



Shell Helix Uwolnij pełną moc silnika swojego samochodu



Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
autonaprawa@technotransfer.pl
Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Jan Wajdzik
j.wajdzik@technotransfer.pl

Redaktor prowadzący:

Marcin Bieńkowski
m.bienkowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzzanowicz@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Bogusław Raatz, Leszek A. Stricker,
Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
Lifein20kg, SDCM



Części

12 czerwca Komisja Europejska ogłosiła tymczasową decyzję o podwyższeniu ceł na pojazdy elektryczne produkowane w Chinach i eksportowane do Unii Europejskiej. Dotychczasowa 10-procentowa stawka, w zależności od producenta, zwiększona zostanie o dodatkowe cła w wysokości od 17,4% do 38,1%. Mają one zapobiec nieuczciwej konkurencji spowodowanej subsydiowaniem „elektryków” przez chiński rząd, a tak naprawdę – ochronić europejski przemysł samochodowy przed całkowitym upadkiem.

Na podobny krok, jeszcze w maju, zdecydowały się Stany Zjednoczone, nakładając 100% cła na samochody elektryczne, a także 25% cła na stal i aluminium, 25% – na baterie litowe i 50% – na półprzewodniki i panele fotowoltaiczne. Jak by nie patrzeć, w efekcie tej wojny handlowej sumaryczne cła, jakie mają być pobierane od chińskich producentów w UE już od 4 lipca, wyniosą 48,1% dla firmy SAIC (marki MG, Maxus), 30% dla Geely (marki Volvo, Polestar, Smart, Zeekr) oraz 28,4% dla BYD.

No dobrze, ale co do tego wszystkiego mają części samochodowe? Otóż, według Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM), tymczasowa decyzja Komisji Europejskiej o podwyższeniu ceł na chińskie pojazdy elektryczne może zaostrzyć wojnę handlową UE z Chinami, co bezpośrednio uderzy w produkcję części w Polsce wartą blisko 123 mld zł rocznie. Jak wynika z informacji publikowanych przez World's Top Exports (WTEx), Polska jest siódmym na świecie eksporterem części samochodowych na świecie, a wartość wysyłanych na zagraniczne rynki produktów szacowana jest na ponad 15 mld dolarów. Stanowi to 3,6% całego światowego eksportu części samochodowych.

Zdaniem prezesa SDCM, Tomasza Bębna, decyzja KE o nałożeniu wyższych ceł na importowane z Chin samochody elektryczne grozi retorsjami ze strony Pekinu, co negatywnie uderzy w europejskich producentów części, w tym również w polskie fabryki: – Ostatnie, czego potrzebujemy, to wojna handlowa, która dotknie także firmy działające w Polsce. Tego typu działania to miecz obosieczny i możemy szybko pożałować tej decyzji. Jesteśmy mocno zglobalizowaną branżą, dlatego niestety odczuwamy skutki ewentualnych kroków odwetowych ze strony Chin. Jeśli przykładowo dojdzie do załamania łańcuchów dostaw, co wpłynie na produkcję europejskich producentów pojazdów, to dostarczający do nich części producenci z Polski stracą popyt na swoje produkty.

Co gorsza, chiński rynek motoryzacyjny to jedna trzecia światowej produkcji samochodów, a wielu europejskich producentów części dostarcza również i tam podzespoły oraz systemy wykorzystywane w produkowanych tam nowoczesnych pojazdach. Wojna handlowa z Państwem Środka oznacza załamanie eksportu do Chin i przerwanie łańcuchów dostaw niezbędnych komponentów, w tym elektroniki, do produkcji europejskich aut. Może to doprowadzić, podobnie jak w pandemii, do całkowitego zaprzestania produkcji europejskich samochodów. Innymi słowy, po raz kolejny wylejemy dziecko z kąpielą. Tym bardziej, że jak twierdzą eksperci z Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych (CLEPA), głównym wyzwaniem Europy nie jest brak potencjału innowacyjnego i produkcyjnego w przemyśle motoryzacyjnym, lecz wysokie koszty energii, niespójność przepisów oraz ograniczony dostęp do kapitału i finansowania publicznego, które w coraz większym stopniu prowadzą do powstawania innowacji poza granicami Unii.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski

FOT. ARCHIWUM