

Exact x Forestall

2024

MotoBarometr

Nastroje w automotive w Europie

Exact x Forestall (daw. Exact Systems)

Spis treści

1

Produkcja motoryzacyjna

- 7 Prognozy
- 10 Czynniki wzrostów i spadków
- 11 e-Produkcja
- 12 Okiem eksperta

2

Zatrudnienie w motoryzacji

- 14 Prognozy
- 15 Pracownicy z Ukrainy
- 17 Automatyzacja
- 18 Okiem eksperta

3

Kierunek 2035

- 20 Sprzedaż aut elektrycznych
- 22 Ceny aut elektrycznych
- 23 Technologia przyszłości
- 25 Okiem eksperta

4

Europejskie, chińskie czy rodzime

- 27 Cła na chińskie samochody
- 30 Lider sprzedaży EV
- 32 Okiem eksperta

(Nie)Przypadkowy czarny kolor



JACEK OPALA

Prezes Zarządu
Exact x Forestall

Czarna odsłona tegorocznej edycji MotoBarometru, choć zaplanowana już rok temu, ma swoje symboliczne znaczenie. Bo tak czarnych chmur nad branżą motoryzacyjną jeszcze kilka miesięcy temu się nie spodziewaliśmy. I nie chodzi tylko o polski rynek, bo wszyscy zdajemy sobie sprawę, że nasza branża jest w niemal stu procentach zglobalizowana. To europejski silnik redukuje biegi, powoli gaśnie. Główna gospodarka, czyli Niemcy, łapie zadyszki i zgodnie z przewidywaniami ekonomistów, ten rok zakończy z PKB pod kreską. Elektromobilność, która miała „dodać gazu” europejskiemu automotive, nie tylko nie zyskuje nowych kierowców, lecz jej udział w łącznej sprzedaży nowych samochodów spada w ujęciu rocznym. Do tego, za chwilę wejdą kolejne przepisy ograniczające redukcję emisji dwutlenku węgla przez produkowane pojazdy. A jakby tego było mało, za europejskimi drzwiami czai się chętny, żeby przejąć kierownicę i zdominować europejski rynek własną technologią.

Po tak poważanych i nieprzewidywalnych problemach, z jakimi przyszło nam się zmagać podczas pandemii czy po wybuchu wojny w Ukrainie, liczyliśmy się z tym, że dalej nie będzie łatwo, ale „gorzej już nie będzie”. Jednak obecna suma kłopotów wcale nie okaże się mniej poważna w skutkach, jeśli wspólnie jako branża będziemy się biernie temu przyglądać. Zresztą konkretnych działań oczekują sami producenci. W 9 na 11 badanych przez nas krajów, większość respondentów uważa, że wprowadzenie przez Komisję Europejską kolejnych podwyżek celi na samochody elektryczne importowane z Chin to dobre rozwiązanie. W tym gronie znajduje się również Polska. Co więcej, przedstawiciele automotive w większości chcą podjęcia przez władze UE kolejnych kroków, które zahamowałyby import chińskich aut elektrycznych do Europy. W tym gronie są także Polska, Niemcy, Czechy, Hiszpania czy Turcja. Bo z „chińskiej jazdy po zwycięstwo” zdaje sobie sprawę coraz więcej z nas. W aż 9 na 11 badanych krajów, większość ankietowanych prognozuje, że w 2035 roku, czyli w roku wycofania ze sprzedaży nowych spalinowych samochodów, liderem sprzedaży EV w Unii Europejskiej będzie chiński producent. I nie widziałbym w tym nic złego, mamy wolny rynek. Chińska myśl technologiczna jest na coraz wyższym poziomie – wręcz w wielu elementach wyższym niż europejska, co miałem okazję podejrzeć odwiedzając fabryki motoryzacyjne w Państwie Środka. Ceny chińskich samochodów są bardziej na europejską kieszeń niż te europejskie. Również chiński design nie budzi zastrzeżeń, czasami zachwyca. Jednak jako patriota lokalny i gospodarczy – motoryzacja jest jedną z najważniejszych gałęzi polskiej gospodarki, i przedstawiciel firmy, która działa zarówno na rynku europejskim jak i chińskim, życzylbym sobie, aby ta konkurencja wciąż była zdrowa i mobilizowała wszystkie strony do pozytywnych działań. Finalnie, wszyscy na tym skorzystamy i pojedziemy dalej.

A jak w szczegółach przedstawiciele branży motoryzacyjnej widzą przyszłość? Czy zatrudnienie będzie jeszcze bardziej spadać, a automatyzacja przyniesie dalszą redukcję „etatów”? W końcu, co z tą elektromobilnością, czy jest dla niej alternatywa? Na te i wiele więcej pytań odpowiada ósma już edycja MotoBarometru.

Zapraszam Państwa do lektury i mam nadzieję, że te czarne chmury szybko się rozejdą!

Jacek Opala, prezes zarządu Exact x Forestall

Produkcja motoryzacyjna

32%

przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce prognozuje, że w ciągu 12 najbliższych miesięcy produkcja wzrośnie.

62%

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

Zatrudnienie w motoryzacji

21%

przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce prognozuje, że w ciągu 12 najbliższych miesięcy zatrudnienie wzrośnie.

83%

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

Kierunek 2035

47%

przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważa, że **najbardziej perspektywiczną technologią są silniki wodorowe.**

34%

przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważa, że **dopiero w 2033/2034 roku EV będą stanowić 50% sprzedaży nowych aut.**

Europejskie, chińskie czy rodzime

73%

przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważa, że **UE powinna wykonać kolejne kroki, aby zahamować import EV z Chin.**

53%

przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w Polsce uważa, że **liderem sprzedaży EV w UE w 2035 roku będzie chiński producent.**



Produkcja
motoryzacyjna

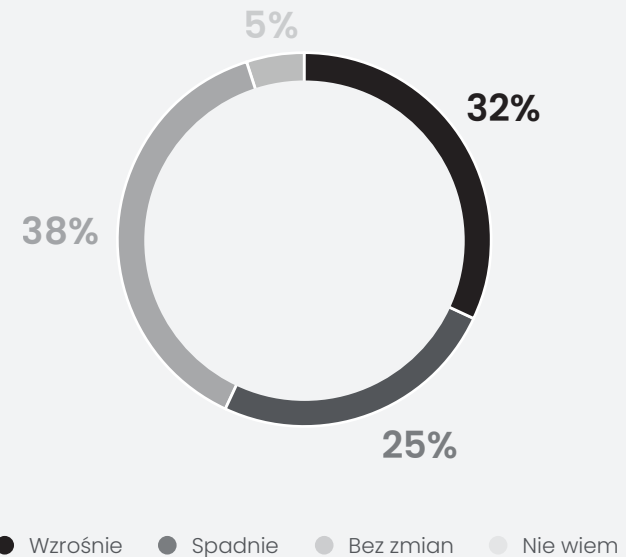
Prognozy

Produkcyjni optymiści zdejmują różowe okulary

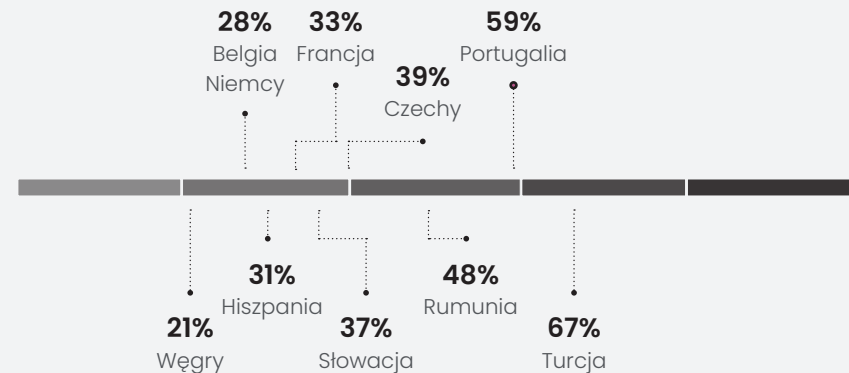
Optymizm producentów pojazdów z roku na rok słabnie. W 2022 roku w 9 na 11 krajów ponad połowa przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych prognozowała wzrost produkcji w ciągu najbliższych 12 miesięcy. W 2023 roku ta grupa zmniejszyła się do 5 krajów, a w tegorocznej edycji tak optymistycznie w przyszłość spoglądają już tylko 2 kraje – Portugalia i Turcja. W Polsce tylko 32% respondentów liczy na trend wzrostowy. To najniższy wynik od początku realizacji badania, czyli od 2016 roku. Podobnie jak rok wcześniej najliczniejsza jest grupa osób, które nie spodziewają się większych zmian (38%). Jednak warto zwrócić uwagę na respondentów-pesymistów. Tegoroczny wynik na poziomie 25% jest pięć razy wyższy niż w 2023 roku, kiedy na spadek produkcji wskazywało tylko 5% zapytanych. Więcej obaw mają przedstawiciele Hiszpanii (61%), Belgii (39%), Węgier (39%) i Niemiec (28%).

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

POLSKA



PROGNOZOWANY WZROST (POZOSTAŁE KRAJE)



Chiny atakują i coraz bardziej odrywają się od peletonu

Z danych Międzynarodowej Organizacji Producentów Samochodów OICA wynika, że 2023 rok był trzecim z kolei, kiedy produkcja motoryzacyjna odbudowuje się po pandemicznych latach. Z fabryk na całym świecie wyjechało 93,5 mln pojazdów, co oznacza 10% wzrost w porównaniu do 2022 roku. Wynik jest powyżej poziomu wypracowanego w przedpandemicznym 2019 roku (92 mln), ale do rekordowego 2017 roku, kiedy wyprodukowano ponad 97 mln pojazdów jeszcze sporo brakuje. Warto jednak zwrócić uwagę na dwie statystyki. Po pierwsze, Chiny w 2023 roku przekroczyły po raz pierwszy granicę 30 mln wyprodukowanych pojazdów. Po drugie, Państwo Środka coraz bardziej zwiększa dystans dzielący je od drugiego gracza na rynku, jakim są Stany Zjednoczone. Z amerykańskich fabryk wyjechało niemal trzy razy mniej aut, co więcej dynamika produkcji jest w tym kraju dwa razy niższa (6% r/r vs. 12% r/r w Chinach). Dlatego, jeśli chiński rynek utrzyma podobne tempo produkcji (ok. 10% wzrost w ujęciu rocznym), do tego na plusie będą pozostałe największe rynki motoryzacyjne, być może 2024 rok będzie tym, w którym po raz pierwszy granica produkcji na poziomie 100 mln pojazdów zostanie przekroczona.

tylko
32%

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

To najniższy wynik od 2016 roku!

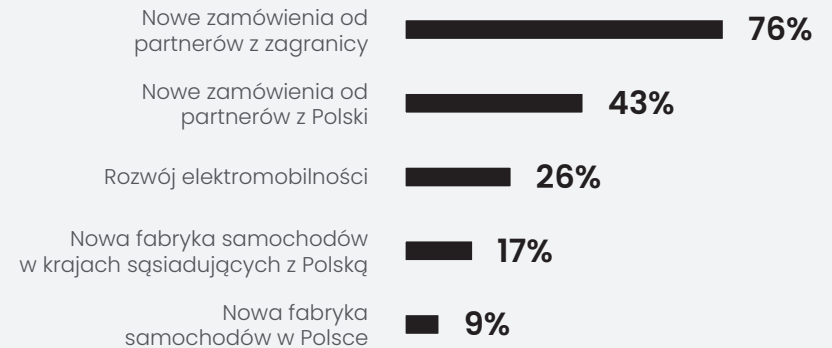
Czynniki wzrostów i spadków

Coraz mniejsze szanse na nową fabrykę

Polska motoryzacja nie od dziś jest uzależniona od popytu globalnego na nasze produkty. Potwierdzają to po raz kolejny wyniki tegorocznego badania. Zamówienia od partnerów z zagranicy to najważniejszy czynnik zarówno wzrostu jak i spadku produkcji motoryzacyjnej. Ten czynnik dominuje od początku realizacji badania, czyli od 2016 roku. Drugim znaczącym czynnikiem mogą być zamówienia od firm z Polski. Podobny odsetek respondentów w rozwoju elektromobilności upatruje szans jak i zagrożeń dla dynamiki polskiej produkcji motoryzacyjnej. Nieco mniej przedstawicieli motobranży w Polsce niż rok temu obawia się, że bliskość geograficzna kraju będącego w stanie wojny może negatywnie odbić się na wielkości motoprodukcji (11% vs. 15% w 2023 roku). I warto także podkreślić, że od kilku lat zmniejsza się grupa licząca na nową fabrykę samochodów (obecnie 9%, w 2023 roku – 11%, w 2022 roku – 13%).

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

POLSKA



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

POLSKA



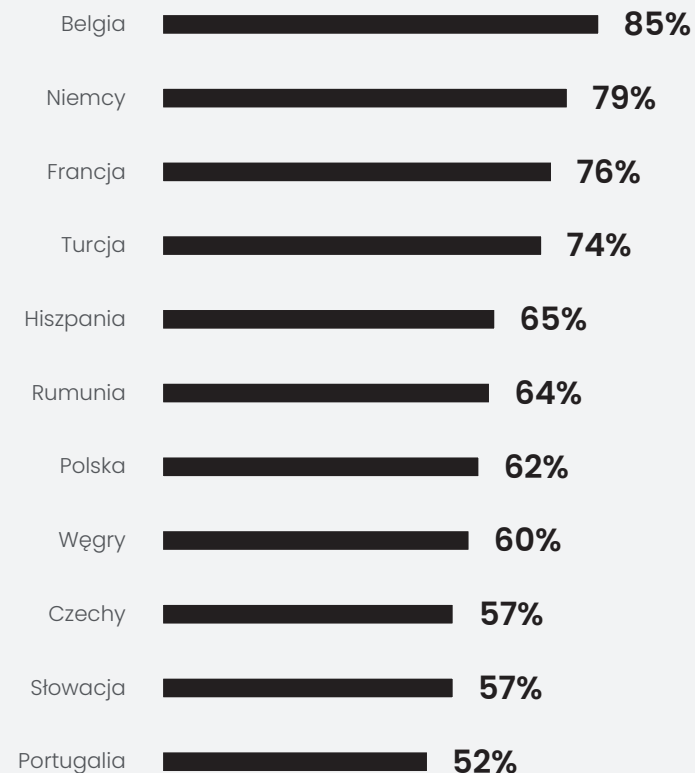
e-produkcja

Mamy kogo ścigać

Choć Polska nie może pochwalić się licznymi zakładami produkującymi samochody elektryczne, to jednak zajmuje wysoką pozycję w e-łańcuchu dostaw, z dużym naciskiem na produkcję akumulatorów litowo-jonowych. I rzeczywiście liczna grupa firm prowadzi działalność lub badania w tym obszarze (62%). Ten wynik pozostaje na takim samym poziomie co w 2023 roku. Jednak warto podkreślić, że plasuje nas dopiero w drugiej połowie stawki badanych krajów. Prym, podobnie jak rok wcześniej, wiedzie Belgia, gdzie zdecydowana większość, bo aż 85% respondentów, wskazała na e-działalność. W Niemczech aż 8 na 10 zakładów już e-produkuje, we Francji i Turcji ponad 70% motozakładów. Mniej e-uczestników rynku niż w Polsce jest na Węgrzech, w Czechach, Słowacji i Portugalii.

Czy Państwa firma prowadzi działalność lub badania w obszarze elektromobilności?

Wskazania na tak



Okiem eksperta



Paweł Widel

Prezes,
Związek Pracodawców
Motoryzacji i Artykułów
Przemysłowych

Pesymizm producentów motoryzacyjnych jest uzasadniony

Po udanym dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego 2023, w którym produkcja sprzedana branży wzrosła o 15%, 2024 zwiastuje pojawienie się pesymizmu. MotoBarometr potwierdza obawy. Tegoroczny poziom pesymizmu jest pięć razy wyższy niż w 2023. Wiele przesłanek wskazuje, że przyszłość przemysłu motoryzacyjnego nie będzie usłana różami. Niemcy borykają się ze spadkiem produkcji w przemyśle. W sierpniu 2024 rejestracje nowych samochodów w UE odnotowały gwałtowny spadek.

Nadzieje, że samochody elektryczne pomogą przemysłowi poprzez wzrost wolumenów nie materializują się. W sierpniu 2024 rejestracje samochodów z napędem elektrycznym spadły o 43% a ich całkowity udział w rynku spadł do 14,4%.

W 2025 wejdzie w życie przepis zmniejszający poziom emisji dwutlenku węgla z samochodów do 94 g/km, co wymaga ponad 20% udziału samochodów elektrycznych. Luka pomiędzy aktualnym udziałem a wymaganym do osiągnięcia celu jest znacząca, a jej domknięcie trudne. W tym samym czasie, rynek pojazdów elektrycznych w Europie jest podgryzany przez chińskich producentów, na których zapowiedzi podniesienia ceł importowych nie zrobiły większego wrażenia. A w samej Polsce, nastroje producentów mogą być pogorszone z powodu cen energii, śladu węglowego, mniej konkurencyjnego systemu pomocy publicznej oraz wzrost kosztów pracy.

W przeszłości, nasza branża wykazała dużą odporność. Mam nadzieję, że tak samo będzie i teraz. Ale sukces branży będzie zależał od zmiany w modelu gospodarczym, w sytuacji, w której tradycyjne motory wzrostu gasną. I staje się oczywiste, że zmiana modelu będzie możliwa tylko w otwartym dialogu interesariuszy.



Steam

Partner działu

Zatrudnienie w branży
motoryzacyjnej



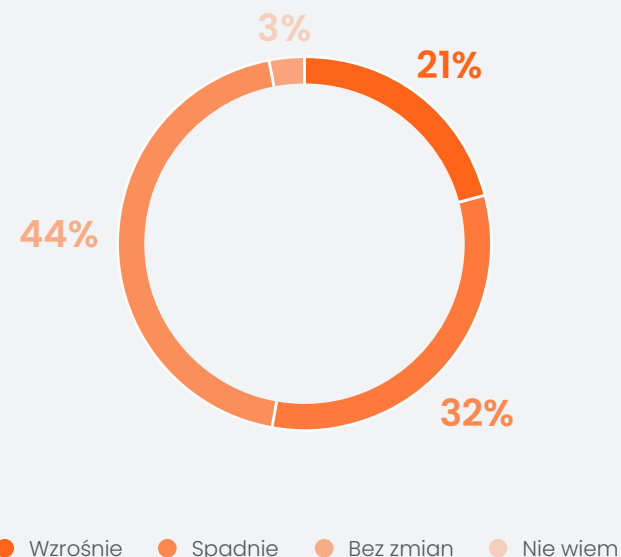
Prognozy

Nie ma odwrotu od redukcji etatów

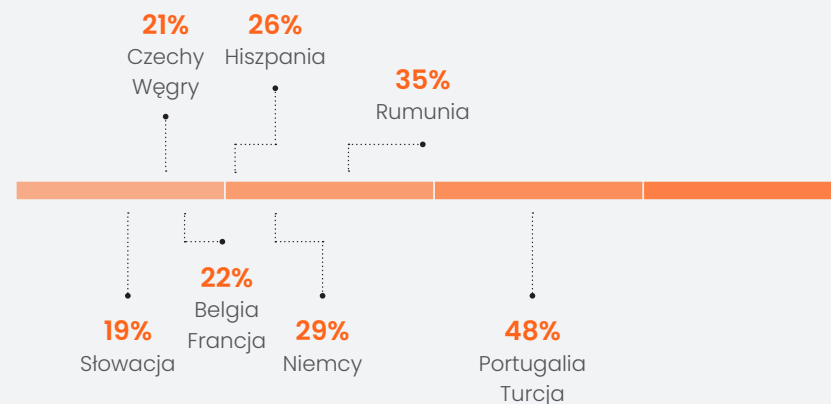
Z wyliczeń Stowarzyszenia Dystrybutorów i Części Motoryzacyjnych wynika, że w ciągu ostatnich 5 lat w Unii Europejskiej w obszarze produkcji części utworzono jedynie 55 tys. nowych stanowisk pracy, podczas gdy zlikwidowano ich ponad dwa razy więcej (ok. 118 tys.). Co więcej, od 2023 roku tempo redukcji zatrudnienia rośnie, a jak wskazują wyniki tegorocznego badania, w kolejnych miesiącach wcale nie musi być lepiej. Podczas gdy w 2022 roku w 7 na 11 badanych krajów ponad połowa przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych prognozowała wzrost zatrudnienia w ciągu najbliższych 12 miesięcy, w 2023 roku taki optymizm dotyczył 5 państw, w tym roku nie ma ani jednego takiego kraju. W Polsce tylko co piąty respondent oczekuje wzrostu zatrudnienia, co stanowi drugi najniższy wynik wśród badanych krajów (ex aequo z Czechami i Węgrami). To także najniższy wynik od początku realizacji badania, czyli od 2016 roku. Prognoza staje się jeszcze mniej optymistyczna, jeśli weźmiemy pod uwagę, że w 2024 roku grono pesymistów w Polsce jest osiem razy wyższe niż w 2023 roku (32% vs. 4%). Co więcej, ten wynik jest najwyższym w stawce badanych krajów!

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)



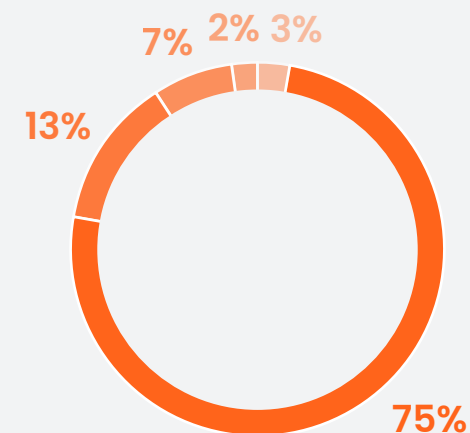
Pracownicy z Ukrainy

TOP3 krajów bez zmian

W 2021 roku – 58%, w 2022 roku – 72%, w tym roku – podobnie jak w 2023 – dokładnie 3 na 4 pracodawców w polskiej branży motoryzacyjnej zatrudnia obywatela Ukrainy. Nie mamy już do czynienia z trendem wzrostowym, czego nie można powiedzieć o wielu innych krajach. Niemal wszystkie fabryki w Czechach zatrudniają obywateli Ukrainy i widoczny jest znaczny wzrost w ujęciu rocznym – z 72% w 2023 roku do 97% w 2024 roku. W Słowacji, która plasuje się tuż za Polską, zatrudnienie Ukraińców wyhamowało w porównaniu do poprzedniego roku aż o 21 pp. Podobnie Niemcy są mniej aktywni w tym obszarze i już „tylko” 27% respondentów twierdzi, że ich firma zatrudnia obywatela Ukrainy, podczas gdy rok wcześniej taką deklarację złożyło 41% respondentów. Większe zatrudnienie naszych wschodnich sąsiadów widać jednak w Hiszpanii, Portugalii, Francji i Węgrzech.

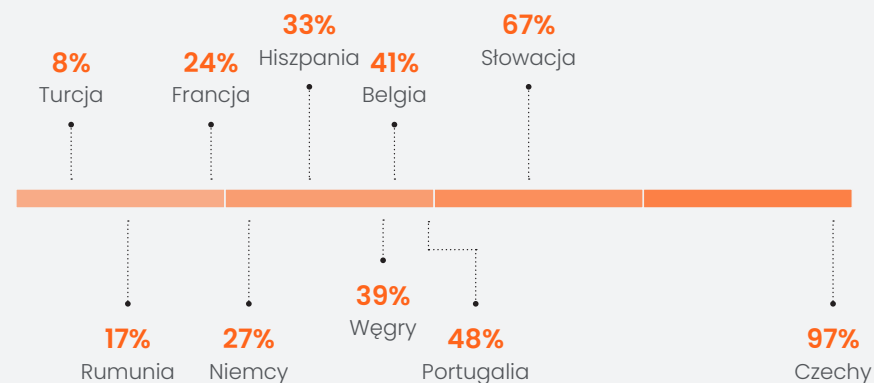
Czy zatrudniają Państwo lub zatrudniali w przeszłości pracowników z Ukrainy?

POLSKA



● Tak ● Nie ● Nie, ale zatrudnialiśmy ● Nie, ale planujemy ● Nie wiem

ZATRUDNIAMY PRACOWNIKÓW Z UKRAINY (POZOSTAŁE KRAJE)



75%

zakładów motoryzacyjnych w Polsce
zatrudnia obywateli Ukrainy.

Więcej firm zatrudniających Ukraińców jest tylko w Czechach – 97%.

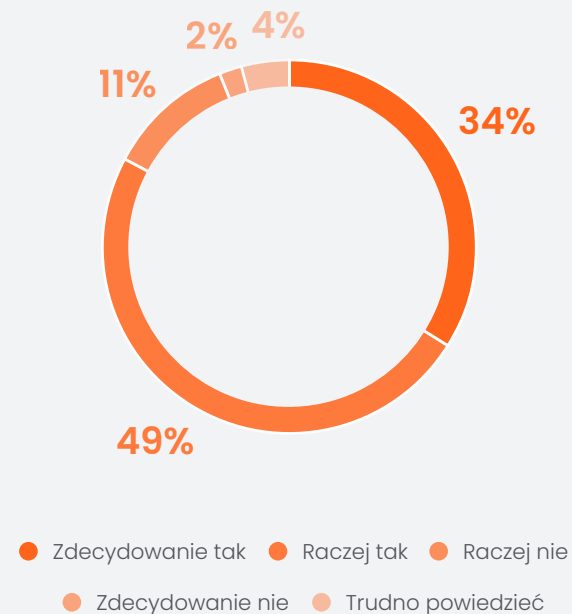
Automatyzacja

Automatyzacja się nie zatrzymuje, zatrudnienie już tak

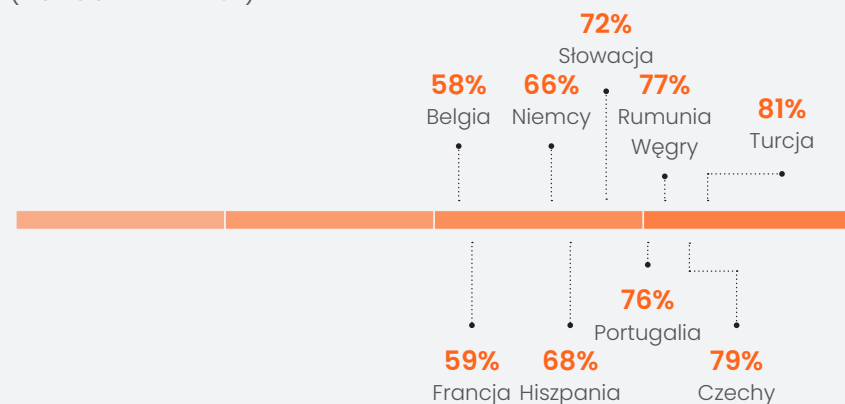
73% ankietowanych na pytanie, czy ich firma wdrożyła rozwiązania oparte na automatyzacji lub robotyzacji produkcji, odpowiedziała twierdząco. Podobną odpowiedź udzieliła również zdecydowana większość respondentów w pozostałych 10 badanych krajach. Jednym z efektów takich wdrożeń może być redukcja zatrudnienia, w szczególności w przypadku osób wykonujących powtarzalne, rutynowe czynności, co potwierdzają przedstawiciele fabryk. W całej stawce badanych krajów większość zapytanych odpowiedziała twierdząco na pytanie, czy automatyzacja przyczyni się do zmniejszenia poziomu zatrudnienia w ich zakładach. W tym gronie znajduje się także Polska – 83% respondentów odpowiedziało „zdecydowanie tak” lub „raczej tak”. Co ciekawe, 37% reprezentantów zakładu produkcyjnego w naszym kraju jest odmiennego zdania i nie widzi realnego przełożenia automatyzacji na mniejszy poziom zatrudnienia.

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

POLSKA



WSKAZANIA NA ZDECYDOWANIE TAK I RACZEJ TAK
(POZOSTAŁE KRAJE)



Okiem eksperta



Dawid Bąk

Prezes Zarządu,
Steam Workforce i
Steam Recruitment

Robotyzacja i AI mogą zmienić rynek pracy w przyszłości, ale to niestabilność i spadek popytu są dziś największym wyzwaniem dla firm

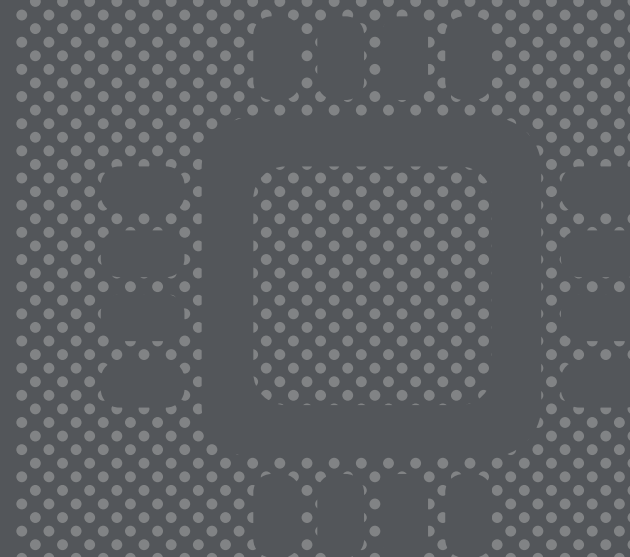
Niestety, dołączam do grona pesymistów, którzy przewidują, że w ciągu najbliższych 12 miesięcy nie nastąpi wzrost zatrudnienia. Jako osoba zarządzająca dwiema spółkami – jedną świadczącą usługi outsourcingowe, a drugą będącą agencją pracy tymczasowej – mam wgląd w sytuację klientów z różnych branż. Kryzys odczuwalny jest w wielu branżach, a producenci części samochodowych ponoszą duże straty i ogłaszają zwolnienia, głównie z powodu niestabilności rynku oraz braku popytu na oferowane produkty.

Polska, jako kraj będący znaczącym dostawcą dla Europy Zachodniej, odczuwa skutki sytuacji gospodarczej w Niemczech, Belgii i Holandii. Kraje te stają przed wyzwaniami, które jeszcze kilka miesięcy temu nie były tak widoczne. Wydarzenia takie jak wybory w USA mogą mieć istotny wpływ na globalne procesy ekonomiczne, a wojna w Ukrainie dodatkowo destabilizuje rynek.

Oprócz ogólnej niepewności na rynku europejskim, chciałbym zwrócić uwagę na rosnącą rolę optymalizacji procesów produkcyjnych, szczególnie poprzez automatyzację i wykorzystanie sztucznej inteligencji. Firmy coraz częściej koncentrują się na tych rozwiązaniach, co może ograniczać zapotrzebowanie na nowych pracowników. Robotyzacja i AI mają duży potencjał do odbierania pracy w perspektywie kolejnych lat. Obecnie największym problemem dla firm są jednak niestabilne zamówienia, malejący popyt oraz trudna sytuacja polityczna na świecie. Kluczowym czynnikiem dla producentów pozostaje elastyczność w zakresie zatrudnienia. Zlecenie procesów agencjom pracy tymczasowej staje się dla firm bezpiecznym rozwiązaniem, gwarantującym ciągłość produkcji przy jednoczesnym zachowaniu kontroli nad kosztami. W zmieniających się warunkach rynkowych, firmy oczekują elastycznych rozwiązań, gdyż same nie są w stanie przewidzieć, jak będą wyglądały kolejne miesiące.



Kierunek
2035



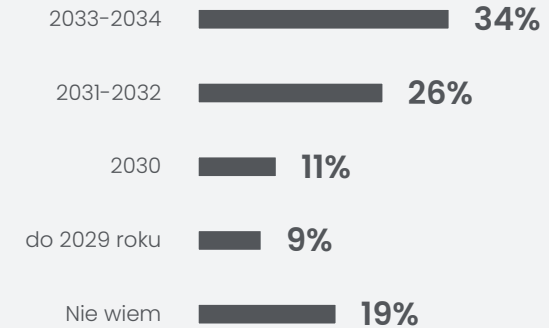
Sprzedaż aut elektrycznych

Brak przyspieszenia w EV

Z najnowszych danych europejskiego stowarzyszenia ACEA wynika, że elektromobilność w Europie wcale nie przyspiesza. Udział aut elektrycznych w łącznej sprzedaży nowych samochodów osobowych w pierwszym półroczu 2024 roku wyniósł 12,5%, przed rokiem było to 12,9%. Coraz bardziej zdają sobie z tego sprawę przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych. Zapytani o to, kiedy udział e-aut w łącznej sprzedaży nowych samochodów osobowych będzie stanowić co najmniej połowę, w aż 10 na 11 krajów wskazali najczęściej na lata 2033-2034. W tym gronie, podobnie jak rok temu, znajduje się Polska. W ubiegłorocznej edycji badania, w połowie krajów respondenci najczęściej wskazali na rok 2030. Widać zatem większą powściągliwość w optymistycznych prognozach. W Belgii w ubiegłym roku najczęściej wskazywano na 2030 rok, w tej edycji respondenci są bardziej ostrożni i częściej wskazali na lata 2033-2034, podobnie we Francji, Hiszpanii, Niemczech, Portugalii i Rumunii. Również w Słowacji i Węgrzech nieco optymizm przygaś. Inaczej jest w Turcji, gdzie w tym roku najczęściej respondenci wskazali na 2030 rok, podczas gdy rok temu na lata 2033-2034.

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

POLSKA



NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANA ODPOWIEDŹ (POZOSTAŁE KRAJE)

39% Belgia (2033-2034)	41% Czechy (2033-2034)	51% Francja (2033-2034)	74% Hiszpania (2033-2034)	41% Niemcy (2033-2034)
35% Portugalia (2033-2034)	25% Rumunia (2033-2034)	45% Słowacja (2033/2034)	28% Turcja (2030)	41% Węgry (2033/2034)

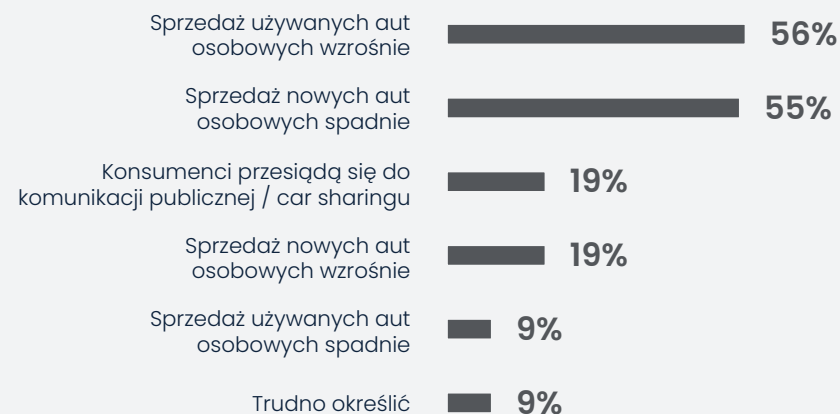
Sprzedaż aut elektrycznych

Prym używanych nad nowymi

Z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że od stycznia do lipca 2024 roku w Polsce zarejestrowano 277 tys. nowych samochodów osobowych, o 16% więcej w ujęciu rocznym. W tym samym czasie liczba rejestracji samochodów używanych była zdecydowanie wyższa i wyniosła blisko 440 tys. sztuk (+25% r/r). Tegoroczna edycja badania, podobnie jak w ubiegłym roku, wskazuje, że monopol elektromobilności od 2035 roku może tylko to zjawisko pogłębić. Największa grupa respondentów w Polsce uważa, że od 2035 roku wzrośnie sprzedaż używanych samochodów osobowych (56%). W drugiej kolejności spadnie sprzedaż nowych osobówek, na co wskazuje 55% zapytanych. Trzecim najbardziej prawdopodobnym scenariuszem wprowadzonych zmian może być zmiana sposobu przemieszczania się Polaków (19%). Podobny odsetek wskazał na wzrost sprzedaży nowych aut osobowych.

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

POLSKA



Ceny aut elektrycznych

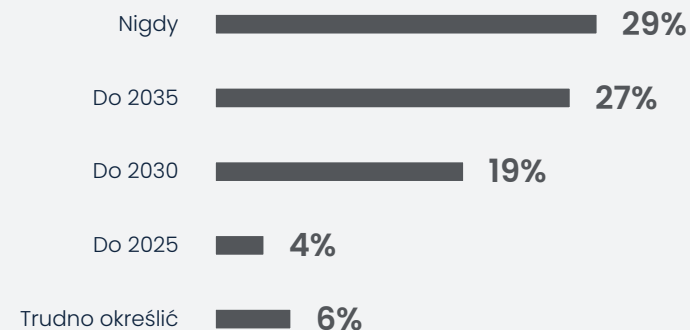
Ceny powoli się wyrównają?

Jak podaje IBRM Samar, średnia ważona cena samochodu osobowego zarejestrowanego w czerwcu 2024 roku osiągnęła wartość ponad 181,5 tys. zł (+3% r/r). Biorąc pod lupę tylko samochody elektryczne ich średnia cena była znacznie wyższa i wyniosła 246 tys. zł (-10% r/r). Choć ceny aut spalinowych w ujęciu rocznym wzrosły, a EV spadły, wciąż różnica między nimi pozostaje spora. Wynosi blisko 65 tys. zł, podczas gdy rok temu było to ponad 93 tys. zł. Kiedy i czy w ogóle zniknie? Respondenci w Polsce są w tej kwestii pesymistyczni, choć nieco mniej niż rok temu. Największa grupa – 29% – uważa, że ceny aut elektrycznych i spalinowych nigdy się nie zrównają. Rok temu uważało tak aż 51% zapytanych. Na rok 2030 wskazało 27%, co jest zdecydowanie wyższym wynikiem niż rok temu, kiedy tak odpowiedziało 13% respondentów. Co piąta osoba liczy, że zrównanie cen nastąpi w roku wycofania ze sprzedaży nowych aut spalinowych. Co ciekawe, 6% uważa, że ceny już się zrównały, a w opinii 4% osób potrzebujemy na to jeszcze tylko roku.

Wysokie ceny z pewnością nie pomogą zappełnić polskich dróg e-autami, bo w opinii przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych cena stanowi jedną z najważniejszych barier zakupowych. 56% respondentów jest zdania, że słabo rosnąca sprzedaż EV w Europie wynika przede wszystkim z dużej różnicy cenowej pomiędzy elektrycznymi a konwencjonalnymi silnikami, na niekorzyść tych pierwszych. W drugiej kolejności respondenci wskazali na słabo rozwiniętą infrastrukturę ładowania (19%).

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

POLSKA



Technologia przyszłości

Jest alternatywa dla napędów elektrycznych

Przedstawiciele branży motoryzacyjnej zapytani o to, której technologii producenci pojazdów powinni w najbliższych latach poświęcić najwięcej uwagi, czasu i pracy, są niemal jednogłośni. W aż 9 na 11 badanych krajach absolutny lider to wodór. Tak jest również w Polsce, gdzie niemal połowa zapytanych wskazała na ten napęd. Tylko 17% polskich respondentów uważa za najbardziej przyszłościowe typowe silniki elektryczne. Wyjątkami są Niemcy, gdzie niemal połowa widzi najlepszą przyszłość przed silnikami elektrycznymi, oraz Hiszpania, w której co trzeci zapytany najbardziej kibicuje e-paliwom.

Samochody wodorowe, podobnie jak typowe elektryczne, mają swoje zalety i wady. Po pierwsze, są uznawane za jedno z najbardziej ekologicznych rozwiązań w transporcie. Ich ogniwo generuje energię elektryczną poprzez reakcję chemiczną między wodorem a tlenem, eliminując emisję dwutlenku węgla i innych zanieczyszczeń. Po drugie, w porównaniu do długotrwałego ładowania EV, auta na wodór można naładować w kilka minut. Po trzecie, samochody wodorowe charakteryzują się dłuższym niż EV zasięgiem. Niewątpliwą wadą jest natomiast mniej efektywny proces zamiany wodoru na prąd w ogniwie paliwowym - na poziomie 25-35%, podczas gdy EV osiągają wydajność na poziomie ok. 70-80%. Ponadto, magazynowanie wodoru jest kosztowne, a stacje tankowania wodoru są jeszcze rzadziej spotykane niż ładowarki EV. I w końcu cena. Kilogram wodoru kosztuje ok. 70 zł i pozwala na przejechanie ok. 100 km. Ten sam odcinek będzie kosztować właściciela auta elektrycznego od ok. 8 do ok. 50 zł, w zależności od źródła prądu oraz średniego zużycia energii przez pojazd.

Której technologii producenci motoryzacyjni powinni w najbliższych latach poświęcić najwięcej swojej uwagi, czasu i pracy?

POLSKA



NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANA ODPOWIEDŹ (POZOSTAŁE KRAJE)

48% Belgia wodorowe	35% Czechy wodorowe	43% Francja wodorowe	35% Hiszpania e-paliwa	45% Niemcy elektryczne
46% Portugalia wodorowe	51% Rumunia wodorowe	39% Słowacja wodorowe	46% Turcja wodorowe	41% Węgry wodorowe

Wodór

to technologia przyszłości w automotive.

Przedstawiciele 9 na 11 krajów uważają,
że to tej technologii branża motoryzacyjna powinna
poświęcić najwięcej uwagi.

Okiem eksperta



Bartek Swatko

Deloitte Consulting,
Poland Automotive
Sector Leader

Do 2030 r. gospodarka oparta na zielonym wodorze może doprowadzić do powstania nawet miliona nowych miejsc pracy rocznie.

W kontekście celu osiągnięcia zerowej emisji netto do 2050 r. rośnie zainteresowanie zielonym wodorem. Zapotrzebowanie na to paliwo może wzrosnąć do 170 mln ton w 2030 roku – wynika z raportu Deloitte „Globalna prognoza dla zielonego wodoru”. Nie pozostanie to bez wpływu na branżę motoryzacyjną, która już teraz prowadzi nieustanne prace badawczo-rozwojowe i inwestuje w nie prawie dwukrotnie więcej (73 mld euro w 2022 roku) niż branża farmaceutyczna i biotechnologiczna. W przyszłości zarówno samochody elektryczne, jak i z napędem wodorowym mogą odegrać kluczową rolę w transformacji motoryzacji, a każdy z nich ma inne atuty.

Samochody elektryczne (BEV) już teraz dominują na zeroemisyjnym rynku, dzięki lepiej rozwiniętej infrastrukturze ładowania i niższemu kosztowi produkcji. W miarę poprawy technologii akumulatorów i zasięgu, mogą pozostać preferowanym wyborem dla kierowców indywidualnych oraz transportu w miastach. Natomiast samochody wodorowe (FCEV) mają potencjał w segmencie ciężkiego transportu, gdzie potrzebna jest większa wydajność i krótki czas tankowania. Wodór mógłby również stać się istotnym rozwiązaniem dla pojazdów specjalnych (ja chociażby wózki widłowe) oraz długodystansowych. Ostatecznie wybór technologii będzie zależał od postępów w rozwoju infrastruktury, kosztów produkcji i polityk promujących alternatywne źródła energii.



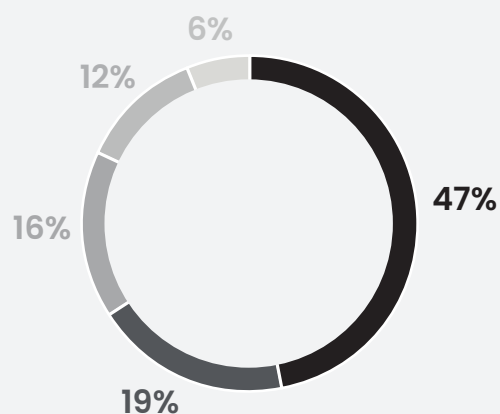
**Europejskie,
chińskie czy rodzime?**



Cła na chińskie samochody

Czy wprowadzenie przez Komisję Europejską kolejnych podwyżek ceł na samochody elektryczne importowane z Chin to dobre rozwiązanie?

POLSKA



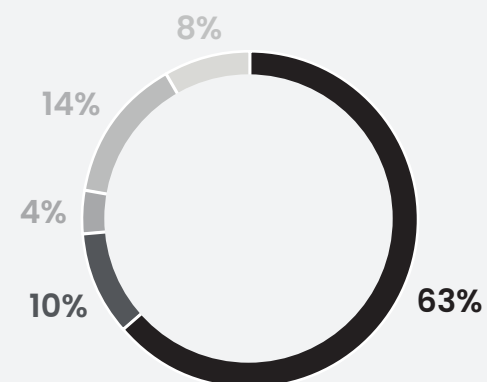
- Zdecydowanie tak
- Raczej tak
- Raczej nie
- Zdecydowanie nie
- Trudno powiedzieć

WSKAZANIA NA ZDECYDOWANIE TAK I RACZEJ TAK (POZOSTAŁE KRAJE)

65%	63%	73%	72%	66%
Belgia	Czechy	Francja	Hiszpania	Niemcy
76%	71%	48%	54%	46%
Portugalia	Rumunia	Słowacja	Turcja	Węgry

Czy władze Unii Europejskiej powinny wykonać kolejne kroki, aby zahamować import samochodów elektrycznych z Chin?

POLSKA



- Zdecydowanie tak
- Raczej tak
- Raczej nie
- Zdecydowanie nie
- Trudno powiedzieć

WSKAZANIA NA ZDECYDOWANIE TAK I RACZEJ TAK (POZOSTAŁE KRAJE)

68%	59%	73%	71%	59%
Belgia	Czechy	Francja	Hiszpania	Niemcy
76%	68%	45%	63%	50%
Portugalia	Rumunia	Słowacja	Turcja	Węgry

Cła na chińskie samochody

73%

przedstawicieli polskiej branży motoryzacyjnej chce dalszych kroków, które zatrzymałyby import chińskich EV do Europy.

Europa chce zatrzymać import chińskich aut

Chiny są największym światowym producentem samochodów elektrycznych, a Unia Europejska największym importerem chińskich EV. W związku z subsydiowaniem tego sektora przez rząd chiński, chińskie modele są znacznie tańsze niż europejskie i w opinii Komisji Europejskiej producenci europejscy są narażeni na nieuczciwe konkurowanie na rynku. Dlatego poza dotychczasowym 10 proc. cłem, w połowie 2024 roku Komisja Europejska wprowadziła tymczasowe cła na chińskie samochody elektryczne. To nie koniec, bo Unia Europejska jeszcze w 2024 roku planuje nałożyć ostateczne taryfy w wysokości do 35,3 proc. na pojazdy elektryczne produkowane w ChRL. Nowe cło ma zostać dodane do standardowego 10-proc. cła importowego na samochody z Państwa Środka, jeśli nie zagłosuje przeciwko nim 15 członków UE reprezentujących 65 proc. populacji Unii.

Politykę cłową popiera większość zapytanych przedstawicieli branży motoryzacyjnej. W 9 na 11 krajów, większość respondentów uważa, że wprowadzenie przez Komisję Europejską kolejnych podwyżek ceł na samochody elektryczne importowane z Chin to dobre rozwiązanie. W tym gronie znajduje się również Polska, gdzie 2 na 3 zapytanych zdecydowanie lub raczej popiera takie wspieranie europejskiej branży motoryzacyjnej. Tylko w Słowacji mniej niż połowa jest „na tak”, a 47% ma odmienne zdanie.

Co więcej, przedstawiciele automotive w większości chcą kolejnych kroków, które zahamowałyby import chińskich aut elektrycznych do Europy. W Polsce uważa tak niemal 3 na 4 respondentów. W tym gronie są także Niemcy, Czechy, Hiszpania czy Turcja. Podobnie tylko w Słowacji mniej niż połowa zapytanych jest tego zdania, a większość – 51% – jest zdecydowanie lub raczej przeciwna dalszemu zaostrzeniu polityki celnej wobec Państwa Środka.

Cła na chińskie samochody

Jakie mogą być długoterminowe konsekwencje wprowadzenia przez Komisję Europejską ceł na samochody elektryczne importowane z Chin?

POLSKA



NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANA ODPOWIEŹ (POZOSTAŁE KRAJE)



Lider sprzedaży EV

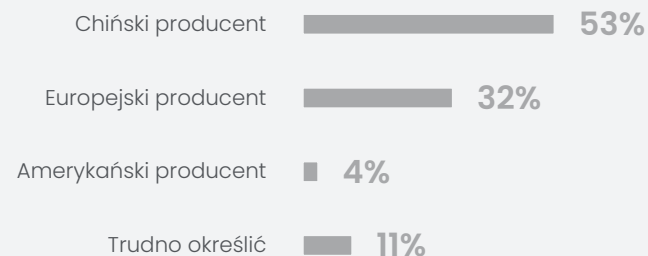
Chińskie marki na najlepszej drodze do pozycji lidera

Z opracowania IBRM Samar na podstawie danych JATO Dynamics wynika, że liderem sprzedaży aut elektrycznych w Unii Europejskiej w pierwszym półroczu 2024 roku była Grupa Volkswagen (178 tys. zarejestrowanych nowych EV, -14 proc. spadek r/r). Na drugim miejscu uplasowała się Grupa BMW z 10% udziałem w europejskim rynku EV (7,5 proc. rok wcześniej). Coraz lepiej w Europie radzą sobie również chińskie marki, których udział w łącznej sprzedaży EV w pierwszej części 2024 roku wyniósł 7,4% (6 proc. rok wcześniej). W sumie Europejczycy kupili 70 tys. chińskich EV, co oznacza 26 proc. wzrost w ujęciu rocznym. Grupa Geely (właściciel Volvo, Polestar i Lotusa) zwiększyła liczbę rejestracji EV aż o 52% w porównaniu z I półroczem 2023 roku, a BYD zarejestrował 17 tys. EV, czyli aż o 14 tys. więcej niż w analogicznym okresie 2023 roku. Coraz słabiej w Europie radzi sobie amerykańska Tesla, która sprzedała ponad 161 tys. aut (185 tys. w pierwszym półroczu 2023).

Z „chińskiej jazdy po zwycięstwo” zdają sobie sprawę przedstawiciele europejskiej branży motoryzacyjnej. W aż 9 na 11 badanych krajów, najczęściej respondentów wskazało, że w 2035 roku (czyli w roku wycofania ze sprzedaży spalinowych samochodów) liderem sprzedaży EV w Unii Europejskiej będzie chiński producent. W tym gronie jest Polska (53% wskazań na chińską markę), Niemcy (45%), Turcja (48%) czy Węgry (59%). Tylko Francja i Rumunia stawiają na europejskiego producenta. Podobnie, w 9 na 11 krajów, najczęściej respondentów prognozuje, że w ich krajach to chińska marka motoryzacyjna będzie liderem sprzedaży EV w 2035 roku. W Polsce uważa tak co drugi zapytany, a tylko 2% wierzy w polską markę.

Jaki producent będzie liderem sprzedaży EV w 2035 roku w Unii Europejskiej?

POLSKA



NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANA ODPOWIEŹ (POZOSTAŁE KRAJE)

52% Belgia chiński producent	47% Czechy chiński producent	51% Francja europejski producent	54% Hiszpania chiński producent	45% Niemcy chiński producent
46% Portugalia chiński producent	48% Rumunia europejski producent	51% Słowacja chiński producent	48% Turcja chiński producent	59% Węgry chiński producent

Chiński producent liderem sprzedaży EV w 2035 roku.

W 9 na 11 krajów przedstawiciele automotive prognozują,
że liderem sprzedaży EV w Unii Europejskiej będzie
chińska marka motoryzacyjna.

Okiem eksperta



Katarzyna Sobótka

Dyrektor ds.
elektromobilności,
Claritas Investments

Jakość premium w cenie economy – czy skusi europejskiego klienta?

Chińskie samochody elektryczne dostarczają klientowi bardzo dobre parametry techniczne, w tym duże zasięgi, bogate wykończenie wnętrza oraz dobrej jakości materiały przy znacząco niższych cenach od samochodów europejskich. Dlatego europejski przemysł czuje na plecach ogromną konkurencję ze strony Chin i stara się za wszelką cenę ją zablokować. Niestety Europa przespała początek elektromobilnej rewolucji i teraz wyciąga działa w postaci ceł. Cła mogą być dobrym rozwiązaniem, pod warunkiem, że szybko zostaną wyciągnięte wnioski i Europa spójnie podejdzie do elektryfikacji transportu, oferując dostępne dla każdego i dobrej jakości samochody elektryczne.

Chińskie koncerny wchodzą do Europy bardzo sprytnie – poprzez znane i ugruntowane sieci dealerskie, które oferują również serwis. Także planują budowę fabryk na terenie UE, aby obejść cła i zwiększyć swój udział na rynku europejskim. To wszystko sprawia, że stają się one ogromnym zagrożeniem dla tradycyjnego europejskiego sektora motoryzacyjnego.

Metodologia badania

Badanie „MotoBarometr 2024. Nastroje w automotive w Europie” zostało przeprowadzone przez firmę Exact x Forestall (dawniej 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 1001 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.

W zbieraniu ankiet pomagały takie organizacje jak ACAROM, TAYSAD, AMZ – Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen, ITS Mobility, AFIA, CCLA, CEAGA, Polskie Forum HR, Klaster SA&AM, Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych, Polska Izba Motoryzacji.

Badanie zrealizowano metodą telefonicznych wywiadów (CATI), ankiet online oraz ankiet indywidualnych od czerwca do lipca 2024 roku.

Liczba respondentów:

KRAJ	POLSKA	BELGIA	CZECHY	FRANCJA	HISZPANIA	NIEMCY	PORTUGALIA	RUMUNIA	SŁOWACJA	TURCJA	WĘGRY	SUMA
FIRMY	218	54	118	49	54	96	46	106	83	90	87	1001

Exact x Forestall (dawniej Exact Systems) jest wiodącym globalnym dostawcą rozwiązań w zakresie kontroli jakości. Jako jedna z największych firm tego typu w Europie, Exact x Forestall zapewnia zasoby technologiczne, intelektualne i ludzkie dla wielu branż min. motoryzacyjnej, elektronicznej, dóbr konsumenckich, przemysłu ciężkiego i innych. Zakres usług obejmuje inspekcję i rework, rekrutację i personel, wsparcie techniczne i procesowe a także szkolenia i coaching, audyty i wiele innych. Wszystkie rozwiązania są wdrażane w prawie tysiącu zakładów przemysłowych w 13 krajach na całym świecie.

Więcej informacji: www.exactforestall.com

Wyniki #MotoBarometr2024 były interesujące? Podziel się nimi z innymi!
Raport online i wyniki dla poszczególnych krajów znajdziesz na stronie www.motobarometer.com

Exact x Forestall

Formerly Exact Systems

MotoBarometr 2024. Nastroje w automotive w Europie

© 2024 Exact x Forestall. Wszystkie prawa zastrzeżone.
Cytowanie danych za: „MotoBarometr 2024. Raport Exact x Forestall”

Redakcja i opracowanie graficzne: www.PrezStudio.pl

Więcej informacji udziela:

Sylwia Maj
Biuro Prasowe Exact x Forestall
m.: +48 503 701 452
e.: sylwia.maj@exactforestall.com