

Po pierwszym półroczu 2024 r.

PIERWSZE PÓŁROCZE 2024 ROKU PRZYNIOŚŁO ISTOTNE ZMIANY W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ, KTÓRE ODZWIERCIEDLAJĄ ZARÓWNO GLOBALNE TRENDY, JAK I SPECYFIKĘ RYNKU POLSKIEGO. W RAPORCIE PRZYGOTOWANYM PRZEZ MOTOFOCUS.PL WE WSPÓŁPRACY ZE STOWARZYSZENIEM DYSTRYBUTORÓW I PRODUCENTÓW CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH (SDCM), SANTANDER BANK POLSKA ORAZ POLSKĄ AGENCJĄ INWESTYCJI I HANDLU, PRZEANALIZOWANO SYTUACJĘ W TRZECH KLUCZOWYCH SEGMENTACH: PRODUKCJI CZĘŚCI, DYSTRYBUCJI ORAZ DZIAŁALNOŚCI WARSZTATÓW MOTORYZACYJNYCH. KAŻDY Z TYCH OBSZARÓW ZMAGA SIĘ Z ODMIENNYMI WYZWANIAM, ALE ISTNIEJĄ TAKŻE WSPÓLNE TRENDY, KTÓRE WPŁYWAJĄ NA CAŁĄ BRANŻĘ.

Producenci części motoryzacyjnych

W I połowie 2024 roku polscy producenci części motoryzacyjnych, choć wciąż notują wzrost produkcji, zaczynają odczuwać pierwsze oznaki spowolnienia. Według raportu niemal 60% firm zwiększyło produkcję, jednak rośnie także liczba tych, które odnotowały spadki. W porównaniu z wcześniejszymi badaniami, liczba firm, które zmniejszyły produkcję, wzrosła o prawie 5%. Zjawisko to jest zgodne z trendami europejskimi, gdzie wg CLEPA Pulse Check optymizm wśród producentów części motoryzacyjnych również maleje.

Jak zmieniła się wielkość produkcji w I półroczu 2024 r. w porównaniu do tego samego okresu w 2023 r.:	% producentów
wzrosła powyżej 10%	31,0
wzrosła od 0 do 10%	26,2
pozostała bez zmian	14,3
spadła od 0 do 10%	23,7
spadła o więcej niż 10%	4,8

Warto zauważyć, że przewidywania dotyczące drugiej połowy 2024 roku są jeszcze bardziej pesymistyczne – tylko połowa producentów spodziewa się wzrostu produkcji, podczas gdy prawie jedna piąta przewiduje spadki. Problemy te dodatkowo pogłębia utrzymująca się niska rentowność sektora. Chociaż ostatni rok przyniósł pewną poprawę, rosnące koszty nadal uniemożliwiają stabilizację finansową przedsiębiorstw. Podobne tendencje obserwowane są na całym kontynencie, co stawia europejską motoryzację przed poważnym wyzwaniem w kontekście globalnej konkurencji.

– W 2023 r. europejski przemysł produkcji części obronił swoją pozycję światowego lidera w eksporcie konwencjonalnych części zamiennych, eksportując części o wartości 56 mld euro i tym samym notując nadwyżkę handlową w wysokości 26,7 mld euro. Obserwujemy jednak przesuwanie się europejskich innowacyjnych technologii motoryzacyjnych poza Europę, pomimo znaczących inwestycji w obszarze B+R. Inwestycje w produkcję są coraz częściej przenoszone za granicę, a Stany Zjednoczone przewyższają UE pod względem inwestycji w zakłady produkujące baterie i półprzewodniki. Jeśli obecne trendy się utrzymają, UE może w tym roku stać się importem netto części samochodowych. To wszystko pokazuje, że Europa powinna zacząć myśleć o zwiększaniu swojej atrakcyjności dla inwestycji w regionie, jak również zapewnieniu odporności łańcucha dostaw w branży motoryzacyjnej. Powyższe, w połączeniu ze zmianą władz w UE, jak również planowanymi pracami legislacyjnymi stawia przed nowymi legislatorami w Unii niezwykle wymagające zadanie – mówi Tomasz Bęben, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).

Dystrybutorzy części motoryzacyjnych

Dynamiczne zmiany objęły również sektor dystrybutorów. Podobnie jak producenci części, dystrybutorzy w przeważającej liczbie notują wzrosty przychodów, choć nie są one już tak wysokie

jak w poprzednich okresach. Sukcesywnie wzrasta liczba firm raportujących brak zmian i spadki. Ilość firm, które nie odnotowały zmiany w przychodach, zwiększyła się od ostatniego badania aż o 14%. Dystrybutorzy odczuwają presję związaną z rosnącymi kosztami operacyjnymi oraz koniecznością dostosowania się do zmieniających się warunków rynkowych.



Jednakże, po raz kolejny prognozy dystrybutorów dotyczące przychodów w nadchodzącym półroczu są optymistyczne. Mimo mniejszej dynamiki wzrostu, odsetek dystrybutorów planujących wzrost jest niezwykle wysoki. Jedynie co dziesiąta firma nie prognozuje wzrostu przychodów w kolejnym półroczu. W raporcie pokazano, jak dużym obciążeniem logistycznym i finansowym jest obsługa zwrotów. Warto przy tym podkreślić kwestię dostępu do danych pojazdu czy numerów VIN. Warsztat posiadający odpowiednie dane byłby w wielu przypadkach w stanie lepiej ocenić i dobrać części do danego modelu i wersji pojazdu, nie na-

rażając dystrybutorów na koszty, a klientów na dłuższy czas naprawy.

Warsztaty motoryzacyjne

Warsztaty motoryzacyjne, które stanowią kluczowy element łańcucha wartości w motoryzacji, również odczuwają wpływ globalnych i lokalnych trendów. W pierwszej połowie 2024 roku warsztaty motoryzacyjne odnotowały nieznaczny wzrost liczby klientów i przychodów. Jednakże, wzrost ten był głównie wynikiem podniesienia stawek za roboczogodzinę. Warto jednak zaznaczyć, że jednocześnie zwiększenie kosztów operacyjnych, w tym kosztów diagnostyki i dostępu do danych pojazdów, może zniwelować zyski wynikające z większej liczby klientów. Wraz z rosnącym poziomem skomputeryzowania pojazdów, koszty ich naprawy również rosną. Współczesne pojazdy wymagają specjalistycznej wiedzy oraz zaawansowanych narzędzi do diagnostyki i napraw. W związku z tym, coraz czę-

ściej do kosztów naprawy należy doliczyć również te związane z dostępem do niezbędnych danych pojazdu. Wyzwaniem dla warsztatów motoryzacyjnych jest również rosnący niedobór wykwalifikowanych mechaników.



– Obecnie jeździmy nowoczesnymi, mocno skomputeryzowanymi pojazdami, które wymagają specjalistycznej wiedzy i narzędzi do naprawy, a zatem w miarę wzrostu poziomu cyfryzacji pojazdów, rosną również koszty napraw. Coraz częściej, oprócz kosztów roboczogodziny i części, należy doliczyć tak-

że koszty diagnostyki oraz możliwość dostępu do danych pojazdu. Wysokie koszty pracy wynikają nie tylko z ogólnego wzrostu płac w gospodarce, ale także z braku mechaników. Dlatego konieczne jest silne promowanie tego zawodu wśród młodych ludzi, aby zapewnić stały napływ pracowników do warsztatów – wskazuje Alfred Franke, prezes Grupy MotoFocus.

W raporcie zapytano warsztaty o gotowość do działania w ramach SERMI. Przygotowane na poziomie Unii Europejskiej przepisy mają na celu uregulowanie dostępu do informacji związanych z naprawą pojazdów. To właśnie SERMI ma zapewnić niezależnym warsztatom dostęp do tych samych informacji związanych z naprawami pojazdu, które mają serwisy autoryzowane. Niestety, blisko połowa ankietowanych warsztatów nie jest świadoma nadchodzących zmian.

Opracowanie na podstawie materiałów SDCM

FOT. MOTOFOCUS

MASTER-SPORT

AUTOMOBILTECHNIK (MS) GmbH

SPECJALISTA W ZAWIESZENIU / Opatentowana technologia nr patentu 238083

640 nowych niższych cen
a.pyzik@master-sport.de

Wypełnij ankietę nowego klienta
www.master-sport.de/obsługa-klienta/

Poproś o konto w B2B
a.pyzik@master-sport.de

WWW.MASTER-SPORT.EU

Oferta / Zamówienia:
sprzedaz@master-sport.de
+48 502 072 402

AUTONAPRAWA | WRZESIEŃ 2024

AUTONAPRAWA | WRZESIEŃ 2024

FOT. MOTOFOCUS