



RYNEK AKCESORIÓW MOTORYZACYJNYCH W KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ

Janusz BRZOZOWSKI

Części, podzespoły i akcesoria motoryzacyjne śmiało można uznać za polską specjalność eksportową. W 2006 r. wartość eksportu tych produktów wyniosła 3,8 mld euro, a po uwzględnieniu wywozu silników i opon samochodowych – sięgnęła nawet 7 mld euro. Stanowiło to ok. 8% całego polskiego eksportu towarowego w 2006 r. oraz ponad 6% eksportu części, podzespołów i akcesoriów motoryzacyjnych Unii Europejskiej. Dało to naszemu krajowi 6. miejsce w klasyfikacji 25 państw członkowskich UE, z niewielką stratą w stosunku do wyprzedzających nas bezpośrednio Włoch, Wielkiej Brytanii i Węgier.

Biorąc pod uwagę fakt, że Unia Europejska należy do ścisłej światowej czołówki eksporterów omawianych tu wyrobów, tak eksponowana pozycja jest tym bardziej warta podkreślenia. W 2006 r. wartość tego eksportu wyniosła ponad 110 mld euro.

Udział krajów członkowskich UE w globalnym eksporcie akcesoriów samochodowych przekracza 40%, a samych tylko

Niemiec - dochodzi do 18%. W pierwszej dziesiątce eksporterów znajduje się aż 5 krajów członkowskich Unii Europejskiej.

Największym eksporterem części, akcesoriów i podzespołów wśród krajów unijnych są Niemcy. W 2006 r. wartość tego eksportu wyniosła 31,6 mld euro, co stanowiło prawie 29% całego eksportu UE. Na drugim miejscu znalazła się Francja z udziałem ponad 13%, a na trzecim Włochy – niecałe 7%.

Unia Europejska jest też bardzo dużym importerem części, podzespołów i akcesoriów samochodowych. Wartość tego przywozu w 2006 r. wyniosła blisko 100 mld euro. Prawie 24% tej kwoty stanowi import do Niemiec. Na kolejnych miejscach znajdują się Francja i Wielka Brytania z udziałami po prawie 11%. Polska w tej klasyfikacji zajmuje 11. miejsce z udziałem nieco ponad 3,5% importu unijnego.

Wartość rocznej produkcji części, podzespołów i akcesoriów samochodowych w krajach Unii Europejskiej wynosi ok. 200 mld

euro. Z tej kwoty prawie 80% przypada na dostawy do firm wytwarzających nowe samochody, a pozostałe 20% – to sprzedaż części i podzespołów do zakładów i warsztatów naprawczych.

W krajach Unii Europejskiej obecne są wszystkie największe światowe firmy wytwarzające akcesoria samochodowe. Szczególnie silną pozycję mają przedsiębiorstwa amerykańskie, które są bardzo aktywne na Starym Kontynencie jako inwestorzy, zwłaszcza od połowy poprzedniej dekady.

Niemcy

Roczna sprzedaż wyrobów wytwarzanych przez ok. 3 tys. niemieckich firm sektora części i akcesoriów samochodowych wynosi ponad 70 mld euro. Stanowi to blisko 40% wartości produkcji całego krajowego przemysłu motoryzacyjnego. W ciągu ostatnich 10 lat nastąpiło niemal podwojenie produkcji. Zwiększyło się również, chociaż nie w tak szybkim tempie, zatrudnienie w tym przemyśle.

źródłem potęgi tego sektora są z jednej strony ogromne tradycje niemieckiego przemysłu maszynowego i samochodowego, a z drugiej olbrzymie nakłady na inwestycje oraz badania i rozwój ponoszone w ostatnich latach. Szacuje się, że w poprzednich 5 latach firmy motoryzacyjne zainwestowały w Niemczech ponad 50 mld euro, w dużej części w landach wschodnich. Były wśród nich również firmy zagraniczne.

Efektom tych wysiłków jest m.in. rejestrowanie przez niemiecki przemysł motoryzacyjny ok. 4 tys. patentów rocznie. Wyznacza to nowe kierunki zapotrzebowania tamtejszych koncernów samochodowych na akcesoria i podzespoły samochodowe. Chodzi nie tylko o nowoczesne rozwiązania techniczne poszczególnych części i mechanizmów, zwiększających oszczędność paliwa i bezpieczeństwo jazdy. Nie mniej istotne jest

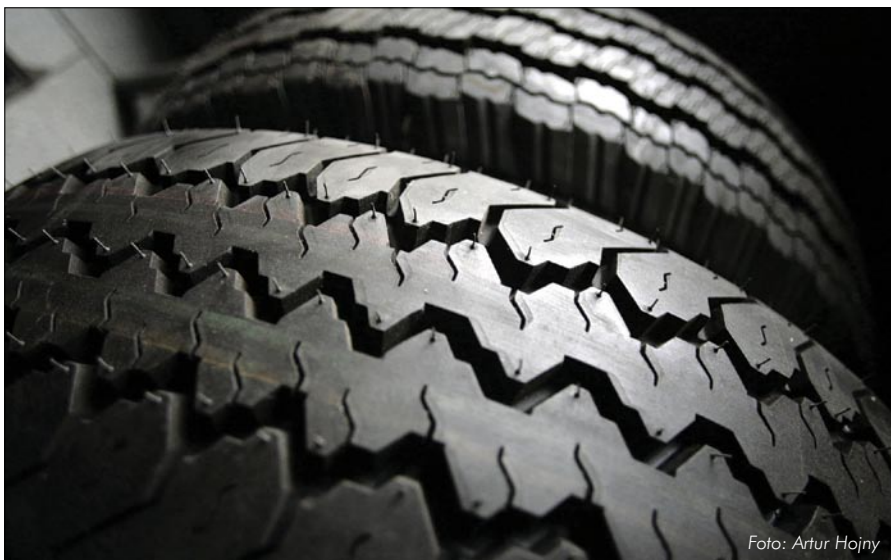


Foto: Artur Hojny

Wartość rocznej produkcji części, podzespołów i akcesoriów samochodowych w krajach Unii Europejskiej wynosi ok. 200 mld euro



również użycie nowych, lżejszych, ale zarazem trwalszych materiałów i komponentów. Niemcy są nie tylko jednym z największych na świecie eksporterów części i akcesoriów samochodowych (w 2006 r. wartość wywozu tych wyrobów przekroczyła 31 mld euro), lecz należą również do czołówki importerów. Wartość przywozu w ubiegłym roku wyniosła ponad 23 mld euro. Daje to Niemcom wyraźnie pierwsze miejsce wśród wszystkich państw UE, z prawie 24-procentowym udziałem w całkowitym imporcie tego ugrupowania.

Francja

Kraj ten zajmuje jedno z czołowych miejsc na świecie, nie tylko pod względem wielkości produkcji samochodów, lecz również części,

akcesoriów i podzespołów do nich. Wartość wytworzonych we Francji akcesoriów samochodowych stanowi ok. 30% produkcji niemieckiej, wynosi więc ok. 25 mld euro, co daje temu krajowi 4. pozycję na świecie i 2. – po Niemczech – w Unii Europejskiej. Z kwoty tej 9 mld euro przypadło na części i akcesoria samochodowe używane przez zakłady naprawcze, a reszta – do pierwszego montażu.

Dwaj najwięksi francuscy przedstawiciele tej branży, Faurecia i Valeo, zajmują miejsca w pierwszej dziesiątce światowych producentów części, akcesoriów i podzespołów samochodowych.

Tak jak w większości innych krajów, również we Francji sektor części i podzespołów samochodowych podlega szybkim, zmianom

strukturalnym. Polegają one z jednej strony na łączeniu i wykupie jednych firm przez inne, tworzeniu aliansów, nawiązywaniu współpracy poddostawczej z producentami gotowych samochodów oraz globalizacji tych związków, a z drugiej – na ciągłym pojawianiu się nowych, z reguły małych, przedsiębiorstw.

We Francji produkcją akcesoriów i części samochodowych zajmuje się blisko 300 firm (z personelem powyżej 20 osób), zatrudniających łącznie ponad 130 tys. pracowników. Wśród tych przedsiębiorstw są duże kompanie krajowe, filie międzynarodowych grup przemysłowych specjalizujących się w wytwarzaniu różnego rodzaju podzespołów, a także firmy małe, koncentrujące się na produkcji tylko jednego elementu.

Eksport części, akcesoriów i podzespołów samochodowych z krajów Unii Europejskiej w 2006 r. (w mln euro)

Wyszczególnienie	2006	Udział w eksporcie unijnym (w %)
Niemcy	31594	28,6
Francja	14820	13,4
Włochy	7604	6,9
Wielka Brytania	7367	6,7
Węgry	7182	6,5
Polska	6767	6,1
Hiszpania	6645	6,0
Belgia	5412	4,9
Czechy	5264	4,8
Szwecja	5232	4,7
Austria	4727	4,3
Holandia	2957	2,7
Słowacja	1488	1,4
Portugalia	1206	1,1
Dania	602	0,6
Słowenia	537	0,5
Finlandia	465	0,4
Luksemburg	138	0,1
Estonia	116	0,1
Irlandia	109	0,1
Litwa	84	0,1
Grecja	59	0,1
Łotwa	52	0,1
Cypr	2	0,0
Malta	1	0,0
Razem	110432	100,00

Źródło: oblicz. własne na podst. Eurostatu.

Import części, akcesoriów i podzespołów samochodowych do krajów Unii Europejskiej w 2006 r. (w tys. euro)

Wyszczególnienie	2006	Udział w imporcie unijnym (w %)
Niemcy	23463	23,9
Francja	10687	10,9
Wielka Brytania	10642	10,8
Belgia	10482	10,7
Hiszpania	7447	7,6
Włochy	5015	5,1
Holandia	4741	4,8
Czechy	4054	4,1
Austria	4035	4,1
Szwecja	3758	3,8
Polska	3601	3,7
Słowacja	2802	2,9
Węgry	2093	2,1
Portugalia	1202	1,2
Finlandia	1136	1,2
Dania	933	1,0
Słowenia	744	0,8
Irlandia	461	0,5
Grecja	420	0,4
Litwa	170	0,2
Luksemburg	116	0,1
Estonia	100	0,1
Łotwa	100	0,1
Cypr	55	0,1
Malta	17	0,0
Razem	98273	100,00

Źródło: oblicz. własne na podst. Eurostatu.



Francuskie koncerny motoryzacyjne, Renault i PSA Peugeot Citroen, jako jedne z pierwszych w Europie zaczęły rezygnować z własnej produkcji części i akcesoriów samochodowych oraz korzystać z usług poddostawców wystandaryzowanych komponentów. W efekcie stworzona została rozbudowana struktura kooperantów, ściśle zależnych od wszechmocnych odbiorców. Dopiero w ostatnim czasie ta zależność została trochę rozluźniona, dzięki kontraktom zagranicznym, głównie w Wielkiej Brytanii.

Szacuje się, że ok. 40% krajowej produkcji części i akcesoriów samochodowych przeznaczana jest na eksport.

Wielka Brytania

Właśnie ten kraj został wybrany na początku lat 80. XX wieku przez japońskie koncerny motoryzacyjne (później w ich ślady poszły również przedsiębiorstwa tego sektora z innych krajów) jako pierwsze miejsce do ekspansji na rynek całej ówczesnej Unii Europejskiej.

Niebagatelną rolę odegrała również polityka władz brytyjskich, z jednej strony nastawiona na zachęcanie do podejmowania inwestycji, z drugiej zaś – nakładająca na nich wymóg wykorzystywania przy montażu gotowych samochodów produktów pochodzących od producentów lokalnych.

Dało to znakomity rezultat w postaci rozwoju dużej liczby miejscowych zakładów specjalizujących się w produkcji części i akcesoriów samochodowych. Składa się nań ok. 3 tys. zakładów, wytwarzających produkty za ok. 20 mld euro rocznie. Jest wśród nich spora liczba takich, które zdobyły silną pozycję na rynku międzynarodowym. Zdecydowana większość koncentruje się jednak na zaspokajaniu potrzeb krajowego przemysłu samochodowego.

Ostatnie lata przyniosły wiele dość istotnych zmian w funkcjonowaniu tego segmentu brytyjskiego przemysłu motoryzacyjnego. Jedną z nich polega na rezygnacji przez krajowych producentów samochodów z tradycyjnych związków z miejscowymi wytwórcami części i akcesoriów oraz zapewnianiu sobie dostaw potrzebnych komponentów z krajów o niższych kosztach wytwarzania. Stąd wyraźny wzrost importu, do poziomu 12 mld euro rocznie. Stanowi to blisko połowę sprzedaży tych wyrobów w Wielkiej Brytanii.

Włochy

Wartość rocznych obrotów akcesoriami samochodowymi we Włoszech szacuje się na 20 mld euro. W ostatnich kilkunastu latach doszło do gwałtownej redukcji liczby firm

w tym segmencie. Obecnie jest ich tam niewiele więcej niż 3 tys. Sam tylko Fiat zmniejszył liczbę swoich włoskich kooperantów z 2 tys. do zaledwie 400. Nie oznaczało to jednak, w większości przypadków, ich bankructwa. Zwłaszcza małe i średnie firmy włoskiego przemysłu części i akcesoriów samochodowych znakomicie radzą sobie na rynkach zagranicznych, jako dostawcy dla obcych koncernów i warsztatów motoryzacyjnych.

Charakterystyczną cechą włoskiego przemysłu części i akcesoriów samochodowych jest brak dużych firm. Mimo silnie rozbudowanego sektora motoryzacyjnego (ze wspomnianym Fiatem na czele), który powinien być naturalnym odbiorcą produktów takich produktów, we Włoszech funkcjonuje właściwie tylko jedna duża firma tego sektora – Magneti Marelli.

Włochy są nie tylko dużym eksporterem części i komponentów samochodowych. Zaliczają się również do grupy czołowych importerów. Szczególnie wysoki, sięgający 60%, jest udział importu w zaspokajaniu krajowego popytu na części do napraw samochodów. Zapotrzebowanie to wynosi ok. 6 mld euro rocznie.

Belgia

Na potrzeby dobrze rozwiniętego belgijskiego przemysłu motoryzacyjnego (swoje montownie mają tam Ford, Opel, Volvo i Volkswagen) pracuje ok. 250 firm produkujących akcesoria, komponenty i systemu samochodowe. Ich roczne obroty ocenia się na 11 mld euro, z czego prawie połowa realizowana jest w eksporcie. Łączne zatrudnienie w tych zakładach wynosi 25 tys. osób.

Wartość belgijskiego rynku części i akcesoriów samochodowych szacuje się na blisko 20 mld USD. Zbliżony poziom osiąga również import.

Holandia

W przeciwieństwie do sąsiedniej Belgii, holenderska produkcja samochodów nie jest duża i ogranicza się praktycznie tylko do montażu ciężarówek DAF amerykańskiej firmy Paccar oraz samochodów osobowych Mitsubishi i Volvo. Łączna produkcja wynosi nieco ponad 200 tys. pojazdów. Nie oznacza to jednak, że nie ma tam rynku produkcji i obrotu częściami, akcesoriami i komponentami samochodowymi. Przeciwnie, roczne obroty tymi produktami wynoszą ok. 6 mld euro, a wytwarzaniem ich zajmuje się w Holandii ponad 130 przedsiębiorstw, zatrudniających łącznie ok. 35 tys. pracowników, z czego aż 25 tys.

w dziedzinie prac badawczo-rozwojowych. Taka koncentracja wysiłków (w ramach utworzonego specjalnie w tym celu Automotive Technology Centre) na najbardziej nowoczesnych i niszowych rodzajach produkcji jest konieczna, ponieważ produkcja masowa w tym kraju jest zbyt droga i mało konkurencyjna. Do największych holenderskich producentów części i akcesoriów samochodowych należy zaliczyć: Brabant Alucast International (wyroby aluminiowe), Inalfa (dachy samochodowe) i Polynorm (karoserie). W Holandii części i akcesoria samochodowe produkuje również ok. 50 firm zagranicznych.

Hiszpania

W hiszpańskim przemyśle akcesoriów i komponentów samochodowych zarejestrowanych jest 1100 przedsiębiorstw, zlokalizowanych przede wszystkim wzdłuż północno-zachodniego wybrzeża w Kraju Basków oraz w prowincjach Galicja i Katalonia. Wartość ich produkcji sięga 24 mld euro rocznie. Mniej więcej 25% tej produkcji (8 mln euro) znajduje się za granicą. Import osiąga nieco większe rozmiary. W sumie hiszpański rynek omawianych wyrobów oceniany jest na ok. 28 mld euro.

Portugalia

Produkcja części i akcesoriów samochodowych zaczęła rozwijać się w Portugalii bardzo dynamicznie po wejściu tego kraju do Unii Europejskiej. W ciągu poprzedniej dekady zwiększyła się ona ponadtrzykrotnie. W 2005 r. jej wartość wyniosła 4,5 mld euro. W sektorze tym funkcjonuje 180 przedsiębiorstw zatrudniających w sumie 40 tys. pracowników. Są to na ogół mniejsze firmy: 90% z nich zatrudnia mniej niż 500 pracowników.

Portugalia jest liczącym się eksporterem części i akcesoriów samochodowych. Wartość eksportu tego rodzaju wyrobów przekracza 3 mld euro, co stanowi 70% produkcji krajowej.

Czechy

W produkcji części i akcesoriów samochodowych specjalizuje się w Republice Czeskiej blisko 300 firm. W prawie 70% spośród nich zaangażowany jest kapitał zagraniczny.

Wartość rocznej produkcji tych wyrobów wynosi ok. 8 mld euro. Aż 75% wytworzonych w tym kraju części i akcesoriów samochodowych przeznaczają się na eksport.

W Czechach funkcjonuje 40% ze 100 największych na świecie producentów akce-



soriów motoryzacyjnych: m.in. Bosh, Lucas, Hayes Lemmerz, Joinson Controls, Helle Autotechnik, Valeo, Faurecia, Saint Gobain, Snop, Bontaz. Skumulowana wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) w czeskim przemyśle motoryzacyjnym przekroczyła 10 mld euro, z czego znaczna część przypadła na akcesoria samochodowe.

Największymi inwestorami są firmy z krajów europejskich. W ostatnim jednak czasie daje się zauważyć wzmożone zainteresowanie inwestorów azjatyckich (japońskich i koreańskich) rynkiem czeskim. Jednym z nich jest Futaba, największy na świecie producent blach samochodowych.

Słowacja

Wartość produkcji słowackiego sektora części i akcesoriów samochodowych w 2006 r. wyniosła 5,6 mld euro.

Prawdziwą lokomotywą jest konsorcjum Volkswagena i jego filia Skody, w tym kraju. Na Słowacji Volkswagen wytwarza ponad 280 tys. samochodów, 340 tys. skrzyń biegów i 17 mln innego rodzaju akcesoriów i komponentów samochodowych. Łączna wartość tej produkcji wynosi ponad 4,5 mld euro i w 99,5% kierowana jest na eksport. Volkswagen jest odbiorcą blisko 60% produkowanych na Słowacji części i akcesoriów motoryzacyjnych.

Niemiecki koncern spełnia również funkcję katalizatora rozwoju sieci miejscowych poddostawców części i akcesoriów samochodowych. Szacuje się, że 2/3 produkcji słowackich wytwórców tego rodzaju wyrobów trafia właśnie do zakładów Volkswagena. Słowackie firmy najbardziej aktywne są w produkcji przewodów elektrycznych, łożysk tocznych, skrzyń biegów, wałów rozrządu oraz osi.

Z innych bardziej znanych zagranicznych inwestorów w słowackim sektorze części i akcesoriów samochodowych należy wymienić: niemieckie firmy Brose, Hella, Ina, Leoni, Magna, Osram i Sachs (w sumie Niemcy mają prawie 20-procentowy udział w bezpośrednich inwestycjach zagranicznych w słowackim sektorze akcesoriów motoryzacyjnych), francuskie Arcelor, Bourbon Fabi, Faurecia, Heuliez, Trčves i Valeo oraz amerykańskie Delphi, Johnson Controls, Lear Corporation, Molex, Teleflex, US Steel, Getrag Ford Transmissions.

Produkcją części i akcesoriów samochodowych zajmuje się obecnie na Słowacji blisko 200 przedsiębiorstw (z tego 2/3 to firmy z kapitałem zagranicznym), zatrudniających łącznie ponad 60 tys. pracowników.

Słowenia

Słoweński rynek części i akcesoriów samochodowych jest rynkiem niezwykle konkurencyjnym. Wynika to z jednej strony z niewielkich jego fizycznych rozmiarów, a z drugiej – ze stosunkowo dużej liczby producentów. Szacuje się, że funkcjonuje na nim prawie 120 firm produkcyjnych, zatrudniających niemal 20 tysięcy pracowników i wytwarzających wyroby o łącznej wartości ok. 2,5 mln euro rocznie (łącznie z produkcją opon).

Ponad połowa przedsiębiorstw tego sektora należy do jednej z dwóch grup przemysłowych (Slovenski avtomobilski grozd lub Automobile Cluster of Slovenija). Niewielkie rozmiary rynku sprawiają, że ok. 80% produkcji krajowej przeznaczana jest na eksport, głównie do Niemiec, Włoch, Austrii, Hiszpanii i Chorwacji. Wartość eksportu części i akcesoriów samochodowych wynosi blisko 1 mld euro. Firmy tego sektora zaliczają się do największych słoweńskich eksporterów. Są to m.in.: Prevent (producent pokrowców na fotele samochodowe), Cismos (wytwórca skrzyń biegów, hamulców i części silników) oraz Sava (produkcja opon). W Słowenii funkcjonuje również ponad setka firm specjalizujących się w dystrybucji części i akcesoriów samochodowych. Do grupy największych hurtowników należą: A Net, Tecom, Bartog, Euroton, IST, Trgoavto i Pokotar. Ponad 30% wartości ich obrotów stanowią elementy karoserii.

Węgry

Wkrótce po zainstalowaniu się na Węgrzech kilku dużych zagranicznych producentów samochodów (Suzuki, Audi, GM-Opel), pojawili się w tym kraju również wytwórcy części i akcesoriów motoryzacyjnych, głównie tradycyjni poddostawcy dla wymienionych firm samochodowych. Obecnie jest już ich tam ponad 80. Zdecydowana większość z nich utworzyła swe zakłady blisko granicy z Austrią i w okolicach Budapesztu.

Przedsiębiorstwa z kapitałem w 100% zagranicznym mają 21-procentowy udział w ogólnej liczbie firm sektora części i akcesoriów



Foto: Artur Hojny

Ważnym rynkiem zbytu akcesoriów samochodowych jest rynek części zamiennych do napraw samochodów

samochodowych na Węgrzech. Udział firm z kapitałem wyłącznie krajowym wynosi 53%, a z kapitałem mieszanym – 26%. Jednak pod względem wartości zaangażowanego kapitału, inwestorzy zagraniczni mają przynajmniej przewagę. Udział tego kapitału dochodzi już do 90%.

Wartość rocznej produkcji części i akcesoriów samochodowych na Węgrzech sięga 2,5 mld euro. Specjalnością tego sektora przemysłu na Węgrzech jest produkcja silników i części do nich. Celują w tym Opel i Audi.

Zakłady Audi w Győr produkują ok. 1,5 mln silników 4-, 6- i 8-cylindrowych. Przeznaczone są one do montażu w samochodach Audi, Volkswagena, Skody i Seata.

Z kolei Opel wytwarza ok. 500 tys. silników o pojemności 1,4 l, 1,6 l oraz 1,8 l. Produkcją silników zajmują się również zlokalizowane w Győr zakłady Raba Motorgyártó z kapitałem węgierskim.

Węgry są liczącym się eksporterem części i akcesoriów samochodowych. Wartość tego eksportu przekracza 5 mld euro. Udział Niemiec w tym wywozie wyniósł blisko 60%.

Janusz Brzozowski