniu produkcji, a co za tym idzie w planowaniu wielkości zatrudnienia. Z jednej strony jest to związane z samą sytuacją produkcji motoryzacyjnej (problemy z dostępem półprzewodników, części), z drugiej z sytuacją polityczno-gospodarczą. Wysokie ceny energii, surowców, rosnąca inflacja w wielu krajach powoduje, że trudno jest coś prognozować. Warto także odnotować wyzwanie z najniższym wskaźnikiem – tylko 3% respondentów w Polsce wskazuje na mniejszą dostępność pracowników z zagranicy. To aż o 10 p.p. mniej niż w 2022 roku.

Przedstawiciele automotive w Polsce odpowiedzieli także na pytanie, czy dopuszczenie do sprzedaży od 2035 roku nowych pojazdów tylko z napędem elektrycznym wpłynie na wielkość zatrudnienia w najbliższych latach. Ich opinie nie wskazują, że jest to bardzo istotne wyzwanie HR-owe. 25% zapytanych uważa, że w ciągu 5 lat zatrudnienie zwiększy się, 15% stawia na mniejsze zatrudnienie, ale większość – 56% – że ta decyzja nie wpłynie na dynamikę zatrudnienia.

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

POLSKA



Pracownicy z Ukrainy

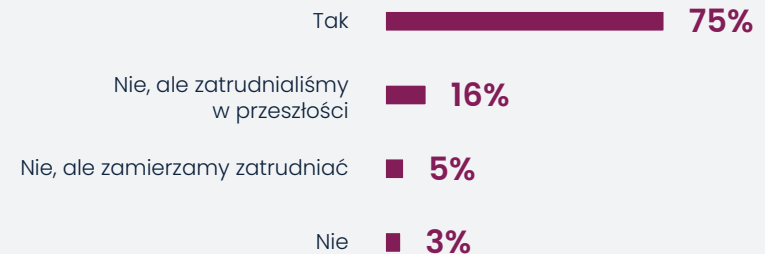
Zachód włącza się w walkę o Ukraińców

W 2021 roku – 58%, w 2022 roku – 72%, w tym roku 3 na 4 pracodawców w branży motoryzacyjnej zatrudnia obywatela Ukrainy. Choć trend od kilku lat jest wzrostowy, to jednak wynik powoli stabilizuje się. Na mniejsze zainteresowanie kadrą ze Wschodu wskazują dane Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej. W 2022 roku wydano ponad 2,3 mln pozwoleń na podjęcie pracy przez cudzoziemców w Polsce. To o ponad 560 tys. mniej niż rok wcześniej. Największy spadek widoczny jest w liczbie zarejestrowanych oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcowi. W 2022 r. pracodawcy złożyli nieco ponad 1 mln tego typu oświadczeń, z czego 58 proc. dotyczyła Ukraińców. Rok wcześniej takich dokumentów złożono ponad 1,9 mln, z czego ponad 80 proc. dotyczyło Ukraińców.

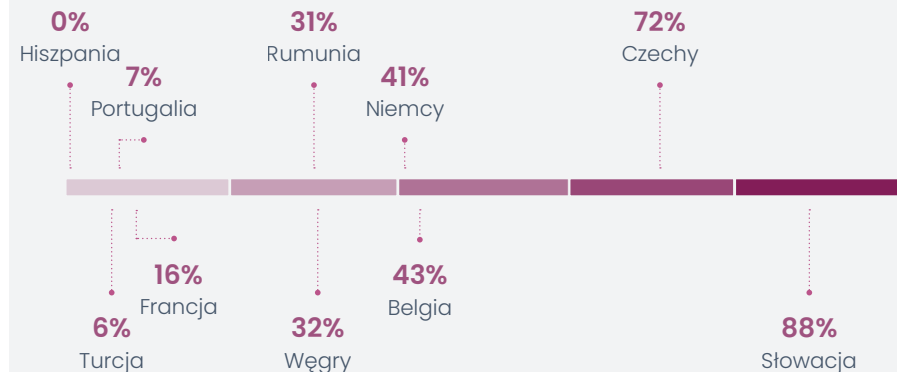
O kandydatów ze Wschodu Polska walczy – podobnie jak w poprzednich latach – przede wszystkim z południowymi sąsiadami. W Słowacji 88% zakładów motoryzacyjnych zatrudnia Ukraińców (+12 p.p. r/r), a w Czechach 72% (+3 p.p. r/r). Warto jednak odnotować fakt, że tylko w 2 badanych krajach odsetek firm zatrudniających Ukraińców zmniejszył się w ujęciu rocznym, w pozostałych (Francja nie była badana rok temu) widać jego wzrost. W szczególności warto spojrzeć na naszych zachodnich sąsiadów, gdzie już 4 na 10 zakładów produkcyjnych wspiera się obywatelami Ukrainy, a jeszcze w 2021 roku było to tylko 15%. Zainteresowanie ukraińskimi pracownikami rośnie także w Belgii – z 18% w 2022 do 43% w 2023 roku.

Czy zatrudniają Państwo lub zatrudniali w przeszłości pracowników z Ukrainy?

POLSKA



ZATRUDNIAMY PRACOWNIKÓW Z UKRAINY (POZOSTAŁE KRAJE)



75%

zakładów motoryzacyjnych w Polsce
zatrudnia obywateli Ukrainy.

Więcej firm zatrudniających Ukraińców jest tylko w Słowacji – 88%.

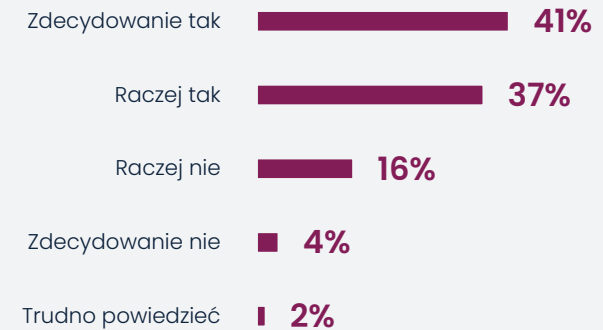
Automatyzacja

Mniej pracowników, więcej robotów

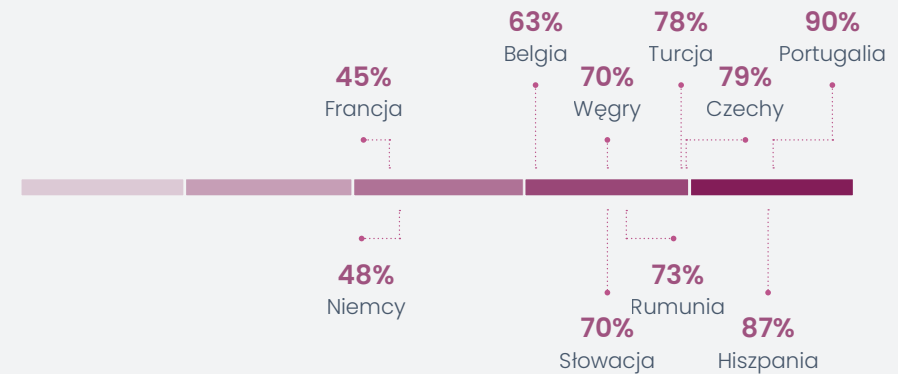
Zdecydowana większość zatrudnionych w zakładach produkujących pojazdy i części do nich to osoby wykonujące powtarzalne, rutynowe czynności. Czy powinny rozjeżdżać się za nowym zajęciem lub pomyśleć o zdobyciu nowych umiejętności i kompetencji, bo prawdopodobieństwo ich zastąpienia przez robota w kolejnych latach jest wysokie? Z tegorocznego badania wynika, że automatyzacja na dobre wkracza do produkcji motoryzacyjnej i odbywać się to będzie kosztem pracowników. W aż 9 na 11 krajów zdecydowana większość zapytanych odpowiedziała twierdząco na pytanie, czy automatyzacja przyczyni się do zmniejszenia poziomu zatrudnienia w ich zakładach. W tym gronie znajduje się także Polska – 78% respondentów odpowiedziało „zdecydowanie tak” lub „raczej tak”. Co piąty reprezentant zakładu produkcyjnego w naszym kraju jest odmiennego zdania i nie widzi realnego przełożenia automatyzacji na mniejszy poziom zatrudnienia. Co ciekawe, sami pracownicy w Polsce już doświadczają tego zjawiska w swoim otoczeniu. Jak wynika z tegorocznego Barometru Polskiego Rynku Pracy przygotowanego przez Personnel Service, 12% osób zna kogoś, kto stracił pracę w wyniku automatyzacji wdrożonej w firmie.

Czy automatyzacja w zakładach produkcyjnych przyczyni się do zmniejszenia poziomu zatrudnienia?

POLSKA



WSKAZANIA NA TAK I RACZEJ TAK (POZOSTAŁE KRAJE)



Okiem eksperta



ARTUR MIGOŃ

Wiceprezes Antal

Automatyzacja i innowacje technologiczne przekształcają świat produkcji motoryzacyjnej. Badania wskazują na spadek zatrudnienia spowodowany wprowadzeniem nowych technologii. W Polsce większość respondentów również potwierdziła tę tendencję. Sztuczna inteligencja staje się niezastąpiona w wielu sektorach, w których kiedyś dominował człowiek. Teraz AI zmierza do zastępowania ludzi w pracy umysłowej, analizując i przetwarzając algorytmy w ekspresowym tempie. W USA robot zastępuje średnio 5-6 pracowników. W latach 1983-2015 zatrudnienie przy powtarzalnych pracach wzrosło jedynie o 2 miliony, mimo instalacji 300 tys. robotów. Automatyzacja najbardziej wpłynie na stanowiska rutynowe, co może pogłębić problemy społeczne. Niemniej AI nie zastąpi ludzi w kreatywności, empatii i zręczności. W przyszłości możliwe jest stworzenie miejsc pracy opartych na tych umiejętnościach. Kluczem do przetrwania w cyfrowej rewolucji są: reedukacja, rekalkibracja zawodów oraz renesans współpracy między człowiekiem a AI. Pytanie brzmi: jak i kiedy wdrożyć te rozwiązania.



DAMIAN GUZMAN

Zastępca Dyrektora
Generalnego Gremi Personal

Z uwagi na spadającą dynamikę produkcji w sektorze, potrzeby kadrowe w automotive po raz pierwszy od kilku lat mogą wydawać się mniejsze. Jednak z uwagi na znaczną liczbę obywateli Ukrainy zatrudnionych w branży, którzy wyjeżdżają bronić ojczyzny lub migrują dalej na Zachód, braki kadrowe nadal spędzają sen z powiek działów personalnych firm motoryzacyjnych. Jednym z głównych zadań Gremi Personal teraz jest zatrzymanie obecnie pracujących oraz aktywizacja jeszcze nie pracujących uchodźców z Ukrainy. Nasi partnerzy z branży automotive dzięki niemal pełnej automatyzacji chętnie stwarzają miejsca pracy, które umożliwiają komfortowe warunki pracy kobietom, których przyjechało do Polski najwięcej. Wymagane kwalifikacje to przede wszystkim sumienność, dokładność, precyzja – już nie siła fizyczna, więc kierujemy do pracy w sektorze automotive również uchodźczynie – kobiety stanowią już ponad 36,5 % pracowników w sektorze motoryzacji.



Kierunek

2035



Sprzedaż aut elektrycznych

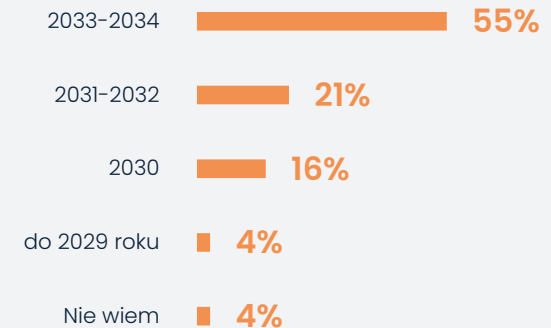
Europa trzech prędkości

Z najnowszych danych europejskiego stowarzyszenia ACEA wynika, że na europejskie drogi wyjeżdża coraz więcej samochodów z napędem elektrycznym. Ich udział w łącznej sprzedaży nowych samochodów osobowych w pierwszym półroczu 2023 roku wyniósł 12,9%, przed rokiem było to 9,9%. Najczęściej odbywa się to „kosztem” diesli, których udział w ciągu roku spadł z 17,4% do 14,5%. Biorąc pod lupę konkretne kraje widać „Europę trzech prędkości”. Najwięcej elektryków rejestruje się w krajach północnych i skandynawskich, gdzie prym wiedzie Norwegia (83% zarejestrowanych e-aut w pierwszym półroczu br.). W Islandii było to 38,2%, a Szwecji 37,3%. Po środku stawki są kraje najbardziej rozwinięte takie jak Niemcy czy Francja, w których rejestruje się ok. 15% e-aut. Najwolniej rozpędzają się kraje średnio rozwinięte takie jak Rumunia, Węgry czy Polska, gdzie udział e-aut jest mniejszy niż 10%.

Przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w większości krajów są jednak e-optimistami. Zapytani o to, kiedy udział e-aut w łącznej sprzedaży nowych aut osobowych będzie stanowić co najmniej połowę – w aż 6 krajach wskazali już na 2030 rok. I o ile nie dziwi obecność w tym gronie Niemiec, Francji czy Belgii, o tyle w Rumunii o taki wynik tak szybko może być bardzo trudno. Polska, obok Czech i Turcji, wskazała, że połowę nowych osobówek auta elektryczne będą stanowiły tuż przed 2035 rokiem. Choć są to najbardziej pesymistyczne opinie, to jednak najbardziej realne biorąc pod uwagę obecną sytuację. W Polsce w pierwszym półroczu tego roku BEV stanowiły zaledwie 3,6% wszystkich zarejestrowanych nowych osobówek.

W którym roku samochody elektryczne (z wykluczeniem hybryd i hybryd plug-in) będą stanowić 50% sprzedaży nowych aut osobowych w Polsce?

POLSKA



NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANA ODPOWIEDŹ (POZOSTAŁE KRAJE)

49% Belgia (2030)	40% Czechy (2033-2034)	22% Francja (2030)	81% Hiszpania (2030)	43% Niemcy (2030)
60% Portugalia (2030)	41% Rumunia (2030)	38% Słowacja (2031/2032)	80% Turcja (2033/2034)	48% Węgry (2031-2032)

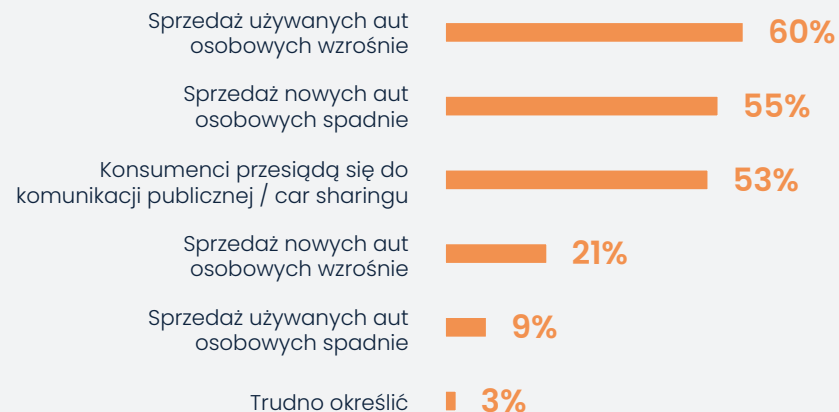
Sprzedaż aut elektrycznych

Jeszcze więcej używanych, mniej nowych

Z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że od stycznia do lipca 2023 roku w Polsce zarejestrowano 275 tys. nowych samochodów osobowych, o 11,3% więcej niż w 2022 r. W tym samym czasie liczba rejestracji samochodów używanych był zdecydowanie wyższa i wyniosła blisko 415 tys. sztuk. Od lat prym nad nowymi wiodą rejestracje używanych samochodów i jak wskazuje badanie, dopuszczenie do sprzedaży od 2035 roku nowych aut osobowych tylko z napędem elektrycznym może tylko to zjawisko pogłębić. Największa grupa respondentów w Polsce uważa, że od 2035 roku wzrośnie sprzedaż używanych samochodów osobowych (60%). W drugiej kolejności spadnie sprzedaż nowych osobówek, na co wskazuje 55% zapytanych. Trzecim najbardziej prawdopodobnym scenariuszem wprowadzonych regulacji może być zmiana sposobu przemieszczania się Polaków. Nieco ponad połowa przedstawicieli automotive uważa, że Polacy zrezygnują ze swoich „czterech kółek” lub rzadziej ich będą używać i przesiądą się do komunikacji miejskiej lub będą częściej korzystać z car sharingu. Z jednej strony widać, że Polskę ponownie może zalać „fala” kilkunastoletnich samochodów – z danych PZPM wynika, że blisko 2 na 3 sprowadzana samochody z zagranicy mają więcej niż 10 lat. Z drugiej strony, ogólna liczba samochodów poruszających się po polskich drogach może się zmniejszyć za sprawą rezygnacji z własnego auta.

W związku z dopuszczeniem do sprzedaży tylko nowych samochodów elektrycznych od 2035 roku:

POLSKA



TOP3 firm sprzedających najwięcej samochodów elektrycznych w 2035 roku

BELGIA	CZECHY	FRANCJA	HISZPANIA	NIEMCY	POLSKA	PORTUGALIA	RUMUNIA	SŁOWACJA	TURCJA	WĘGRY
70% Tesla	63% Volkswagen AG	55% Stellantis	87% Volkswagen AG	48% Tesla	65% Tesla	82% Volkswagen AG	67% Tesla	80% Tesla	50% Tesla	85% Volkswagen AG
56% Volkswagen AG	61% Tesla	41% Tesla	60% Tesla	47% Volkswagen AG	56% Volkswagen AG	69% Stellantis	47% Volkswagen AG	56% Hyundai i KIA	28% Renault Nissan Mitsubishi	79% Tesla
25% Stellantis	33% Toyota Motor Corporation	28% Renault Nissan Mitsubishi	54% Stellantis	43% Toyota Motor Corporation	56% Stellantis	60% Renault Nissan Mitsubishi	42% Toyota Motor Corporation	51% Volkswagen AG	22% Volkswagen AG	39% Hyundai i KIA

Ranking powstał na podstawie wskazań przedstawicieli zakładów produkcyjnych, którzy zostali zapytani o to, jakie firmy będą tworzyć czołówkę sprzedaży EV w 2035 roku.

Ceny aut elektrycznych

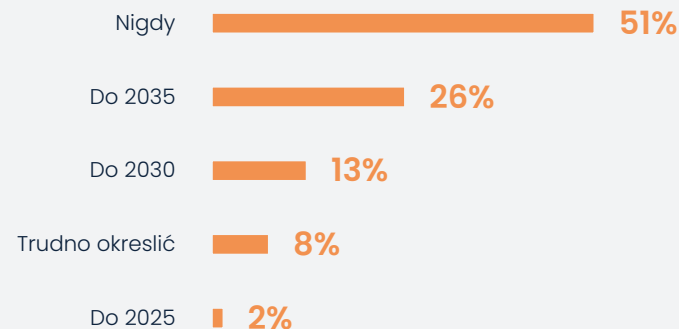
Już nigdy nie będzie tak tanio?

Jak podaje IBRM Samar, średnia ważona cena samochodu osobowego zarejestrowanego w czerwcu 2023 roku osiągnęła wartość niemal 176 tys. zł. Biorąc pod lupę tylko samochody elektryczne ich średnia cena była znacznie wyższa i wyniosła blisko 270 tys. zł. Różnica jest ogromna i wynosi blisko 100 tys. zł. Kiedy zniknie? Respondenci w Polsce są w tej kwestii pesymistyczni – największa grupa – 51% – uważa, że ceny aut elektrycznych i spalinowych nigdy się nie zrównają. Podobnie najczęściej na tę odpowiedź wskazywali Cześć. W Polsce co czwarty zapytany wskazuje na rok 2035, a 13% na 2030. Wysokie ceny z pewnością nie pomogą zapłacić polskich dróg e-autami, bo w opinii przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych cena stanowi jeden z najważniejszych czynników branych pod uwagę przy zakupie EV. Wskazało na niego 3 na 4 zapytanych. Ważniejszym czynnikiem wyboru jest tylko bateria, czyli zasięg i szybkość pojazdu, na co zwróciło uwagę 78% respondentów w Polsce.

W 4 krajach spośród 11 badanych jest zdecydowanie więcej optymistów – w Hiszpanii, Turcji, Portugalii i Niemczech zapytani uważają, że w 2030 roku będziemy mieć do czynienia z równową cenową silników elektrycznych i spalinowych. W pozostałych krajach najczęściej wskazywano 2035 jako granicę równowagi cenowej.

W którym roku ceny samochodów elektrycznych zrównają się z cenami samochodów spalinowych?

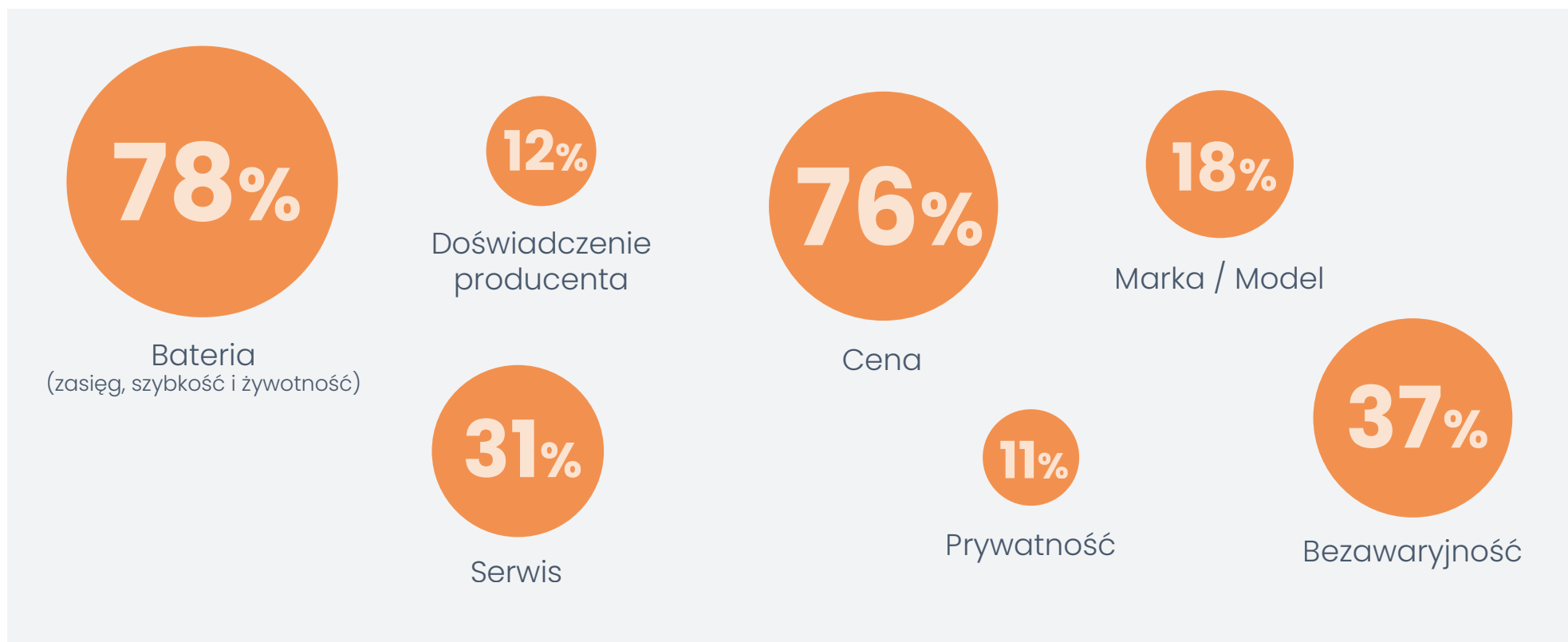
POLSKA



NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANA ODPOWIEDŹ (POZOSTAŁE KRAJE)

64% Belgia (2035)	34% Czechy (NIGDY)	53% Francja (2035)	75% Hiszpania (2030)	32% Niemcy (2030)
51% Portugalia (2030)	54% Rumunia (2035)	62% Słowacja (2035)	52% Turcja (2030)	74% Węgry (2035)

Jakie czynniki będą najczęściej brane pod uwagę przy zakupie EV w perspektywie 5 lat?



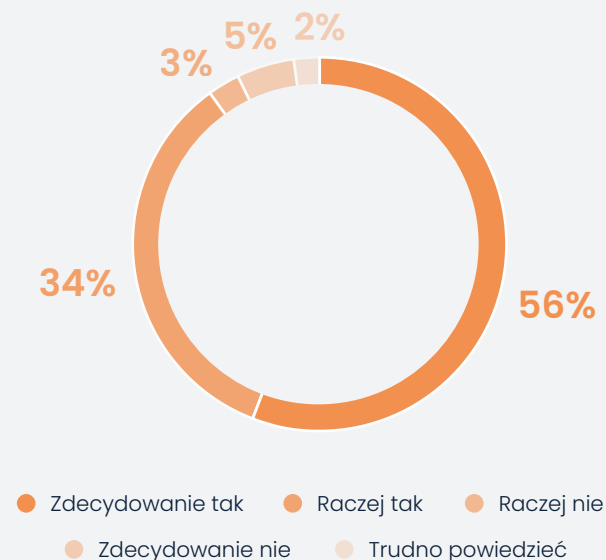
e-Paliwa

Droga alternatywa dla napędów elektrycznych

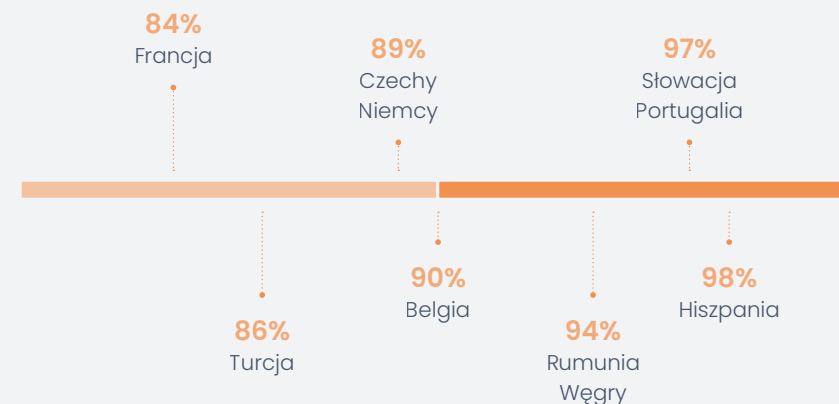
Paliwo syntetyczne, czyli tzw. e-paliwo (produkowane z zielonego, odnawialnego wodoru i CO₂ wychwytywanego z atmosfery), choć jest już znany rozwiązaniem od wielu lat, m.in. w przemyśle lotniczym, to w dyskursie publicznym pojawiło się dopiero w 2023 roku, kiedy finalizowano przepisy związane z zakończeniem sprzedaży aut spalinowych w Unii Europejskiej. Niemieccy politycy zgłosili pomysł, aby silniki napędzane e-paliwem również były dopuszczone do sprzedaży od 2035 roku. Przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych zapytani, czy to dobry pomysł, w tej kwestii są jednogłośni. W każdym badanym kraju zdecydowana większość jest „za”. W Polsce uważa tak 90% respondentów, w Hiszpanii, Słowacji, Węgrzech, Portugalii, Rumunii jeszcze więcej. Dopuszczenie dodatkowego rozwiązania mogłoby mieć swoje pozytywne przełożenie na setki milionów już znajdujących się w obiegu pojazdów, które mogłyby być „tankowane” e-paliwem. Zaporową barierą jest jednak cena. Jak podaje Międzynarodowa Rada ds. Czystego Transportu (ICCT) przejechanie 100 km na e-paliwie może być nawet dziesięciokrotnie droższe niż w przypadku pojazdów akumulatorowych. Na komercjalizację paliw syntetycznych zostało jednak bardzo niewiele czasu – nieco ponad 10 lat to bardzo krótki czas, aby technologia e-paliw stała się konkurencyjna wobec napędów elektrycznych.

Czy dopuszczenie do sprzedaży od 2035 roku, obok EV, silników spalinowych napędzanych e-paliwem jest dobrym pomysłem?

POLSKA



WSKAZANIA NA TAK I RACZEJ TAK (POZOSTAŁE KRAJE)



Fuzje motoryzacyjne

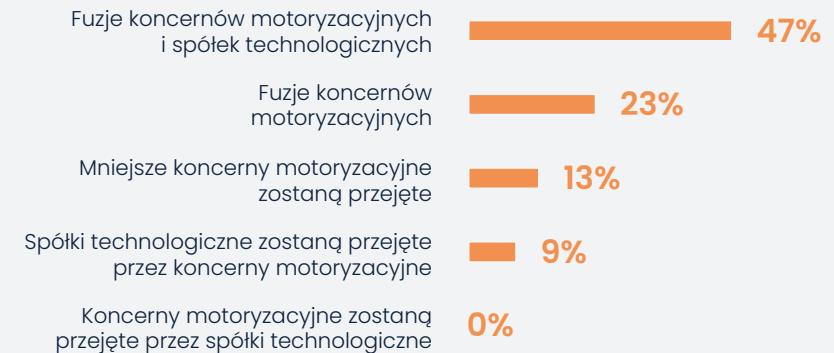
Mniej większych

Powrotu do sytuacji w automotive sprzed pandemii już nie będzie, a w ciągu najbliższych kilku lat motobranżę czeka więcej zmian niż w ostatnich kilku dekadach. Część z nich już się dzieje, a najlepszym przykładem jest konsolidacja branży. Z jednej strony koncerny motoryzacyjne wyciągają wnioski z doświadczeń ostatnich lat i dążą do mniejszej zależności od dostawców lub do samowystarczalności. Między innymi budują fabryki w aliansie z poddostawcami, żeby mieć do dyspozycji części i podzespoły na miejscu lub w bliskiej odległości. Po drugie, międzynarodowi gracze przejmują inne podmioty lub łączą siły w celu wzmocnienia swojego know-how i technologii. Ostatnie najbardziej znane fuzje to powstanie koncernu motoryzacyjnego Stellantis z połączenia włosko-amerykańskiego Fiata i Chryslera z francuskim Peugeot-Citroen czy utworzenie spółki joint venture pomiędzy LG Electronics a Magna International (m.in. silniki elektryczne, systemy napędu elektrycznego).

Jak wynika z badania, w najbliższych latach fuzji lub wspólnych przedsięwzięć będzie coraz więcej. W każdym z 11 krajów respondenci wskazali fuzje koncernów motoryzacyjnych lub fuzje koncernów motoryzacyjnych i spółek technologicznych jako zjawiska, które najbardziej zyskają na znaczeniu. W efekcie rynek motoryzacyjny będzie zdecydowanie mniej rozdrobniony, a dzięki efektom skali koszty tworzenia nowych, innowacyjnych produktów – głównie w obszarze elektromobilności – będą niższe.

W związku z obecnymi zmianami, jakie przechodzi globalna branża motoryzacyjna, które zjawisko zyska najbardziej na znaczeniu?

POLSKA



Okiem eksperta



JACEK OPALA

Członek Zarządu
Exact Systems

Dostawca, odbiorca i cena auta elektrycznego to czynniki, które w perspektywie kolejnych lat będą się zmieniać. Na początku powoli, jednak im bliżej granicznej daty 2035, tym na „e-rynku” będzie się działo więcej i szybciej. Zaczniemy od dostawcy. Wśród producentów, którzy w opinii przedstawicieli branży motoryzacyjnej mają największe szanse tworzyć czołówkę firm sprzedających auta elektryczne w 2035 roku, zabrakło chińskich koncernów. A to nie jest tak, że oni odpuścili sobie rynek europejski, wręcz przeciwnie, spodziewam się mocnej ofensywy, skierowanej do konkretnego odbiorcy. Chińskie modele z pewnością będą stanowić alternatywę dla dużo droższych elektryków z fabryk europejskich. Jak podaje Samar, średnia cena auta elektrycznego w Polsce wynosi ok. 270 tys. zł, o 100 tys. zł więcej niż średnia cena osobówki z konwencjonalnym napędem. To zaporowa cena dla większości kierowców. Early adopters to osoby zamożne, które kupują elektryka jako drugi lub trzeci pojazd w rodzinie, testują jego możliwości. Dopiero jak zmieni się podaż aut elektrycznych, dostępnych będzie więcej modeli w różnych cenach, zmieni się także struktura kupujących. I tutaj może okazać się znacząca rola chińskich producentów. Światowym liderem sprzedaży aut elektrycznych jest chiński koncern BYD, który pod koniec 2023 roku wprowadził do Europy swój flagowy model Seal, którego cena obecnie kształtuje się na poziomie 110 tys. zł. Co więcej, producent ten pokazał zdecydowanie tańszy, miejski model, Seagull, którego cena zaczyna się od 50 tys. zł. Widać zatem, że ofensywa trwa i europejscy producenci mają się kogo obawiać. W odróżnieniu do konsumentów, którzy na tym skorzystają. To, czy chińscy producenci zbudują wolumeny w Europie, będzie w dużej mierze zależało od kontroferty, jaką przygotują lokalni producenci.

Warto jeszcze zwrócić uwagę na to, co będzie działo się ze sprzedażą samochodów po 2035 roku. Największa grupa producentów w Polsce wskazała, że wzrośnie popyt na samochody używane. Oczywiście większość z nich będą stanowić modele spalinowe, ale warto już zacząć mówić, że po 2030 roku ruszy w Polsce także rynek używanych aut elektrycznych. Nie spodziewałbym się wielkiego boomu, bo cały czas pozostaje pytanie o żywotność baterii, jej zasięg, szczególnie gdy będą to już kilkuletnie samochody. Ale z pewnością z każdym rokiem ten rynek będzie coraz większy i bardziej interesujący.

Na koniec chciałbym się odnieść do fuzji koncernów motoryzacyjnych z technologicznymi firmami, które w opinii przedstawicieli automotive będą mieć coraz częściej miejsce. To już się dzieje od wielu lat w dwóch modelach. Z jednej strony jako typowe fuzje dwóch firm, które łączą swoje know how motoryzacyjne i technologiczne. Z drugiej zaś, wielu producentów motoryzacyjnych inwestuje w startupy i ich projekty. W ten sposób nie tylko pozyskują nowe kompetencje i wiedzę, ale także odświeżają podejście do biznesu, pokazując większą kreatywność i rozpalają wyobraźnię. Gdyż podejście automotive musi się zmienić ze standardowego, w którym cykl modelu samochodu trwa nawet 6-7 lat, na bardziej innowacyjne jak w branży technologicznej, gdzie przykładem są telefony, aktualizowane co rok.



Moto

Innowacje



Innowacyjne rozwiązania

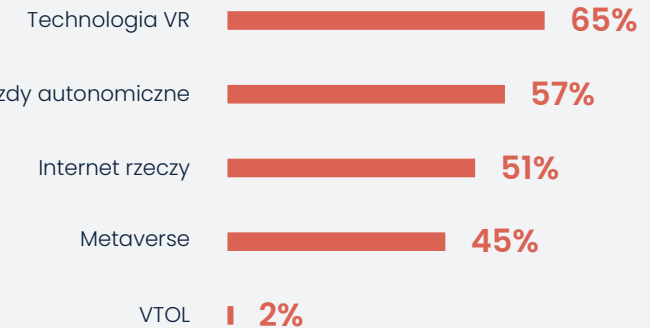
Bez kierowcy w wirtualnej rzeczywistości?

Motoryzacja jest jedną z najszybciej rozwijających się branż na świecie i najczęściej wdrażających innowacje. Wszystko po to, aby nadążyć – a czasami wyprzedzić potrzeby i oczekiwania kierowców. W aż 5 zapytanych krajach, w tym w Polsce, technologia VR, czyli wirtualna rzeczywistość, została wskazana jako obszar z największymi szansami na „demokratyzację” w motoryzacji. Najwięksi producenci już od wielu lat korzystają z tej technologii w celu szkolenia pracowników, szybszego wprowadzania produktu czy jego udoskonalania. Przykładem wykorzystania VR z naszego rodzimego rynku jest fabryka silników i baterii do samochodów elektrycznych Mercedes w Jaworze, gdzie do wirtualnej rzeczywistości przeniesiono aż 7,5 tys. elementów silnika i w ten sposób szkoli się specjalistów od jego składania. Nowi pracownicy nie blokują linii produkcyjnych, nie są narażeni na stres, a program szkoleń kończą szybciej. Z raportu Fortune Business Insights wynika, że globalny rynek VR w motoryzacji będzie rósł w tempie 45 proc. rocznie, osiągając wartość ponad 14 mld dolarów w 2027 roku.

Druga piątka krajów najczęściej wskazała na pojazdy autonomiczne. Definiując autonomiczność przez pryzmat sześciu poziomów (od 0 do 5), połowa z nich została już wdrożona, obecnie firmy pracują nad poziomami 3, 4 i 5 związanymi z bezpieczeństwem i 100% samodzielnością pojazdu. Jednak o ile w tym przypadku dostępna jest technologia i produkt, o tyle brakuje przepisów prawnych i zgody regulatora na poruszanie się takich aut po publicznych drogach.

Które rozwiązania mają największe szanse na dobre wejść do branży motoryzacyjnej w ciągu najbliższych 10 lat?

POLSKA



NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANE ODPOWIEDZI (POZOSTAŁE KRAJE)

70% Belgia Pojazdy autonomiczne	73% Czechy Pojazdy autonomiczne	71% Francja Internet rzeczy	88% Hiszpania Pojazdy autonomiczne	71% Niemcy Pojazdy autonomiczne
87% Portugalia Pojazdy autonomiczne	67% Rumunia Technologia VR	86% Słowacja Technologia VR	77% Turcja Technologia VR	84% Węgry Technologia VR

Szanse i zagrożenia technologiczne

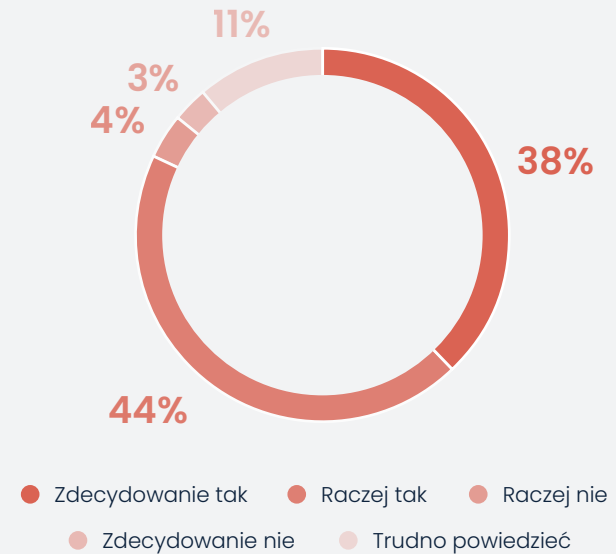
TAK dla motoinnowacji

Przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych we wszystkich badanych krajach w zdecydowanej większości nie mają wątpliwości, że wszelkie nowinki technologiczne, innowacje mogą wpłynąć korzystnie na produkowane pojazdy. W Polsce uważa tak 82% zapytanych, w Hiszpanii, Portugalii i Turcji jeszcze więcej, bo odpowiednio 98%, 96% i 96%. Wskazań na negatywny charakter sztucznej inteligencji, internetu rzeczy czy metaverse jest bardzo mało, poniżej 10%.

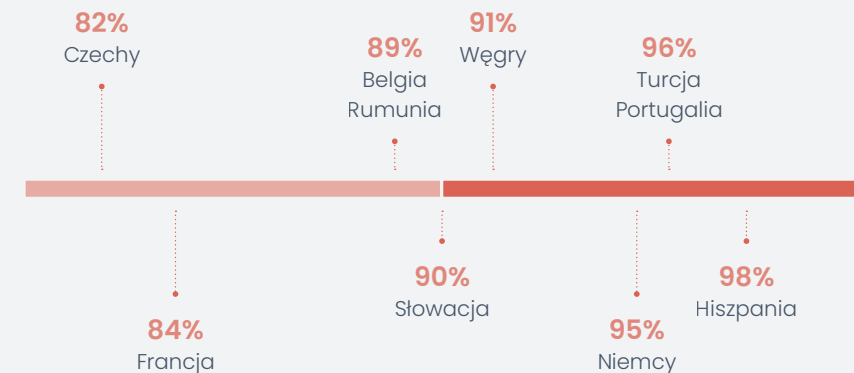
Jednak nie może być tak różowo – reprezentanci motobranży są świadomi wyzwań, jakie niosą ze sobą nowe rozwiązania, których wciąż się uczymy. W Polsce największym zagrożeniem, jakie respondenci widzą w motoinnowacjach, jest zagrożenie dla cyberbezpieczeństwa. Wskazuje na nie 42% zapytanych. Dziś produkowane samochody są komputerami na kółkach, które łączą w sobie rozwiązania technologiczne z mechanicznymi. Dlatego firma doradztwa strategicznego McKinsey od wielu lat postuluje, aby producenci samochodów uznali cyberbezpieczeństwo za integralną część swoich podstawowych funkcji biznesowych i działań rozwojowych w całym cyklu życia produktu, a nie tylko do momentu, gdy samochód zostanie sprzedany klientowi. Istotnym wyzwaniem w opinii 39% respondentów jest brak wiedzy na temat nowych rozwiązań, a w opinii 34% – brak zaufania konsumentów do nich.

Czy rozwiązania oparte o sztuczną inteligencję, internet rzeczy i metaverse wpłyną korzystnie na produkowane samochody?

POLSKA



WSKAZANIA NA TAK (POZOSTAŁE KRAJE)



82%

przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważa, że rozwiązania oparte o sztuczną inteligencję, internet rzeczy i metaverse wpłyną korzystnie na produkowane samochody.

W każdym badanym kraju zdecydowana większość zapytanych jest entuzjastami innowacji w motoryzacji.

Nowe modele zakupowe

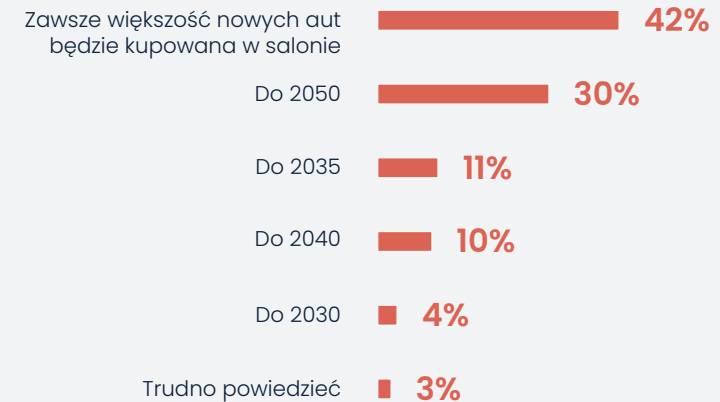
Będziemy jeszcze długo chodzić do salonów samochodowych

Z raportu Gemius/PBI „E-commerce w Polsce 2022” wynika, że zakupy online są bliskie „sercom” i „portfelom” aż 77% Polaków. Najczęściej przez Internet kupujemy ubrania, obuwie, elektronikę czy kosmetyki. Samochodów w tym zestawieniu brakuje i jak wynika z badania jeszcze długo może tak pozostać. Najwcześniej większość aut będziemy kupować w opinii przedstawicieli automotive ok. 2040 roku. Takiej odpowiedzi najczęściej udzielili respondenci z Niemiec, Rumunii, Turcji i Węgier. Czesi, Hiszpanie, Portugalczycy i Słowacy uważają, że z takim stanem rzeczy możemy mieć do czynienia ok. 2050 roku. W Polsce, podobnie jak we Francji, jest zdecydowanie mniej takich opinii. 42% przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w naszym kraju uważa, że zawsze większość klientów będzie kupować nowe samochody w salonach. 3 na 10 zapytanych wskazuje dopiero 2050 rok jako ten, kiedy to jednak online weźmie górę na stacjonarnymi sklepami.

Wielu producentów samochodów rozważa sprzedaż dodatkowych funkcji i usług w ramach miesięcznego abonamentu, np. oprogramowanie, konserwację, ładowanie, systemy wspomagające kierowcę itp. Przedstawiciele motobranży zostali zapytani, czy konsumenci będą skłonni płacić za nie. W Polsce aż 7 na 10 respondentów uważa, że tak (zdecydowanie i raczej tak – 70%), jeszcze więcej pozytywnych opinii było w Turcji (96%) i Słowacji (74%). Zdecydowanie mniej entuzjastów modelu subskrypcyjnego jest w Hiszpanii (19%), Francji (23%) i Niemczech (46%).

Kiedy większość nowych samochodów osobowych w Polsce będzie kupowana przez klientów online?

POLSKA



NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANE ODPOWIEDZI (POZOSTAŁE KRAJE)

33% Belgia Nigdy	34% Czechy do 2050	60% Francja Nigdy	73% Hiszpania do 2050	40% Niemcy do 2040
51% Portugalia do 2050	42% Rumunia do 2040	53% Słowacja do 2050	45% Turcja do 2040	43% Węgry do 2040

70%

70%

przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważa, że subskrypcyjny model sprzedaży dodatkowych funkcji i usług przez producentów samochodów ma szanse na powodzenie.

Zdecydowanie mniej entuzjastów abonamentowej sprzedaży jest w Hiszpanii (19%) i Francji (23%).

W parze z technologią

Związek motoryzacji z technologią ma przyszłość

Respondenci w każdym badanym kraju nie mają wątpliwości, w jakim kierunku powinni iść uczestnicy rynku motoryzacyjnego, aby być konkurencyjnym i nie wypaść „z obiegu”. Połączenie produkcyjnego doświadczenia koncernu motoryzacyjnego z kompetencjami firmy technologicznej może dać największe szanse na sukces sprzedażowy w motoryzacji. W Polsce uważa tak 83%, w Niemczech 77%, w Czechach 89%, a w Turcji 89%. Takie związki już są zawierane od wielu lat. Między innymi w połowie 2023 roku o spółce joint venture poinformowali koncern motoryzacyjny Stellantis oraz największy na świecie producent komponentów elektronicznych i rozwiązań technologicznych Foxconn. Utworzony SiliconAuto od 2026 roku będzie zajmować się projektowaniem i sprzedażą najnowocześniejszych półprzewodników dla branży przemysłu motoryzacyjnego, w tym dla Stellantis. Spółka joint venture łączy specjalistyczne know-how Foxconn w dziedzinie ICT z dogłębną wiedzą Stellantis na temat różnorodnych potrzeb mobilności na świecie.

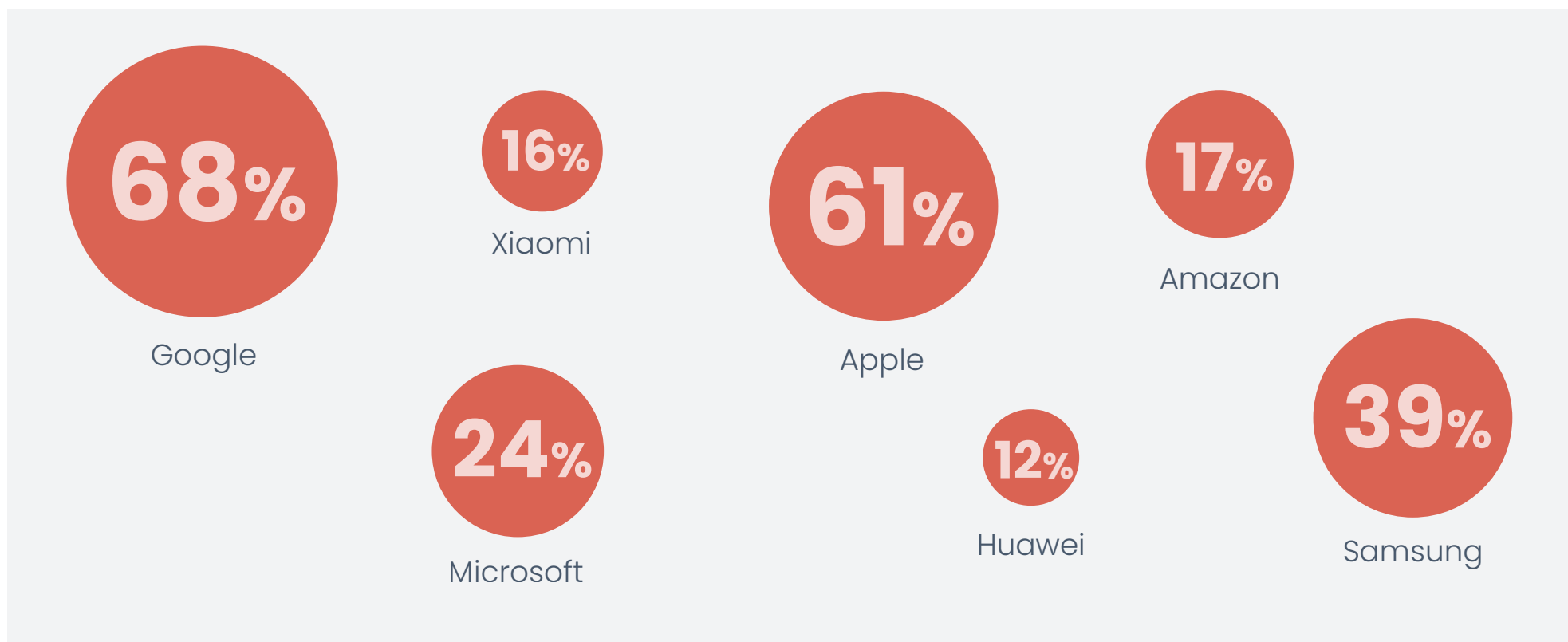
Scenariusz, w którym koncern motoryzacyjny zdecyduje się na „samotne” zdobywanie rynku ma niewielu entuzjastów – w Polsce tylko 11% daje mu szanse na sukces, w Niemczech taką opinię wyraziło zaledwie 5% respondentów, w Turcji 10%, a w Słowacji 9%. Jeszcze mniej prawdopodobna jest produkcja w wykonaniu tylko technologicznej firmy. Na ten wariant wskazuje tylko 2% badanych w Polsce.

Który model działania ma największe szanse na sukces w produkcji samochodu będącego tzw. komputerem na kółkach?

POLSKA



Firmy technologiczne, które mają największe szanse odnieść sukces na rynku motoryzacyjnym z własną marką pojazdu



Okiem eksperta



Artur Kurasiński

CEO
Kurasinski.com

Technologia odgrywa kluczową rolę w przemyśle motoryzacyjnym, przynosząc wiele korzyści dla producentów. Umożliwia tworzenie bardziej zaawansowanych i bezpiecznych pojazdów, poprawiając jednocześnie wydajność procesów produkcyjnych i obniżając koszty. Dzięki robotyce i zaawansowanym systemom kontroli jakości, jak również technologiom wspomagającym projektowanie, producenci są w stanie wytwarzać lepsze pojazdy szybciej niż kiedykolwiek wcześniej.

Jednak wprowadzenie nowych technologii może też komplikować proces produkcyjny. Wprowadzenie nowych maszyn lub oprogramowania często wymaga szkoleń dla pracowników i dostosowania istniejącej infrastruktury. Co więcej, choć technologia znacząco ułatwia produkcję, projektowanie i diagnostykę, przynosi też pewne zagrożenia. Awaria skomplikowanego systemu może sparaliżować całą produkcję, a rosnące ryzyko ataków hakerskich stawia wyzwania w zakresie cyberbezpieczeństwa, zwłaszcza dla nowoczesnych, „podłączonych” pojazdów.

Jeśli chodzi o zainteresowanie technologią i innowacjami w przemyśle motoryzacyjnym, można zaobserwować je na każdym kroku – od produkcji, przez sprzedaż, aż po obsługę serwisową. Producenci inwestują w automatyzację i robotykę, sprzedawcy korzystają z wirtualnych salonów i konfiguratorów online, a serwisy stosują nowoczesne narzędzia diagnostyczne i komunikują się z klientami za pomocą aplikacji.

Podsumowując, choć technologia przynosi liczne korzyści dla przemysłu motoryzacyjnego, to równocześnie stawia przed producentami nowe wyzwania, które muszą być uwzględnione w strategii rozwoju każdej firmy.

Metodologia badania

Badanie „MotoBarometr 2023. 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 972 respondentów z 11 państw (Polska, Belgia, Czechy, Francja, Hiszpania, 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 2023 roku.

Liczba respondentów:

KRAJ	POLSKA	BELGIA	CZECHY	FRANCJA	HISZPANIA	NIEMCY	PORTUGALIA	RUMUNIA	SŁOWACJA	TURCJA	WĘGRY	SUMA
FIRMY	211	61	82	58	52	96	55	101	81	88	87	972

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, Francji, 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 2023. Nastroje w automotive w Europie

© 2023 Exact Systems Sp. z o.o. Wszystkie prawa zastrzeżone.

Cytowanie danych za: „MotoBarometr 2023. Raport Exact Systems Sp. z o.o.”

Redakcja i opracowanie graficzne: www.PrezStudio.pl

Więcej informacji udziela:

Sylwia Maj
Biuro Prasowe Exact Systems
m.: +48 503 701 452
e.: sylwia.maj@exactsystems.com

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



Wyniki #MotoBarometr2023 były interesujące? Podziel się nimi z innymi!

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