

# POLSKA MOTORYZACJA CZĘŚCIAMI STOI

O POLSKIM RYNKU MOTORYZACYJNYM  
ROZMAWIAMY Z PAWŁEM GOSEM,  
PREZESEM ZARZĄDU EXACT SYSTEMS



**Mariusz Krysiak**  
redaktor naczelny  
Polski Przemysł

## Jak w tej chwili wygląda rynek samochodowy na świecie?

Z najnowszych danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów (ACEA) wynika, że w całym 2013 r. w Europie zostało zarejestrowanych 11,85 mln samochodów osobowych, czyli o 1,7% mniej niż rok temu. To szósty z kolei rok zakończony spadkiem. Pierwszy miesiąc 2014 r. europejski rynek samochodowy zakończył już na 5,5-procentowym plusie, jednak wolumenowo był to jeden z najsłabszych wyników styczniowych w ciągu ostatniej dekady.

## A w Polsce?

Miniony rok zakończyliśmy przyzwoitym wynikiem. Co prawda o takim urodzaju jak w amerykańskich i chińskich salonach nie ma mowy, jednak na tle pozostałych członków UE, jeśli spojrzymy na dynamikę rok do roku, wypadamy nieźle. Nasz kraj pierwszy raz od trzech lat zanotował ponad 6-procentowy wzrost rok do roku (prawie 290 tys. sprzedanych aut osobowych). Tego samego nie mogę powiedzieć o wolumenie rejestracji nowych samochodów osobowych, który, choć i tak zawyżony przez zjawisko reeksportu, w porównaniu z Włochami, Francją czy Wielką Brytanią jest wciąż bardzo niski. Na odbicie sprzedaży osobówek zapracowała przede wszystkim druga część roku. Natomiast w styczniu tego roku z salonów wyjechało o 11% osobówek więcej niż rok temu i wolumenowo jest to najlepszy miesięczny wynik od prawie dwóch lat. A wszystko to za sprawą krótkiego powrotu do kratek, dzięki któremu polskie firmy korzystają z możliwości odliczenia całego podatku VAT.

## Porozmawiamy o konkretnych samochodach. Jak wygląda sprzedaż poszczególnych modeli?

Jak podaje IBRM Samar, najchętniej kupowanym samochodem w 2013 r. w segmencie osobówek w Polsce była marka Škoda (ponad 36 tys. sprzedanych modeli), tuż za nią uplasowały się Volkswagen i Toyota. Polacy najchętniej kupowali škodę octavię. Nieco inaczej prezentuje się europejska mapa producentów. W ciągu minionych dwunastu miesięcy, pomimo kilkuprocentowego spadku, liderem sprzedaży pozostaje marka Volkswagen z liczbą 1,5 mln sprzedanych aut. Najpopularniejszym modelem był – podobnie jak przed rokiem – VW golf.

## Jesteście firmą, która specjalizuje się w kontroli jakości produkcji. Jak ta jakość wygląda na liniach produkcyjnych zlokalizowanych w Polsce?

W 2013 r. 13% części było wadliwych i nie nadawało się do montażu w samochodach. To więcej niż wynosi średnia europejska. Samochód składa się przeciętnie z mniej więcej 8 tys. części i wada choćby jednej z nich może przyczynić się do poważnej awarii – potencjalnie niebezpiecznej i kosztownej dla właściciela. Z jednej strony rośnie udział wadliwych części, a z drugiej strony spada ogólny wolumen produkcji samochodów. W ubiegłym roku z taśm polskich fabryk zjechało tylko 575 tys. samochodów, czyli o prawie 10% mniej niż w roku 2012 r. Rok 2013 jest piątym z kolei, w którym w Polsce notujemy spadki produkcji.

## Kiedy możemy liczyć na odwrócenie tego trendu?

Koncerny motoryzacyjne zlokalizowane w naszym kraju, by powrócić do poziomu zamówień sprzed kilku lat, muszą postawić na wprowadzenie nowych standardów jakości i wymogów wobec dostawców. W innym wypadku stracimy pozycję konkurencyjną głównie na rzecz innych krajów rozwijających się, takich jak Czechy, Rumunia czy Turcja.

”

JAKOŚĆ POLSKIEGO RYNKU  
MOTORYZACYJNEGO BYŁA DOTĄD  
NAJWIĘKSZYM OREŻEM W WALCE  
Z KONKURUJĄCYMI Z NAMI RYNKAMI

Warto podkreślić, że jakość polskiego rynku motoryzacyjnego była dotąd największym orężem w walce z konkurującymi z nami rynkami. Utrzymanie *Top Quality* własnej produkcji nie jest jednak łatwe, jeśli weźmiemy pod uwagę takie czynniki jak krótszy cykl życia modelu i związaną z tym konieczność modyfikacji starego produktu lub wprowadzenia nowego. Dodatkowo producenci samochodów chcą wprowadzać na rynek nowe modele, bardziej zaawansowane technologicznie, bezpieczniejsze, a zarazem tańsze od modelu poprzedniego. W konsekwencji wymuszają na swoich poddostawcach redukcję kosztów, a ci szukają oszczędności między innymi w elementach wykorzystywanych do złożenia samochodu oraz zwiększają normy wydajnościowej samej produkcji. To się, niestety, odbija na jakości. Dlatego sektor poddostawczy w Polsce musi zrobić wszystko, aby mimo nacisków ze strony producentów utrzymać ją na jak najwyższym poziomie. W innym wypadku zagraniczne koncerny będą chciały produkować tu coraz mniej.

## Ale przecież niedawno Volkswagen ogłosił, że będzie budował u nas. Czyżby jednak diabeł nie był taki straszny, jak go malują?

Inwestorów zagranicznych przyciąga do nas wykwalifikowana kadra pracownicza, której koszty zatrudnienia są relatywnie niższe niż w Europie Zachodniej. Nie możemy jednak powiedzieć, że Polska jest *low-cost country*, dużo lepiej do naszego kraju odnosi się określenie *best-cost country*. Potwierdzają to wyniki przeprowadzonego przez nas badania, które dowodzą, że zdaniem przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych zlokalizowanych w Polsce najlepszymi partnerami pod kątem jakości są polskie firmy i to pewnie jedna z przewag, która wpłynęła na decyzję Volkswagena. Nie mniej ważnym aspektem są strefy ekonomiczne, w których ramach inwestorzy mogą uzyskać atrakcyjniejsze warunki pod uruchomienie zakładu produkcyjnego lub centrum badawczego.

## No i to położenie – w sercu Europy...

Położenie geograficzne to w środowisku motoryzacyjnym jedna z najważniejszych przewag. Polska stanowi dogodnie miejsce zarówno dla producentów europejskich, jak i azjatyckich. Dojazd do większości OEM, czyli producentów samochodów, zajmuje maksymalnie pięć godzin, a wszystkie europejskie zakłady z sektora poddostawczego są dostępne w ciągu jednej doby. Ponadto bardzo istotna jest także gęsta sieć firm z sektora – około 850 zakładów – pozytywnie przekładająca się na współpracę producentów z dostawcami i poddostawcami. Polska to kraj, w którym duże koncerny – Volkswagen czy Toyota – decydują się na produkcję nie tyle całych aut, ile komponentów takich jak silniki czy skrzynie biegów. Proszę sobie wyobrazić, że w 2013 r. wartość produkcji sprzedanej części i akcesoriów samochodowych wyniosła w naszym kraju 60 mld zł. To aż o jedną trzecią więcej niż wartość wyprodukowanych i sprzedanych samochodów (22,8 mld zł). Także więcej części niż „czterech kótek” eksportujemy, co tylko potwierdza, że Polska częściami stoi.

## Ale samochodu stricte polskiego nie mamy...

Motoryzacja, zdaniem większości, to przede wszystkim własna marka samochodowa oraz liczne fabryki produkujące różne modele aut. Czesi mają Škodę, Rumunii – Dacię, a my, jako kraj posiadający ogromną bazę motoryzacyjną, nie mamy polskiej marki samochodowej produkującej auta osobowe. Jeżeli chodzi o sektor autobusowy, to tutaj wyróżnia się podpoznański Solaris. Bardzo źle wyglądają także wskaźniki produkcji samochodów w Polsce. W 2008 r. z taśm polskich zakładów zjechało blisko milion aut, ale w ubiegłym roku ta liczba zmalała o blisko połowę (575 tys.). Jeśli do tego dodamy sprzedaż nowych samochodów osobowych na poziomie 290 tys. rocznie przy imporcie aut używanych na poziomie ponad 700 tys. (dane za 2013 r.), motoryzacyjna gałąź polskiego przemysłu prezentuje się naprawdę krucho.

## Albo staro...

Średnia wieku samochodu poruszającego się po polskich drogach wynosi 14 lat i mocno odbiega od średniej europejskiej. W związku z tym widać potencjał wzrostu sprzedaży nowych aut w Polsce w najbliższym czasie. Na większą dynamikę sprzedaży pojazdów z pewnością wpłynie w tym roku okienko derogacyjne, które umożliwi firmom odliczenie całego VAT-u od zakupionej floty. Mało kto o tym mówi, ale przy odrobinie wysiłków – zarówno ze strony sektora prywatnego, jak i rządowego –

nasza motoryzacja ma szansę przyczynić się do popularyzacji napędów hybrydowego i elektrycznego. We Wrocławiu, gdzie na co dzień pracuję, uczyniono pewien gest dla kierowców takich pojazdów. Mogą parkować praktycznie za darmo, podczas gdy za pozostawienie na parkingu auta z tradycyjnym napędem trzeba płacić. W Europie nie ma jeszcze wyraźnych liderów w tym obszarze, co przy wykorzystaniu naszych doświadczeń i umiejętności dostosowywania się do rygorystycznych przepisów UE stwarza możliwość rozwoju polskim przedsiębiorstwom. Warto także podkreślić, że przedstawiciele sektora automotive – zapytani przez Exact Systems o to, w czym upatrują możliwości rozwoju polskiej branży motoryzacyjnej – wskazali na jakość produktów (42% odpowiedzi) oraz niższe koszty pracy (34%).

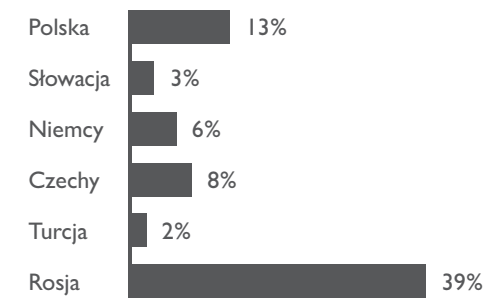
## Jakie zagrożenia czekają branżę motoryzacyjną w nadchodzącej przyszłości?

Każdy przedstawiciel branży motoryzacyjnej liczy na powrót do wolumenu produkcji samochodów w Polsce z roku 2008. Jednak w związku z tym, że nasza produkcja niemal w całości nastawiona jest na eksport, ogromne znaczenie ma koniunktura na rynkach zagranicznych, przede wszystkim zachodnioeuropejskich. A tutaj, jeśli pod lupę weźmiemy dane ACEA, widzimy, że większość głównych rynków takich jak Niemcy, Włochy czy Francja w 2013 r. odnotowała spadek sprzedaży nowych samochodów osobowych.

Z jednej strony wykwalifikowana kadra jest atutem Polski, z drugiej zaś mamy do czynienia z problemem likwidacji szkół zawodowych, który w przyszłości przyczyni się do pogłębiającego się rozdźwięku między wykształceniem a oczekiwaniami rynku pracy. Zagrożeniem, o którym nie możemy zapomnieć, jest dynamiczny rozwój krajów BRIC. Brazylia, Rosja, Indie i Chiny są obecnie postrzegane jako liderzy wzrostu światowej branży motoryzacyjnej i będą tak postrzegane jeszcze w ciągu najbliższych dziesięciu lat. To dla Polski poważna konkurencja.

## A jakie są szanse naszej motoryzacji?

Szans upatrywałbym również w rozwoju krajów BRIC. Na przykład Chiny otwierające się powoli na import w celu nadążenia za popytem swojego rynku mogą być dla polskich dostawców części i podzespołów samochodowych doskonałym rynkiem zbytu. Ostatnie dane makroekonomiczne skłaniają mnie do optymistycznego przypuszczenia, że obecny rok dla Polski będzie lepszy od minionego. Liczba 310–320 tys. nowych rejestracji w tym roku, co dałoby nam 5–10-procentowy wzrost rok do roku, jest – moim zdaniem – realna. Jeśli informacje o uruchomieniu produkcji nowego modelu samochodu użytkowego się potwierdzą, liczę także na lekki, mniej więcej 5-procentowy wzrost liczby produkowanych u nas samochodów. ■



## Produkcja i eksport branży motoryzacyjnej (IH2013)

| Segment            |                     | IH2013 |
|--------------------|---------------------|--------|
| Produkcja (mld zł) | samochodów          | 22,83  |
|                    | części i akcesoriów | 30,05  |
| Eksport (mld zł)   | samochodów          | 13,54  |
|                    | części i akcesoriów | 17,42  |

Źródło: GUS, IBRM Samar, Automotivesuppliers.pl