



Bank Pekao



Nowa era motoryzacji

Jak odnajdzie się w niej polski przemysł?

Wrzesień 2019



Spis treści

Podsumowanie	4
Motoryzacja – filar polskiego przemysłu	7
Krótkoterminowe wyzwania dla firm	11
Globalne megatrendy nieodwracalnie zmieniają obraz branży – także w Polsce	13
Trend 1: Elektromobilność i nowe napędy	14
Trend 2: Samochody inteligentne i autonomiczne	17
Trend 3: Współdzielenie pojazdów	19
Polska branża motoryzacyjna – co powinno się wydarzyć, aby jeszcze bardziej wzmocnić jej międzynarodową rolę?	20
Scenariusze rozwojowe i perspektywa firm z branży	24

Autor: Kamil Zduniuk

✉ kamil.zduniuk@pekao.com.pl

POLSKI PRZEMYSŁ MOTORYZACYJNY W LICZBACH

145 mld zł

wartość produkcji wyrobów motoryzacyjnych w 2018 r.

~13%

udział motoryzacji w polskim przetwórstwie przemysłowym (drugi największy sektor)

+6,5%

tempo wzrostu branży w latach 2005-2018

+9,4%

tempo wzrostu segmentu części w latach 2005-2018

x2

wzrost udziału w europejskim przemyśle motoryzacyjnym w latach 2005-2017

59%

udział segmentu części w produkcji sektora (jeden z najwyższych w UE)

32,3 mld EUR

eksport sektora w 2018 r.

#4 i #9

miejsce wśród eksporterów części w UE i na świecie

~20

liczba firm przemysłu motoryzacyjnego wśród 300 największych firm w Polsce

12,2%

średnie ROE w ostatnich pięciu latach (jedno z najbardziej stabilnych w gospodarce)

~225 tys.

zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w przemyśle motoryzacyjnym

5,6 tys. zł

przeciętna miesięczna płaca brutto (8% wyższa niż średnio w gospodarce)

NAJISTOTNIEJSZE WYZWANIA KRÓTKOTERMINOWE



Spowolnienie gospodarcze, w szczególności w Niemczech



Napięte otoczenie geopolityczne (Brexit, konflikty handlowe)



Sytuacja na rynku pracy (braki kadrowe, presja płacowa)

KLUCZOWE GLOBALNE MEGATRENDY O DŁUGOTERMINOWYM WPŁYWIE



Nowe napędy, w szczególności elektromobilność



Samochody inteligentne i autonomiczne



Współdzielenie pojazdów

Podsumowanie

Polski przemysł motoryzacyjny to branża o wysokim tempie rozwojowym w ostatnich kilkunastu latach (CAGR +6,5%), a współcześnie jeden z najważniejszych obszarów krajowej gospodarki i jej lider pod względem wielkości eksportu. Choć w krótkim terminie stoją przed nią liczne wyzwania – przede wszystkim spodziewane globalne spowolnienie gospodarcze i potencjalne skutki konfliktów handlowych, które mogą przyczynić się do przejściowego ochłodzenia nastrojów – to długoterminowo sektor prezentuje duży potencjał rozwojowy. **Z jednej strony, Polska może być beneficjentem dalszego optymalizowania produkcji tradycyjnych aut spalinowych i części do nich** (obszar ten jeszcze długo będzie odgrywał istotną rolę mimo zachodzących zmian, m.in. ze względu na rolę rynku wtórnego). **Z drugiej strony, ogromną szansę stanowi budowa przemysłu nowej generacji, opartego na rosnących w siłę globalnych megatrendach, takich jak napędy elektryczne czy inteligentne samochody.**

To w jakim tempie będzie rozwijała się branża będzie zależało od decyzji podejmowanych przez poszczególne firmy oraz wsparcia jakie zapewni sektorowi państwo. Ich kombinacja przełoży się na dalszy napływ inwestycji do Polski oraz ich charakter, a także na skalę adaptacji polskiego przemysłu motoryzacyjnego do tworzących się, nowych łańcuchów wartości. Na tej bazie wyróżnić można kilka scenariuszy rozwoju. W ambitnym, ale realnym scenariuszu bazowym, nasza rola w tradycyjnym obszarze „spalinowym” nadal rośnie (dalsze relokacje), a jednocześnie udaje się przyciągnąć nowoczesne inwestycje, które pozwolą uzyskać w tym obszarze taki udział w produkcji unijnej, jak do 2018 r. udało się to zrobić w zakresie tradycyjnych technologii.

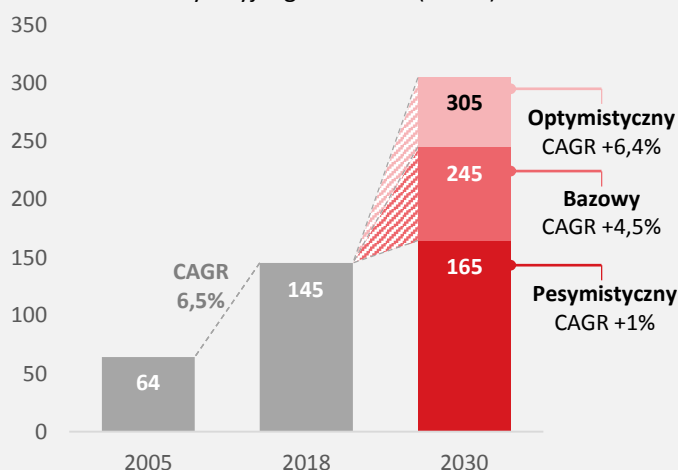


W tym scenariuszu wartość produkcji branży mogłaby wzrosnąć do 2030 r. łącznie o prawie 70%, z 145 mld zł obecnie do ok. 245 mld zł (przy średniorocznym tempie wzrostu +4,5%). W najbardziej optymistycznym wariantcie, zakładającym bardzo wysokie tempo adaptacji nowych technologii, mogłyby to być nawet ok. 305 mld zł (ponad dwukrotny wzrost w porównaniu z 2018 r.). Istnieje jednak też scenariusz pesymistyczny – „utrata szans” w ramach rozwoju globalnych megatrendów (trwałe pozostanie przy kurczącej się tradycyjnej gałęzi przemysłu) i w efekcie niemal długoterminowa stagnacja polskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Adaptacja polskiego przemysłu do nowej ery motoryzacji – definiowanej przez nowe rodzaje napędów i inteligentne rozwiązania silnie wykorzystujące najnowsze technologie – może przynieść korzyści całej polskiej gospodarce. Zaliczyć do nich można wsparcie jej transformacji do nowej struktury opartej na wiedzy, generowanie jeszcze wyższej niż obecnie wartości dodanej czy oferowanie wysokopłatnych, pożądaných stanowisk pracy.

Scenariusze rozwojowe dla motoryzacji

Wartość produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego w Polsce (mld zł)



Źródło: GUS, Eurostat, Komisja Europejska, Analizy Pekao.

Kluczowe wnioski płynące z raportu

1 **Krótkoterminowe wyzwania mogą przynieść przejściowe spowolnienie w branży, ale nie zmieniają generalnie optymistycznych perspektyw**

To zasługa solidnych fundamentów – także finansowych – branży, wspartych przez procesy relokacji produkcji do krajów CEE (już 55 mld zł łącznej wartości inwestycji zagranicznych w Polsce na koniec 2017 r.) i rolę rynku wtórnego dla części. To m.in. dzięki nim krajowy sektor wykazywał w ostatnich kwartałach względnie dużą odporność na kłopoty niemieckiej gospodarki. Kolejne kwartały mogą przynieść pewne ochłodzenie, ale powinno ono być tymczasowe.

2 **Globalne megatrendy będą mieć wpływ na polski przemysł motoryzacyjny, a proces adaptacji będzie determinował jego przyszłe tempo rozwoju**

Nieodwracalne zmiany dotkną każdego elementu łańcucha wartości, w szczególności tak ważnego dla krajowego przemysłu segmentu części (m.in. około 50% udziału mają w nim obszary najbardziej wrażliwe na wzrost roli napędów elektrycznych). Skala i tempo procesu adaptacji do tych trendów w kolejnych latach będą miały ogromne znaczenie dla rozwoju branży.

3 **Kluczem do długoterminowego rozwoju będzie zdolność Polski do absorpcji nowych inwestycji**

Przemysłana strategia dla sektora może zachęcić dotychczasowych i zupełnie nowych inwestorów do rozwoju krajowej motoryzacji w kierunku zgodnym ze światowymi megatrendami – np. fabryk części dedykowanych napędowi elektrycznemu czy centrów rozwoju rozwiązań IT dla aut inteligentnych i autonomicznych. Polska może być europejskim hubem dla tych obszarów.

4 **Okres przejściowy daje czas na odpowiednie dostosowania**

Tradycyjne napędy spalinowe jeszcze długo będą pełniły istotną rolę w sektorze, a transformacja będzie zachodziła w zróżnicowanym tempie w różnych regionach świata. Dla Polski najbliższe 10-15 lat – „okres przejściowy” – będzie więc szansą na dalszy wzrost w oparciu o dotychczasowe motoryzacyjne rozwiązania (optymalizacja produkcji tradycyjnej kosztem Europy Zachodniej), a jednocześnie równoległe budowanie fundamentów pod nowoczesną motoryzację przyszłości.

5 **Specjalizacja Polski w segmencie części to dobra baza do rozwoju**

W tym obszarze inwestycje są często mniej spektakularne, ale to tutaj generowana jest największa wartość dodana – w 13 spośród 14 dużych krajów-producentów motoryzacyjnych segment części generuje jej względnie więcej niż produkcja gotowych aut. Taka specjalizacja, którą w ostatniej dekadzie wykreowaliśmy, może więc korzystnie przełożyć się na całą krajową gospodarkę w przyszłości (m.in. ze względu na kreowane w ten sposób zaawansowane miejsca pracy).

6 **Krajowe firmy powinny proaktywnie dostosowywać się do „nowej ery”**

Najbardziej pożądane działania obejmują próby budowania nowej gałęzi biznesu (równoległej do tradycyjnej), która pozwoliłaby firmom włączyć się jako poddostawca w łańcuchy produkcyjne w nowych obszarach, takich jak napędy elektryczne. Nawet jeśli dla krajowego kapitału bezpośrednia walka z globalnymi gigantami jest zbyt trudna, można pokusić się o znalezienie nisz do kooperacji (lokalne specjalizacje). Innym przykładem jest silniejsza ekspansja eksportowa na rynki pozaunijne, gdzie napędy spalinowe dłużej będą odgrywały kluczową rolę (dając więcej czasu na dostosowania).

7 **Rozwój sektora powinien być wsparty przez działania instytucji publicznych**

Strategia państwa dla sektora motoryzacyjnego może mieć duży pozytywny wkład do jego rozwoju, jeśli istnieć będzie spójny i przemysłany system bodźców popychających ten rozwój w stronę zgodną ze światowymi megatrendami. Z jednej strony dotyczy to kreowania wizerunku Polski jako atrakcyjnego miejsca lokowania nowych i zaawansowanych inwestycji, a z drugiej pomocy finansowej i merytorycznej lokalnym firmom w trudnym procesie transformacji.

Motoryzacja – filar polskiego przemysłu

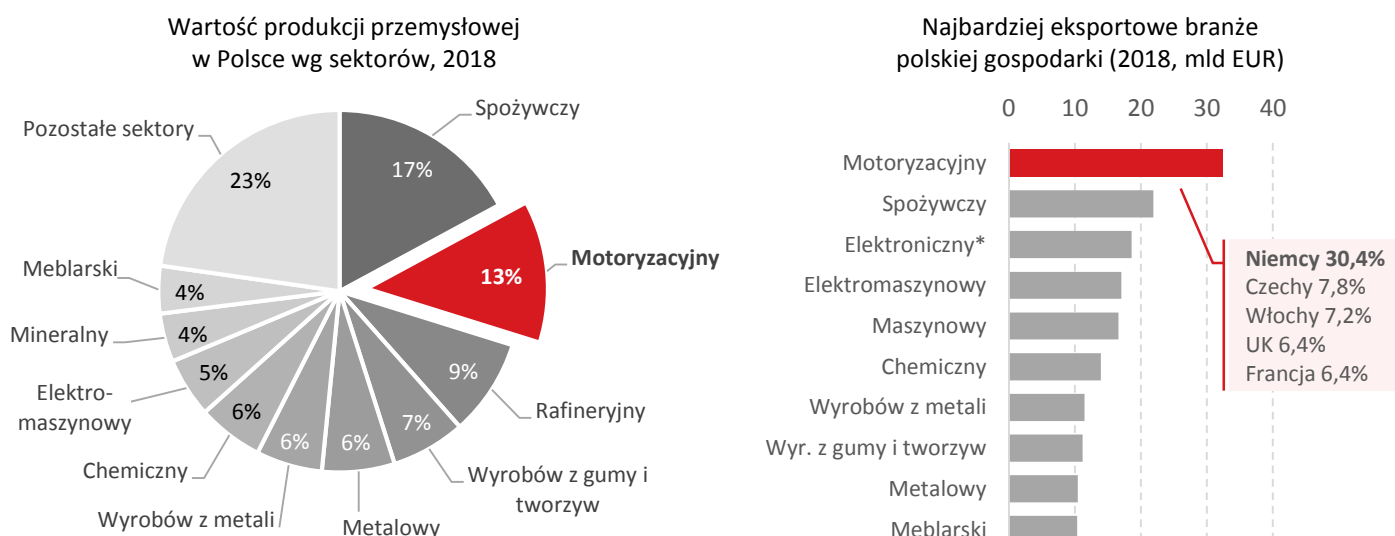
Przemysł motoryzacyjny jest kluczowym sektorem polskiej gospodarki, o silnie proeksportowym charakterze. Motorem jego dynamicznego rozwoju na przestrzeni ostatniej dekady była produkcja części samochodowych.

145 mld zł – tyle wyniosła wartość produkcji wyrobów motoryzacyjnych w Polsce w 2018 r. To prawie 13% całego krajowego przetwórstwa przemysłowego, którego motoryzacja jest drugą największą gałęzią. Zalicza ją to do wąskiego grona czterech sektorów przemysłowych Polski, których obroty przekraczają 100 mld zł. Branża jest częścią szerokiego ekosystemu, który tworzą przede wszystkim producenci pojazdów i części samochodowych, ich kooperanci oraz dostawcy, a także dystrybutorzy, sprzedawcy czy warsztaty. To łańcuch wartości, w który bezpośrednio zaangażowanych jest nawet 350 tys. pracowników, z czego prawie 2/3 przy samej produkcji. Średnia płaca w sektorze przedsiębiorstw w przypadku produkcji motoryzacyjnej wynosi 5,6 tys. zł, o 8% więcej niż przeciętne wynagrodzenie w gospodarce.

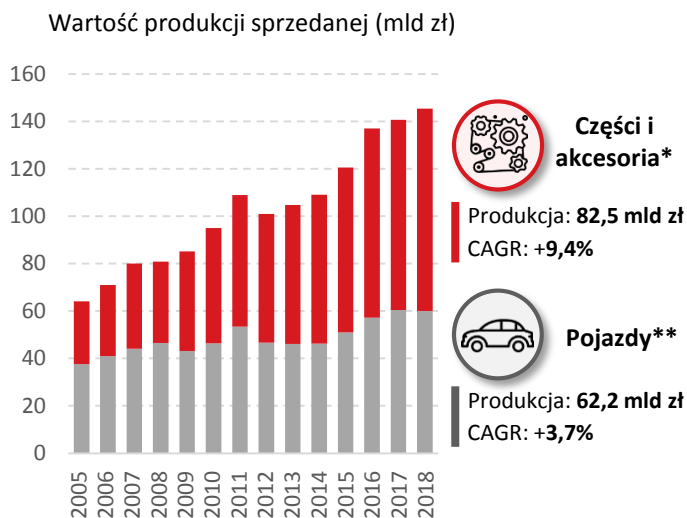
Współczesny przemysł motoryzacyjny w Polsce wyróżnia kilka cech charakterystycznych:

- **rosnące przesunięcie w stronę produkcji części.** Na przestrzeni lat 2005-2018 jej wartość rosła w średnim tempie ponad 9% rocznie, napędzając dynamikę całego przemysłu motoryzacyjnego. Obecnie już 59% wartości sektora przypada właśnie na różnego rodzaju części i akcesoria, wobec 41% w 2005 roku. Jest to najwyższy udział wśród dużych krajów-producentów motoryzacyjnych w Unii Europejskiej, a Polska jest obecnie piątym największym producentem części samochodowych w UE;
- **silna proeksportowość.** Około 80-85% wszystkich produkowanych w Polsce wyrobów wyjeżdża za granicę, zaopatrując europejskie rynki czy zlokalizowane tam fabryki. W 2018 r. łączny eksport sektora wyniósł 32,3 mld EUR, a na przestrzeni ostatnich lat rósł w średnim tempie ponad 6% rocznie. To czyni branżę największym eksporterem polskiej gospodarki;
- **wysokie zaangażowanie kapitału zagranicznego.** Polska nie posiada silnych tradycji motoryzacyjnych, a obecnie także międzynarodowej marki samochodowej. W tej sytuacji kluczową rolę w rozwoju odegrały firmy zagraniczne, które zainwestowały w liczne zakłady produkcyjne pojazdów i części. Obecnie stanowią one 95% największych firm w sektorze. Koncerny te silnie współpracują z polskimi kooperantami – dostawcami drugiego i dalszych stopni.

Rys. 1 Rola przemysłu motoryzacyjnego w polskiej gospodarce



* W przypadku branży elektronicznej eksport zawyżony przez znaczącej skali zjawisko reeksportu.
Źródło: GUS, Eurostat, Analizy Pekao.

Rys. 2 Rozwój i struktura polskiej motoryzacji

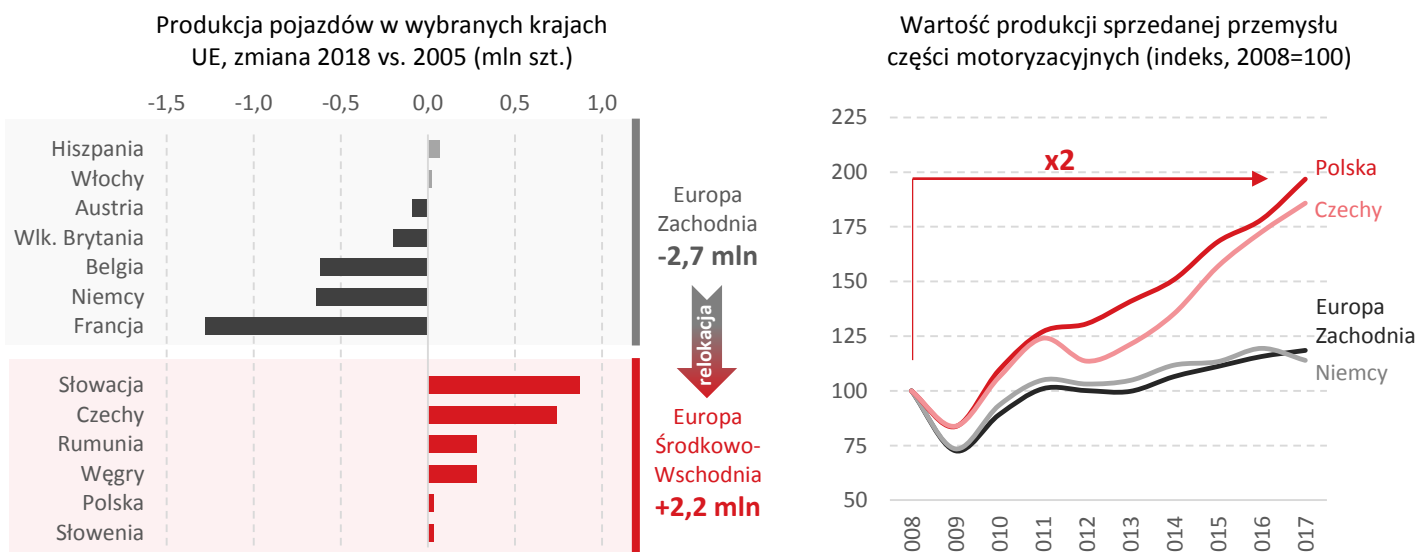
Branża jest jednym ze „zwycięzców” dynamicznych zmian gospodarczych w Polsce w XXI wieku. To w dużej mierze zasługa procesu relokacji europejskiej motoryzacji do naszego regionu.

Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej, krajowy przemysł motoryzacyjny zwiększył wartość produkcji o 127%. W efekcie nasz kraj wyrósł na jednego z czołowych unijnych producentów, stając się kluczowym elementem w łańcuchu wartości tego przemysłu w Europie. Rozwój został w dużej mierze osiągnięty dzięki przyciągnięciu wielu inwestycji

międzynarodowych koncernów motoryzacyjnych. Proces ten ma znacznie szerszy kontekst i jest związany ze zmianami zachodzącymi w globalnej motoryzacji.

Wzrost znaczenia rynków azjatyckich i krajów rozwijających się przy jednocześnie coraz wyższych kosztach produkcji w krajach rozwiniętych wymusił na europejskich producentach optymalizację produkcji, aby ta utrzymała konkurencyjność na globalnym rynku. Efekt ten został dodatkowo wzmocniony przez kryzys finansowy z 2008 roku. Jednocześnie jednak, Unia Europejska to wciąż ogromny rynek samochodowy, o rocznej sprzedaży ok. 18 mln nowych pojazdów, a charakterystyka sektora sprawia, że produkcję opłaca się prowadzić jak najbliżej rynku zbytu. Ponadto, w Europie zlokalizowane są kluczowe centra decyzyjne czy R&D wielu topowych marek. W takiej sytuacji naturalną odpowiedzią na rosnące wyzwania były decyzje koncernów o przenoszeniu fabryk do Europy Środkowo-Wschodniej – krajów znacznie tańszych, ale bliskich i dobrze skomunikowanych z Zachodem, a od 2004 r. także korzystających z korzyści członkostwa w UE – czego Polska stała się jednym z głównych beneficjentów.

Wg danych OICA w kluczowych krajach Europy Zachodniej produkcja pojazdów w latach 2005-2018 spadła o ponad 2,7 mln sztuk, podczas gdy w tym samym czasie w naszym regionie wzrosła o 2,2 mln sztuk. Choć

Rys. 3 Relokacja produkcji w ramach europejskiego przemysłu motoryzacyjnego

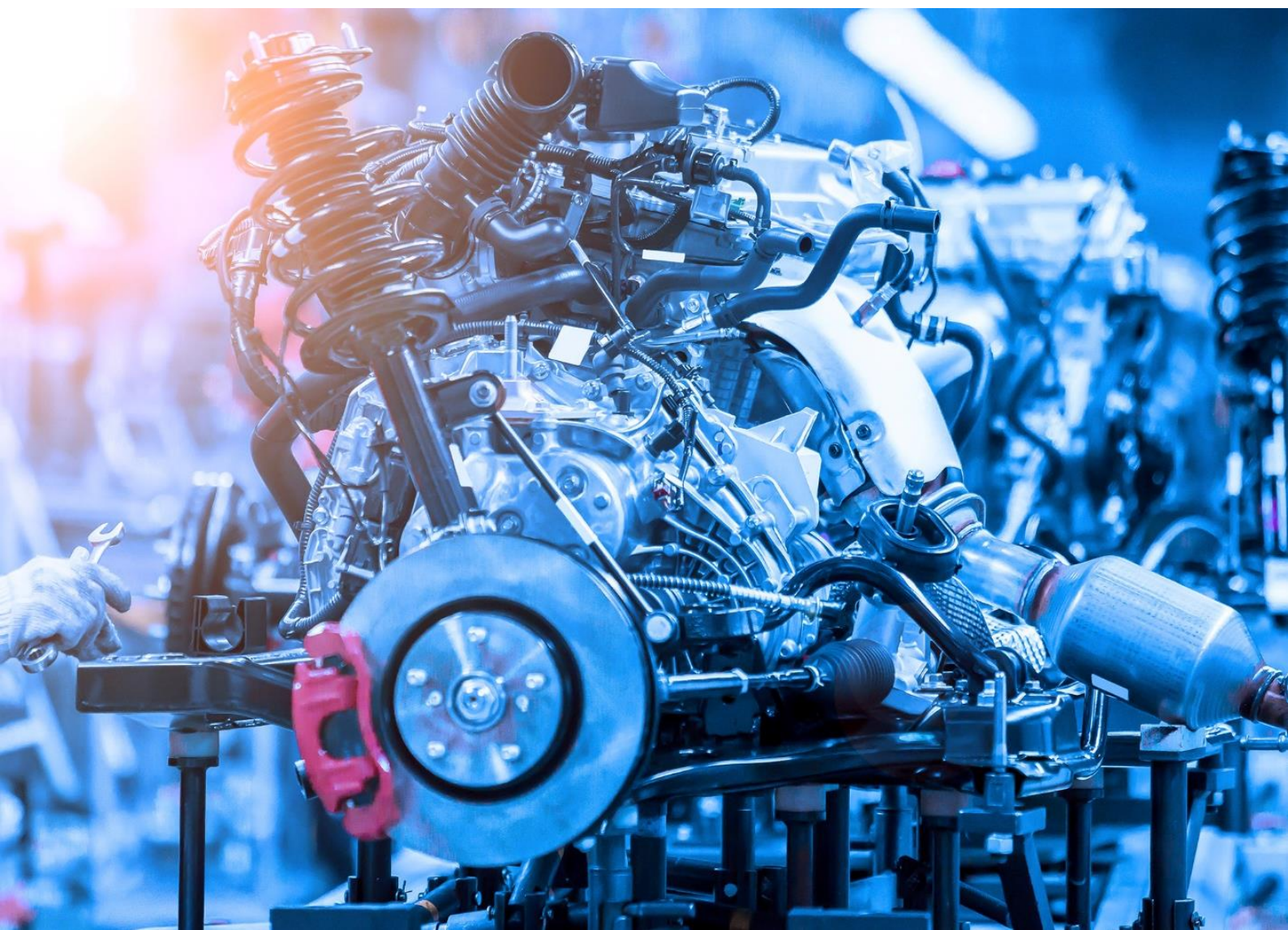
Źródło: OICA, Eurostat, Analizy Pekao.

to Czechy, Słowacja czy Węgry przyciągały w ostatniej dekadzie największe inwestycje w fabryki samochodów, to jednak **Polska stała się jednocześnie regionalną potęgą w produkcji części i silników**, gdzie zachodzą te same procesy relokacji (fabryki te produkują zresztą coraz więcej właśnie na potrzeby fabryk aut w regionie CEE). Kiedy w Europie Zachodniej produkcja w tym segmencie w ostatnich 10 latach wzrosła jedynie o 18%, w Polsce przyrost był niemal dwukrotny.

Polska jest obecnie jednym z ważniejszych ośrodków produkcyjnych wielu koncernów motoryzacyjnych. Przekłada się to na silną pozycję międzynarodową – nasz kraj znajduje się między innymi wśród dziesięciu największych na świecie eksporterów części samochodowych, autobusów i autokarów czy aut dostawczych.

Po pewnym czasie i szeregu inwestycji w danym kraju, powstaje swego rodzaju efekt „kuli śnieżnej” – rozwijający się klaster motoryzacyjny przyciąga

kolejnych inwestorów, zachęconych już istniejącą siecią kooperantów, dystrybutorów czy usług wspomagających (np. logistycznych). Obecnie w Polsce są zlokalizowane fabryki kilku globalnych producentów pojazdów, wśród których są Volkswagen, FCA (Fiat), PSA (Opel) czy MAN. Jednocześnie uważa się, że około 2/3 spośród największych światowych producentów części samochodowych ma zakłady produkcyjne w Polsce – m.in. Michelin, Bridgestone, Brembo, Lear, ZF Friedrichshafen/TRW, Faurecia, Valeo czy Denso. Na podstawie danych NBP można szacować, że wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych przemysłu motoryzacyjnego w Polsce na koniec 2017 r. wynosiła ok. 55 mld zł, co stanowiło ok. 21% wszystkich BIZ w przetwórstwie przemysłowym – branża ma w efekcie największy udział w zagranicznych inwestycjach wśród wszystkich sektorów gospodarki. Szczególną rolę pełnią tu chętnie wykorzystywane przez koncerny motoryzacyjne Specjalne Strefy Ekonomiczne, oferujące szereg zachęt (m.in. podatkowych), wzmacniając atrakcyjność Polski jako lokalizacji inwestycji.

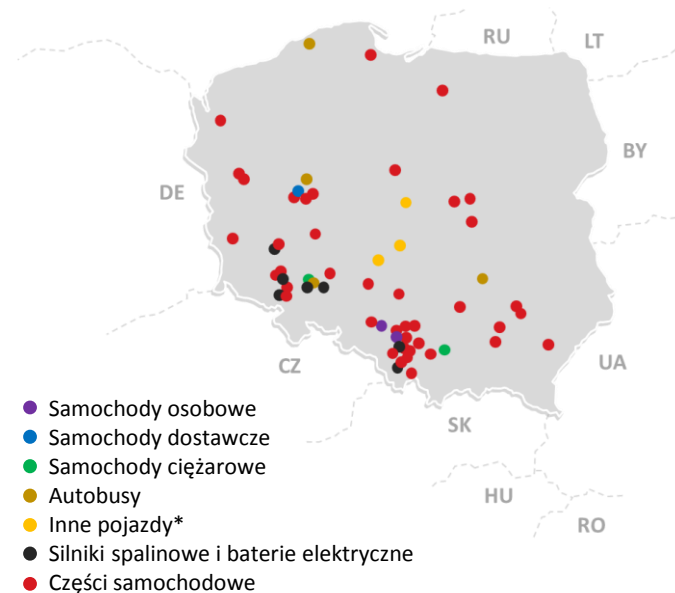


O skali sukcesu polskiego przemysłu motoryzacyjnego mogą świadczyć jego udziały w głównych agregatach branży europejskiej czy nawet globalnej. Polska posiada obecnie ok. 4% udział w wartości produkcji motoryzacyjnej UE, dwukrotnie większy niż miała w 2005 roku, a jej udział w zatrudnieniu tej branży w UE wzrósł w tym czasie z 5% do 8%. Zwłaszcza w niektórych obszarach wykształciliśmy silną specjalizację, co oddają statystyki eksportu – Polska odpowiada m.in. za:

- ok. 17% unijnego eksportu autobusów i autokarów;
- ok. 10% w przypadku samochodów dostawczych;
- ok. 7% w zakresie części samochodowych. Szczególnie wysokie udziały osiągnięte zostały w przypadku pasów i poduszek bezpieczeństwa (18%), siedzeń samochodowych (13%), układów kierowniczych (13%), kół i felg (13%), czy chłodnic (12%).

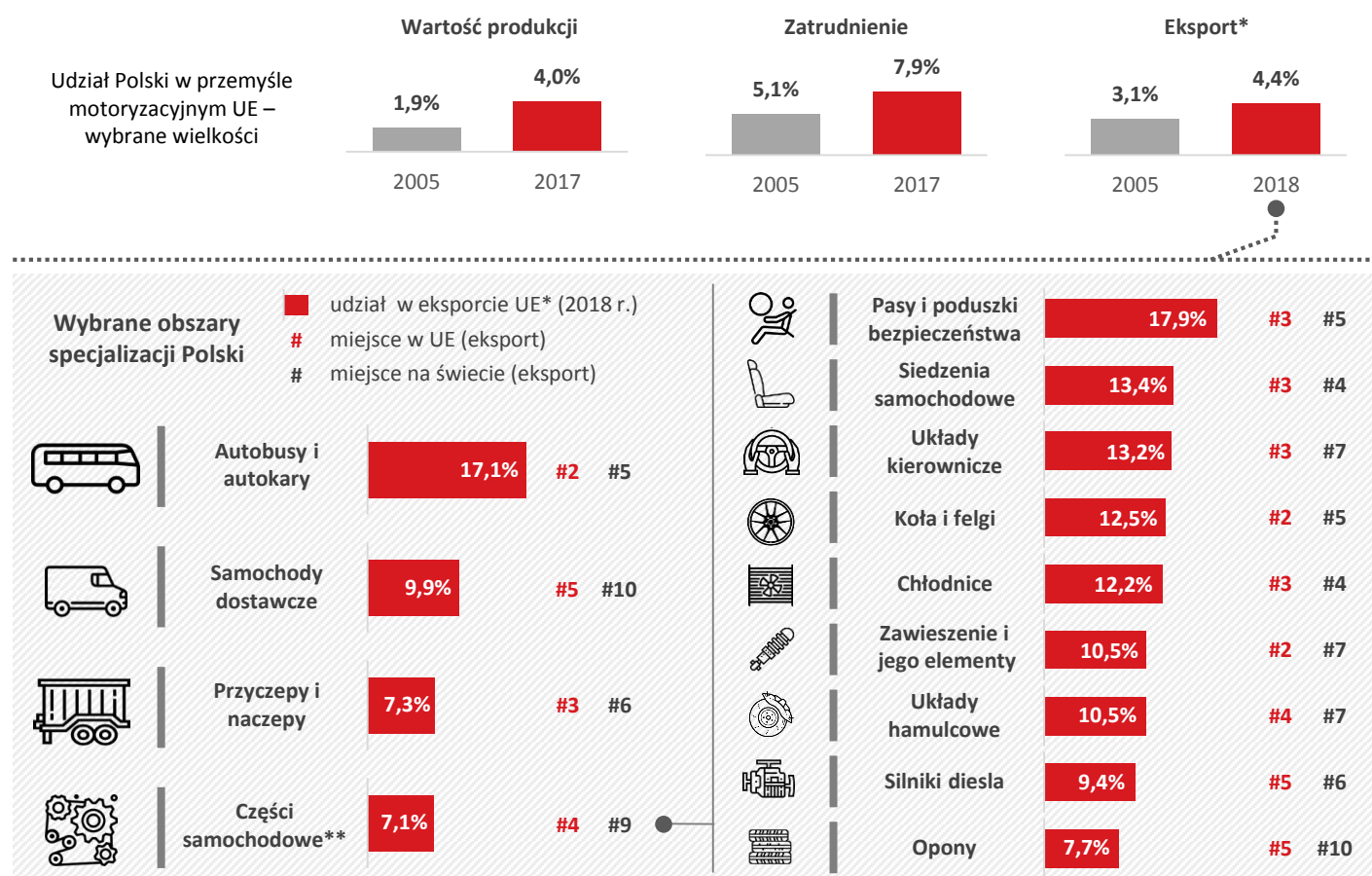
W tych i wielu innych kategoriach Polska plasuje się na podium największych eksporterów w UE i w pierwszej dziesiątce na świecie.

Rys. 4 Wybrane fabryki motoryzacyjne w Polsce



* Pojazdy specjalne, przyczepy, naczepy, zabudowy, inne.
Źródło: informacje firm, Analizy Pekao.

Rys. 5 Polski przemysł motoryzacyjny na tle Unii Europejskiej



* W tym handel wewnątrzunijny. ** W tym silniki i opony.
Źródło: Intracen, Eurostat, Analizy Pekao.

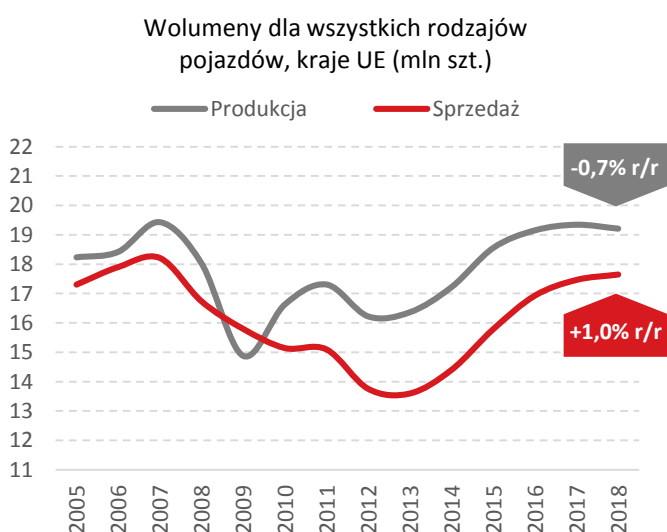
Krótkoterminowe wyzwania dla firm

Branża ma solidne fundamenty i duże pole do rozwoju, co pozwala optymistycznie patrzeć w najbliższą przyszłość nawet pomimo zagrożeń ze strony spodziewanego spowolnienia gospodarczego czy konfliktów handlowych.

Kondycja polskiej motoryzacji jest ściśle powiązana z koniunkturą na rynkach europejskich. Ostatnie kilka lat było pod tym względem dobrym okresem. Po „dołku” w latach 2012-2013 tempo wzrostu unijnej gospodarki przyspieszyło do ok. 2-3% r/r, a wraz z nim poprawiły się wskaźniki sektora motoryzacyjnego, który jak mało która branża odzwierciedla panujące w Europie nastroje. W okresie 2013-2018 sprzedaż aut w UE rosła w średnim tempie 5,4%, w 2018 r. osiągając poziom 17,6 mln, a produkcja w tempie 3,3%, dobijając do 19,2 mln. Na takiej sytuacji korzystała polska branża motoryzacyjna – zlokalizowane tu fabryki automatycznie odczuły wzrost zamówień na swoje produkty.

W ostatnim czasie dynamika produkcji i sprzedaży pojazdów w UE wyraźnie jednak przygasa. To w dużej mierze efekt cyklu koniunkturalnego – po okresie wzmożonego popytu nadchodzi pewna stabilizacja. **Wpływ ma na to m.in. spodziewane spowolnienie gospodarcze** – prognozy wzrostu PKB dla Unii

Rys. 6 Koniunktura w europejskiej motoryzacji



Źródło: ACEA, Analizy Pekao.

Europejskiej zakładają ograniczenie jego tempa do 1,4% w 2019 r i 1,6% w 2020 r. (dane Komisji Europejskiej). **Dla motoryzacji – w tym z punktu widzenia Polski – niepokojące są w szczególności trendy w przemyśle niemieckim**, który jest naszym głównym partnerem handlowym. W 2019 r. niemiecka gospodarka ma przyrosnąć o zaledwie 0,5%, a wskaźniki PMI dla przetwórstwa na przestrzeni ostatnich kilku kwartałów odnotowały silny spadek do poziomu ok. 43-45 (wskazania poniżej 50 sugerują spadek zamówień w przemyśle).

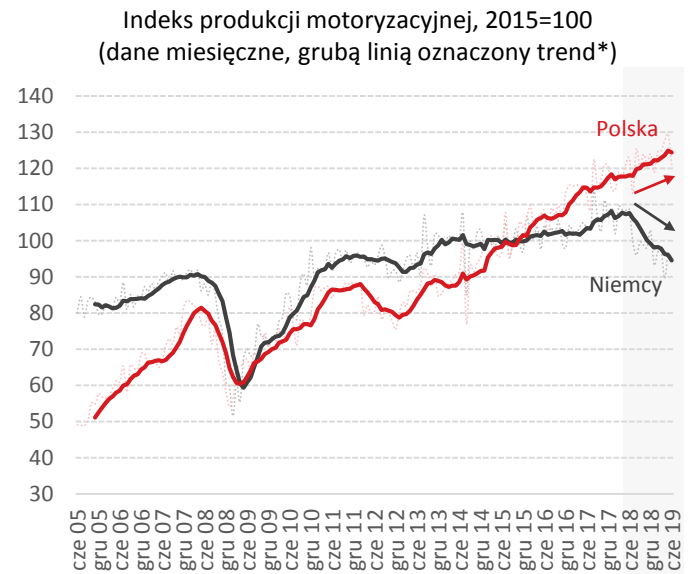
Dodatkowo, niekorzystnie oddziałuje otoczenie polityczne. To m.in. niepewność związana z Brexitem, powracające problemy wewnętrzne niektórych gospodarek UE oraz eskalacja konfliktów handlowych – w tym widmo wprowadzenia ceł przez Stany Zjednoczone na import europejskich aut i części samochodowych. Choć bezpośredni wpływ tych wydarzeń na Polskę byłby ograniczony (kwestię ceł szerzej porusza Ramka na str. 12), **to ze względu na złożoną sieć powiązań krajowa branża motoryzacyjna pośrednio także odczułaby każde takie zawirowania.**

Rosnącym wyzwaniem dla firm – tak jak i dla całej gospodarki – jest też sytuacja na rynku pracy. Trendy demograficzne i otoczenie ekonomiczne w Polsce przekładają się z jednej strony na brak osób do pracy w wielu obszarach, w tym specjalistycznych, a z drugiej na presję płacową, która ma wpływ na międzynarodową konkurencyjność produkcji.

Przemysł motoryzacyjny ma więc przed sobą szereg wyzwań na najbliższe kwartały, a **utrzymanie tempa rozwoju może okazać się trudniejsze niż miało to miejsce w ostatnich latach. Niemniej jednak, istnieje szereg czynników pozwalających na względny optymizm.** W przeszłości przemysł motoryzacyjny w Polsce wykazywał dosyć dużą odporność na wahania koniunktury, szybko odbudowując się po zewnętrznych „szokach” i nawet wówczas prezentując dobre wyniki finansowe (jest to jedna z najbardziej stabilnych pod tym względem branż gospodarki). Co więcej, tak jak w przeszłości tempo produkcji motoryzacyjnej w Polsce silnie korelowało z tym widocznym w Niemczech, tak od pewnego czasu zależność ta nie jest już tak wyraźna.

W ostatnich kwartałach, kiedy niemiecka motoryzacja notowała spadki, w Polsce kontynuowała ona trend wzrostowy. To jeszcze za mało, aby wysuwać jednoznaczne tezy, ale **dotychczasowa odporność polskiego przemysłu automotive na problemy gospodarcze naszego zachodniego sąsiada była dużym pozytywnym zaskoczeniem**. Może ona wynikać m.in. z postępujących procesów relokacji produkcji – kolejne inwestycje są w fazie cyklu, w której dopiero zmierzają do swojej docelowej mocy, a ponadto procesy te są często intensyfikowane właśnie w okresach gorszej koniunktury. Znaczenie ma również duży i rosnący udział przemysłu części, gdzie słabsza koniunktura w zakresie sprzedaży nowych aut jest amortyzowana przez rolę rynku wtórnego, tj. wymian i napraw. Ogółem, **nawet pomimo narastających zagrożeń ekonomicznych i geopolitycznych, które mogą przynieść pewne ochłodzenie w najbliższym czasie, solidne fundamenty branży pozwalają na umiarkowany optymizm**.

Rys. 7 Polska i niemiecka motoryzacja



* 6-miesięczna średnia ruchoma.
Źródło: Eurostat, Analizy Pekao.

Ramka 1 Potencjalny wpływ ceł na import aut i części do USA na przemysł motoryzacyjny w Polsce

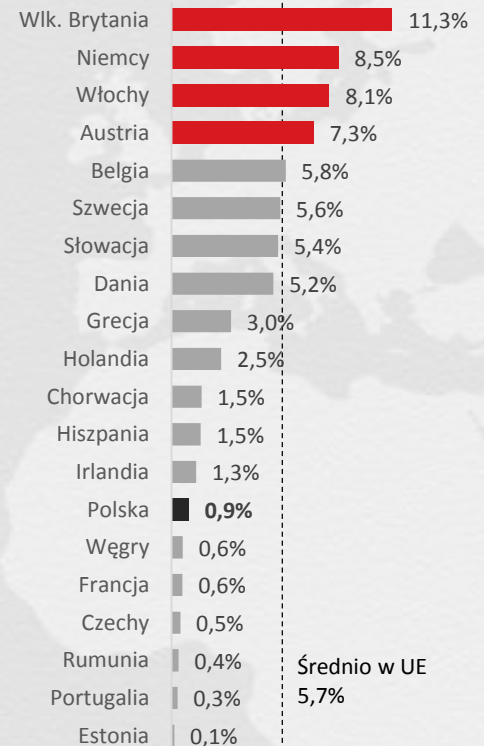
Protekcjonistyczna polityka Donalda Trumpa zakłada możliwość wprowadzenia dodatkowych ceł (25%) na import samochodów i części motoryzacyjnych z Unii Europejskiej. Wiążące decyzje jeszcze nie zapadły, ale ryzyko to może się w każdej chwili zmaterializować, a kolejnym potencjalnym terminem jest listopad tego roku. Skutki ceł dla europejskiej branży motoryzacyjnej mogą być dotkliwe, choć nie powinny one zagrazić bytowi tutejszych producentów.

Choć USA są najważniejszym partnerem handlowym UE w obszarze motoryzacji (w 2018 r. ponad 51 mld EUR, co stanowiło 24% całego eksportu pozaunijnego motoryzacji), to relacja sprzedaży na ten rynek do całej produkcji motoryzacyjnej Wspólnoty, szacowanej przez Eurostat na przeszło 900 mld EUR, wynosi tylko ok. 6%. Wynika to z faktu, iż unijna motoryzacja jest w znacznym stopniu skoncentrowana na dużym lokalnym rynku. Do krajów o największej bezpośredniej ekspozycji należą Wlk. Brytania, Niemcy i Włochy, ale nawet tam stosunek ten wynosi ok. 8-11%. Jednocześnie, prawdopodobne cła odwetowe UE zwiększyłyby przestrzeń do zagospodarowania przez unijnych producentów (kosztem pewnej części importu z USA, który wynosi ok. 300 tys. aut rocznie).

W przypadku Polski ekspozycja bezpośrednia jest marginalna (ok. 0,9% przemysłu stanowi eksport do USA). Dużo silniejszy wpływ miałyby jednak efekty pośrednie – będące efektem ścisłych powiązań w europejskim łańcuchu produkcyjnym sektora motoryzacyjnego. Spadek produkcji aut w UE na skutek ceł, w szczególności w przypadku kluczowych dla nas Niemiec, miałyby przełożenie na zamówienia dla polskich fabryk – z ograniczoną możliwością szybkiego znalezienia nowych kierunków zbytu. Niemniej, nawet po uwzględnieniu efektów pośrednich łączny wpływ potencjalnych ceł można szacować na maksymalnie kilka procent obrotów.

Reasumując, choć wpływ ewentualnego wprowadzenia ceł byłby z pewnością odczuwalny dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego, to jego skala powinna być umiarkowana. Decyduje o tym mimo wszystko kluczowa rola unijnego rynku motoryzacyjnego dla branży, a ponadto postępujący proces relokacji europejskich producentów do krajów EŚW (optymalizacja kosztowa) i amortyzująca rola rynku wtórnego (wymian/napraw) dla producentów części.

Eksport do USA w relacji do wartości produkcji przemysłu motoryzacyjnego, 2017)



Źródło: Eurostat, Analizy Pekao.

Globalne megatrendy nieodwracalnie zmieniają obraz branży – także w Polsce

W światowej motoryzacji na naszych oczach zachodzi rewolucja, która dotyka każdego elementu łańcucha wartości sektora. Nie ominie ona także Polski.

Zachodzące zmiany to dopiero początek długiej drogi, ale przy tempie współczesnego świata być może już za kilkanaście lat obraz motoryzacji i mobilności będzie diametralnie różny od tego, który znamy obecnie.

Spośród wielu obserwowanych trendów trzy wydają się przyciągać obecnie największą uwagę producentów, konsumentów i obserwatorów:

- 1 nowe napędy, w szczególności elektromobilność
- 2 samochody inteligentne i autonomiczne
- 3 współdzielenie pojazdów

Trendy te pociągają za sobą szereg dostosowań po stronie przemysłu motoryzacyjnego. Przede wszystkim, skala zmian rodzi potrzebę ogromnych inwestycji w badania i rozwój. W siłę rosną zupełnie nowi gracze, w tym firmy niekojarzące się dotychczas z przemysłem motoryzacyjnym – technologiczne, z przemysłu elektronicznego, dostawcy software'u czy platformy – co wynika z coraz większej roli komponentu technologicznego (software, elektronika) kosztem osiągow (elementów mechanicznych). Z kolei aby utrzymać pozycję liderów na tym nowym rynku, duże

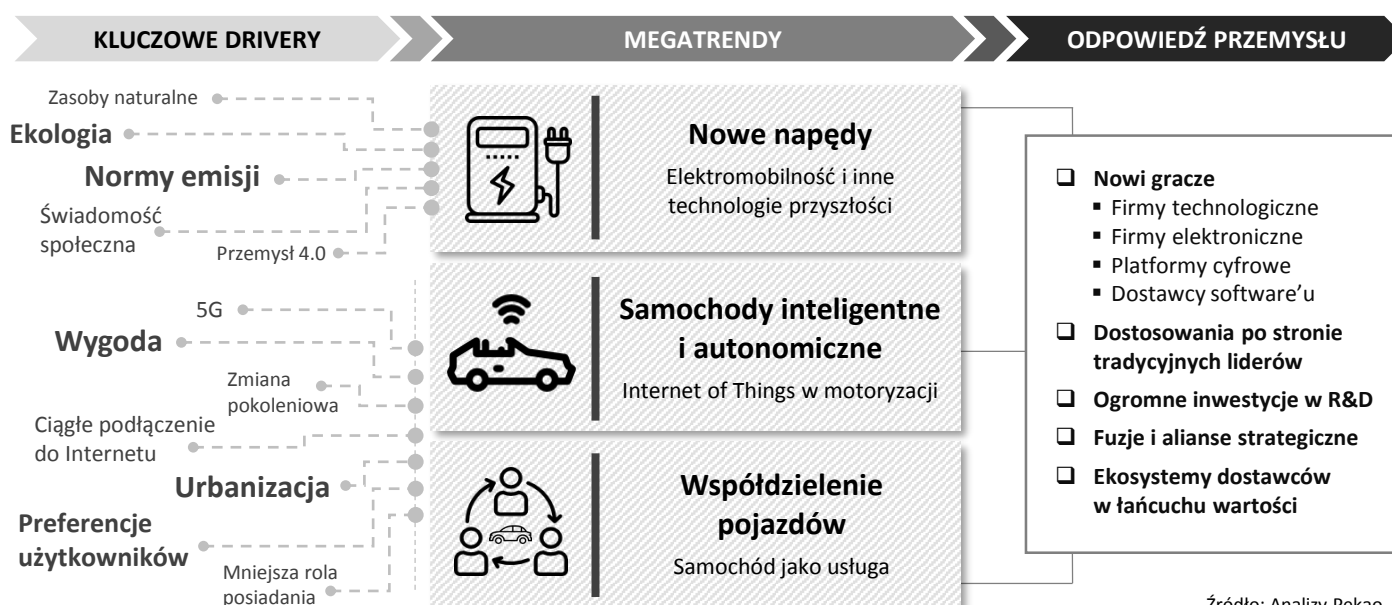
koncerny motoryzacyjne tworzą alianse pomiędzy sobą i innymi spółkami z branży, tak aby zwiększyć swoje możliwości inwestycyjne i dostosować się do „nowych czasów”. Łańcuch wartości sektora będzie tym samym coraz bardziej przesuwany się z modelu liniowego (dostawca-producent) w stronę ekosystemów (sieci wzajemnie powiązanych kooperantów).

W polskich realiach trendy takie jak elektromobilność, auta zintegrowane z inteligentnymi miastami czy pojazdy bez kierowców spotykają się cały czas z dużym sceptycyzmem. **Są identyfikowane głównie z bogatymi państwami, rodząc przekonanie, że Polski – i naszej gospodarki – dotyczą w niewielkim stopniu.**

W rzeczywistości jednak już wkrótce wpływ ten będzie znaczący, za czym przemawiają trzy argumenty:

- po pierwsze, krajowe fabryki dostarczają produkty dla największych firm motoryzacyjnych na świecie, w tym na rynki wysoko rozwiniętych państw. Sprzedaż do tych krajów stanowi ok. 70% eksportu, a ich rola jest w rzeczywistości jeszcze większa ze względu na powiązania pośrednie. Na rynkach tych nowe technologie wdrażane są najszybciej. Jeśli chcemy wzmocnić naszą pozycję w łańcuchu wartości motoryzacji, lokalny przemysł musi uwzględniać zmiany wywołane przez globalne trendy, nawet pomimo wolniejszego rozwoju krajowego rynku;
- po drugie, omawiane trendy wymagają często całkowitej zmiany procesów produkcyjnych czy

Rys. 8 Najważniejsze megatrendy w globalnej motoryzacji



modelów biznesowych. Takie dostosowania potrzebują wielu lat wdrażania – konieczne są więc działania wyprzedzające (w przeciwnym przypadku na reakcję może być już zbyt późno);

- po trzecie wreszcie, nie wszyscy zdają sobie sprawę, że wiele rozwiązań zwiastujących nową erę już jest dostępnych w pojazdach codziennego użytku, również w Polsce. Jako przykład można wymienić systemy automatycznego parkowania czy szybko rosnącą flotę miejskich autobusów elektrycznych.



Trend 1: Elektromobilność i nowe napędy

Zarys globalny

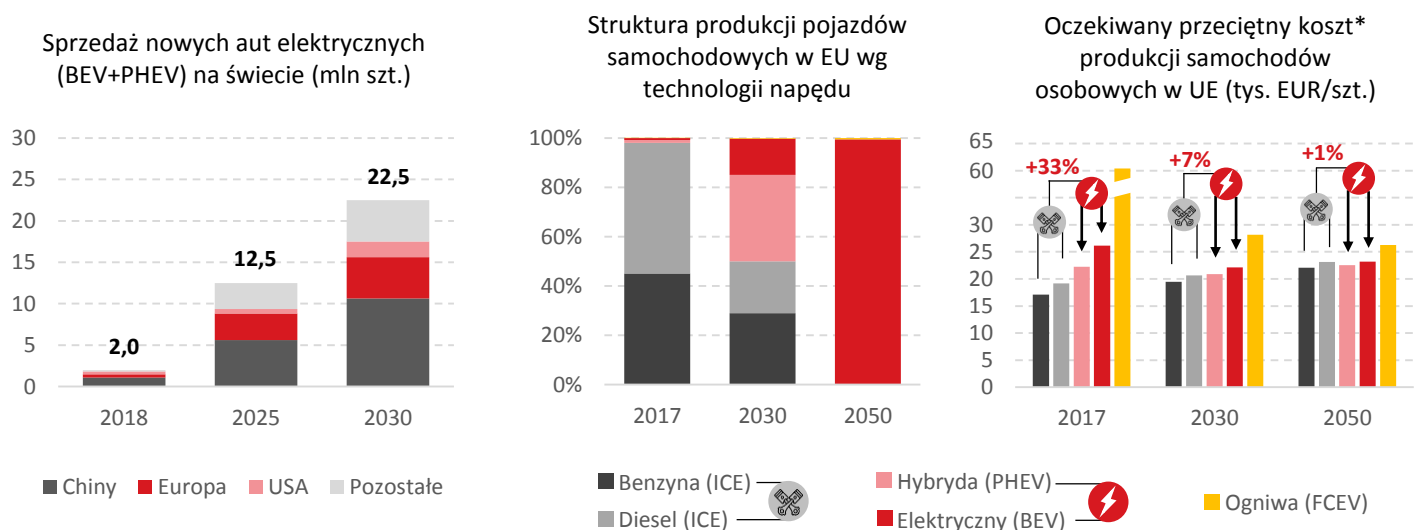
Wiele wskazuje na to, że spośród wizji przyszłości motoryzacji samochody elektryczne są najbliższą faktyczną upowszechnienia. Wraz ze spadkiem kosztów produkcji staną się one najważniejszą siłą na światowych rynkach. Będzie to miało ogromny wpływ na działalność producentów aut i części.

Analizy Międzynarodowej Agencji Energetycznej (IEA), bazujące na już ogłoszonych planach regulacyjnych w zakresie elektromobilności, **szacują, że sprzedaż aut z napędem elektrycznym na świecie wzrośnie z 2 mln w 2018 r. do 22,5 mln w 2030 r.** Łączny zasób w użyciu ma przekroczyć w tym czasie 130 mln pojazdów.

Jednocześnie według prognoz Komisji Europejskiej, **udział pojazdów z napędem elektrycznym w produkcji samochodów w UE wzrośnie do ok. 50% w 2030 r. i ponad 99% w 2050 r.** Analogicznie w tym samym czasie spadać będzie udział aut spalinowych (ICE). KE zakłada, że taka transformacja jest niezbędna, aby utrzymać istotną rolę europejskiej motoryzacji w zmieniającym się świecie (analogiczne zmiany będą zachodziły także w innych kluczowych gospodarkach). Z kolei **niemiecki związek przemysłu motoryzacyjnego (VDA) wylicza, że krajowe koncerny z tego sektora planują przeznaczyć 40 mld EUR na rozwój aut elektrycznych tylko w ciągu najbliższych trzech lat.**

Oczekiwany wzrost znaczenia napędu elektrycznego będzie przede wszystkim konsekwencją trendów proekologicznych. Wiodące światowe gospodarki, na czele z Unią Europejską, będą coraz bardziej zacieśniały regulacje środowiskowe ograniczające opłacalność aut ICE (zarówno produkcji, jak i użytkowania). Z drugiej strony **postęp technologiczny sprawi, że koszt produkcji i cena pojazdów BEV spadnie** (proces zostanie dodatkowo wsparty przez różnego rodzaju dopłaty i ulgi) – według analiz KE, o ile obecnie produkcja „elektryków” jest średnio o 33% droższa, to do 2030 r. różnica skurczy się do zaledwie 7%, a z dalszym upływem czasu koszty staną się porównywalne. Jednocześnie znacznie poszerzy się sieć infrastruktury dostosowanej do tego rodzaju napędu¹.

Rys. 9 Prognozy rozwoju technologii elektrycznych w motoryzacji



¹ Warto zaznaczyć, że sytuacja mogłaby się zmienić w przypadku przełomowego odkrycia, które ograniczyłoby koszty produkcji napędów opartych na ogniwach paliwowych (np. wodorowych), które na ten moment są na zbyt wczesnym etapie rozwoju (wysokie koszty, trudności techniczne).

Transformacja z samochodów spalinowych do elektrycznych – a tym samym zmiana kluczowych technologii napędowych – ustali zupełnie nowe reguły gry w przemyśle motoryzacyjnym. Coraz więcej koncernów już koncentruje swoje wysiłki na rozwoju nowych napędów – 14 z 15 największych producentów posiada w swojej ofercie przynajmniej jeden model w pełni elektryczny, a jednocześnie w siłę rosną nowi gracze, ograniczając wpływ tradycyjnych liderów. Przemiana następuje w całym łańcuchu wartości, a dla dostawców części konsekwencje mogą być jeszcze większe. Przede wszystkim, samochód elektryczny to konstrukcja prostsza od aut spalinowych pod względem ilości użytych elementów. **Dla producentów części utożsamianych z silnikami spalinowymi, m.in. układów napędowych, wydechowych, paliwowych czy skrzyń biegów, rozpoczynająca się rewolucja przyniesie duże wyzwania związane z kurczącym się rynkiem. Z drugiej jednak strony, nowe napędy to także szansa – powstaje nowy rynek części dedykowanych napędom elektrycznym, a w nowych ekosystemach rola dostawców prawdopodobnie wzrośnie względem koncernów motoryzacyjnych.** Ten rosnący kawałek „tortu” będą chcieli przejąć zarówno dotychczasowi dostawcy Tier-1 inwestujący w nowe obszary, jak i spółki elektroniczne czy technologiczne.

Co to oznacza dla Polski?

„Nowe rozdanie” z jakim mamy do czynienia w przypadku produkcji pojazdów elektrycznych to szansa dla Polski na przyciągnięcie dużych inwestycji w modernizację i nowe fabryki aut oraz części. Jednocześnie, około połowa już istniejącego przemysłu części musi brać pod uwagę stopniową, ale gruntowną zmianę warunków funkcjonowania związaną z postępującą elektryfikacją aut.

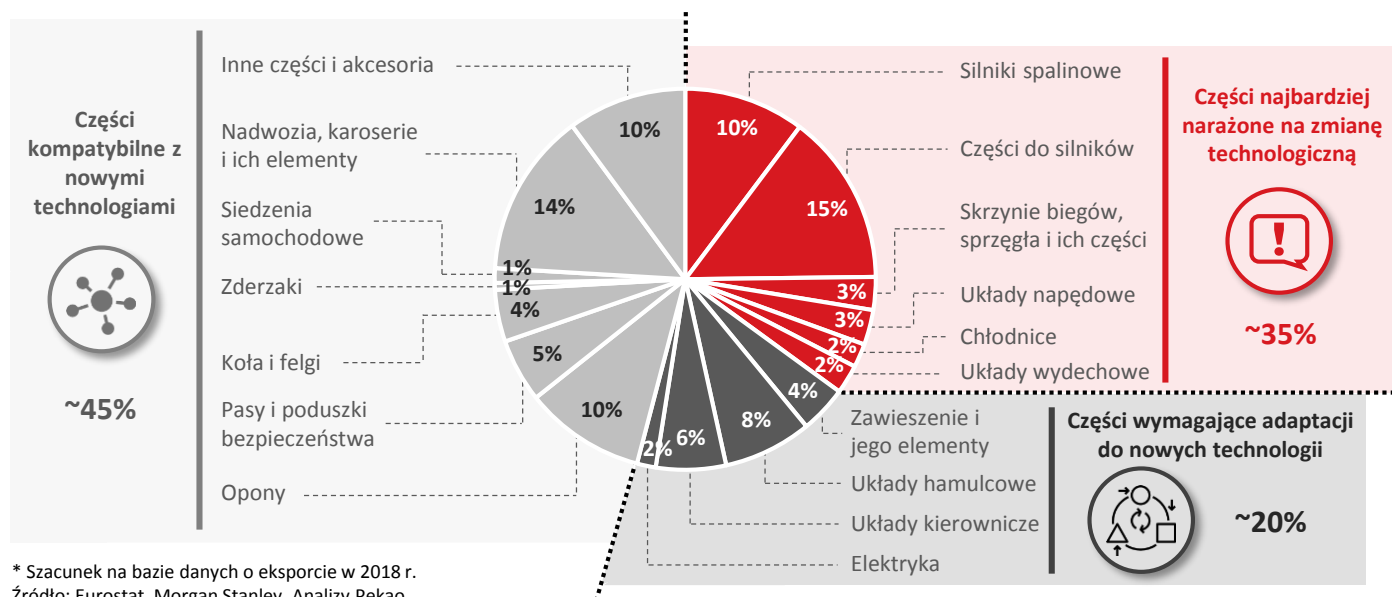
Obecnie produkcja motoryzacyjna jest niemal w całości dostosowana do obsługi pojazdów spalinowych – nie inaczej jest również w Polsce. Wraz z rosnącą rolą napędów elektrycznych, jej charakter będzie musiał się zmieniać. Niemniej, różne obszary zostaną dotknięte w różny sposób, a proces będzie postępował etapowo.

Jeśli chodzi o produkcję gotowych samochodów, to w efekcie zachodzących zmian możemy mieć do

czynienia z „nowym rozdaniem”. Z jednej strony, fabryki samochodów elektrycznych są często budowane „od zera” ze względu na swój odmienny charakter. Z drugiej strony, liderami w zakresie nowych technologii – i tym samym potencjalnymi inwestorami – mogą być zupełnie inne firmy niż dotychczas. Tutaj pojawia się szansa dla Polski. Choć w ostatnich latach nasz kraj nie przyciągał największych inwestycji w fabryki pojazdów, **to nowa fala inwestycji w elektromobilność daje zupełnie nowe możliwości rozwoju** – może pozwolić odwrócić niekorzystny trend spadku produkcji gotowych samochodów w Polsce, pozwalając na przeskoczenie pewnego etapu rozwoju w tym obszarze. **Szczególną szansę mogą płynąć ze strony rosnących w siłę azjatyckich koncernów, dla których Polska może być bramą do rozwoju w Europie.** Ponadto niewykluczone jest, że także obecne już w Polsce koncerny zdecydują się na rozwój działalności w tym kierunku, będąc pod presją zmieniającego się otoczenia.

Równoległe Polska ma także możliwość odegrania aktywnej roli w obecnej rewolucji elektrycznej, a nie być tylko odbiorcą technologii jak to przeważnie działo się w przeszłości. Ambitną tego próbą jest koncept



Rys. 10 Struktura polskiego przemysłu części samochodowych i wpływ elektromobilności na branżę*

* Szacunek na bazie danych o eksporcie w 2018 r.
Źródło: Eurostat, Morgan Stanley, Analizy Pekao.

polskiego samochodu elektrycznego i jego podzespołów. Projekt ten natrafia na liczne bariery, w tym niską lokalną bazę odbiorców (kwestia ceny aut elektrycznych i ograniczonej infrastruktury do ładowania) czy niewystarczające know-how po stronie polskich wykonawców (co poskutkowało poszukiwaniem kooperantów za granicą – w Niemczech). Niemniej jednak, za wcześnie jest aby spisywać go na straty, a ogromny potencjał czeka na wykorzystanie przy odpowiednim zaadresowaniu problemów.

Odrębną kwestię stanowi przyszłość istniejącego w Polsce przemysłu części samochodowych. Jak wspomniano, odmienna konstrukcja napędów elektrycznych rodzi wyzwania dla szeregu podsegmentów produkcji części. W ramach procesów zmiany w kierunku napędów alternatywnych:

- **niektóre części staną się zbędne** – są to m.in. silniki spalinowe i ich części, układy paliwowe i wydechowe, skrzynie biegów czy sprzęgła. Ta grupa producentów stoi przed największymi wyzwaniami, a warunkiem koniecznym do utrzymania się na rynku będzie diametralna zmiana profilu produkcji. **W Polsce ich udział można szacować² na ok. 35%;**
- **część elementów jest możliwa do względnie szybkiej adaptacji** – m.in. układy kierownicze i hamulcowe czy zawieszania, które wprawdzie będą wyglądać nieco inaczej, ale ich dostosowanie do nowych wymogów

technicznych jest łatwiejsze. **W Polsce jest to szacunkowo ok. 20% przemysłu części;**

- **istotny udział mają części w pełni kompatybilne**, takie jak np. elementy karoserii, koła i felgi, pasy i poduszki bezpieczeństwa czy elementy oświetlenia, które są częścią każdego samochodu, niezależnie od wykorzystanych technologii. Ta grupa producentów jest względnie najmniej narażona na zachodzące zmiany. **W Polsce stanowi ok. 45% przemysłu części;**
- **w siłę rośnie zupełnie nowy podsegment rynku części dedykowanych do aut o nowych napędach.** To przede wszystkim baterie i całe silniki elektryczne oraz szeroka gama nowych elementów elektrycznych i elektronicznych. Należy oczekiwać, że znaczącą rolę odegrają tu „nowi” gracze, dziś niekojarzeni z branżą motoryzacyjną. W Polsce stanowią oni na razie marginalną część rynku, ale też można z tym obszarem wiązać najlepsze perspektywy rozwoju.

Ogółem więc, **duża część krajowego przemysłu części samochodowych – szacunkowo około połowa – będzie musiała się liczyć z istotnymi zmianami warunków działania związanych z postępującą elektryfikacją aut.** Choć nie jest to wyzwanie natychmiastowe, to z czasem będzie ono wymagało odpowiednich dostosowań (więcej na ten temat w kolejnym rozdziale raportu). Ponadto, do zagospodarowania czeka zupełnie nowy obszar części dedykowanych samochodom nowej generacji, gdzie realizowane będą nowe inwestycje.

² Szacunki bazują na strukturze eksportu, ze względu na jego dominującą rolę w działalności branży i dostępność szczegółowych danych.



Trend 2: Samochody inteligentne i autonomiczne

Zarys globalny

Samochody inteligentne i autonomiczne to naturalny krok w rozwoju branży. Koncerny motoryzacyjne muszą odpowiadać na potrzeby współczesnego użytkownika – konsumenta poszukującego wygody w świecie nowych technologii – aby utrzymać pozycję na rynku.

Tak jak w praktycznie wszystkich dziedzinach życia, współcześni użytkownicy samochodów wymagają maksymalnej wygody i użyteczności, które mogą zapewnić im nowe technologie. **Już teraz pojazdy są pełne elektroniki**, która pomaga parkować, ostrzega przed niebezpieczeństwami na drodze czy wskazuje usterki w samochodzie.

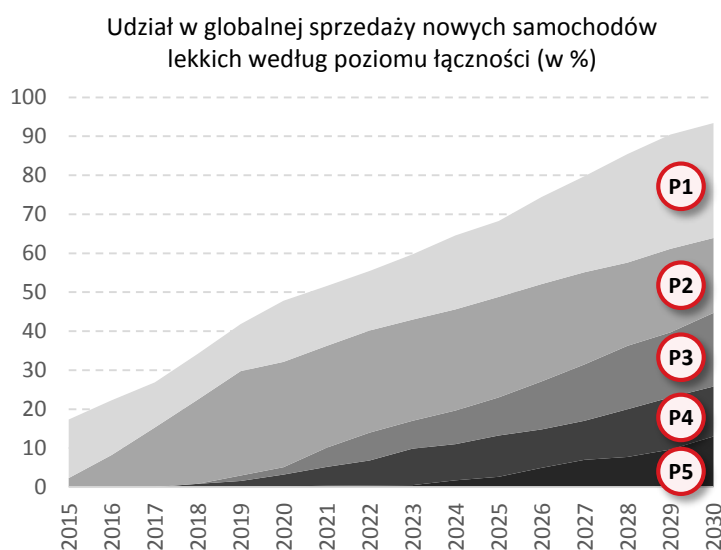
Kolejnym krokiem będzie samochód będący integralną częścią Internetu Rzeczy (*Internet of Things*) – stale podłączone do sieci auto, komunikujące się z innymi samochodami, przedmiotami codziennego użytku i użytkownikami. Takie rozwiązanie otworzy nowe możliwości w zakresie mobilności. Samochody będą bardziej spersonalizowane, a na drodze same zgłoszą wypadek, wyszukają miejsce do zaparkowania albo wskażą ciekawą restaurację w okolicy i zarezerwują tam stolik. Jednym z ważnych katalizatorów tej zmiany

będzie upowszechnienie się mobilnego Internetu w technologii 5G, dającego możliwość szybkiej wymiany dużej ilości danych. McKinsey prognozuje, że do 2030 roku 45% nowej sprzedaży samochodów na świecie będzie obejmowała auta o co najmniej 3 poziomie łączności (tj. takie, które dostarczają spersonalizowane usługi z różnych dziedzin życia wszystkim użytkownikom pojazdu).

Bezpośrednim rozwinięciem tej idei będą samochody autonomiczne, a więc poruszające się przy minimalnej lub braku ingerencji użytkownika dzięki zaawansowanemu systemowi radarów, kamer czy sensorów obserwujących otoczenie. Choć wciąż wiele jest do zrobienia na poziomie technologicznym, ale także prawnym (np. kwestie odpowiedzialności) czy społecznym („oswojenie się” z autami bez kierowców), to testy prowadzone są od kilku lat, a realne rozwiązania mogą nadejść szybciej niż nam się wydaje. **Potencjalne korzyści – mniejsze korki, mniej wypadków czy efektywność wykorzystania zasobów – są znaczące i popychają firmy do dalszych badań mimo wielu barier.** W pierwszej kolejności rozwiązania te mogą objąć takie obszary jak auta dostawcze/ciężarowe (w szczególności na drogach międzymiastowych) czy pojazdy transportu miejskiego.

Z punktu widzenia producentów samochodów i części, samochody inteligentne czy autonomiczne są kolejnym

Rys. 11 Prognozy rozwoju inteligentnych samochodów



Źródło: McKinsey – „The trends transforming mobility’s future”.

Poziom 1

Monitorowanie podstawowych parametrów zużycia i stanu technicznego pojazdu

Poziom 2

P1 + spersonalizowane usługi cyfrowe dla kierowcy poprzez zewnętrzne platformy

Poziom 3

P2 + personalizacja dla wszystkich użytkowników (rozrywka oraz reklamy kontekstowe)

Poziom 4

P3 + interakcja użytkowników z pojazdem (proaktywne rekomendacje usług i funkcji)

Poziom 5

P4 + zaawansowane AI obsługujące wszystkich użytkowników (złożone zadania)



naturalnym krokiem w ich rozwoju technologicznym, zgodnym z tym, co dzieje się w otaczającym nas świecie. Firmy motoryzacyjne od początku istnienia tego przemysłu były liderami zmian i wprowadzania innowacji w życie i nie inaczej będzie w przyszłości, gdyż **ignorowanie przełomowych trendów może oznaczać w praktyce skazywanie się na wypadnięcie z rynku** (czego historia motoryzacji – i nie tylko – zna wiele przypadków). Ponadto, ze względu na ogromną rolę elektroniki w samochodach przyszłości oraz rosnące znaczenie *user experience*, ważniejsza niż kiedykolwiek będzie współpraca na wysokim szczeblu: przede wszystkim z firmami technologicznymi (producentami software’u), ale także pomiędzy koncernami czy ośrodkami naukowymi.

Warto dodać, że **w obszarze aut inteligentnych i autonomicznych jak nigdzie indziej widać rolę nowych graczy** – zaawansowane prace prowadzą chociażby Alphabet (Google) czy Nvidia. Tego typu firmy nie produkują własnych aut, ale obudowują te już istniejące własnymi rozwiązaniami technologicznymi i software’em, starając się w ten sposób przejąć w przyszłości większą część generowanej wartości dodanej. **Tradycyjne koncerny motoryzacyjne, chcąc zachować swoją pozycję, także muszą podążać tą drogą i inwestować we własne technologie inteligentne i autonomiczne.**

Co to oznacza dla Polski?

W zakresie samochodów inteligentnych i autonomicznych szczególna szansa dla Polski wydaje się otwierać w zakresie outsourcingu – kreowania w Polsce centrów rozwoju software’u dla rozwiązań nowej generacji, wykorzystując siłę i konkurencyjność lokalnego kapitału intelektualnego.

Nie posiadając własnej marki motoryzacyjnej, Polska ma ograniczone możliwości – i zasoby finansowe – aby być twórcą najnowocześniejszych, zintegrowanych systemów dla samochodów inteligentnych czy autonomicznych. Nie oznacza to jednak, że nie możemy mieć udziału w generowaniu tej nowej puli wartości dodanej w sektorze. Ponieważ **w tym obszarze trzonem działalności jest czynnik technologiczny, w szczególności software stojący za nowymi możliwościami samochodów, Polska może okazać się jednym z miejsc, gdzie jest on rozwijany – na przykład przez outsourcing niektórych elementów oprogramowania.** Dogodne do tego warunki stwarzają bogate zasoby kapitału intelektualnego w naszym kraju, co potwierdza chociażby nasze drugie miejsce na świecie pod względem medali zdobytych na Międzynarodowych Olimpiadach Informatycznych, czy też liczba absolwentów studiów z kierunków STEM³, która jest większa niż m.in. w Hiszpanii czy Włoszech. Ten zasób

² Science, Technologies, Engineering, Mathematics.

specjalistów, dodatkowo charakteryzujących się wysoką konkurencyjnością kosztową w porównaniu do krajów Europy Zachodniej, może stanowić kluczowy czynnik przyciągający do Polski największe światowe firmy inwestujące w inteligentne rozwiązania w motoryzacji.

Jednocześnie, podobnie jak w przypadku nowych napędów, technologia stojąca za samochodami inteligentnymi i autonomicznymi tworzy **nowy obszar potrzebnych komponentów. Są to przede wszystkim różnego rodzaju elektroniczne elementy sterowania pojazdem, zaawansowane sensory czy kamery.** Także w tych obszarach z pewnością pojawi się nowa pula inwestycji do przyciągnięcia.



Trend 3: Współdzielenie pojazdów

Zarys globalny

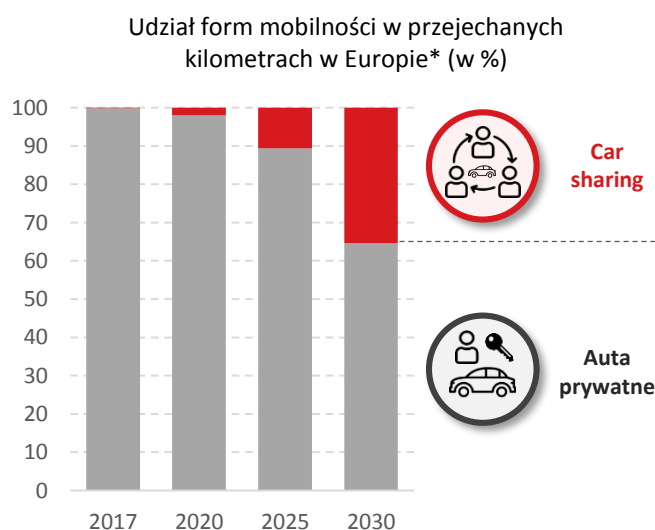
Samochód już teraz przestaje być dobrem, bez którego posiadania ciężko wyobrazić sobie życie. Choć w wielu sytuacjach własne auto wciąż jest podstawą, rosnąca grupa użytkowników – przede wszystkim w ośrodkach miejskich – postrzega je jako usługę, a nie produkt.

Ekonomia współdzielenia zmienia wiele aspektów naszego życia i samochody nie są tu wyjątkiem. Idea nie jest nowa, a nawet usługi taksówkarskie są jej pewnym rodzajem. Jednak dopiero rozpowszechnienie się Internetu i smartfonów pozwoliło na jej rozrost do niespotykanej wcześniej skali, płynnie łącząc osoby oferujące daną usługę z osobami jej poszukującymi – w dowolnym miejscu i dowolnym czasie. **Obecnie przewozy wewnątrz miast, pomiędzy miastami czy wynajem krótkoterminowy auta (tzw. auta na minuty) są możliwe dzięki aplikacji w telefonie, bez konieczności kupowania własnego samochodu i związanych z tym kosztów jego utrzymania.** To nie tylko wygoda, ale też efektywność wykorzystania zasobów – przeciętny prywatny samochód przez ok. 95% czasu stoi bowiem nieużywany. **Jest prawdopodobne, że w przyszłości, przede wszystkim w ośrodkach miejskich, ten rodzaj mobilności będzie zyskiwał na znaczeniu.** Według prognoz PwC, do 2030 roku w Europie ok. 1/3 przejechanych kilometrów będzie miała miejsce w pojazdach współdzielonych.

Dla firm przemysłu motoryzacyjnego *car sharing* to oczywiście wyzwanie. Samochód postrzegany jako usługa, a nie jako produkt, oznacza bowiem generalnie wolumenowo mniejszy popyt na nowe pojazdy. Trzeba jednak pamiętać, że **istnieje szereg czynników łagodzących ten wpływ.** Przede wszystkim, zalety własnego auta są w wielu przypadkach niepodważalne (większa swoboda, duża przewaga na terenach pozamiejskich, możliwość dostosowania do swoich potrzeb), dlatego **na samochody współdzielone należy patrzeć nie jako substytut aut prywatnych, ale ich uzupełnienie.** Do tego dochodzą trendy urbanizacyjne i wzrost zamożności w krajach rozwijających, a przede wszystkim **wysoka stopa zastępowalności samochodów współdzielonych** – ilościowo mniejszy park pojazdów będzie szybciej eksploatowany, co ograniczać będzie ewentualne spadki sprzedaży. Prognozy McKinsey wskazują, że roczna globalna sprzedaż samochodów będzie w efekcie rosła do 2030 roku o ok. 2% rocznie (podczas gdy przy braku wpływu *car sharing* dynamika wynosiłaby 2,6% rocznie).

Reasumując, **ekonomia współdzielenia zdefiniuje standardy miejskiej mobilności i ograniczy tempo sprzedaży nowych samochodów. Niemniej jednak, w ujęciu globalnym raczej nie odwróci to trendu wzrostu zapotrzebowania na nie. Co więcej, producenci aut sami mogą czerpać z tego korzyści,** konstruując pojazdy najlepiej przystosowane do nowych rodzajów

Rys. 12 Prognozy rozwoju usług *car sharing*



* Scenariusz bazowy (umiarkowane tempo wzrostu popularności współdzielenia)
Źródło: PwC – „Five trends transforming the Automotive Industry”.

mobilności czy zawierając alianse z topowymi graczami (platformami) z tego obszaru. Ogromny potencjał czeka w szczególności w zakresie flot autonomicznych pojazdów w ramach usług typu *car sharing* – koncerny, które jako pierwsze zagospodarują ten obszar uzyskają dostęp do zupełnie nowej puli zysków.

Co to oznacza dla Polski?

Spośród opisywanych trendów, współdzielenie pojazdów powinno mieć względnie najmniejsze bezpośrednie przełożenie na przemysł motoryzacyjny w Polsce. **Nawet jeśli car sharing globalnie nieco ograniczy tempo sprzedaży nowych aut, to skala – wraz z kontynuacją przenoszenia produkcji do krajów o niższych kosztach – nie powinna w istotny sposób wpłynąć na zamówienia dla krajowych fabryk motoryzacyjnych.** Tym bardziej, że w Polsce kluczową rolę odgrywa segment części, który w znaczącym stopniu nastawiony jest na rynek wtórny (a park pojazdów do obsługi będzie się dalej powiększał).

Polska branża motoryzacyjna – co powinno się wydarzyć, aby jeszcze bardziej wzmocnić jej międzynarodową rolę?

Najbliższe kilkanaście lat będzie dla globalnej motoryzacji czasem przełomowych zmian, a na cały proces można patrzeć dwutorowo:

- po jednej stronie mamy bogatą historię motoryzacji, przez cały wiek **opartej na silnikach spalinowych i tradycyjnych autach. Ta część jeszcze długi czas będzie odgrywała znaczącą rolę**, głównie ze względu na inne tempo transformacji w krajach rozwijających się oraz istniejący park pojazdów spalinowych na całym świecie (obsługę rynku wtórnego);
- po drugiej stronie, **równolegle, w coraz większym stopniu wchodzić będziemy w nową erę globalnej motoryzacji, definiowanej przez rosnący udział napędów elektrycznych oraz rozwój rozwiązań inteligentnych i autonomicznych.** Zmienia one sposób funkcjonowania całego łańcucha wartości.

Z punktu widzenia przemysłu motoryzacyjnego, konieczna będzie reakcja w obu tych obszarach: dalsza optymalizacja produkcji powiązanej jeszcze



z tradycyjnymi autami, a jednocześnie wzmożone inwestycje w technologie przyszłości. W tym drugim przypadku, dodatkowy wymiar dokładają zupełnie nowi gracze, dotychczas niekojarzeni z motoryzacją – np. giganci technologiczni czy producenci elektroniki.

Co to wszystko oznacza dla Polski? Dla lokalnego sektora motoryzacyjnego, opisywane trendy przynoszą istotne wyzwania, ale też zupełnie nowe szanse. Ich wykorzystanie będzie wymagało przemyślanej strategii, „pracy u podstaw” i dużych nakładów inwestycyjnych. To zadanie zarówno dla firm, jak i instytucji państwa.

Wniosek 1: kluczem do długoterminowego rozwoju będzie absorpcja nowych inwestycji zagranicznych zgodnych z globalnymi megatrendami

Ze względu na charakter krajowego przemysłu motoryzacyjnego, kluczowe znaczenie będą miały cały czas decyzje kapitału zagranicznego – a w praktyce zdolność Polski do absorpcji nowych inwestycji. W tym kontekście niezwykle ważne będzie stworzenie szeregu zachęt aby inwestycje nadal były chętnie lokowane w naszym kraju – w szczególności te w najnowsze technologie, innowacyjne, z działalnością badawczo-rozwojową. Jako pierwsze „jaskółki” sukcesu można wymienić chociażby inwestycje LG Chem i Mercedes-Benz w produkcję baterii do samochodów elektrycznych w Polsce, czy też Mitsui High-tec i Umicore w fabryki części do tego typu silników.

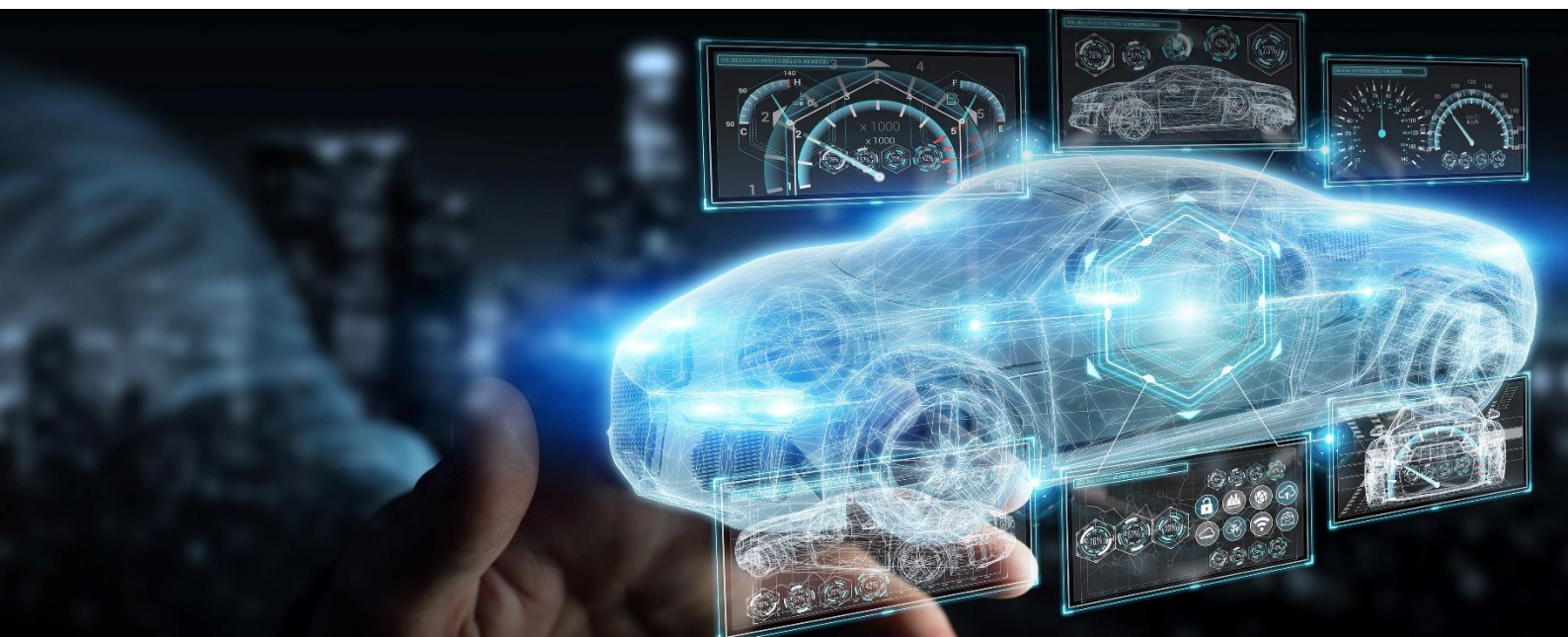
Polska jeszcze długo będzie cieszyła się istotnymi przewagami kosztowymi nad krajami rozwiniętymi (np.

koszty pracy w przemyśle motoryzacyjnym wciąż są w Polsce średnio ok. 4-5 razy niższe niż w Europie Zachodniej), dzięki którym stosunek ceny do jakości stanowi kluczową korzyść dla inwestorów. Wobec nowych wyzwań i konkurencji innych krajów regionu równie ważne będzie jednak stworzenie stabilnego otoczenia instytucjonalnego i podatkowego biznesu, dalszy rozwój infrastruktury transportowej, system kształcenia przyszłej siły roboczej czy zachęty finansowe dla inwestorów (dotacje, grunty, etc.). **Dzięki przemyślanej strategii dla sektora można wypracować pozycję Polski jako najlepszego miejsca w Europie do budowy klastra nowych technologii w motoryzacji, zgodnych z przełomowymi megatrendami.**

Dodatkowym bodźcem jest tutaj fakt, że inwestorami mogą być zupełnie inni gracze niż dotychczas – np. nowi giganci z Azji tacy jak BYD – gdzie rozpoczynać można od „czystej karty”, inicjując napływ inwestycji z zupełnie nowych kierunków niż dotychczas. Pozwoliłoby to jednocześnie w większym stopniu uniezależnić się od kondycji w niemieckim przemyśle, który dotychczas był dominującym odbiorcą produktów motoryzacyjnych z naszego kraju.

Wniosek 2: okres przejściowy z wciąż podstawową rolą tradycyjnych napędów spalinowych daje czas na odpowiednie dostosowania

W Polsce produkuje się wyłącznie pojazdy spalinowe, a jednocześnie około połowa przemysłu części opiera się na komponentach dostosowanych do tego typu napędów, które w kontekście elektryfikacji będą



stopniowo tracić na znaczeniu. To nie oznacza jednak, że tak duży obszar krajowej motoryzacji jest zagrożony natychmiastowym wypchnięciem z rynku. Jak wspomniano, transformacja zachodzi w różnym tempie w krajach rozwijających się; **szacuje się, wg różnych scenariuszy, że nawet w Europie pojazdy spalinowe będą w 2030 roku wciąż stanowiły ok. 30-40% sprzedaży nowych aut. Jednocześnie, do obsługi pozostaje ogromny rynek wtórny obecnie używanych samochodów ICE** (w zależności od szacunków, globalnie ok. 1,4-1,6 miliarda, w tym przeszło 300 mln w samej Unii Europejskiej). To sprawia, że **przemysł dedykowany pojazdom spalinowym jeszcze długo będzie odgrywał bardzo istotną rolę – można tu mówić o perspektywie 2030-2040 r., ze stopniowym (a nie skokowym) procesem zmian.** W tym czasie koncerny motoryzacyjne nie będą już wprawdzie inwestowały dużych pieniędzy w rozwój technologii ICE, ale będą musiały dalej optymalizować koszty operacyjne tego obszaru, co w Europie może przynieść **dalsze przesunięcia produkcji do tańszych krajów regionu CEE.**

Z punktu widzenia Polski te trendy pozwalają na przebycie swego rodzaju okresu przejściowego. Możliwy jest wówczas dalszy wzrost oparty na dotychczasowych motorach rozwojowych,

a jednocześnie wzmoczone działania i inwestycje w dostosowanie do nowych czasów. Najważniejsze jest aby te 10-15 lat okresu przejściowego wykorzystać jak najlepiej i korzystając z obecnej „siły rozpędu” zbudować fundamenty pod nowoczesną motoryzację przyszłości.

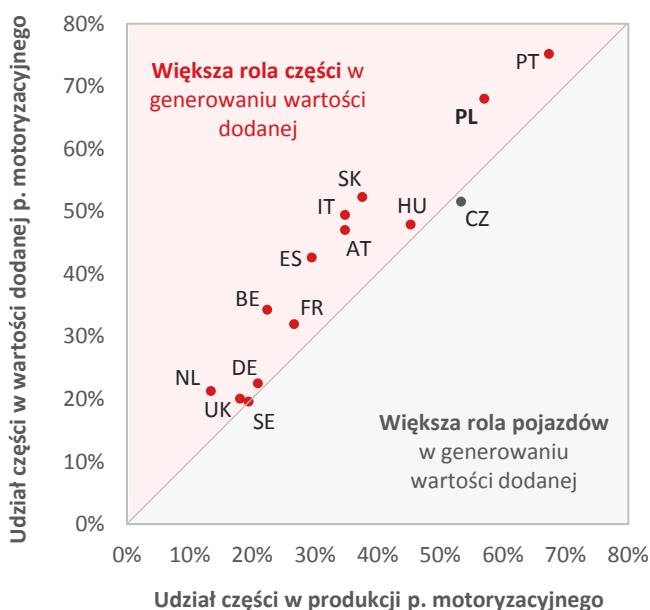
Wniosek 3: specjalizacja Polski w segmencie części samochodowych to dobra baza do rozwoju przemysłu motoryzacyjnego ze względu na generowaną tu wartość dodaną

Polska jest obecnie regionalnym liderem w segmencie części samochodowych, który jest motorem napędowym naszego przemysłu automotive. W tym kontekście można zadać pytanie, **na ile nasza coraz silniejsza specjalizacja w produkcji części kosztem gotowych pojazdów jest sprzyjająca dla przyszłego rozwoju branży i gospodarki.**

Faktem jest, że to nowe fabryki samochodów najbardziej przyciągają uwagę mediów i obserwatorów, są też bardziej prestiżowe i podnoszą międzynarodową rozpoznawalność. Z drugiej strony jednak, **współczesny samochód w 80% składa się z elementów dostarczanych przez niezależnych producentów części, a w 20% z produkcji własnej koncernów samochodowych.** Co więcej, jak pokazują dane, **wartość dodana generowana w przypadku produkcji części jest większa niż w przypadku produkcji gotowych pojazdów wśród niemal wszystkich dużych krajów-producentów w Unii Europejskiej.**

Często mniej spektakularne, ale liczne i wartościowe **inwestycje w zakresie produkcji części mają więc potencjał aby także w przyszłości stanowić o sile krajowej motoryzacji** – tym bardziej, że wytworzył się już tutaj silny ekosystem dostawców, kooperantów czy dystrybutorów (rozwinęta gałąź handlowa). Taki ekosystem tworzy wspomniany „efekt kuli śnieżnej”, który przyciąga kolejne inwestycje. **Oparcie na nim przyszłości polskiej motoryzacji może okazać się bardzo korzystne dla gospodarki** – m.in. ze względu na kreowane w ten sposób zaawansowane miejsca pracy czy zapotrzebowanie na usługi wspomagające.

Rys. 13 Wartość dodana w motoryzacji



Źródło: Eurostat, Analizy Pekao.

Dotychczasowe trendy – ciągły napływ nowych inwestycji największych międzynarodowych producentów części samochodowych do Polski – pozwalają na nawet większy optymizm niż w przypadku gotowych pojazdów. **Już wykreowana rola Polski jest dobrym fundamentem, aby zachęcić do lokowania tu także fabryk części nowych technologii.**

Wniosek 4: odpowiedni system wsparcia może wykreować lokalne specjalizacje

Choć to kapitał zagraniczny prawdopodobnie będzie nadal odgrywał fundamentalną rolę w rozwoju krajowej motoryzacji, to równolegle możliwe jest tworzenie ekosystemu polskich rozwiązań nowej generacji. Ze

względu na ograniczone możliwości rodzimego kapitału i istniejące zacofanie technologiczne, sukces w tym kontekście możliwy jest tylko w przypadku **wdrożenia silnego systemu wsparcia na poziomie ogólnokrajowym**. Chodzi o przemyślaną i sukcesywnie wprowadzaną politykę modernizacyjną (w tym dedykowane instytucje państwowe), ścisłą współpracę z ośrodkami naukowymi i firmami prywatnymi (także zagranicznymi) w celu dyfuzji know-how oraz wydzielenie publicznych funduszy dofinansowujących perspektywiczne pomysły. Nawet jeśli istniejące ograniczenia utrudniają podjęcie walki z globalnymi gigantami, to **można pokusić się o znalezienie niszy, dzięki którym lokalni kooperanci staliby się ważnymi partnerami w nowych łańcuchach wartości.**



Marek Majdak
Dyrektor
Departamentu
Klientów
Korporacyjnych

Przemysł motoryzacyjny to jedna z największych, a zarazem najbardziej innowacyjnych gałęzi polskiej gospodarki, która dysponuje wciąż olbrzymim potencjałem dalszego rozwoju. Obecnie otwiera się dla niej szczególnie szansa, związana z nowymi globalnymi megatrendami, takimi jak rozwój napędów elektrycznych czy inteligentnych pojazdów. Dynamiczne zmiany w światowym sektorze motoryzacyjnym będą wymagały odpowiednich dostosowań od wszystkich uczestników rynku. To z kolei implikuje potrzebę poniesienia znaczących nakładów inwestycyjnych. Ze strony firm wzrośnie zapotrzebowanie na kapitał, a dostarczenie inteligentnego finansowania to zadanie także dla sektora bankowego. Bank Pekao – jako długoletni lider bankowości korporacyjnej – posiada wszelkie atuty ku temu, by sprostać najbardziej wyrafinowanym potrzebom naszych Klientów.

Współczesny przemysł motoryzacyjny to także skomplikowana sieć powiązań międzynarodowych – gotowe auto to efekt zintegrowanej pracy zakładów zlokalizowanych często w kilkunastu różnych krajach.

Doskonałym tego przykładem jest Polska, która stała się jednym z europejskich, a nawet światowych liderów w zakresie eksportu części samochodowych. Co więcej, rosnąca liczba firm eksploruje nowe obszary geograficzne, wykraczające poza tradycyjne rynki unijne. Dla tak silnie zaangażowanych w handel zagraniczny przedsiębiorstw kluczowe znaczenie mogą mieć dobrze dopasowane produkty bankowe z zakresu trade finance czy treasury. Są to obszary, w których Bank Pekao posiada znakomitą ekspertyzę i długoletnie doświadczenie, poparte licznymi prestiżowymi wyróżnieniami. Poświęcamy również sporo uwagi rozwojowi unikatowych, specjalistycznych produktów finansowania handlu zagranicznego, czego przejawem jest utworzenie w Banku dedykowanego departamentu.

Duże nadzieje można wiązać także z napływem kolejnych inwestycji zagranicznych do Polski, która niezmiennie jest jedną z najbardziej atrakcyjnych lokalizacji dla koncernów motoryzacyjnych z całego świata. Grupa Pekao wyróżnia się najlepszą na rynku ekspertyzą w zakresie doradztwa inwestycyjnego – już trzeci rok z rzędu zostaliśmy laureatem prestiżowej nagrody Global Finance w kategorii The Best Investment Bank in Poland – co w połączeniu z szeroką ofertą specjalistycznego finansowania transakcji M&A tworzy najbardziej kompletną ofertę w tym obszarze.

Nie mam wątpliwości, że polski przemysł motoryzacyjny może jeszcze wzmocnić swoją rolę w Europie i na świecie, a jako Bank Pekao posiadamy niezbędne doświadczenie, wiedzę i produkty, aby taki rozwój firmom umożliwić.

Scenariusze rozwojowe i perspektywa firm z branży

Przyszła dynamika rozwoju sektora będzie zależała od tempa jego adaptacji do globalnych megatrendów, a ostatecznie od decyzji strategicznych samych firm z branży i pomocy instytucji publicznych.

Opisane w poprzednim rozdziale wnioski dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego wyznaczają optymalne kierunki jego rozwoju. **W zależności od tego jaką podążą on finalnie ścieżką – a tym samym skali i tempa dostosowywania się do „nowej ery motoryzacji” – różna może być dynamika rozwoju w perspektywie kolejnych kilkunastu lat.** W efekcie zarysować można różne długoterminowe scenariusze rozwojowe:

- **w scenariuszu bazowym branża osiąga do 2030 r. wartość produkcji w wielkości ok. 245 mld zł**, przy średnim tempie rozwojowym ok. 4,5% rocznie. Ten scenariusz jest ambitny, ale realny. Wymaga dalszego wzrostu udziału Polski w produkcji w obszarze napędów spalinowych (dalsze relokacje w tempie podobnym lub nieco wyższym niż dotychczas), a jednocześnie solidnego wzrostu naszego udziału w nowych technologiach – do poziomu takiego, jaki w ostatnich kilkunastu latach (do 2018 r.) udało się wypracować w zakresie napędów ICE;

- **w scenariuszu optymistycznym wartość sektora mogłaby osiągnąć poziom 305 mld zł**, przy tempie średniorocznym 6,4%. Tak wysokie tempo wymagałoby jednak zarówno kontynuacji procesu relokacji produkcji tradycyjnej do Polski, jak i bardzo wysokiego tempa adaptacji do nowych technologii. Ten scenariusz implikuje przyciąganie wielu nowych inwestycji w obszarze nowych napędów i innych megatrendów oraz obudowywanie na ich bazie szerokich nowych łańcuchów wartości (udział Polski w UE byłby wówczas nawet wyższy niż obecny w obszarach tradycyjnych);
- **w scenariuszu pesymistycznym wartość produkcji rośnie jedynie do 165 mld zł**, przy tempie nieprzekraczającym 1% rocznie. Oznaczałby on wprawdzie dalsze przenoszenie produkcji tradycyjnej do Polski, ale w tempie niższym niż obecnie, a ponadto nasz jedynie minimalny udział w nowo powstającym przemyśle nowych technologii w motoryzacji („utrata szans” w tym obszarze).

Opisane scenariusze zarysowują przyszły potencjalny rozwój sektora motoryzacyjnego w Polsce w zależności od tempa jego adaptacji i przyciągania kolejnych inwestycji. **Niewykluczone, że obecne wyzwania – spowolnienie gospodarcze, konflikty handlowe czy Brexit – w krótkim terminie przyniosą ochłodzenie i wyhamowanie tempa rozwoju niezależnie od innych czynników. Jednak podejmowanie już teraz odpowiednich działań zgodnych z kierunkami rozwoju światowej motoryzacji w długiej perspektywie czasowej może przynieść bardzo korzystne rezultaty.**

Jak w tej zmieniającej się sytuacji mogą reagować firmy z branży? Można na to spojrzeć z dwóch perspektyw. W polskim przemyśle motoryzacyjnym kluczową rolę odgrywają i odgrywać będą duże koncerny zagraniczne (producenci aut i dostawcy Tier-1). **Dla krajowych oddziałów tych firm najważniejsze jest otoczenie biznesu, które zachęci spółki-matki do dalszych inwestycji w Polsce** – decyzje takie przyczynią się do dalszego wzrostu ich roli w światowych strukturach firmy i zaawansowania technologicznego zakładów.

Nie można jednak zapominać, że choć zagraniczne firmy odgrywają wiodącą rolę w krajowej branży, to ich

Rys. 14 Scenariusze rozwojowe dla motoryzacji



Źródło: GUS, Eurostat, Komisja Europejska, Analizy Pekao.

² W kontekście tempa rozwojowego i jego porównania do tego z lat 2005-2018 należy pamiętać, że będzie ono w przyszłości miało miejsce przy znacznie wyższych już bazach odniesienia – de facto wymaga więc wartościowo większych wzrostów niż dotychczas.

działalność jest obudowana rozległą siecią lokalnych poddostawców dalszych stopni, których rola jest nie mniej ważna dla całego procesu produkcyjnego samochodu. **W ich przypadku potrzebne są proaktywne działania stopniowo dostosowujące działalność firm do nowych wyzwań motoryzacyjnych:**

- do najbardziej pożądanym należą próby budowania – równoległe do tej już istniejącej – **nowej gałęzi swojego biznesu. Chodzi przede wszystkim o włączanie się (jako poddostawca) w łańcuchy produkcyjne w nowych obszarach, takich jak napędy elektryczne.** To będzie wymagało w wielu przypadkach daleko idącej transformacji modeli biznesowych i procesów produkcyjnych (teraz dostosowanych do tradycyjnych obszarów), co z kolei oznacza konieczność poniesienia znaczących nakładów inwestycyjnych. Jak wspomniano jednak, wieloletni proces zmian pozwala na ich **uporządkowane rozłożenie w czasie – stopniową adaptację przy utrzymywaniu dotychczasowych fundamentów działalności;**
- w kontekście firm o najbardziej tradycyjnym profilu warto **stopniowo poszerzać horyzont geograficzny działalności.** W wielu krajach słabiej rozwiniętych napędy spalinowe znacznie dłużej niż w krajach bogatszych (szczególnie w Europie) będą odgrywały dominującą rolę. Ponadto duży – i coraz starszy – park samochodów spalinowych na tych rynkach będzie wymagał dalszej obsługi, otwierając szansę szczególnie pod kątem rynku wtórnego. **Eksport na takie rynki będzie mógł do pewnego stopnia amortyzować malejącą rolę coraz mniej chłonnych – a tradycyjnie najważniejszych dla polskich firm – rynków europejskich, przedstawiających się znacznie szybciej na nowe technologie.**

W tle tych działań na poziomie branży **niezbędne jest wsparcie instytucji państwowych.** Obejmuje ono przede wszystkim opisywane już tworzenie systemu zachęt i tym samym maksymalizację zdolności do absorpcji przez Polskę kolejnych inwestycji zagranicznych – zarówno firm już w Polsce obecnych, jak i zupełnie nowych graczy. Równoległe, lokalne firmy powinny otrzymać wsparcie – finansowe i merytoryczne – w procesie poszukiwania swojego miejsca w tworzących się łańcuchach wartości opartych na nowych technologiach.

GŁÓWNE SZANSE I ZAGROŻENIA ROZWOJOWE DLA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO W POLSCE

- ✓ **Solidny wzrost polskiej gospodarki** – prognoza KE zakłada średni wzrost PKB +4,1% w latach 2019-20, jeden z najwyższych w UE, co będzie silnym wsparciem dla krajowych firm.
- ✓ **Rozwój napędów elektrycznych** – Polska może wykreować wizerunek jednego z najlepszych miejsc w Europie do lokowania produkcji motoryzacyjnej w nowoczesnym wydaniu.
- ✓ **Huby rozwiązań dla samochodów inteligentnych i autonomicznych** - bogate zasoby kapitału intelektualnego w naszym kraju mogą przyczynić się do stworzenia w Polsce centrów rozwoju tego typu rozwiązań dla motoryzacji.
- ✓ **Nowe łańcuchy wartości** – lokalne firmy mogą przyspieszyć swój rozwój angażując się w procesy produkcyjne powiązane z nowymi technologiami (np. napędami elektrycznymi), przyczyniając się do dalszego rozwoju całego krajowego ekosystemu.
- ✓ **Dalszy wzrost roli w zakresie tradycyjnego segmentu spalinowego** – tego rodzaju auta jeszcze długo będą pełniły ważną rolę, a konieczność optymalizacji produkcji będzie zmuszać koncerny do dalszej jej relokacji do tańszych krajów.
- ✗ **Eskalacja ryzyka geopolitycznego** – związana z Brexitem i konfliktami handlowymi (szczególnie gdyby objęły cła na samochody i części). Główne uderzenie miałyby charakter pośredni – poprzez skomplikowane łańcuchy produkcyjne w UE.
- ✗ **Spowolnienie gospodarcze w UE i w Niemczech** – dotychczas Polska była na nie stosunkowo odporna, ale jeśli przyjmie większą skalę, nie pozostanie bez wpływu na krajową gospodarkę. W połączeniu z ryzykami politycznymi może przełożyć się na spadek zamówień dla lokalnych fabryk motoryzacyjnych.
- ✗ **Rynek pracy** – braki kadrowe i presja płacowa.
- ✗ **Ryzyko „utracenia szans” związanych z światowymi megatrendami** – przemysł motoryzacyjny przechodzi głębokie zmiany, a jeśli krajowy sektor nie będzie się adaptował do nich w odpowiednim tempie, w długim terminie istotnie ograniczy to jego dynamikę rozwojową.

**Szeroka gama produktów dopasowanych do potrzeb przemysłu motoryzacyjnego****Finansowanie i doradztwo dla najbardziej wymagających**

- Kompleksowa oferta – pełen pakiet usług i zakres finansowania niezbędnego dla dalszego rozwoju firm (finansowanie bieżącej działalności, inwestycji i strategicznych decyzji rynkowych)
- Rekomendacje uwzględniające specyfikę kontraktu i unikalne finansowania strukturyzowane (największy i najbardziej doświadczony zespół Structured Finance w Polsce)
- Lider doradztwa inwestycyjnego – wspomagamy polskie firmy w zdobyciu kapitału na inwestycje, rozwoju przez akwizycje, pozyskaniu partnerów branżowych, technologicznych i finansowych

**Najlepsze produkty skarbowe**

- Pełna gama produktów treasury:
 - Transakcje walutowe: FX spot (wymiana walut, negocjowane kursy), FX swap (zarządzanie płynnością w różnych walutach)
 - Transakcje zabezpieczające: ryzyko walutowe (FX forward, opcje) i stopy procentowej (FRA, IRS, CAP, FLOOR, CIRS)
 - Płynność: depozyty terminowe, inwestycje, transakcje na dłużnych papierach skarbowych i komercyjnych
- Moduł dealingowy z intuicyjnym interfejsem, wysoka jakość kwotowań instrumentów oraz informacji o bieżących trendach

**Kompleksowe wsparcie działalności eksportowej**

- Pełen pakiet rozwiązań wspierających eksport (aranżacja i organizacja finansowania działalności zagranicznej)
- Finansowanie krótkoterminowe: akredytywy, kredyty obrotowe, gwarancje dla kontraktów eksportowych
- Finansowanie długoterminowe: finansowanie aktywów zagranicznych, finansowanie kontrahenta zagranicznego, wykup wierzytelności z kontraktu eksportowego, kredyty dla banku nabywcy

**Pełna paleta produktów faktoringowych**

- Szeroka oferta wraz z niestandardowymi rozwiązaniami produktowymi, elastyczne modele cenowe
- Wysokie zaliczki (finansowanie 90% wartości wierzytelności jako standard) i długie terminy płatności (do 360 dni)
- Brak ograniczeń dot. wielkości Klienta i wolumenu transakcji

Duże uznanie ekspertów i naszych Klientów

Bank Pekao S.A. po raz trzeci **najlepszym bankiem inwestycyjnym** w Polsce



Najlepszy bank finansujący fuzje i przejęcia CEE M&A Awards 2019



Najlepszy Bank Korporacyjny w Polsce (2018)



Od lat w ścisłej czołówce **najlepszych banków transakcyjnych** w opinii Klientów



Największa wartość emisji nieskarbowych instrumentów dłużnych wprowadzonych na Catalyst w 2018 roku

Nota prawna

Niniejsza publikacja przygotowana przez Bank Polska Kasa Opieki S.A. (dalej „Pekao”) stanowi publikację handlową i ma charakter wyłącznie informacyjny. Żadna z jego części nie stanowi podstawy do zawarcia jakiejkolwiek umowy lub powstania zobowiązania, w szczególności nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu Cywilnego. Publikacja nie stanowi rekomendacji udzielanej w ramach usługi doradztwa inwestycyjnego, analizy inwestycyjnej, analizy finansowej oraz innej rekomendacji o charakterze ogólnym dotyczącej transakcji w zakresie instrumentów finansowych, ani porady inwestycyjnej o charakterze ogólnym dotyczącej inwestowania w instrumenty finansowe, a informacje w niej zawarte nie mogą być traktowane, jako propozycja nabycia jakichkolwiek instrumentów finansowych, usługa doradztwa inwestycyjnego, podatkowego lub jako forma świadczenia pomocy prawnej. Publikacja nie została przygotowana zgodnie z wymogami prawnymi zapewniającymi niezależność badań inwestycyjnych i nie podlega żadnym zakazom w zakresie rozpowszechniania badań inwestycyjnych i nie stanowi badania inwestycyjnego.

Przedstawiona w publikacji analiza oparta jest na informacjach publicznie dostępnych – do jej sporządzenia nie wykorzystano żadnych informacji poufnych. Pekao dołożył należytej staranności w celu zapewnienia, iż zawarte informacje nie są błędne lub nieprawdziwe w dniu ich publikacji, jednak Pekao ani jego pracownicy nie ponoszą odpowiedzialności za ich prawdziwość i kompletność jak również za jakiegokolwiek szkody powstałe w wyniku wykorzystania niniejszej publikacji lub zawartych w niej informacji.

Wyrażane opinie są niezależnymi opiniami Pekao.

Wszelkie prognozy dotyczące poziomu kursów walutowych nie odnoszą się do instrumentów finansowych opartych o te kursy walutowe.

Informacje zawarte w tej publikacji są aktualne na datę utworzenia dokumentu i mogą ulec zmianie w przyszłości.

Prognozy ani dane odnoszące się do przeszłości zawarte w materiale nie stanowią gwarancji przyszłych cen instrumentów finansowych lub wyników finansowych.

Pekao i jego spółki zależne oraz którykolwiek z jego lub ich pracowników mogą być zainteresowani którąkolwiek z transakcji, papierów wartościowych i towarów wymienionych w tej publikacji, jak również Pekao lub jego spółki zależne mogą świadczyć usługi dla lub zabiegać o transakcje z którąkolwiek spółką wymienioną w tej publikacji.

Niniejsza publikacja nie jest przeznaczona do użytku prywatnych inwestorów. Decyzja inwestycyjna w odniesieniu do papieru wartościowego, produktu finansowego lub inwestycji powinna być podjęta na podstawie opublikowanego prospektu emisyjnego lub kompletnej dokumentacji dla papieru wartościowego, produktu finansowego lub inwestycji. Ostateczna decyzja zawarcia transakcji należy wyłącznie do Klienta. Pekao nie występuje w roli pośrednika ani przedstawiciela Klienta. Przed zawarciem każdej transakcji Klient powinien nie opierając się na informacjach przekazanych przez Pekao określić jej ryzyko, potencjalne korzyści oraz straty z nią związane, jak również w szczególności charakterystykę, konsekwencje prawne, podatkowe i księgowo-transakcyjne oraz konsekwencje zmieniających się czynników rynkowych, a także w sposób niezależny ocenić czy jest w stanie sam lub po konsultacjach ze swoimi doradcami podjąć takie ryzyko.

Powielanie bądź publikowanie go lub jego części bez pisemnej zgody Pekao jest zabronione.

Biuro Analiz Makroekonomicznych Zespół Analiz Sektorowych

Krzysztof Mrówczyński, Manager

☎ +48 (22) 524 68 55 ✉ krzysztof.mrowczynski@pekao.com.pl

Jerzy Grześkowiak

☎ +48 (22) 524 87 76 ✉ jerzy.grzeskowiak@pekao.com.pl

Paweł Kowalski

☎ +48 (22) 524 68 51 ✉ pawel.kowalski1@pekao.com.pl

Kamil Zduniuk

☎ +48 (22) 524 68 52 ✉ kamil.zduniuk@pekao.com.pl

