

TOP30 polskich firm motoryzacyjnych

data aktualizacji: 2017.07.31



- Polska marka samochodu osobowego to póki co pieśń przyszłości. Tu i teraz bezsprzecznie rządzą producenci podzespołów oraz pojazdów innych niż osobowe, którzy działają w niszach, umieją sprzedawać za granicą i sprawnie włączają się w międzynarodowe łańcuchy wartości sektora automotive. Przez co najmniej 5 lat to się nie zmieni - wskazują autorzy 2. edycji zestawienia TOP30 polskich firm motoryzacyjnych: Bank Zachodni WBK, Bisnode i Polska Izba Motoryzacji. Sprawozdania pokazują, że biznes tych firm pędzi szybko: średni wzrost rocznych przychodów podmiotów z TOP30 sięgnął 14%.

Na najnowszej liście TOP30, czyli 30-stu firm motoryzacyjnych z większościowym polskim kapitałem o największych przychodach, aż 21 miejsc zajmują firmy wytwarzające części i podzespoły. 3 podmioty z tej grupy to producenci akumulatorów. Drugi silnik wzrostu polskiego automotive to producenci pojazdów innych niż samochody osobowe i dostawcze. Wśród nich są: 2 firmy produkujące autobusy, 4 firmy produkujące naczepy, przyczepy i zabudowy do samochodów oraz 3 firmy produkujące pojazdy specjalne.

Najwięcej firm z zestawienia TOP30 zlokalizowanych jest na terenie województwa śląskiego (8), w wielkopolskim (6), podkarpackim (5) oraz mazowieckim (4). Dwie firmy działają na Dolnym Śląsku, a po jednej w województwach łódzkim, podlaskim, małopolskim, kujawsko-pomorskim i świętokrzyskim. Zaskakuje wysoka pozycja województwa podkarpackiego. Dla porównania w przypadku firm z kapitałem zagranicznym zdecydowanie dominują 2 województwa śląskie (11 na 30) i dolnośląskie (8 na 30).

2. edycja TOP30 - focus na szczegóły

W porównaniu do pierwszego zestawienia, opublikowanego rok temu, w nowym TOP30 zaszło sporo

zmian.

- Co prawda skład ścisłej czołówki pozostał niezmienny (Grupa Boryszew, Solaris Bus&Coach, Wielton i Sanok Rubber Company), ale dalej jest ciekawie, bo pojawiło się aż 5 nowych podmiotów – mówi Wojciech Żuk, dyrektor kredytowy ds. sektora motoryzacyjnego w Banku Zachodnim WBK.

BOCAR, producent samochodów pożarniczych na różnych typach podwozi renomowanych marek wszedł do zestawienia dzięki dużemu wzrostowi sprzedaży (aż o 47% r/r). Cztery pozostałe firmy pojawiły się dzięki informacjom i współpracy z Polską Grupą Motoryzacyjną. Są to podmioty sklasyfikowane poza PKD29 a tym samym trudne do zidentyfikowania, ponieważ produkują nie tylko na potrzeby automotive, ale również innych branż. Tylko dzięki wiedzy organizacji branżowych takich jak PIM czy PGM możliwe było ustalenie że większość produkcji tych firm jest kierowana do sektora motoryzacyjnego i włączenie tych firm do zestawienia. Są to podmioty sklasyfikowane poza PKD29 czyli teoretycznie poza motoryzacją.

Jednak ponieważ ich produkcja jest w dużej mierze „zasysana” przez branżę automotive, autorzy raportu włączyli je do zestawienia. Te firmy to: Bury (systemy telekomunikacyjne, nawigacyjne i sterujące do samochodów, np. urządzenia głośnomówiące, ładowanie i systemy uchwytów, nawigacja, piloty radiowe, anteny, wzmacniacze, mikrofony), Kuźnia Polska (odkuwki do samochodów osobowych i ciężarowych), SPLAST (detale techniczne z tworzyw konstrukcyjnych) oraz Geyer & Hosaja (dywaniki gumowe i opony do samochodów ciężarowych, autobusów, naczep i przyczep).

- Debiutanci na liście TOP30 i cała 2. edycja tego zestawienia, pokazują, że polski sektor automotive jest jeszcze bardziej zaawansowany i różnorodny a jego specjalizacja jest jeszcze mocniejsza niż wydaje się na pierwszy rzut oka – podkreśla Wojciech Żuk.

Części i podzespoły górą jeszcze długo

Co więcej, autorzy rankingu TOP30 podkreślają, że pomimo pojawiających się w przestrzeni publicznej nowatorskich wizji rozwoju polskiej motoryzacji, w kolejnych latach nie zmienią się ani jej specjalizacja ani źródło wzrostu, czyli eksport. Dlaczego? Zbudowanie silnej marki samochodowej jest możliwe, ale wymaga czasu i ogromnych inwestycji nie tylko w opracowanie samochodu i zbudowanie od podstaw nowoczesnej fabryki ale także w stworzenie sieci dilerskiej oraz serwisowej zarówno w Polsce jak i w całej Europie. W pierwszym etapie będzie więc mieć znaczenie głównie wizerunkowe. W sferze realnego biznesu i przychodów polską branżę tworzą i co najmniej przez następne 5 lat będą tworzyć przede wszystkim części, podzespoły, akcesoria, elementy wyposażenia czy specjalistyczne pojazdy i rozwiązania wysyłane na eksport. Ta specjalizacja może się nawet ugruntować. Po pierwsze dlatego, że nasi producenci bardzo sprawnie z roku na rok rozwijają sprzedaż zagraniczną a po drugie dlatego, że nowe szanse może stworzyć rynek wewnętrzny.

- W większości branż rynek wewnętrzny jest wstępem do ekspansji zagranicznej. W sektorze motoryzacyjnym możliwa jest tendencja odwrotna. Za sprawą nowych inwestycji zagranicznych koncernów w Polsce, które zostały przyciągnięte w ostatnim czasie i miejmy nadzieję, że będzie jeszcze więcej, polskie firmy już dostarczające za granicę komponenty zyskują szansę rozwoju na rynku wewnętrznym – mówi Roman Kantorski, Prezes PIM. Dodaje on, że jeśli Polska ma zbudować własne auto osobowe, to

tylko i wyłącznie dzięki mistrzowskiej produkcji części i podzespołów.

Polski biznes motoryzacyjny ma się świetnie

Łączne przychody firm uwzględnionych w drugiej edycji listy TOP30 polskiego automotive wyniosły 9,6 mld zł. To suma niższa niż przychody największych firm z kapitałem zagranicznym operujących w Polsce, takich jak FCA Poland S.A. (14,3 mld zł w 2016 r.) i Volkswagen Poznań Sp. z o.o. (9,8 mld zł w 2015 r.), ale warto zwrócić uwagi na niemałe dynamiki. Średni wzrost przychodów dla producentów części i podzespołów wyniósł +9%; dla producentów akumulatorów +20%. Przychody firm produkujących naczepy, przyczepy i zabudowy do samochodów wzrosły średnio o 16%. Najmniej urosły przychody producentów autobusów (średnio o 4%), przy czym rosły przychody lidera Solaris Bus&Coach, podczas gdy drugi producent z listy zanotował spadek sprzedaży. – Największe wrażenie robią wyniki producentów pojazdów specjalnych. Przychody tych trzech firm z naszego zestawienia, w ujęciu łącznym, podwoiły się – mówi Wojciech Żuk.

Z kolei z analizy wywiadowni gospodarczej Bisnode, która opracowała dane do zestawienia TOP30, wynika, że blisko 70 proc. firm z branży produkcji autobusów, jak również części i akcesoriów jest w bardzo dobrej i dobrej kondycji finansowej, z czego 55,4 proc. w bardzo dobrej. W równie dobrej sytuacji znajdują się producenci przyczep i naczep. Wśród tych blisko 65 proc. jest w bardzo dobrej i dobrej kondycji finansowej.

– Na tle innych branż, to świetny wynik. To także dowód, że cała branża motoryzacyjna umacnia swoją pozycję w polskiej gospodarce – mówi Tomasz Starzyk z Bisnode.

Wyższy bieg dzięki innowacjom

Według eksperta Bisnode ogromny potencjał tkwi w innowacjach. To one napędzają polski przemysł automotive. Ultralekkie pojazdy, układy napędowe, innowacyjne komponenty i systemy do zastosowania w pojazdach, także technologie produkcji, regeneracji, odzysku i recyklingu to tylko niektóre obszary, w których prowadzone są badania nad rozwojem i udoskonaleniem produkcji. Z Tomaszem Starzykiem zgadzają się Wojciech Żuk i Roman Kantorski.

– Widoczne jest również duże zainteresowanie programami badawczo-rozwojowymi, jak np. INNOMOTO (sektorowy program badań naukowych i prac rozwojowych), którego celem jest wsparcie rozwoju innowacji w branży motoryzacyjnej. Polska, jako kluczowy eksporter wyrobów przemysłu motoryzacyjnego na równi z działalnością produkcyjną powinna być inicjatorem rozwiązań z zakresu B+R i skutecznie je wdrażać. To szansa dla polskich dostawców części i komponentów. Ważne jest abyśmy wszyscy: firmy, ośrodki badawczo-rozwojowe oraz administracja państwowa obrali kierunek na innowacje, ponieważ drugiej takiej szansy możemy nie mieć – mówi Roman Kantorski.

Źródło: