

Konsekwencje wojny w Ukrainie na sektor motoryzacyjny

Podsumowanie:

- **Motoryzacja jest branżą, która w znacznym stopniu może być dotknięta następstwami konfliktu w Ukrainie.**
- Mimo że rynki rosyjski i ukraiński nie mają dużego znaczenia ani dla globalnej, ani dla krajowej produkcji motoryzacyjnej, to **wojna i sankcje zachwiały światowymi łańcuchami dostaw.**
- Wojna uniemożliwiła działanie ukraińskich zakładów produkujących wiązki przewodów elektrycznych, a **bez nowych dostaw przewodów zaczęły się przestoje w wielu zakładach motoryzacyjnych w Niemczech, Czechach czy Polsce.** Branża od razu zaczęła budowę nowych łańcuchów dostaw i reorganizację produkcji, ale na ustabilizowanie się sytuacji potrzeba jeszcze trochę czasu.
- **Ryzyko zakłócenia dostaw dotyczy też wielu surowców.** Rosja i Ukraina są istotnymi dostawcami **rud żelaza, stali i produktów ze stali.** Dodatkowo Ukraina jest ważnym producentem **gazów szlachetnych**, a szczególnie neonu potrzebnego przy produkcji mikroprocesorów. Z kolei Rosja jest głównym dostawcą **palladu i platyny** wykorzystywanych w katalizatorach do oczyszczania spalin samochodowych, czy też **niklu** używanego w bateriach do samochodów elektrycznych. Z Rosji pochodzi również wiele **innych metali** wykorzystywanych do produkcji m.in. obwodów scalonych, baterii czy specjalistycznych rodzajów stali i innych stopów. Wojna wywołała znaczne wzrosty cen wszystkich tych surowców oraz wzrost ryzyka niedoborów komponentów i w rezultacie przestojów produkcji motoryzacyjnej.
- Warto też dodać, że presja na łańcuchy dostaw wywołana wojną w Ukrainie i sankcjami nałożonymi na Rosję, jest wzmacniana przez **ponowny wzrost zakażeń Covid-19 w Chinach.**
- Tocząca się w Europie **wojna oraz wysoka inflacja pogarszają nastroje konsumentów i mogą negatywnie odbić się na popycie na samochody na rynku unijnym.**
- Wszystko to składa się na mało optymistyczny obraz otoczenia gospodarczego, gdzie mamy **znacznie droższą produkcję i niższy jej wolumen. A mniejsza produkcja pojazdów, to automatycznie niższy popyt dla całego łańcucha poddostawców.**
- **Trudno prognozować przebieg konfliktu i jego pełne skutki, ale zakładając brak eskalacji działań wojennych, a w dalszej perspektywie zamrożenie konfliktu,** można oczekiwać, że po krótkookresowym szoku podażowym skutkującym wzrostem kosztów i wyraźnymi spadkami produkcji branży motoryzacyjnej, w perspektywie kilku miesięcy łańcuchy dostaw powrócą do stanu zbliżonego do tego sprzed wojny wraz z dostosowaniem cenników do wyższych kosztów. **Gdyby jednak zakłócenia trwały dłużej,** to po wyczerpaniu się zapasów mógłby nastąpić powrót do kryzysowej sytuacji podobnej do tej wywołanej pandemią, a później nawet bardziej trwała recesja w branży motoryzacyjnej.
- Niemniej, w średnim i długim okresie wzrasta prawdopodobieństwo ukształtowania się nowych łańcuchów dostaw z szansą na silniejszą pozycję polskich producentów i poddostawców **na rynkach Europy Zachodniej.**

Departament Analiz Ekonomicznych

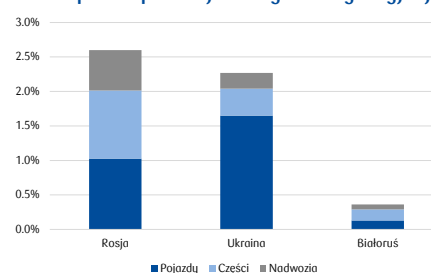
@PKO_Research

www.pkobp.pl/centrum-analiz

Zespół Analiz Sektorowych
analizy.sektorowe@pkobp.pl
22 521 81 25

Piotr Krzysztofik

Udział Rosji, Ukrainy i Białorusi
w eksporcie polskiej branży motoryzacyjnej

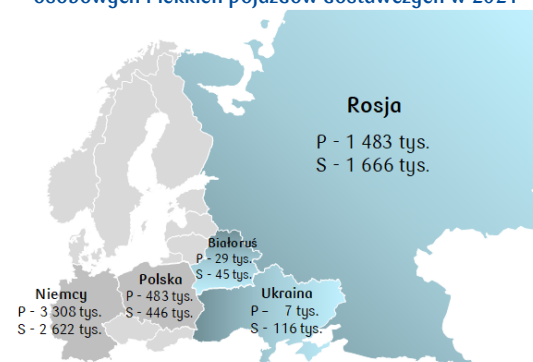


Źródło: Eurostat (dane 2021; wg CPA 2.1), PKO Bank Polski

Rosyjski rynek motoryzacyjny

- W 2021 w Rosji sprzedano 1,66 mln samochodów osobowych i lekkich aut dostawczych (tj. +4,3% r/r), co stanowiło niecałe 2% globalnej sprzedaży tego typu pojazdów. Największy, prawie 30-proc. udział w rynku miał Renault – głównie dzięki większościowym udziałom w spółce AvtoVAZ produkującej Łady, które stanowią 21,5% rosyjskiego rynku nowych samochodów osobowych. Rosja jest drugim największym rynkiem dla francuskiego producenta i odpowiada za 18% całej sprzedaży Renault. Dla innych zagranicznych koncernów motoryzacyjnych rynek rosyjski nie ma już tak dużego znaczenia – np. Volkswagen ma 13,6% udziału w rynku, niemniej jest to tylko 2,4% globalnej sprzedaży niemieckiego koncernu.
- W globalnej produkcji samochodów Rosja również ma niecałe 2% udziału. W 2021 na terenie Federacji Rosyjskiej wyprodukowano łącznie 1,48 mln samochodów osobowych i lekkich aut dostawczych (tj. +8,3% r/r). W 2020, spośród wszystkich 34 fabryk samochodów, najwyższe przychody wygenerowały zakłady AvtoVAZ + Renault (3,0 mld euro + 1,4 mld euro), znacząca również była wartość produkcji pojazdów w fabrykach z Grupy Volkswagena (3,8 mld euro), Hyundai (2,1 mld euro) i Nissana (1,9 mld euro).
- Po 24.02.2022 na Rosję zostały nałożone sankcje, w efekcie których **prawie wszystkie zagraniczne koncerny motoryzacyjne wstrzymały dostawy dla lokalnych dealerów** (Aston Martin, Audi, BMW, Cadillac, Chevrolet, Citroen, General Motors, Honda, Jaguar Land Rover, Mazda, Nissan, Porsche, Scania, Skoda, Stellantis, Suzuki, Toyota, Volkswagen, Volvo), jak również zawiesiły produkcję w zlokalizowanych na terenie Rosji fabrykach (m.in. BMW, Daimler, Ford, Hyundai, Nissan, Stellantis, Volkswagen); jednym z niewielu koncernów motoryzacyjnych, które nie zamierzają wycofać się z rynku rosyjskiego jest francuski Renault. **Współpracę z Rosją przerwały też inne firmy z branży automotive** – m.in. Grupa Michelin zawiesiła produkcję opon w Rosji i wstrzymała eksport (sprzedaż w Rosji stanowiła niecałe 2% całkowitej sprzedaży Grupy i 1% globalnej produkcji opon do samochodów osobowych). **W odpowiedzi Rosja do końca 2022 objęła zakazem eksportu wiele ze swoich towarów**, w tym m.in. samochody, wagony kolejowe, lokomotywy, czy też silniki spalinowe. Ale niezależnie od tego, że już i tak większość firm zagranicznych wstrzymała kontakty handlowe z Rosją, szybko może się okazać, że niedługo po prostu nie będzie czego eksportować. Bez zagranicznych dostaw materiałów, podzespołów i komponentów ciągłości produkcji nie zdołają utrzymać nawet zakłady AvtoVAZ (będące częścią rosyjskiej świadomości narodowej, podobnie jak General Motors w USA), a załamanie dotknie nie tylko sektor motoryzacyjny, a całą rosyjską produkcję przemysłową.

Liczba wyprodukowanych i sprzedanych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych w 2021



Źródło: PKO Bank Polski na podstawie danych OICA

Ukraiński rynek motoryzacyjny

- Ukraiński rynek motoryzacyjny jest stosunkowo mały. W 2021 sprzedano tam tylko 116 tys. samochodów. Największym ukraińskim dealerem był Renault Ukraine (sprzedający samochody marek Renault i Dacia, o rocznych przychodach 218 mln euro); znaczny udział w rynku ma również Avtokapital (oficjalny dystrybutor Mercedes-Benz Group AG; 192 mln euro).
- Jeszcze mniejszy jest segment produkcji samochodów. W 2021 Ukraina wyprodukowała zaledwie 7,3 tys. samochodów osobowych i lekkich aut dostawczych. Największy producent to Eurocar (82 mln euro; produkuje Skody); na terenie Ukrainy działa jeszcze kilka mniejszych fabryk samochodów (o przychodach na poziomie 30 mln euro).

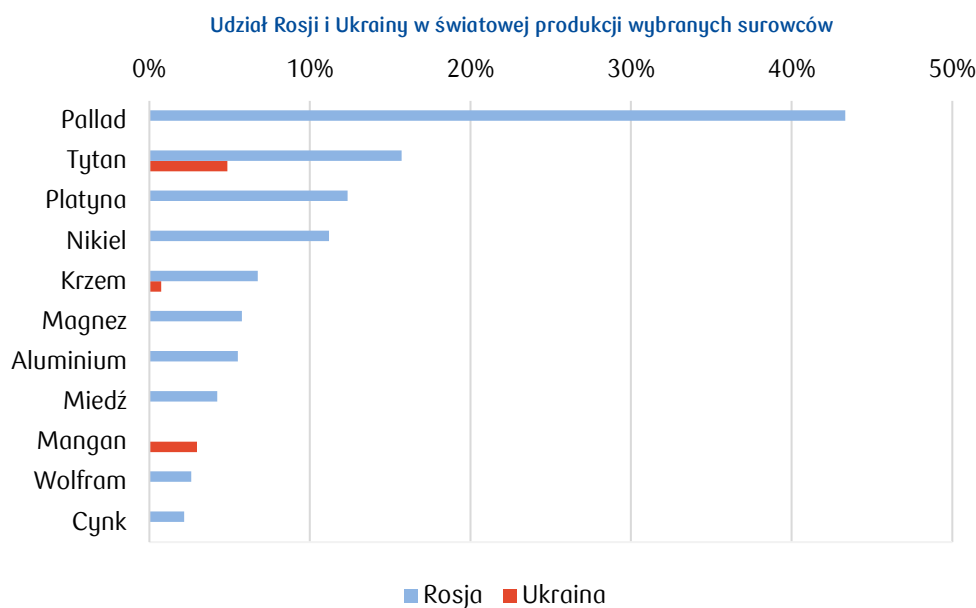
Wpływ wojny w Ukrainie na europejską branżę motoryzacyjną

- Załamanie rosyjskiego i ukraińskiego rynku nowych samochodów nie wpłynie znacząco na spadek sprzedaży unijnych koncernów, ponieważ rynki te są stosunkowo małe w skali globalnej, a bezpośrednia ekspozycja producentów samochodów jest ograniczona. Co więcej, większość samochodów sprzedawanych w Rosji, jest produkowana przez te koncerny na miejscu, czyli osłabienie sprzedaży tylko w ograniczonym stopniu może wpłynąć na produkcję samochodów w UE. Szacunki zakładają ograniczenie produkcji pojazdów w Europie Zachodniej nawet o 1,7 mln samochodów (w tym 1 mln sztuk z powodu utraconego popytu w Rosji i na Ukrainie) i co najmniej o połowę niższą sprzedaż samochodów osobowych i dostawczych w Rosji (czyli o ok. 800 tys. szt.).
- O wiele poważniejszym problemem jest to, że Rosja i Ukraina były ważnymi dostawcami komponentów i surowców dla branży motoryzacyjnej. Na pewno zaostrzy się globalny problem z niedoborem elementów elektronicznych

(głównie chipów), który rozpoczął się w 2h20 i w znacznym stopniu zahamował odbicie globalnej produkcji pojazdów w 2021. Podobnie będzie z dostawami surowców krytycznych.

- **Braki wybranych produktów oraz niszczeniu surowców mogą wpłynąć na zakłócenia w łańcuchach dostaw.** Przykładem mogą być braki wiązek przewodów elektrycznych, powodujące zakłócenia w funkcjonowaniu zakładów. Przemysł motoryzacyjny. Ponieważ produkcja wiązek w dużej mierze polega na pracy ręcznej, to była lokowana w krajach o niskich kosztach pracy. Na terenie Ukrainy działało bardzo wiele zakładów produkujących wiązki przewodów samochodowych zapewniających ok. 7% całego zapotrzebowania europejskich koncernów motoryzacyjnych. W nowoczesnych, pełnych elektroniki samochodach długość przewodów sięga nawet 5 km, tak więc brak nowych dostaw przewodów natychmiast przełożył się na przestoje wielu zakładów motoryzacyjnych w Niemczech, Czechach czy Polsce. W branży trwa budowa nowych łańcuchów dostaw i reorganizacja produkcji, jednak nawet przy optymistycznych założeniach sytuacja może wrócić do normy dopiero za parę tygodni.
- **Ukraina odpowiadała za połowę dostarczanego producentom układów scalonych neonu, z czego 75% gazu był skupowanych przez producentów półprzewodników.** Według doniesień medialnych najwięksi producenci układów scalonych (m.in. Intel, Samsung i TSMC) mają na tyle zapasów i alternatywnych dostawców, że jeszcze przez pewien czas będą mogli operować w relatywnie niezakłóconym trybie. Niemniej, zakłócenia rynkowe mogą przełożyć się na wzrost cen mikroprocesorów wykorzystywanych w sprzętach RTV/AGD, komputerach, elektronice użytkowej, czy motoryzacji. Mogą oznaczać również niższą produkcję spowodowaną upadkiem mniejszych kooperantów, którzy tracą dostęp do kluczowych komponentów i surowców. Czas potrzebny na uruchomienie produkcji neonu w nowych lokalizacjach szacowany jest nawet na dwa lata. W Ukrainie produkowane były również takie gazy techniczne, jak **argon** i **krypton** (gazy używane w żarówkach, czy wypełnianiu szyb zespolonych w nowoczesnych oknach) oraz **ksenon** (optyka oświetleniowa, medycyna).
- **Rosja jest trzecim światowym dostawcą niklu** (w 2020 odpowiadała za 11,2% jego globalnej produkcji, a pod względem wartości zajmowała 1. miejsce w światowym eksporcie). Większość zasobów niklu używanych jest do produkcji stali nierdzewnej, a kilka procent wykorzystuje się w bateriach do samochodów elektrycznych. Jest to nikiel o znacznie wyższej jakości i aż 17% światowej podaży tej klasy surowca pochodzi ze zlokalizowanej na Syberii rosyjskiej spółki MMC Norilsk Nickel PJSC (największego na świecie producenta niklu i palladu oraz jednego z największych producentów platyny i miedzi). Nikiel tego typu może być masowo wydobywany tylko w kilku miejscach na świecie. A ponieważ globalne zapasy metalu już teraz są niskie, to każde zakłócenie dostaw zwiększa presję cenową. Co prawda Chiny inwestują obecnie w technologie, które pozwoliłyby uzyskiwać nikiel i kobalt potrzebny do produkcji baterii z gorszej jakości rudy, niemniej są one na razie w fazie testów. **Zakłócenia w dostawach z Rosji mogą negatywnie wpłynąć na produkcję baterii do samochodów elektrycznych** (w tym również na produkcję baterii w Polsce), czy specjalistycznych rodzajów stali.
- **Z Rosji pochodzi również 43,3% światowej produkcji górniczej palladu** (1. miejsce w światowym eksporcie) oraz 12,4% światowej produkcji platyny. Obydwa metale wykorzystywane są w katalizatorach do oczyszczania spalin samochodowych. Ograniczenie dostępności surowców przekłada się na rosnące ceny metali i **może potencjalnie poważnie ograniczyć produkcję pojazdów samochodowych**. Problemy z podażą palladu (którego 85% dostaw zużywa przemysł motoryzacyjny) prawdopodobnie przyspieszą działania mające na celu zastąpienie go znacznie tańszą platyną.
- **Rosja jest również znaczącym producentem aluminium** (5,5% światowej produkcji) mającego wiele zastosowań w motoryzacji, w tym w produkcji baterii do samochodów elektrycznych. Co więcej, wzrastające ceny surowców energetycznych na skutek wojny w Ukrainie mają również duży wpływ na ceny metali, których produkcja jest bardzo energochłonna, szczególnie dotyczy to właśnie aluminium.
- Rosja ma też duże znaczenie w produkcji i handlu innymi surowcami, które są rzadziej używane w produkcji przemysłowej, ale są kluczowe dla produkcji niektórych wyrobów wykorzystywanych w motoryzacji. Należą do nich: **tytan** (15,7% światowego wydobycia), **magnez** (5,8%); **krzem** 6,8%; **wolfram** (2,6%), **cynk** (2,2%). Na terenie Ukrainy też są wydobywane niektóre z ważnych dla produkcji pojazdów pierwiastków chemicznych, m.in.: **tytan** (4,9%), **mangan** (3%), czy **krzem** (0,8%).





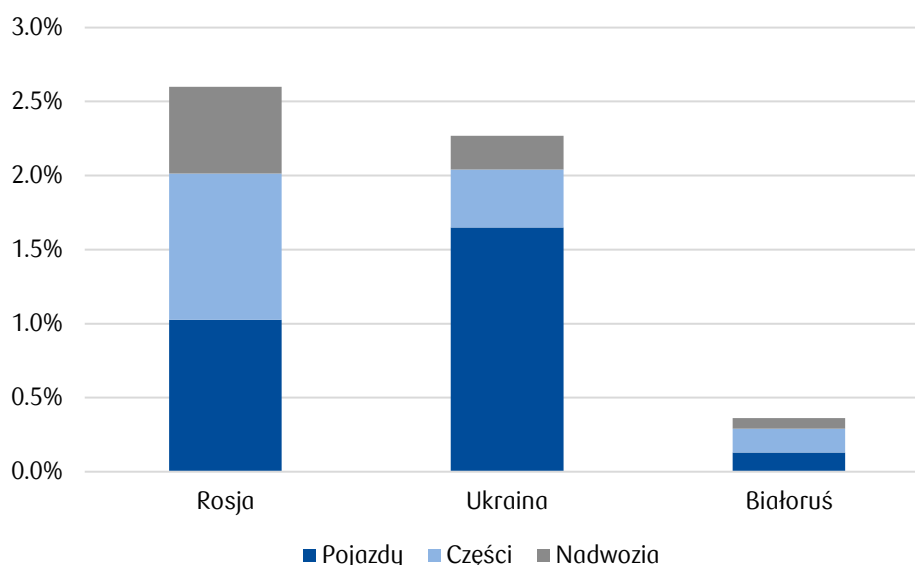
Źródło: PKO Bank Polski na podstawie danych mcs 2021.

- Sankcje nałożone na Rosję przez państwa Zachodu oraz decyzje firm o zaprzestaniu współpracy z rosyjskimi kontrahentami niosą ze sobą ryzyko odwetu w postaci **nacjonalizacji przez Federację Rosyjską majątków firm zagranicznych**. Potencjalne straty niektórych koncernów motoryzacyjnych mogą być znacznej wielkości, np. Mercedes-Benz szacuje je na ponad 2 mld euro. Straty w podobnej skali mógłby ponieść francuski Renault. Z ryzykiem przejęcia aktywów zlokalizowanych na terenie Rosji musi się liczyć także Toyota czy Volkswagen. Potencjalna strata aktywów, to oprócz ubytku materialnego również **utrata obszaru, gdzie zachodnie koncerny mogły w dalszym ciągu korzystać ze starszych, niespełniających już norm unijnych, technologii**. Jednocześnie, warto zaznaczyć, że **wiele z tych fabryk było przeznaczonych prawie wyłącznie na rynek rosyjski, więc ich strata nie przełoży się na rynek europejski oraz że w większości działają już więcej niż 15 lat, a więc największe wydatki zostały zamortyzowane**.
- Jeśli chodzi o polskie firmy z branży motoryzacyjnej, to wydaje się, że największą stratę mógłby ponieść Wielton (polski producent przyczep i naczep), który szacuje wartość ew. odpisów z tytułu trwałej utraty wartości aktywów i należności w wysokości do ok. 4 mln euro; znaczącą wartość mają również zlokalizowane w Niżnym Nowogrodzie zakłady produkcyjne z segmentu motoryzacyjnego Grupy Boryszew.

Wpływ na polską branżę motoryzacyjną

- Bezpośrednie znaczenie rynków ukraińskiego, rosyjskiego i białoruskiego dla polskiej branży motoryzacyjnej jest niewielkie.** W 2021 łączna wartość eksportu części, nadwozi i pojazdów samochodowych do tych państw wyniosła ok. 1,5 mld euro, czyli 5,2% całego eksportu branży motoryzacyjnej. Największymi pozycjami w eksporcie branży motoryzacyjnej na rynek rosyjski były pojazdy oraz części; w eksporcie na Ukrainę dominowała pozycja pojazdy (głównie używane samochody osobowe, autobusy i samochody ciężarowe), natomiast największą grupą towarową w eksporcie branży motoryzacyjnej na Białoruś były wyprodukowane w Polsce części i akcesoria do pojazdów.
- Import był znikomy** - w 2021 wartość sprowadzonych z trzech omawianych państw pojazdów samochodowych, części i nadwozi osiągnęła 60,6 mln euro, czyli niecałe 0,3% całego importu krajowej branży motoryzacyjnej. Ponieważ przy gwałtownym przerwaniu wymiany handlowej rosną ceny towarów i usług, których import zostaje zablokowany, a zazwyczaj spadają ceny wyrobów, które przestają być eksportowane na tereny objęte wojną lub sankcjami, a dodatkowo przynajmniej część towarów można próbować przekierować na inne rynki, to nieznaczny import polskiej branży motoryzacyjnej z rynków wschodnich można uznać za relatywnie korzystną sytuację o **znacznie łagodniejszych negatywnych konsekwencjach niż gdyby import z tych rynków przewyższał eksport**.

Udział Rosji, Ukrainy i Białorusi w eksporcie polskiej branży motoryzacyjnej



Źródło: Eurostat (dane 2021; wg CPA 2.1), PKO Bank Polski

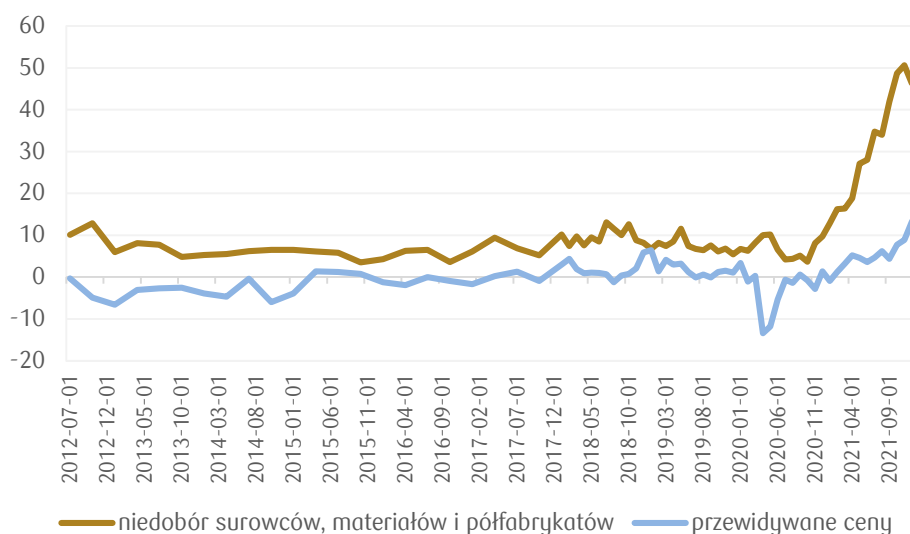
- Polska jest częścią globalnego rynku, stąd **trendy występujące na rynkach międzynarodowych, w tym szczególnie europejskich, w naturalny sposób oddziałują na rynek polski.**

Obecnie, **najmocniej odczuwanym problemem jest niedobór wiązek elektrycznych**, których dostawy z ukraińskich fabryk zostały przerwane. Z tego powodu od 10 marca czasowo wstrzymały produkcję zakłady Volkswagena w Poznaniu i we Wrześni. **Koncerny motoryzacyjne pracują już nad przeniesieniem utraconej produkcji wiązek na inne rynki, w tym również do Polski**, gdzie istnieją już zakłady wytwarzające wiązki elektryczne.

- **Motoryzacja, to drugi największy klient branży stalowej**, który wykorzystuje różne gatunki stali, w tym m.in. specjalistycznych stali umożliwiających obniżenie masy pojazdów, czy zwiększenie ich odporności uderzeniowej. **Dostawy z Ukrainy i Rosji miały bardzo duże znaczenie dla polskiego przemysłu hutniczego, stalowego i wyrobów ze stali.** Państwa te były ważnymi dostawcami półproduktów z żelaza i stali oraz rudy i koncentratów żelaza. Roczny import stali z Ukrainy i Rosji do Polski to ok. 3 mln ton, co odpowiadało za mniej więcej 20% stali zużywanej w kraju, również w sektorze motoryzacyjnym. Z biegiem czasu sytuacja stale się pogarsza. Niedawno zbombardowano zakłady Azowstal w Mariupolu, jednego z największych w Europie kombinatów metalurgicznych. Z kolei Australia w ramach nowego pakietu sankcji wstrzymała eksport rud metali, w tym m.in. rudy aluminium, a także tlenku glinu do Rosji (surowce te w 20% pokrywały zapotrzebowanie rosyjskiej gospodarki), co znacznie obniżyło zdolności Rosji do produkcji aluminium, bardzo potrzebnego w produkcji branży motoryzacyjnej. **Problemy z dostępnością surowców i materiałów, a także ich cenami, spowodowały, że europejskie huty wstrzymały przyjmowanie nowych zamówień.** Dodatkowo, gwałtowny wzrost cen energii wywołany wojną zmusił część europejskich hut do wstrzymywania produkcji (m.in. w trzech włoskich hutach Acciaierie Venete produkujących wysokiej jakości stal do samochodów i maszyn rolniczych).
- Wywołane wojną silne wzrosty notowań ropy naftowej przełożyły się na **wzrost cen wyrobów opartych na ropie, w tym tworzyw sztucznych.** Polska jest na 4. miejscu pod względem zużycia tworzyw sztucznych w UE, a krajowa branża automotive jest trzecim odbiorcą tworzyw sztucznych.
- Warto też pamiętać, że **wojna spowodowała zakłócenia w transporcie**, zarówno problemy z korzystaniem z dotychczasowej sieci transportowej, przerwy i zakłócenia w łańcuchach dostaw oraz niepewność terminowości dostaw (wiele firm wycofało się z rynków objętych wojną, dużo ukraińskich kierowców zostało zmobilizowanych do wojska). W efekcie **zarówno producenci, jak i dealerzy, płacą więcej za transport części i pojazdów oraz coraz dłużej oczekują na realizację dostaw.** Dodatkowo, zmienność sytuacji powoduje, że firmy spedycyjne wszelkie rozliczenia robią praktycznie na bieżąco, co znacznie utrudnia planowanie kosztów produkcji, czy handlu.
- Jeśli chodzi o produkcję samochodów w Polsce, to sytuacja w zakresie zaopatrzenia jest zróżnicowana. Stellantis - drugi najważniejszy na naszym rynku koncern motoryzacyjny - nie zgłasza problemu z wiązkami elektrycznymi (poinformował, że już przeniósł zaopatrzenie z Ukrainy do innego miejsca w Europie). Niemniej i ten koncern już kolejny raz w tym roku zmuszony był czasowo zatrzymać taśmy produkcyjne w swojej fabryce FCA Poland w Tychach (postój w dniach 14-21 marca). **Coraz bardziej rośnie ryzyko, że globalny kryzys na rynku półprzewodników jeszcze się pogłębi.**

- W Polsce realizowane są duże projekty związane z produkcją baterii do aut elektrycznych. Zakłady w naszym kraju ulokowały już takie firmy jak: niemiecki BMZ, angielski Johnson Matthey czy koreański LG Chem, który nadal rozbudowuje moce produkcyjne swojego wrocławskiego zakładu. **Zakłócenia w dostawach wielu surowców z Rosji może negatywnie wpłynąć na produkcję tego segmentu branży motoryzacyjnej.** W tym świetle na znaczeniu zyskują prace KE, której projekt nowelizacji dyrektywy bateryjnej zakłada, że do 2030 roku 95% miedzi, niklu i kobaltu oraz 70% litu ze wszystkich rodzajów zużytych baterii i akumulatorów ma być poddawanych recyklingowi.
- Ograniczona podaż surowców i komponentów niezbędnych do produkcji motoryzacyjnej, oznacza wzrost cen, co jest szczególnie **odczuwalne dla producentów części na pierwszy montaż** z uwagi na ich ograniczone możliwości przeliczania wyższych kosztów na producentów pojazdów.
- Wszystkie te czynniki powodują, że obecnie **najpoważniejszym z wyzwań dla funkcjonowania przedsiębiorstw jest dostępność i ceny surowców**, co znajduje odzwierciedlenie w cyklicznych badaniach koniunktury GUS.

Koniunktura w branży motoryzacyjnej



Źródło: badanie GUS, 24 lutego 2022

- Tocząca się blisko naszej wschodniej granicy wojna pogarsza nastroje konsumentów i może **ograniczać konsumpcję, w tym zakupy dóbr trwałego użytkowania, np. samochodów**. Dodatkowo rosnąca inflacja zmniejsza realne dochody i siłę nabywczą gospodarstw domowych, co może niekorzystnie przełożyć się na sprzedaż pojazdów. Choć trudno porównywać wojnę z kryzysami ekonomicznymi, to można przypomnieć, że w trakcie kryzysu w 2008 sprzedaż samochodów w Polsce spadła o prawie 60%, w kolejnym w 2011 sprzedaż obniżyła się o ponad 12%, a w 2020 roku pandemia SARS-CoV-2 skutkowałą prawie 23-proc. spadkiem krajowej sprzedaży samochodów osobowych. Na pogorszenie nastrojów konsumentów mogą wskazywać niższe o 20% r/r lutowe wyniki sprzedaży samochodów.
- Jednocześnie, duża liczba uchodźców, z których wielu pozostanie w Polsce na stałe, **wymusza rozbudowę i wzrost dostępności transportu zbiorowego**. To z kolei może powodować wzrost zamówień na nowe środki transportu, a polscy producenci mają w wielu segmentach tego rynku relatywnie silną pozycję (np. produkcja autobusów elektrycznych) i mogą na tym trendzie skorzystać.
- Koncerny motoryzacyjne, niejako przyzwyczajone do działania w warunkach permanentnej zmienności, natychmiast rozpoczęły budowę nowych łańcuchów dostaw i reorganizację produkcji. A zamknięcie dostaw z kierunków wschodnich stworzyło szansę dla krajowych producentów i poddostawców na umocnienie swojej pozycji na rynkach Europy Zachodniej. **Polska ponownie może stać się zapleczem produkcyjnym Europy, jeżeli stworzy przepisy ułatwiające lokowanie się firm, które wycofują się m. in. z Rosji.** Z wyliczeń Personnel Service wynika, że od 24 lutego, czyli od dnia wybuchu wojny na Ukrainie, tylko w sektorze automotive pojawiło się ok. 2 tys. dodatkowych miejsc pracy. To dobra informacja dla naszego rynku, zwłaszcza z punktu widzenia dużego napływu uchodźców z Ukrainy i obowiązującej już specustawy, która otworzyła dla nich polski rynek pracy.
- Wojna wpłynęła również na sytuację polskich firm z branży motoryzacyjnej działających na terenie Rosji i Ukrainy**, dla których należą: ► Grupa **Wielton** - producent przyczep i naczep. W 2021 przychody grupy ze sprzedaży realizowanej na rynku rosyjskim i ukraińskim wyniosły 299,5 mln zł, co stanowiło ok. 11,1% przychodów ze sprzedaży Grupy (Ukraina 1,6%; Rosja 9,5%). Obecnie nie działa żaden z punktów handlowych, ani zlokalizowana na tere-

nie Federacji Rosyjskiej (działająca od 2006 roku) montownia wyrobów marki Wielton. Do odwołania zostały wstrzymane dostawy produktów grupy na rynek rosyjski. ► **Inter Cars** - największy dystrybutor części zamiennych do pojazdów samochodowych w Europie Środkowo-Wschodniej. W 2021 przychody Inter Cars Ukraine (spółka zależna działająca od 2000) wynosiły ok. 580 mln zł, co stanowiło 4,82% skonsolidowanych przychodów Grupy. Od 24 lutego, w wyniku działań zbrojnych Federacji Rosyjskiej przeciwko Ukrainie, nastąpiła przerwa w działalności operacyjnej spółki Inter Cars Ukraine. ► **Boryszew Automotive Plastics** – producent plastikowych elementów wyposażenia samochodów. Ma w Rosji działający od 2012 oddział Boryszew Plastics Rus, którego przychody w 2020 wyniosły ok. 67 mln zł (przychody Boryszew SA to 5,7 mld zł). Na początku marca zakłady czasowo przerwały produkcję, co było podyktowane decyzją o wstrzymaniu w Rosji działalności głównego odbiorcy wyrobów zakładu, czyli koncernu Volkswagen.

- **Polski sektor motoryzacyjny aktywnie włączył się w działania pomocowe Ukrainie.** Firmy podejmują wiele różnych inicjatyw, poczynając od udostępniania posiadanej floty, jak to zrobił Auto Partner i PKO Leasing, czy też przekazywania samochodów (OSP zaangażowana w pomoc uchodźcom bezpłatnie otrzymała od Volkswagen Financial Services 20 pojazdów), przez zbiórki środków na pomoc osobom z Ukrainy, co realizuje m.in. Fundacja Inter Cars, jak i wszystkie jednostki MAN Truck & Bus, czy też przez stworzenie systemu długofalowego wsparcia dla uchodźców z Ukrainy nad czym pracuje Związek Dealerów Samochodów.

Scenariusze rozwoju sytuacji w branży motoryzacyjnej:

- Branżę motoryzacyjną, osłabioną pandemią koronawirusa i kryzysem chipowym, czeka kolejna bardzo trudna walka. **Najważniejszym czynnikiem hamującym są ograniczenia w globalnych łańcuchach dostaw, a sytuacja na Wschodzie tylko pogłębia dotychczasowe problemy.** Nie znając dalszego przebiegu konfliktu bardzo trudno oceniać jego skutki dla branży motoryzacyjnej, ale już dziś widać bardzo wiele negatywnych konsekwencji zarówno działań zbrojnych na Ukrainie, jak i sankcji nałożonych na Rosję i Białoruś.
- **Zakładając scenariusz deeskalacji działań wojennych i zamrożenie konfliktu,** przy utrzymanej okupacji części Ukrainy, można przyjąć, że sankcje nie zostałyby złagodzone, a relacje Rosja – Zachód pozostałyby w trybie „zimnej wojny”. Ale jednak taka sytuacja zmniejszyłaby awersję do ryzyka i dawała szansę na rozpoczęcie stabilizacji na rynkach. W takim przypadku można oczekiwać, że w branży motoryzacyjnej, po krótkookresowym szoku podażowym skutkującym wzrostem cen i wyraźnymi spadkami produkcji, następowałaby stopniowa odbudowa łańcuchów dostaw wraz z dostosowaniem cenników do wyższych kosztów produkcji.
- **Rozpatrując natomiast scenariusz negatywny, w którym** zakłócenia trwają znacznie dłużej niż pozwalają na to naturalne bufora (np. zapasy), konsekwencje mogą być o wiele poważniejsze. Może nastąpić szybki powrót do kryzysowej sytuacji podobnej do tej wywołanej pandemią, a następnie długotrwały kryzys półprzewodnikowy z niską dostępnością innych podzespołów czy surowców skutkujący recesją w branży motoryzacyjnej. Niemniej, wraz z upływem czasu wzrasta również prawdopodobieństwo ustabilizowania się nowych łańcuchów dostaw.

Departament Analiz Ekonomicznych

PKO Bank Polski S.A.
ul. Puławska 15, 02-515 Warszawa
t: 22 521 80 84
email: DAE@pkobp.pl

Główny Ekonomista, Dyrektor Departamentu

Piotr Bujak	piotr.bujak@pkobp.pl	22 521 80 84
-------------	--	--------------

Zespół Analiz Sektorowych

analizy.sektorowe@pkobp.pl

Michał Koleśnikow	michal.kolesnikow@pkobp.pl	22 521 81 23
Aleksandra Balkiewicz-Żerek	aleksandra.balkiewicz-zerek@pkobp.pl	22 521 56 59
dr Mariusz Dziwulski	mariusz.dziwulski@pkobp.pl	22 521 81 88
Piotr Krzysztofik	piotr.krzysztofik@pkobp.pl	22 521 81 25
Maciej Rozkrut	maciej.rozkrut@pkobp.pl	22 521 87 39
Anna Senderowicz	anna.senderowicz@pkobp.pl	22 521 81 24
Karolina Sędzimir	karolina.sedzimir@pkobp.pl	22 521 81 28

Jesteś zainteresowany otrzymywaniem raportów analitycznych PKO Banku Polskiego? Napisz do nas: DAE@pkobp.pl

Nasze analizy znajdziesz również na Twitterze oraz na stronie internetowej Centrum Analiz PKO Banku Polskiego:



Bank Polski

Centrum
Analiz

Materiał zatwierdził(a): Michał Koleśnikow

Informacje i zastrzeżenia:

Niniejszy materiał („Materiał”) ma charakter wyłącznie informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu ustawy - Kodeks cywilny, ani rekomendacji do zawarcia transakcji kupna, sprzedaży lub innego rodzaju przeniesienia któregośkolwiek instrumentu finansowego. Bank dołożył wszelkich racjonalnych i niezbędnych starań, aby informacje zamieszczone w Materiale były rzetelne oraz oparte na wiarygodnych źródłach.

Informacje zawarte w Materiale nie mogą być traktowane jako propozycja nabycia którychkolwiek instrumentów finansowych, usługa doradztwa inwestycyjnego lub podatkowego ani jako forma świadczenia pomocy prawnej. Prognozy oraz dane zawarte w Materiale nie stanowią zapewnienia uzyskania określonych wyników jakichkolwiek transakcji finansowych ani przyszłych cen którychkolwiek instrumentów finansowych.

Materiał nie stanowi badania inwestycyjnego ani publikacji handlowej w rozumieniu Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2017/565 z dnia 25 kwietnia 2016 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/65/UE w odniesieniu do wymogów organizacyjnych i warunków prowadzenia działalności przez firmy inwestycyjne oraz pojęć zdefiniowanych na potrzeby tej dyrektywy.

Bank i jego spółki (podmioty) zależne oraz pracownicy tych podmiotów mogą być zainteresowani zawarciem lub być stroną transakcji finansowych, w tym zawartych na instrumentach finansowych, których wynik jest uzależniony od czynników (danych i informacji) wymienionych w Materiałach.

Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, ul. Puławska 15, 02-515 Warszawa, wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego numer KRS 0000026438, NIP: 525-000-77-38, REGON: 016298263; kapitał zakładowy (kapitał wpłacony) 1 250 000 000 zł.