

# XV Kongres Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego

W DNIACH 17-18 LISTOPADA ODBYŁ SIĘ XV KONGRES PRZEMYSŁU I RYNKU MOTORYZACYJNEGO. W TYM ROKU ZE WZGLĘDU NA PANDEMIE KORONAWIRUSA PRZYBRAŁ ON FORMUŁĘ ONLINE. DZIĘKI TEMU MOGŁO W NIM UCZESTNICZYĆ ZNACZNIE WIĘCEJ NIŻ ZAZWYCZAJ OSÓB Z CAŁEGO ŚWIATA ZAINTERESOWANYCH POLSKIM RYNKIEM MOTORYZACYJNYM

Logując się z domowego komputera do systemu obsługującego XV Kongres Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego, byłem pełen obaw, czy organizacji niezwiązanej z rynkiem komputerowym uda się sprawnie przeprowadzić tak duże przedsięwzięcie online. Jednak dość szybko moje obawy zostały rozwiane, wszystko działało znakomicie, a w okienku *chatu* pojawiały się powitania coraz większej liczby dotychczasowych do wydarzenia osób.

Po przywitaniu wszystkich uczestników, organizatorzy konferencji zaprosili zalogowane osoby do wystuchania pierwszej sesji plenarnej dotyczącej wyników najnowszych badań rynku, których celem była weryfikacja wpływu pandemii na działalność firm z branży części i na-

praw samochodowych. Zaprezentowano również prognozy dotyczące ostatniego kwartału roku oraz analizę nastrojów konsumentów.

## Nastroje w dobie pandemii

Na początku prelegenci: Witold Piestrzeniewicz z KYB Europe i Krzysztof Soszyński z Inter Cars podkreślili strategiczną rolę branży, która zapewnia prawidłowe funkcjonowanie gospodarki i odpowiada za dostarczanie infrastruktury i usług niezbędnych m.in. do zaopatrywania sklepów. To dzięki stałym kontaktom z przedstawicielami władz udało się uniknąć znacznego ograniczenia działalności branży.

SDCM przygotowało dwa istotne raporty, na początku pandemii SARS-CoV-2

i w trakcie jej trwania, dotyczące jej wpływu na polski rynek motoryzacyjny. Wyniki z marca 2020 r. pokazują istotny spadek obrotów u wszystkich uczestników rynku. Najbardziej spadkiem dotknięte zostały warsztaty samochodowe, z których większość odnotowała przynajmniej 40% zmniejszenie się liczby klientów. W znacznie mniejszym stopniu kryzys spowodowany pandemią odczuli producenci części i dystrybutorzy. Dane zebrane przez SDCM w październiku nie były już tak złe, choć drugi *lockdown*, z którym mamy obecnie do czynienia, z pewnością je pogorszy. Po trzech kwartałach 2020 roku większość dystrybutorów części odnotowała spadki przychodów, ale nie tak duże, jak wynikałoby to z wiosennych danych. Po prostu odmrożenie gospodarki pozwoliło firmom dość szybko odbudować wolumen sprzedaży i produkcji. Co ciekawe, ponad jedna trzecia badanych firm zanotowała wzrost przychodów w stosunku do roku 2019.

Poruszono też problem udziału w całkowitej sprzedaży części zaliczanych do marek premium. Ponad połowa z badanych dystrybutorów spodziewa się spadków sprzedaży dla tej klasy asortymentu, a jednocześnie oczekuje wzrostu popularności marek własnych dystrybutorów, a więc produktów tańszych.

Dość mocno koronawirusa odczuli producenci części motoryzacyjnych, zwłaszcza firmy dostarczające swoje wyroby na pierwszy montaż. W przypadku producentów części na rynek wtórny zanotowane przez nich straty są relatywnie mniejsze. Prawie co trzeci z badanych przedstawicieli producentów przyznał, że w jego firmie spadł poziom zatrudnienia.

Jak na tym tle wypadają warsztaty samochodowe? Serwisy zanotowały wyraźny spadek liczby klientów w czasie pierwszej fali koronawirusa. Sytuacja poprawiła się w ciągu kolejnych miesi-

cy, niemniej nieznany jest jeszcze wpływ obecnego *lockdownu*. Aż 30% badanych odczuło znaczący, a kolejnych 31,5% – nieznaczny spadek liczby klientów. Prognozy dotyczące przyszłości warsztatów są raczej ostrożne. Większość ankietowanych serwisów spodziewa się utrzymania liczby klientów na podobnym do tegorocznego poziomie. Mechanicy zauważyli też zmianę podejścia klientów, jeśli chodzi o zakres zlecanych napraw pojazdów. 58,5% ankietowanych stwierdziło, że klienci istotnie go ograniczyli. W tej sytuacji większość warsztatów ratowała się przed spadkami obrotów poprzez podnoszenie stawek za roboczogodzinę. Co czwarty warsztat podniósł też marżę na częściach.

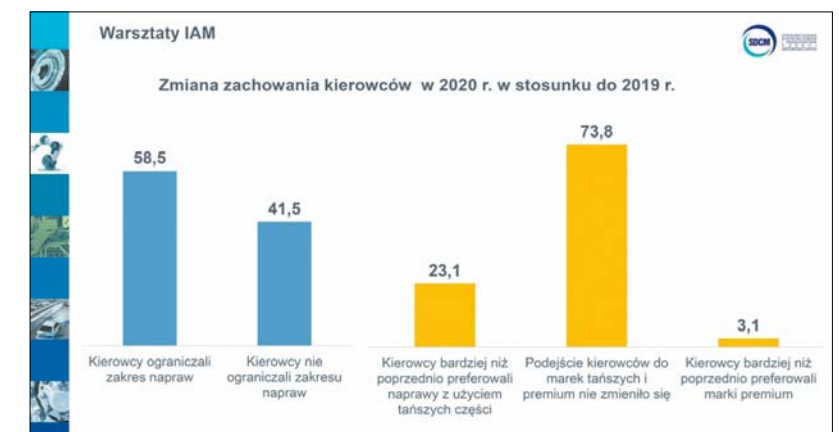
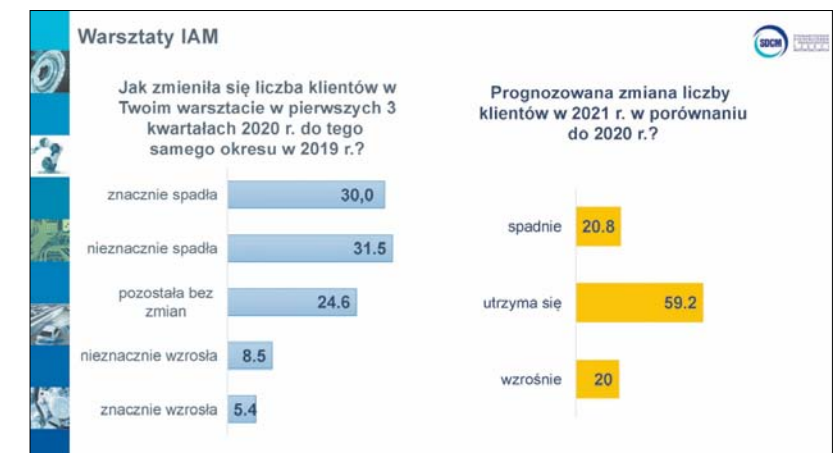
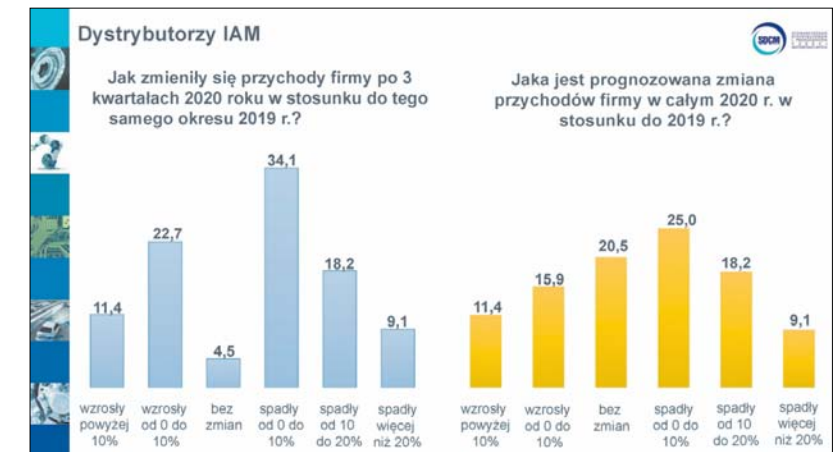
## Przemysł motoryzacyjny w Europie

Dane na temat rynku motoryzacyjnego w czasach pandemii w Europie przedstawiła Sigrid de Vries z CLEPA – Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Części. Spośród europejskich producentów części 51% z nich obawia się spadków sprzedaży w najbliższych 12 miesiącach, jednocześnie 73% firm spodziewa się powrotu koniunktury w 2021 roku. Istotnym elementem pozwalającym przeżyć obecne trudności jest ograniczenie zarówno prac badawczo-rozwojowych, jak i samej produkcji. 60% firm restrukturyzuje obecnie swoje portfolio.

Druga sesja prowadzona przez Sigrid de Vries dotyczyła regulacji prawnych obejmujących swoim zakresem przemysł motoryzacyjny. Jak wiadomo, w najbliższym czasie przemysł samochodowy czeka rewolucja związana z nowymi wymogami w zakresie emisji szkodliwych substancji oraz bezpieczeństwa. Komisja Europejska proponuje m.in. wprowadzenie w 2030 roku ograniczenia całkowitej emisji CO<sub>2</sub> z obecnych 40% do 55% w porównaniu z rokiem 1990. Poruszono też aspekty zastosowania sztucznej inteligencji w zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i automatyzacji prowadzenia pojazdów.

## Panele dyskusyjne i debaty

XV Kongres Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego składał się nie tylko z samych prelekcji. W ramach tego wydarzenia on-



line prowadzone były również rozmowy i panele dyskusyjne. Do ciekawszych należała prowadzona przez Marcin Domałę dyskusja z udziałem Piotra Grzeskiego – dyrektora kat. części Otomoto.pl i Maciejem Oleksowiczem – prezesem zarządu Inter Cars, dotycząca transformacji rynku dystrybucji części samochodowych na rzecz elektronicznych kanałów sprzedaży (e-commerce).

Interesująca była również debata poświęcona planowanym zmianom w przepisach dotyczących okresowych przeglądów pojazdów w Polsce.

Jak widać, organizatorom XV Kongresu udało się przeprowadzić tegoroczną, online'ową edycję bez najmniejszych problemów. Czy taka formuła się przyjmie w kolejnych latach? Trudno w tej chwili to przewidzieć. Oprócz wygody związanej z tym, że uczestnicy kongresu mogą powtórnie zająć do interesujących ich prelekcji, dyskusji i wykładów, spora grupa uczestników tęskniła za kularowymi rozmowami, których, z oczywistych względów w tym roku nie było.

Marcin Bieńkowski

