

Produkcja części samochodowych

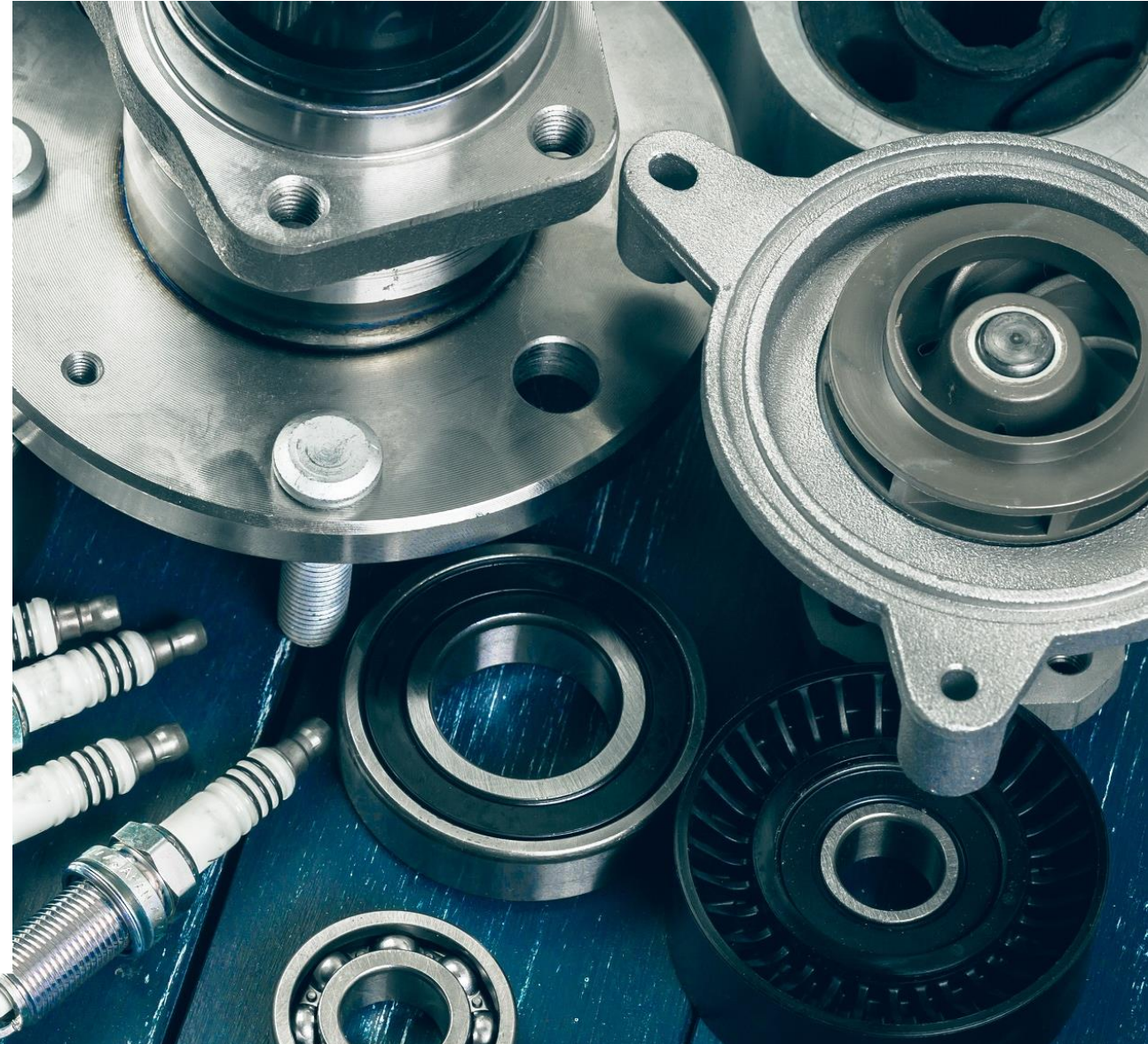
**Wzrost produkcji, ale obawy
o popyt na nowe samochody**

Radosław Pelc, analityk sektorowy

Sektory Strategiczne

Santander Bank Polska S.A.

sektory@santander.pl



Podsumowanie

- W 2022 r. produkcja aut osobowych w UE i Wlk. Brytanii wzrosła o 6%, co oznaczało mniej o 24% wobec 2019 r. W okresie styczeń-kwiecień 2023 r. łącznie w Niemczech, Hiszpanii, Czechach i Wlk. Brytanii była wyższa o 24% r/r (-15% vs 2019 r.), a do marca rostała m/m.
- Powodem wzrostu produkcji pojazdów była poprawa dostępności surowców i komponentów produkcyjnych, jednak wciąż wielu producentów wskazuje na znaczne ograniczenia w tym obszarze.
- Popyt na samochody osobowe był na niskich poziomach. Bieżące zamówienia napływające do producentów samochodów w Niemczech od sierpnia 2022 r. oscylowały wokół 80% poziomów z 2019 r.
- Rosnąca produkcja aut miała zbyt z uwagi na duże portfele zamówień, które w Niemczech w połowie 2022 r. były dwukrotnie wyższe wobec poziomów z 2019 r. Jednak niskie poziomy napływających zamówień spowodowały spadek do 150% poziomów z 2019 r. w marcu 2023 r.
- W Europie udział napędów alternatywnych w rejestracjach samochodów osobowych wzrósł w 2022 r. do 49%, w tym plug-in do 23%, a w pełni elektrycznych do 14%. W I kw. 2023 r. auta elektryczne (plug-in) stanowiły 29% wielkości produkcji w Niemczech.
- Sprzedaż w cenach stałych dystrybutorów części motoryzacyjnych w UE w 2022 r. wzrosła o 2,5%, a w I kw. 2023 r. spadła o 2,8% r/r.
- Produkcja części motoryzacyjnych w cenach stałych w UE w 2022 r. wzrosła o 5,0%, a w I kw. 2023 r. o 8,1% r/r.
- W 2022 r. wartość produkcji sprzedanej polskiego przemysłu motoryzacyjnego wzrosła o 25%. W I kw. 2023 r. również uległa zwiększeniu - o 32% r/r, w tym czasie wyprodukowano o 65% r/r więcej pojazdów i o 33% r/r więcej silników.
- Producenci części motoryzacyjnych zlokalizowani w Polsce w II poł. 2022 r. poprawili rentowność. Biorąc pod uwagę wzrost wolumenów produkcji pojazdów, wzrost cen i spadek niektórych kosztów, dobrych wyników można się spodziewać również w I połowie br.
- Rosnąca od początku roku produkcja samochodów w Europie powodowała korekty w górę prognoz wielkości produkcji w całym 2023 r., które obecnie kształtują się na poziomach +7-8%.

Produkcja samochodów w górę

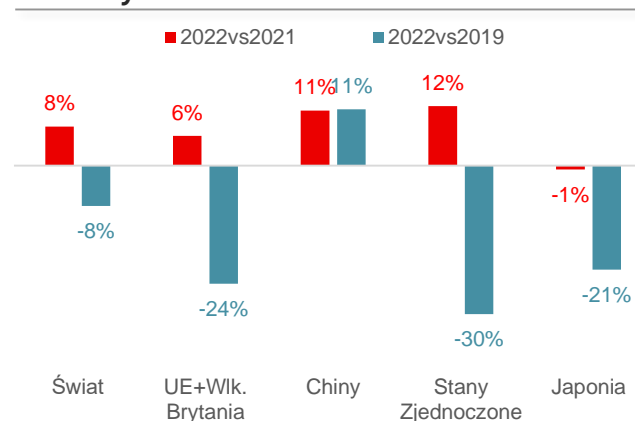
W 2022 r. produkcja samochodów osobowych na świecie rosła o 8% (-8% vs 2019 r.). W Europie nastąpił spadek o 1% (-27% vs 2019 r.), ale UE wraz z Wlk. Brytanią zanotowały wzrost o 6% (-24% vs 2019 r.).

Wciąż widoczne było zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi krajami w Europie, które są największymi producentami aut. Słowacja, mimo spadku o 3%, była relatywnie blisko poziomów z 2019 r. (-10%). Dla porównania, w Niemczech wolumeny uległy zwiększeniu o 12%, ale nadal były 25% poniżej 2019 r. Z drugiej strony we Francji i Wlk. Brytanii produkcja była o około 40% niższa niż przed pandemią covid-19. Wśród przyczyn były różnice w ograniczeniach w dostępności surowców i półproduktów dla poszczególnych koncernów samochodowych, ale też polityki koncernów preferujące określone marki i modele.

Koniec 2022 r. i pierwsze miesiące 2023 r. stały pod znakiem zwiększania wielkości produkcji dzięki poprawie dostaw materiałów produkcyjnych. W okresie styczeń-kwiecień br. produkcja w Niemczech poprawiła się o 35% r/r, jednak nadal był to poziom o 13% niższy wobec analogicznego okresu 2019 r. Jednocześnie kwiecień był dwunastym miesiącem z rzędu poprawy produkcji w Niemczech w ujęciu r/r. Zakłady w Czechach wytworzyły 29% r/r więcej pojazdów osobowych, zbliżając się do wolumenu z 2019 r. (-5%).

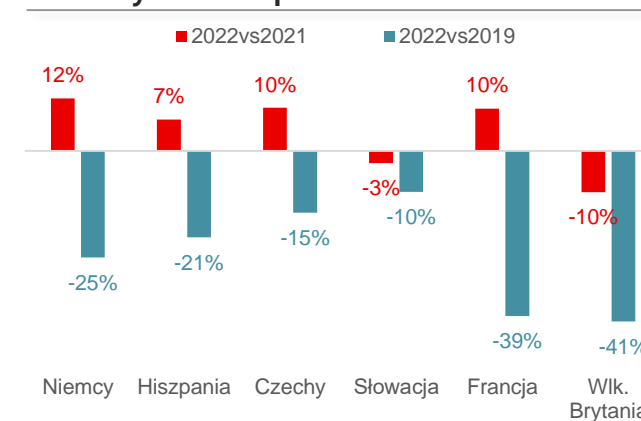
W Niemczech wzrost produkcji przełożył się na normalizację pozostałych parametrów przemysłu. Wzrosła ilość samochodów na placach producentów, ale przede wszystkim nastąpiła wyraźna redukcja portfela zamówień - z poziomu 200% wielkości z 2019 r. w połowie 2022 r. do 150% w marcu 2023 r.

Zmiana wielkości produkcji samochodów osobowych na świecie w 2022 roku



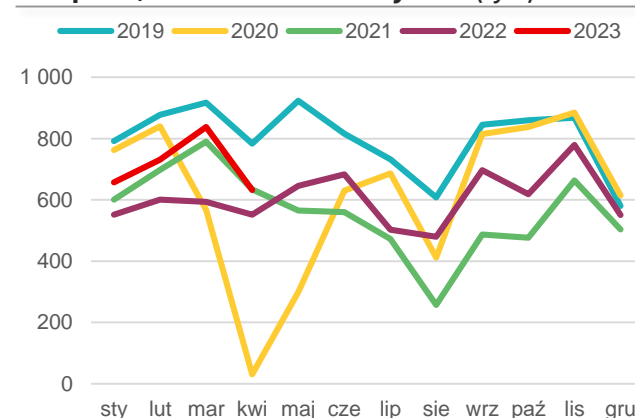
Źródło: OICA

Zmiana wielkości produkcji samochodów osobowych w Europie w 2022 roku



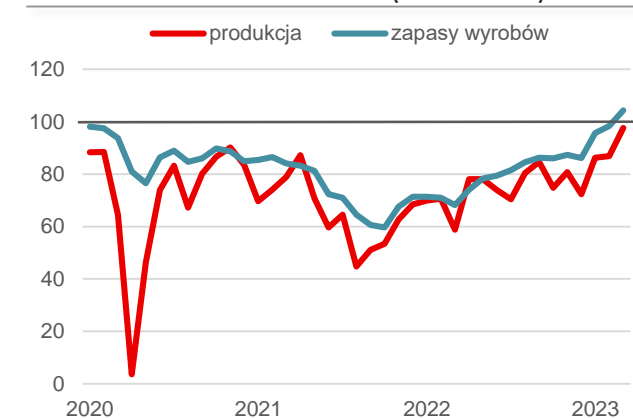
Źródło: OICA

Produkcja samochodów osobowych w Niemczech, Hiszpanii, Czechach i Wlk. Brytanii (tys.)



Źródło: VDA, SAP, SMMT, ANFAC

Indeksy wielkości produkcji i zapasów u producentów samochodów w Niemczech (2019=100)



Źródło: VDA

Produkcja części na poziomach sprzed pandemii

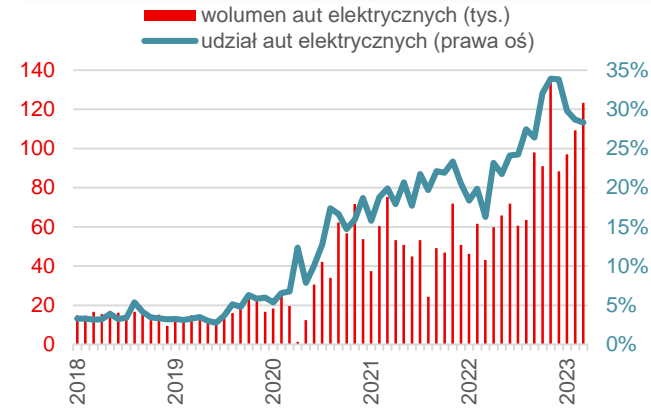
Zróznicowanie produkcji w Europie między markami w dużym stopniu odzwierciedlały dane o liczbie rejestracji. Relatywnie dobrze radziły sobie na przykład koreańskie Kia/Hyundai czy japońska Toyota. Politykę wewnątrz koncernów uwidaczniała różnica między Audi a VW i Skodą.

Coraz większy udział w produkcji i sprzedaży zyskiwały napędy alternatywne. W Niemczech na przełomie roku udział pojazdów elektrycznych (z wtyczką – BEV i PHEV) w produkcji aut osobowych oscylował wokół 30%. Dla porównania – pod koniec 2019 r. stanowiły one 5-6% wolumenu. Uwagę zwraca spadek udziału po wzroście produkcji ogółem od końca 2022 roku, co można uznać za potwierdzenie stosowania przez koncerny samochodowe polityki wypychania na rynek drogich modeli w warunkach ograniczonej podaży i niższego naturalnego popytu po wzroście podaży. W Europie udział napędów alternatywnych w rejestracjach samochodów osobowych wzrósł do 49%, w tym z wtyczką do 23%, a w pełni elektrycznych do 14%. Udział aut wyposażonych w silnik benzynowy spadł do 37%, a diesla do 14,5%.

Produkcja części samochodowych w cenach stałych w UE od końca 2021 r. była w trendzie wzrostowym, a na przełomie roku była bliska poziomów sprzed pandemii. Powrót do wielkości z lat 2018-2019 był konsekwencją nie tylko wzrostu w segmencie pierwszego montażu, ale też utrzymywania się wysokiego popytu w segmencie części zamiennych. Niemniej jednak sprzedaż aftermarket w UE w cenach stałych spadła w I kwartale 2023 r. o 2,8% r/r, co można tłumaczyć m.in. wysoką inflacją czy niską podażą aut używanych.

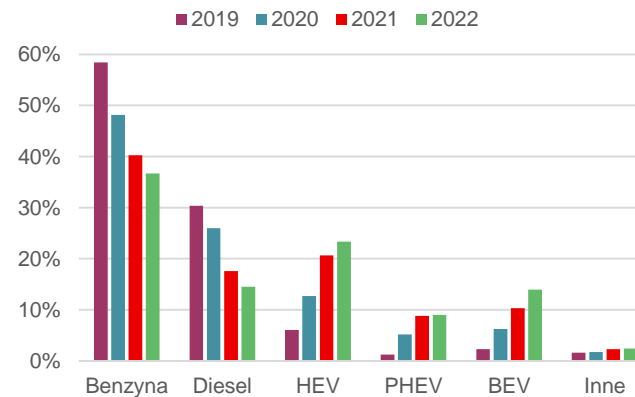


Produkcja osobowych samochodów elektrycznych (plug-in) w Niemczech



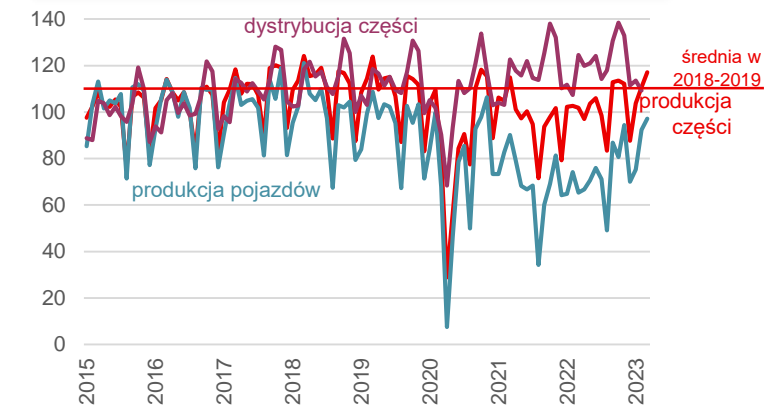
Źródło: VDA

Udział rodzajów paliw w liczbie rejestracji aut osobowych w Europie (UE+EFTA+Wlk. Brytania)



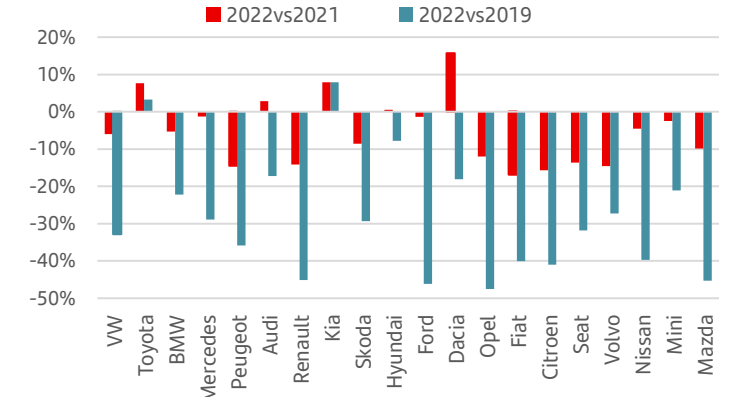
Źródło: ACEA

Indeksy wielkości produkcji części samochodowych, produkcji pojazdów i dystrybucji części w UE (2015=100)



Źródło: Eurostat

Zmiana liczby rejestracji aut osobowych w Europie dla TOP 20 marek w 2022 roku (%)



Źródło: ACEA

Niski i niepewny popyt na nowe pojazdy

Wbrew wzrostom produkcji i rejestracji pojazdów osobowych w Europie, popyt był relatywnie słaby. Wskaźniki ESI dla UE pod koniec 2022 r. był na poziomie z końca 2020 r. Od tego momentu nastąpiła stabilizacja na nieco wyższych poziomach, która może zwiastować odwrócenie trendu w nastrojach nabywców. Podobnie zachowywała się badana kwartalnie skłonność unijnych konsumentów do zakupu samochodu na przestrzeni najbliższych 12 miesięcy.

Nastroje konsumentów potwierdzały dane rzeczywiste. Zamówienia napływające do niemieckich producentów samochodów od połowy 2021 r. były w trendzie spadkowym, a od końca 2022 r. oscylowały wokół 80% wielkości z 2019 r. Rosnąca od końca ubiegłego roku produkcja miała zapewniony zbyt dzięki rekordowo wysokiemu portfelowi zamówień. W połowie 2022 r. portfel producentów samochodów w Niemczech był dwukrotnie większy niż w 2019 r. Jednak wzrost produkcji przy spadku bieżących zamówień spowodował spadek portfela do poziomu 150% wielkości z 2019 r. w marcu 2023 r. Jeśli te tendencje się utrzymają, na przestrzeni najbliższych miesięcy może dojść do zupełnego skurczenia się portfela, a w dalszej kolejności do ograniczania produkcji na skutek niskiego popytu.

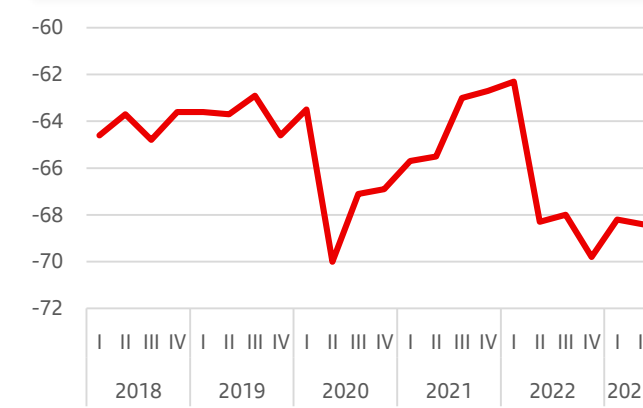
Wśród czynników dławiących popyt były rosnące ceny aut. Same wskaźniki cen producentów nie do końca odzwierciedlają zmiany cen dla nabywców końcowych. Z uwagi na przewagę popytu ceny u dealerów zazwyczaj nie podlegały negocjacom. Do tego producenci oferowali większą dostępność modeli droższych, choćby wyposażanych w napędy alternatywne.

ESI - wskaźnik nastrojów ekonomicznych dla konsumentów i sektora przedsiębiorstw w UE



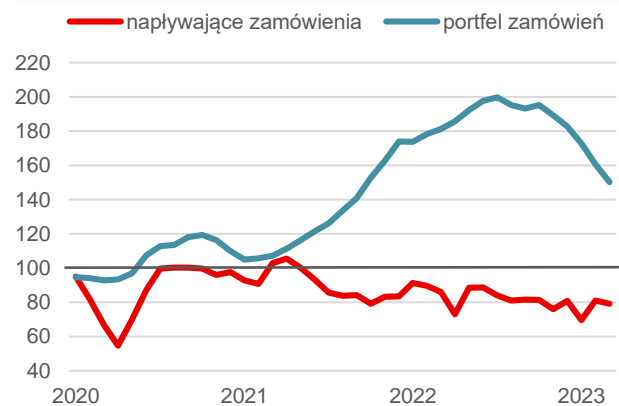
Źródło: Eurostat

Zamiar zakupu auta przez konsumentów w UE w ciągu najbliższych 12 miesięcy



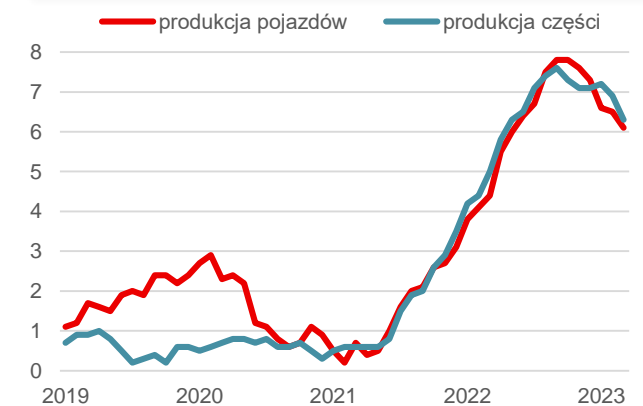
Źródło: Eurostat

Indeksy zamówień u producentów samochodów w Niemczech (2019=100)



Źródło: VDA

Zmiany cen producentów samochodów oraz części (NACE C291 i C293) w UE (% r/r)



Źródło: Eurostat

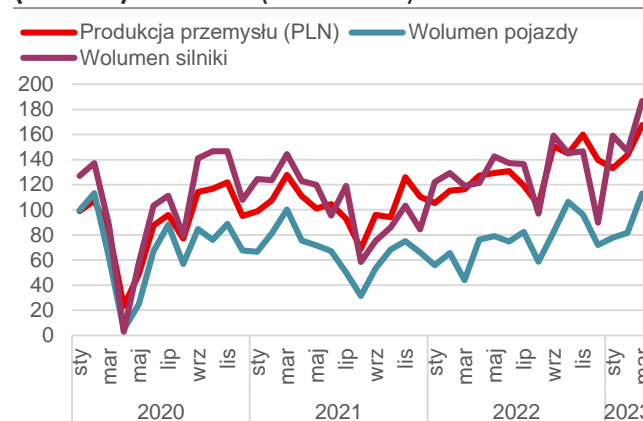
Rosła produkcja w Polsce

Zgodnie z trendem w całej Europie podążała produkcja w Polsce. W 2022 r. produkcja sprzedana przemysłu motoryzacyjnego wzrosła o 25% uzyskując rekordowe 207 mld PLN (+29 vs 2019 r.). W I kwartale 2023 r. sprzedaż była większa o 32% r/r. W ubiegłym roku wyprodukowano 484 tys. pojazdów, tj. o 11% więcej niż rok wcześniej, ale o 26% mniej wobec roku 2019. Pierwszy kwartał br. również stał pod znakiem wyraźnego wzrostu (+65% r/r). Rósł także wolumen wytwarzanych silników - w 2022 r. o 23% do prawie 2 mln sztuk (+29% vs 2019 r.), a w I kwartale br. o 33% r/r (+70% vs I kw. 2019 r.).

W 2022 r. wartość eksportu części motoryzacyjnych (bez baterii) z Polski wzrosła o 19% do 14,3 mld EUR. Polska kontynuowała umacnianie swojej pozycji w Europie – jej udział w imporcie części przez kraje UE z innych krajów UE wzrósł o 0,6 pkt. proc. do 10,5% (8,6% w łącznym imporcie przez kraje UE). Największą dynamikę wzrostu udziału Polski zanotowały Francja (+29%, tj. z 7,1% w 2021 r. do 9,1%), Hiszpania (+11%, tj. 5,3% do 5,9%) i Niemcy (+6,6%, tj. z 14% do 14,9%).

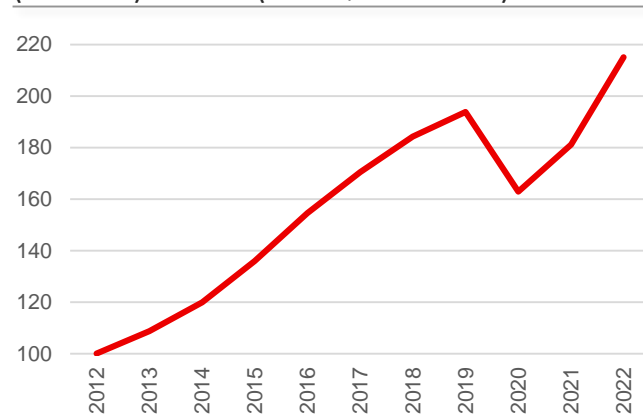
Numerem jeden w eksporcie części stały się baterie. W 2022 r. wyeksportowano z Polski baterie o wartości 8,3 mld EUR, tj. o 25% więcej wobec 2021 r. i jedenastokrotnie więcej wobec 2018 r. Mimo wzrostu, udział Polski w imporcie wewnątrzspółnotowym przez kraje UE spadł z 40% w 2021 r. do 31%, a w imporcie ogółem przez kraje UE z 23% do 15%. Głównymi przyczynami były rozpoczęcie i zwiększenie produkcji przez fabryki baterii zlokalizowane w innych krajach UE, napędzane rosnącą produkcją pojazdów elektrycznych.

Indeksy produkcji przemysłu motoryzacyjnego (PKD 29) w Polsce (100=2019)



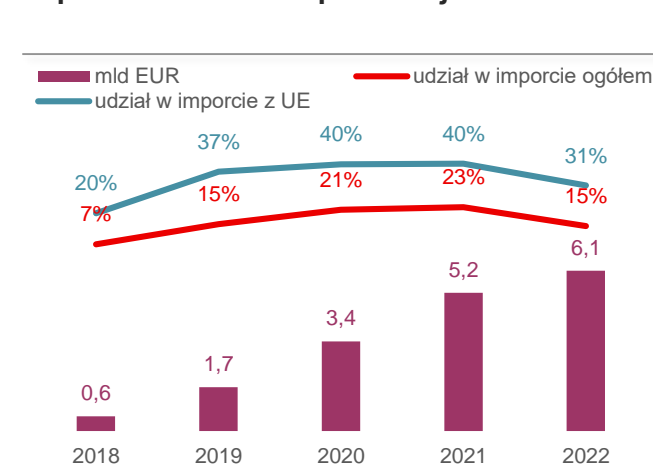
Źródło: GUS

Indeks wartości eksportu części samochodowych (CN 8708) z Polski (w EUR, 100=2012)



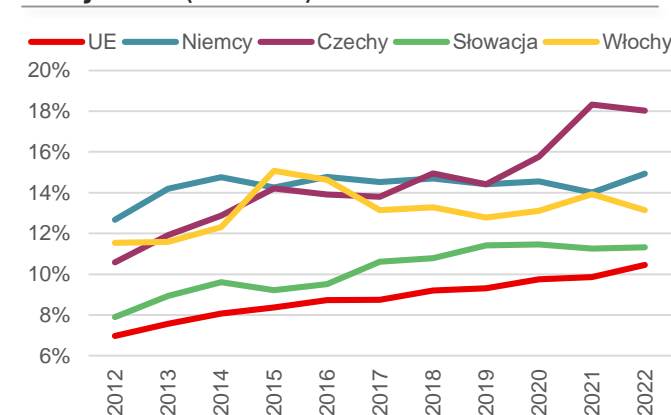
Źródło: Eurostat

Import baterii z Polski przez kraje UE



Źródło: Eurostat

Udział Polski w imporcie części samochodowych z krajów UE (CN 8708)

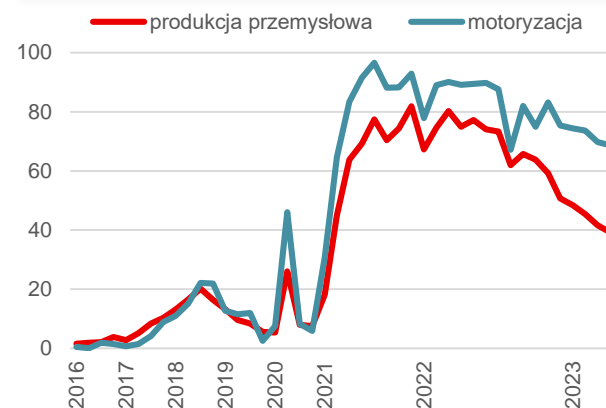


Źródło: Eurostat

Wzrost dostępności materiałów produkcyjnych

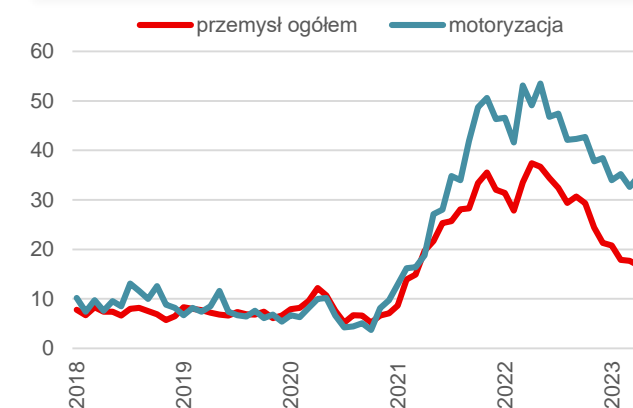
Po zawirowaniach związanych z wybuchem wojny na Ukrainie sytuacja z dostępnością szeroko pojętych materiałów do produkcji motoryzacyjnej zaczęła ulegać stopniowej poprawie. Od końca ubiegłego roku była na tyle dobra, że przełożyła się na wyraźną poprawę produkcji pojazdów w Europie. W Polsce odsetek podmiotów z przemysłu motoryzacyjnego wskazujących na niedobór materiałów produkcyjnych jako barierę działalności spadł z okolic 50% w II kw. 2022 r. do 30% na koniec I kwartału br. W Niemczech odsetek producentów motoryzacyjnych zgłaszających problemy w dostawach istotnych surowców i komponentów zmalał odpowiednio z 90% do 70%. Z jednej strony widać trend poprawy zapewniający przyspieszenie produkcji pojazdów, z drugiej zaś nadal spore problemy w dostawach, zatem wciąż duży potencjał do poprawy. Jeśli jednak tendencja się utrzyma, to niebawem może dojść do sytuacji, w której ograniczenie produkcji może być po stronie popytu. Od początku tego roku poziomy produkcji pojazdów są wyższe niż bieżące zamówienia napływające do niemieckich producentów samochodów, porównując te wielkości do poziomów z 2019 r. Rosnąca podaż głównych surowców metalicznych wykorzystywanych w motoryzacji znalazła odzwierciedlenie w odwróceniu długoterminowego trendu cenowego na spadkowy, choć od początku bieżącego roku obserwowaliśmy wzrosty. Przy czym widoczne było duże zróżnicowanie zmienności, a także wyjątki od reguły, np. wykorzystywany do rosnącej produkcji baterii nikiel. Korzystne uwarunkowania pogodowe i szybkie przestawianie się na inne źródła surowców pozwoliły również na odwrócenie trendu wzrostowego na cenach energii.

Problemy w dostawach surowców i półproduktów do produkcji w Niemczech (odsetek wskazań w %)



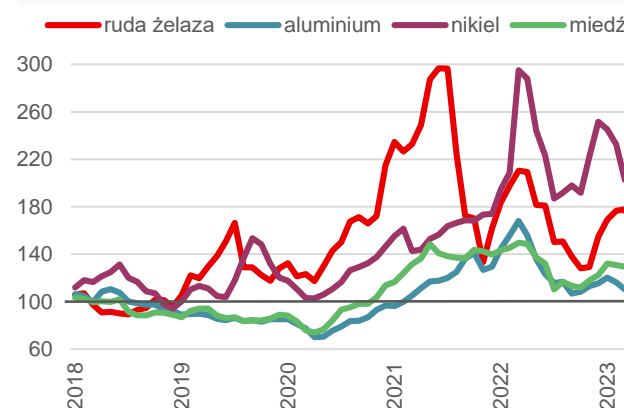
Źródło: ifo Institute

Niedobór materiałów produkcyjnych jako bariera działalności w Polsce (odsetek wskazań w %)



Źródło: GUS

Indeksy cen wybranych metali używanych w przemyśle motoryzacyjnym (100=12.2017)



Źródło: Bank Światowy

Średnioważone ceny energii elektrycznej (zł/MWh) wg transakcji zawieranych na TGE



Źródło: TGE

Producenci części poprawili wyniki

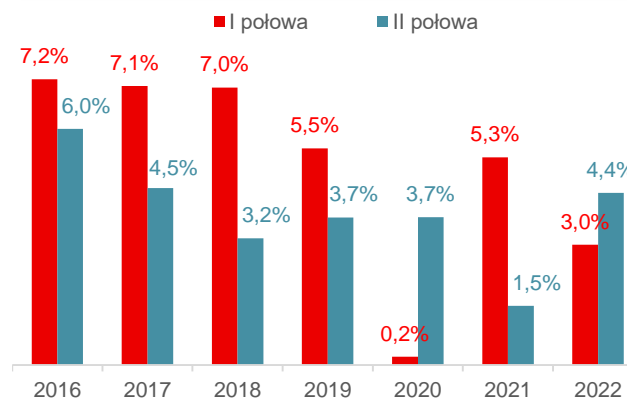
Trwająca od 2021 ograniczona produkcja pojazdów i rosnące koszty produkcji doprowadziły do spadku rentowności producentów zlokalizowanych w Polsce. Wielu dostawców producentów części podnosiło ceny o kilkadziesiąt procent, podczas gdy sami producenci części średnio o kilka procent.

Jednak ostatnie miesiące 2022 roku można uznać za udane dla producentów części. Rosnąca produkcja na pierwszy montaż, wciąż wysoki popyt w segmencie części zamiennych, spadek niektórych kosztów, a także szybszy wzrost cen przełożyły się na poprawę wyników. Producenci zlokalizowani w Polsce w II połowie roku zwiększyli rentowność na poziomie wyniku operacyjnego do 4,4% wobec 1,5% w II poł. 2021 r. Był to wynik również lepszy w porównaniu do lat 2018-2020. Biorąc pod uwagę wzrosty produkcji aut w pierwszych miesiącach bieżącego roku, można zakładać, że wyniki w I kw. będą również dobre.

Istotną kwestią była rosnąca dynamika cen od połowy 2022 r., co odzwierciedlało stopniowe renegotjowanie kontraktów z obiorcami. Z jednej strony słabe wyniki dostawców części na skutek niskich wolumenów i wysokich kosztów, z drugiej zaś wysokie rentowności uzyskiwane przez większość europejskich koncernów samochodowych mogły zwiększać skłonność tych ostatnich do akceptowania podwyżek.

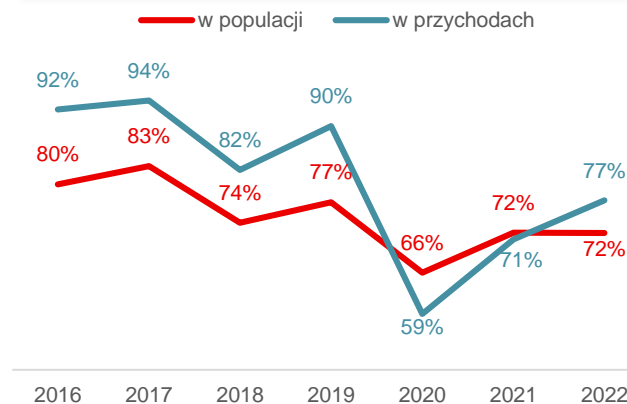
Co prawda w 2022 r. odsetek rentownych producentów części nie uległ poprawie (72%), ale wzrósł udział przychodów podmiotów rentownych, po dwóch latach ponownie był wyższy od udziału rentownych producentów w populacji. Pokazuje to, że dużym producentom udało się wyraźnie poprawić wyniki.

Rentowność na poziomie wyniku na działalności operacyjnej producentów części (PKD 29.3) w Polsce



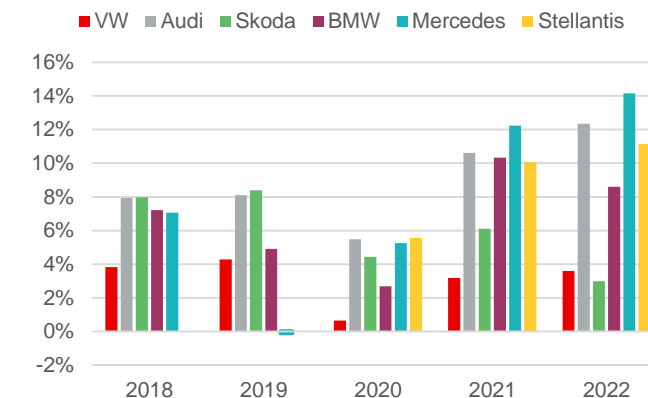
Źródło: PONT Info, Santander

Udział rentownych podmiotów wśród producentów części (PKD 29.3) w Polsce



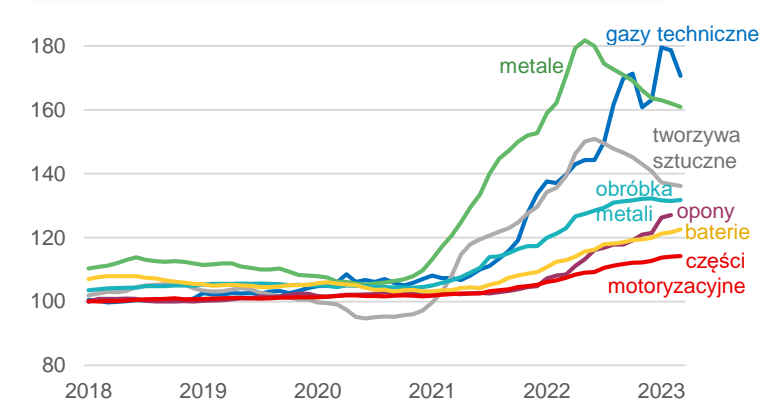
Źródło: PONT Info, Santander

Rentowność wybranych koncernów/marek samochodowych na poziomie wyniku operacyjnego



Źródło: sprawozdania koncernów samochodowych, Santander

Indeksy cen w UE: producenci części motoryzacyjnych i wybrane sektory ich dostawców (2015=100)



Źródło: Eurostat

Przewidywane wzrosty, ryzyko popytowe

Wg prognoz analityków branżowych produkcja i sprzedaż pojazdów w Europie w 2023 r. powinny wzrosnąć. Na przestrzeni pierwszych miesięcy roku dokonywano korekt prognoz w górę, co było rezultatem rosnącej produkcji pojazdów. Na przykład w maju S&P zakładało wzrost wielkości produkcji pojazdów lekkich o 7,7%, podczas gdy w grudniu 2022 r. przewidywano wzrost o 6,4%. W kwietniu VDA podniosło swoje przewidywania dla sprzedaży samochodów osobowych do +7% z +5% oczekiwanych w styczniu. Z kolei LMC Automotive w maju szacowało, że sprzedaż aut osobowych w Europie Zachodniej zwiększy się o 8,5% (w styczniu zakładano +7,8%).

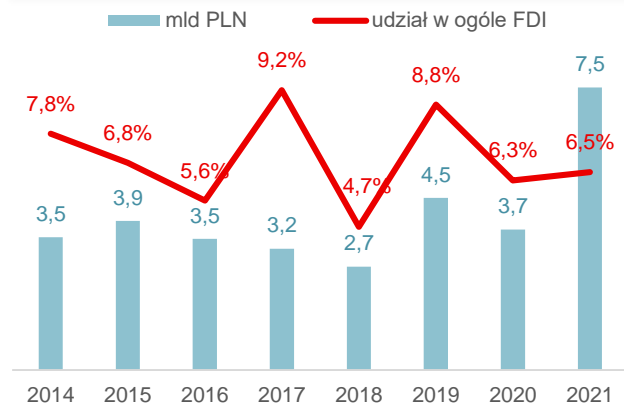
Te przewidywania dotychczas sprawdziły się dla producentów części zlokalizowanych w Polsce. Wg badania MotoFocus.pl 77% z nich zanotowało wzrost wielkości produkcji w I kwartale br., a 76% przewiduje wzrost również w II kwartale.

Jednym z głównych ryzyk, o czym już wspomniano, są niskie poziomy zamówień na nowe samochody. W Niemczech od sierpnia ubiegłego roku oscylują wokół 80% poziomów 2019 r. Rosnąca ostatnio produkcja znajdowała zbyt z uwagi na wysoki portfel zamówień, który jednak szybko się kurczy.

Patrząc przez pryzmat inwestycji, ocena długookresowej perspektywy i międzynarodowej pozycji sektora produkcji części w Polsce jest niejednoznaczna. Co prawda w 2022 r. poziom inwestycji w aktywa trwałe w sektorze wzrósł o 15%, ale to wynik uzyskany w warunkach wysokiej inflacji, w trakcie intensywnej transformacji technologicznej sektora, do tego nadal poniżej poziomu z roku 2019 i przy spadku wskaźnika odnoszącego inwestycje do przychodów.

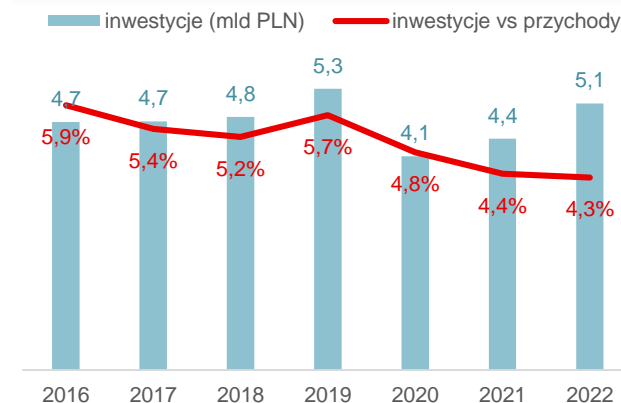


Zagraniczne inwestycje bezpośrednie w Polsce w przemyśle motoryzacyjnym (PKD 29)



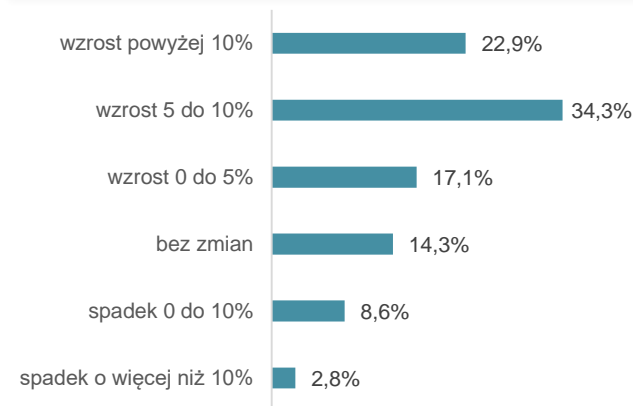
Źródło: NBP

Nakłady inwestycyjne producentów części (PKD 29.3) w Polsce



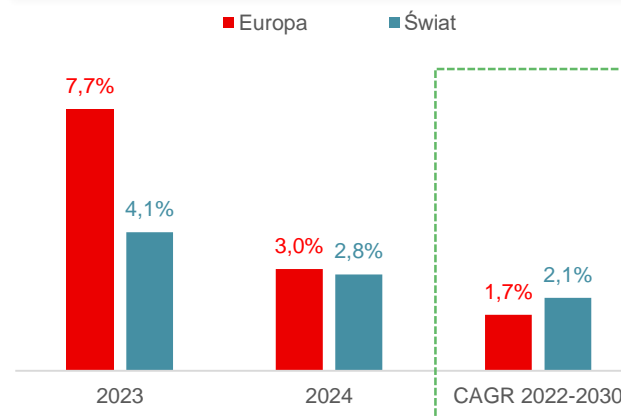
Źródło: PONT Info, Santander

Prognozowana przez producentów części w Polsce zmiana r/r wielkości sprzedaży w II kw. 2023 r.



Źródło: MotoFocus.pl

Prognoza zmiany (%) wielkości produkcji pojazdów lekkich w Europie i na świecie



Źródło: S&P Global Mobility

Wiedza to nasz kapitał

Informacje branżowe o sektorze produkcji części samochodowych:
<https://www.santander.pl/korporacje/rozwiwania-sektorowe/motoryzacja>

Radostaw Pelc

analityk sektora motoryzacyjnego

M: +48 887 845 708

E: radoslaw.pelc@santander.pl



Opracowanie oparte na danych i informacjach dostępnych 29.05.2023 r.

Niniejsza publikacja przygotowana przez Santander Bank Polska S.A. ma charakter wyłącznie informacyjny. Informacje przedstawione w niniejszej publikacji nie mają charakteru porad inwestycyjnych ani doradztwa. Podjęto wszelkie możliwe starania w celu zapewnienia, że informacje zawarte w tej publikacji nie są nieprawdziwe i nie wprowadzają w błąd, jednakże Bank nie gwarantuje dokładności i kompletności tych informacji oraz nie ponosi odpowiedzialności za wykorzystywanie tych informacji oraz straty, które mogły w konsekwencji tego wyniknąć. Prognozy ani dane odnoszące się do przeszłości nie stanowią gwarancji przyszłych cen surowców, wyników finansowych i innych parametrów rynkowych. W przypadku tej publikacji zastrzeżone jest prawo autorskie oraz obowiązuje ochrona praw do baz danych. W sprawie dodatkowych informacji, dostępnych na życzenie, prosimy kontaktować się z: Santander Bank Polska S.A., Departament Strategii Pionu Bankowości Biznesowej i Korporacyjnej, Al. Jana Pawła II 17, 00-854 Warszawa, Polska, telefon +48 887 845 708 (koszt wg cennika operatora), e-mail: sektory@santander.pl, www.santander.pl

Thank You.

Our purpose is to help people
and business prosper.

Our culture is based on believing
that everything we do should be:

Simple Personal Fair



MEMBER OF
**Dow Jones
Sustainability Indices**
In Collaboration with RobecoSAM

