

224 miliony złotych długu polskich warsztatów samochodowych

data aktualizacji: 2018.06.20



Choć nie jesteśmy liderem w wytwarzaniu aut, to w Europie Środkowo-Wschodniej nie mamy sobie równych pod względem produkcji części i podzespołów. Większość tych wyrobów wędruje za granicę - i to właśnie eksport jest głównym paliwem napędowym polskiej motoryzacji. Co jest hamulcem? Między innymi długi. A konkretnie 721,1 mln zł długu, którego lwia część - według danych Krajowego Rejestru Długów - należy do sprzedawców komponentów i pojazdów, a niewiele mniejsza do warsztatów samochodowych.

Częściowy sukces

Polska branża motoryzacyjna odpowiada za ok. 8% PKB i stanowi 13% całkowitego eksportu kraju. Według raportu KPMG, daje zatrudnienie blisko 1,1 mln osób. Jest więc kluczową gałęzią polskiego przemysłu pod względem wartości produkcji, nakładów inwestycyjnych, udziału w eksporcie i zatrudnienia.

Nie ulega wątpliwości, że bieżący rok będzie rekordowy dla polskiego eksportu motoryzacyjnego. Według AutomotiveSuppliers.pl s.c., w 2017 roku jego wartość przekroczyła poziom 25 mld euro, a w tym roku ma wynieść ok. 27 mld euro. niespotykany poziom odnotowano w eksporcie części i akcesoriów (11,24 mld euro).

Polska branża motoryzacyjna w ogromnym stopniu napędzana jest również przez bezpośrednie inwestycje zagraniczne. Z danych FDI Markets wynika, że w ubiegłym roku było 49 takich projektów. W najbliższym czasie również mamy szansę na kilka dużych inwestycji zagranicznych.

Co się kryje pod maską?

Niestety, cieniem na pozytywnych prognozach kładą się liczne obawy i zagrożenia. Przykładem jest elektromobilność. Obecnie większość przemysłu motoryzacyjnego w Polsce jest uzależniona od produkcji części do samochodów o konwencjonalnych rodzajach napędu. Tymczasem cały świat, w tym Europa, zmierzają w kierunku ekologicznych środków transportu.

- Zgodnie z wymogami Unii Europejskiej, w 2021 roku średnia emisja dwutlenku węgla nowych samochodów sprzedawanych na terenie Unii ma wynosić nie więcej niż 95 g/km. Producenci, którzy chcą uniknąć kar, muszą się do tego przepisu stosować. Również my, jako największy w tej części Europy dostawca komponentów, powinniśmy przestawić się na nowe regulacje i stopniowo dostosowywać linie produkcyjne do nowych technologii. Już dziś w Niemczech diesel jest na cenzurowanym, a to przecież nie kto inny, jak właśnie Niemcy są największym odbiorcą naszych części i podzespołów. Jeśli nie sprostamy ich wymagom, szybko znajdą nowego dostawcę – zauważa Mirosław Sędlak, zarządzający programem Rzetelna Firma w ramach Kaczmarz Group.

- Kolejny aspekt to rynek pracy – dodaje Roman Kantorski, prezes Polskiej Izby Motoryzacji. – Obecnie w Polsce już dziś brakuje pracowników produkcyjnych. Ratunkiem może być automatyzacja stanowisk pracy. Oczywiście automatyzacja nie zawsze jest korzystna, gdyż wiąże się ze sporymi nakładami finansowymi. A z kolei duża częstotliwość zmian w produkcji samochodów (krótkie serie, nowe modele) nie zawsze pozwala na wykorzystanie robota, który znalazł zastosowanie we wcześniejszej produkcji.

Kto zaciągnął hamulec?

Poważnym problemem w motoryzacji jest egzekwowanie pieniędzy za towary i usługi. Firmy motoryzacyjne mają do odzyskania ponad 150 mln zł. O zwrot pieniędzy muszą się upominać przede wszystkim u przedstawicieli branży handlowej, transportowej, budowlanej czy przemysłowej. Niemają, bo blisko 30 mln zł są im winni koledzy po fachu.

Kto zalega firmom motoryzacyjnym?

- W branży motoryzacyjnej są dwa segmenty mocno rozdrobnione: to handel częściami i akcesoriami oraz serwis. Panuje w nich duża konkurencja, która wymusza na przedsiębiorcach w nich działających nie tylko rywalizację cenową, ale także elastyczność w relacjach z klientami, która niestety często odbija się negatywnie na ich kondycji finansowej. Warsztaty naprawiające auta a obsługujące samochody firmowe ustalają zakres naprawy bardzo często telefonicznie, bez żadnej dokumentacji. To potem prowadzi do konfliktu przy regulowaniu faktury za usługę, gdy nadchodzi termin płatności. A gdy klienci nie płacą mechanikowi, ten nie reguluje faktur za części i akcesoria – mamy tu klasyczny przykład jak powstają zatory płatnicze. Windykując należności w tej branży często musimy prowadzić mediacje między wierzycielem a dłużnikiem i pomóc im ustalić stan faktyczny – komentuje Jakub Kostecki, prezes Zarządu Kaczmarz Inkasso.

Ryzyko na własne życzenie

To poniekąd wyjaśnia, czemu branża motoryzacyjna zmaga się z tak dużym zadłużeniem. Obecnie wynosi ono 721 137 433,09 zł, przy czym najwyższe jest w sektorze sprzedaży pojazdów i części (462 373 049,18 zł), a najniższe w produkcji (34 802 438,20 zł).

Zadłużenie w podziale na podsektory

Branża	Zobowiązania	Dłużnicy	Zadłużenie
Produkcja pojazdów i części	4 069	960	34 802 438,20 zł
Sprzedaż pojazdów i części	55 418	13 599	462 373 049,18 zł
Naprawa pojazdów	29 496	7 458	223 961 945,70 zł
Razem	88 983	22 017	721 137 433,09 zł

Najbardziej zadłużone regiony w Polsce to Mazowsze, Śląsk i Wielkopolska: województwo śląskie boryka się z długiem w wysokości 130,492 mln zł, mazowieckie – 121 mln zł, wielkopolskie – 77 mln zł. Pod względem liczby niezapłaconych faktur na pierwszym miejscu jest Mazowsze (16 357), dalej Śląsk (12 595) i Wielkopolska (8 808). Również jeśli chodzi o liczbę dłużników, te trzy województwa pozostają w podobnej kolejności: mazowieckie (3 950), śląskie (2 978) i wielkopolskie (2 286).

Komu zalegają firmy motoryzacyjne?

Branża	Zadłużenie [mln zł]
Zarządzanie wierzytelnościami	272,92
Banki, leasing	206,92
Handel hurtowy i detaliczny	65,51
Ubezpieczenia	28,22
Przemysł	27,92
Transport	15,53
Budownictwo	12,95
Nieruchomości, prąd, gaz, woda	12,18
Telekomunikacja	9,34
Inne	69,65

- Tak duże zadłużenie branży motoryzacyjnej to z jednej strony efekt problemów wynikających z obsługi kredytów, pożyczek i leasingów, a z drugiej – problemów kontrahentów, z którymi branża współpracuje. Długi wobec sektora finansowego (firmy windykacyjne, banki i firmy leasingowe) wynoszą już 66 procent całkowitego zadłużenia branży. Na liście pozostałych wierzycieli znajdują się ubezpieczyciele, handlowcy i inni producenci – wyjaśnia Adam Łacki, prezes Zarządu Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA, i dodaje: – Wiele firm ryzykuje na własne życzenie, podpisując umowy z kontrahentami, o których nic nie wie. Wskazuje na to zarówno raport „Ile polskiego genu w polskim przemyśle motoryzacyjnym?” przygotowany przez PKO BP, Agencję Rozwoju Przemysłu oraz Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i

Koniunktur, którego twórcy prowadzili pogłębione rozmowy z przedstawicielami branży, jak i badanie przeprowadzone w styczniu 2018 roku na zlecenie Kaczmarek Inkasso. Wynika z niego, że prawie 50 procent firm z sektora MŚP nie sprawdza swoich kontrahentów. W efekcie wiele z nich nigdy nie otrzyma zapłaty za swoje produkty lub usługi.

Pełen Raport Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA „Napędzana przez eksport, hamowana przez długi – czyli sytuacja finansowa w branży motoryzacyjnej” dostępny jest na stronie: <https://krd.pl/Centrum-prasowe/Raporty>. Raport powstał w oparciu o dane KRD z maja 2018 r. i zawiera informacje dotyczące zadłużenia firm motoryzacyjnych w Polsce oraz informacje o głównych kategoriach wierzycieli przedsiębiorstw motoryzacyjnych. Partnerem raportu jest Polska Izba Motoryzacji.

Źródło: