

Europejskie klastry motoryzacyjne ostrzegają przed rosnącą niestabilnością dostawców motoryzacyjnych

Informacja prasowa – wrzesień 2022

W dzisiejszych czasach europejski przemysł motoryzacyjny, a zwłaszcza dostawcy, stają przed ogromnymi wyzwaniami. Aby uniknąć upadku europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, Europejska Sieć Klastrow Motoryzacyjnych (EACN) zaprasza interesariuszy na wszystkich poziomach łańcucha wartości do:

1. Rozważenia ponownego przeanalizowania i dostosowania istniejących umów
2. Uwzględnienia większej elastyczności do przyszłych umów w perspektywie krótkoterminowej
3. Stworzenia długotrwałych partnerstw między zainteresowanymi stronami na poziomie europejskim
4. Przeglądu strategii umiędzynarodowienia sektora motoryzacyjnego

Sektor motoryzacyjny ważnym czynnikiem europejskiej gospodarki

Europa jest drugim co do wielkości obszarem produkcji pojazdów na świecie po Chinach, stanowi 22% wszystkich pojazdów wyprodukowanych w 2020 roku¹. W 2021 roku w Europie wyprodukowano 12,1 miliona pojazdów osobowych i użytkowych, co stanowi spadek o 28% w porównaniu 16,8 mln sztuk z roku 2019 r.² Bezpośrednie i pośrednie zatrudnienie w produkcji obejmuje 3,5 mln osób³.

Obroty europejskiego przemysłu motoryzacyjnego stanowią ponad 8% całkowitego PKB UE, sektor generuje nadwyżkę handlową w wysokości ponad 45 mld EUR. Pojazdy silnikowe odpowiadają również za ponad 398 miliardów euro wpływów podatkowych dla rządów europejskich. I wreszcie, z kwotą 62 miliardów euro, przemysł motoryzacyjny odpowiada za 32% łącznych europejskich wydatków na innowacje.¹

Branża motoryzacyjna stoi przed ważnymi wyzwaniami, takimi jak np. elektryfikacja i automatyzacja pojazdów, zmieniające się zachowania klientów np. opcja współdzielenia pojazdów (car sharing) jako alternatywa dla zakupu własnego pojazdu bardzo często stosowana obecnie przez młodych ludzi oraz niezbędne zazielenianie i digitalizacja produkcji w odpowiedzi na europejskie wymagania zrównoważonego rozwoju.

Wyzwania i zakłócenia produkcji niszczące cały łańcuch wartości

Przemysł motoryzacyjny to wysoce połączony i wyspecjalizowany ekosystem, w którym producenci OEM i Tier-1 dokonują zakupów zarówno na poziomie globalnym, jak i bardzo lokalnym. Dostawcy, zwłaszcza MŚP z poziomu Tier-2 i niższych, doświadczają bardzo niskich marż, które działają, gdy produkcja jest wysoka i

¹ Źródło: https://www.acea.auto/files/ACEA_Pocket_Guide_2021-2022.pdf (data dostępu 18/07/2022)

² Źródła: <https://www.acea.auto/figure/eu-passenger-car-production/>,
<https://www.acea.auto/figure/eucommercial-vehicle-production/> (data dostępu 18/07/2022)

³ Źródło: <https://www.acea.auto/figure/employment-trends-in-eu-automotive-sector/> (data dostępu 18/07/2022)

Komunikat prasowy EACN:

Europejskie klastry motoryzacyjne ostrzegają przed rosnącą niestabilnością dostawców motoryzacyjnych

przewidywalna, ale prowadzą do braku bufora finansowego na modernizację i adaptację. Niestety sytuacja pogarsza się szczególnie od czasu pojawienia się pandemii koronawirusa na początku 2020 r., kiedy początkowo produkcja i sprzedaż pojazdów została wstrzymana. Kolejne niedobory dostaw części i surowców, takich jak np. półprzewodniki, pochodzących z Chin jak i innych krajów, doprowadziły do gwałtownych wzrostów cen i znacznego ograniczenia produkcji pojazdów. W pierwszym półroczu 2022 roku sprzedaż samochodów ponownie spadła o 14,0% w porównaniu do roku poprzedniego.

Przeestoje produkcyjne producentów spowodowane brakiem tych i innych składników przełamały ekonomię skali, w której wysokie i regularne wielkości produkcji są niezbędne do uzasadnienia niskich marż. Dzisiejsze niskie wolumeny, wzrost cen oraz brakujące krótko- i średnioterminowe przewidywalności produkcji stanowią niezrównoważone obciążenia dla dostawców, które zagrażają ich rentowności, trwałości w sektorze i/lub przetrwaniu, jeśli nie są w stanie zrównoważyć tych dodatkowych kosztów dla swoich klientów.

Trwająca inwazja Rosji na Ukrainę dodaje nowe turbulencje, ponieważ Rosja jest kluczowym eksporterem między innymi gazu ziemnego, palladu, niklu, stali, węgla, platyny, ropy naftowej i rafinowanego aluminium, a Ukraina jest największym na świecie eksporterem gazu neonowego, który jest niezbędny do produkcji półprzewodników i okablowania katalizatorów. Współpraca z tymi rynkami została przerwana z powodu sankcji lub utrudniona z powodu skutków wojny i zniszczeń, co przyczyniło się do już istniejących trudności w łańcuchach dostaw.

Ta ewolucja w ciągu ostatnich dwóch lat, mająca duży wpływ na wielkość i przewidywalność produkcji, a także ceny surowców i części, jest obecnie zwieńczona eksplozją kosztów energii i transportu, a ostatnio wysoką i niewidzianą od dziesięcioleci inflacją. Europejski Bank Centralny prognozuje stopę inflacji w 2022 r. na poziomie 6,8% dla strefy euro, daleko od docelowej wartości 2%, co spowoduje dodatkowe podwyżki cen, a także żądania wyższych wynagrodzeń w nadchodzących miesiącach⁴.

Konieczne są pilne działania, aby uratować ekosystem

Zmniejszone wolumeny produkcji, nieprzewidywalne cykle produkcyjne, eksplodujące ceny surowców, części, energii czy transportu oraz przewidywalne podwyżki wynagrodzeń to obciążenia, którym dostawcy nie mogą sprostać w oparciu o istniejące warunki kontraktowe.

Dlatego, aby uniknąć upadku europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, EACN zaprasza interesariuszy na wszystkich poziomach łańcucha wartości do:

1. Rozważenia ponownego przeanalizowania i dostosowania istniejących umów

Istniejące kontrakty zostały zawarte w oparciu o obecnie istniejące warunki dotyczące ilości i cen zakupu surowców i części. Biorąc pod uwagę to, jak również zwykle niskie marże dla dostawców, dostosowanie istniejących warunków umownych wydaje się niezbędne dla przetrwania wielu z nich. Unikanie dodatkowych trudności wynikających z upadłości dostawców nie leży ani w interesie dostawcy, ani żadnego z klientów (zazwyczaj OEM lub Tier-1).

2. Uwzględnienia większej elastyczności w przyszłych umowach (perspektywa krótkoterminowa)

Kolejne lata charakteryzują się niepewnością co do wielkości produkcji i wszelkiego rodzaju cen. Włączenie do umów elastycznych zapisów, pozwalających na reagowanie na zmiany (kluczowe) poprawia zdolności planowania dostawców i pozwala im lepiej opierać się na rynku.

⁴ Źródło: <https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/fsr/ecb.fsr202205~f207f46ea0.en.pdf>

Komunikat prasowy EACN:

Europejskie klastry motoryzacyjne ostrzegają przed rosnącą niestabilnością dostawców motoryzacyjnych

3. Stworzenia długotrwałych partnerstw między zainteresowanymi stronami na poziomie europejskim

Długotrwałe partnerstwa, w których dostawcy są uwzględniani i honorowani za ich wysiłki, umożliwiają im dostosowanie się do ogólnych wyzwań, takich jak zmieniające się rynki w wyniku elektryfikacji i automatyzacji pojazdów lub zazielenianie, cyfryzacja i uelastycznienie produkcji oraz łańcucha dostaw. Te zmiany wymagają znacznych inwestycji w narzędzia do projektowania i produkcji, w infrastrukturę cyfrową lub w podnoszenie i przekwalifikowywanie pracowników. Inwestycje takie wymagają długotrwałych i przewidywalnych partnerstw, w tym wystarczających marż dla dostawców.

4. Przeglądu strategii umiędzynarodowienia sektora motoryzacyjnego

Niedawne skutki pandemii koronawirusa oraz rosyjskiej inwazji na Ukrainę ujawniły słabości w obecnej organizacji produkcji pojazdów z globalnymi strategiami zakupów: surowce i części, które nie są już dostarczane „na czas”, jak w przeszłości. Koszty transportu będą rosły i będą ważyły więcej w cenie końcowej, nawet bez uwzględnienia aspektów zrównoważonego rozwoju i zerowego CO2, a różne surowce staną się jeszcze mniej dostępne. Biorąc to pod uwagę, zasadne staje się opracowanie strategii opartych na idei europejskiej gospodarki o obiegu zamkniętym, w której pojazdy na rynek europejski są produkowane w Europie z części od europejskich dostawców i surowców pochodzących z materiałów pochodzących z recyklingu tam, gdzie to możliwe, dając w ten sposób producentom OEM i dostawcom jaśniejszą perspektywę.

O Europejskiej Sieci Kłastrów Motoryzacyjnych EACN

Zainicjowany w 2017 roku przez osiem klastrów, EACN jest dziś wiodącą siecią klastrów działających w obszarach motoryzacji, transportu i mobilności w Europie. Sieć zrzesza 24 klastry z 12 krajów reprezentujące ponad 4250 członków, w tym duże firmy, MŚP i startupy z całego łańcucha wartości, środowiska akademickie i badawcze czy instytucje publiczne. Wszyscy producenci OEM z fabrykami w Europie są członkami co najmniej jednego klastra EACN.

Członkowie EACN współpracują i tworzą synergie pozwalające z wielokrotnie swój wpływ na korzyść europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, jak również ich indywidualnych członków. Współpraca odbywa się poprzez wspólną komunikację, działania i inicjatywy lub poprzez wspólne projekty badawcze.

Członkowie EACN





www.eacn-initiative.eu – <https://www.linkedin.com/company/eacn>

Thomas Rohr, Sekretarz Generalny
European Automotive Cluster Network EACN
sg@eacn-initiative.eu

Komunikat prasowy EACN:







Europejskie klastry motoryzacyjne ostrzegają przed rosnącą niestabilnością dostawców motoryzacyjnych

Członkowie mojego klastra borykają się z problemami, o których mowa w niniejszym komunikacie prasowym, dlatego wyraźnie popieram go w imieniu mojego klastra:

Kraj	Klaster	Miejsce, osoba podpisująca
Bułgaria	 Automotive Cluster Bulgaria www.automotive.bg/	Sofia, Lyubomir Stanislavov Cluster Manager
Czechy	 Moravskoslezský automobilový klaster, z.s. (Autoklastr) www.autoklastr.cz/	Ostrava-Poruba, Libor Dobeš Cluster Manager
Francja	 ARIA Haut-de-France www.aria-automobile-hdf.fr/	Valenciennes, Luc Messien Délégué général
	 CARA European Cluster for Mobility Solutions www.cara.eu/	Lyon, Thomas Prieur Cluster Manager
	 ID4CAR www.id4car.org/	Nantes, Sergio Captiao da Silva Cluster Manager
	 NextMove www.nextmove.fr/	St Etienne du Rouvray, Marc Charlet Cluster Manager
	 Pôle Véhicule du Futur www.vehiculedufutur.com/	Mulhouse, 30.08.2022 Bruno Grandjean Cluster Manager
Niemcy	 Cluster Electric Mobility South-West (managed by e-mobil BW) www.emobil-sw.de/	Stuttgart, Katja Gicklhorn Cluster Manager
	 Metall Kunststoff DIALOG c/o WFG Raum Heilbronn. GmbH www.wfgheilbronn.de/kunststoffdialog.html	Heilbronn, Patrick Dufour CEO







Komunikat prasowy EACN:

Europejskie klastry motoryzacyjne ostrzegają przed rosnącą niestabilnością dostawców motoryzacyjnych

Kraj	Klaster	Miejsce, osoba podpisująca
Polska	 Dolnośląski Klaster Motoryzacyjny www.lsse.eu/opal_portfolio/dolnoslaski-klaster-motoryzacyjny	Legnica, Adam Zysk Cluster Manager
	 Stowarzyszenie Wschodni Sojusz Motoryzacyjny (East Automotive Alliance) www.eaa-wsm.pl	Tarnobrzeg, Ryszard Jania President
	 Polska Grupa Motoryzacyjna (Polish Automotive Group) www.pgm.org.pl	Sędziszów Małopolski, Bartosz Mielecki Cluster Manager
	 Silesia Automotive & Advanced Manufacturing Cluster www.silesia-automotive.pl	Katowice, Łukasz Górecki Cluster Manger
Portugalia	 Mobinov :: Cluster Automóvel Portugal www.mobinov.pt/index.php/	Matosinhos, Fernando Machado Cluster Manger
Serbia	 Automobilski Klaster Srbija (Automotive Cluster Serbia) www.acserbia.org.rs/	Belgrade, Igor Vijatov Cluster Manger
Słowenia	 ACS Slovenski avtomobilski grozd (GIZ ACS) www.acs-giz.si/en	Ljubljana, Tanja Mohorič Cluster Manager
Hiszpania	 Clúster de Automoción de la Comunitat Valenciana (AVIA) www.avia.com.es/	Almussafes, Elena Lluch Cluster Manger
	 Asociación Clúster de Automoción de Aragón (CAAR) www.caaragon.com/	Zaragoza, David Romeral Cluster Manager

Komunikat prasowy EACN:

Europejskie klastry motoryzacyjne ostrzegają przed rosnącą niestabilnością dostawców motoryzacyjnych

Kraj	Klaster	Miejsce, osoba podpisująca
	 <p>Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya (CIAC) www.ciac.cat/</p>	Barcelona, Josep Nadal Cluster Manger
	 <p>Fundación Cluster de Empresas de Automoción de Galicia (CEAGA) www.ceaga.com/</p>	Vigo – Pontevedra, Alberto Cominges Cluster Manger
	 <p>FACYL – Cluster de Automoción de Castilla y León www.facyl.es/</p>	Boecillo – Valladolid, Ana Núñez Nava Cluster Manager
Turcja	 <p>Eskisehir Chamber of Industry Automotive Cluster www.eskisehirautomotive.com/</p>	Odunpazari / Eskisehir, Ismail Öztürk Cluster Manger
Ukraina	 <p>Ukrainian Automotive and Mobility Cluster www.automotivecluster.org.ua/</p>	Kyiv, Olga Trofymova Cluster Manger
Wielka Brytania	 <p>North East Automotive Alliance www.northeastautomotivealliance.com/</p>	Tyne and Wear, Paul Butler CEO