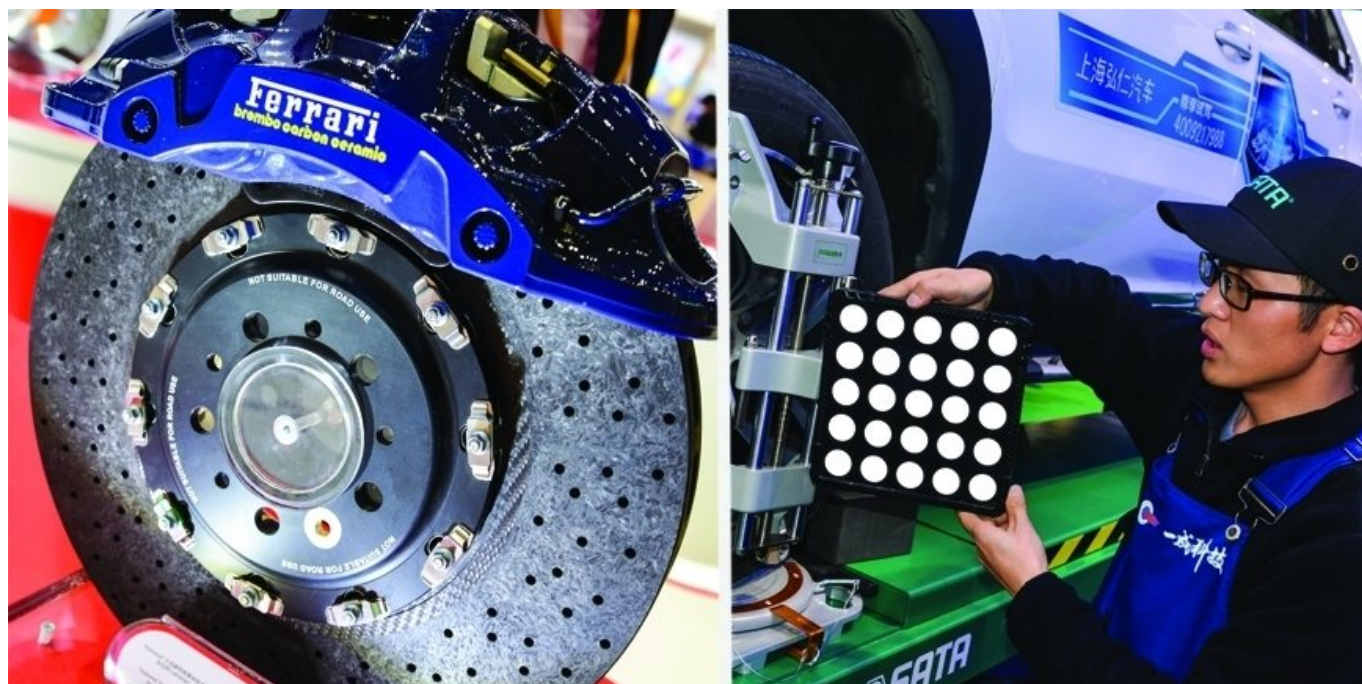


Co koronawirus z Chin oznacza dla światowej motoryzacji?

data aktualizacji: 2020.02.24



Fot. Mirosław Giećewicz

Epidemia koronawirusa uderzyła w Chiny. Zmarło już ponad 2 tysiące osób, a koszty jakie poniesie chińska i światowa gospodarka już są ogromne. Nawet jeśli epidemię uda się wkrótce opanować, to i tak położy się ona cieniem na tegoroczne wyniki wielu branż na całym świecie. Jedną z tych, które ucierpią najbardziej jest motoryzacja.

Zglobalizowane łańcuchy dostaw

Czy wirus powodujący silne zapalenie płuc szalejący w Chinach może wpłynąć na niemieckiego czy amerykańskiego producenta aut? Ostatnie tygodnie pokazują, że owszem może i to bardzo. To dobitny dowód na to jak bardzo zglobalizowaną mamy obecnie gospodarkę i jak skomplikowane są łańcuchy dostaw.

Na nieszczęście dla światowej motoryzacji epidemia koronawirusa wybuchła w jednym z głównych centrów przemysłowych Chin, gdzie swoje zakłady produkcyjne ulokowało wiele firm z branży motoryzacyjnej. W wielu fabrykach zlokalizowanych w Chinach przerwano produkcję, co spowodowało przestój w zakładach na całym świecie. Przykład? FCA musiało zamknąć serbską fabrykę z powodu wstrzymania dostaw komponentów elektronicznych. Jaguar Land Rover w celu dalszej produkcji w brytyjskich fabrykach musi transportować części samochodowe z Chin do Wielkiej Brytanii drogą lotniczą. Zagrożone są także amerykańskie montownie General Motors i Hyundaia, które importują z Chin znaczne ilości komponentów.

Przez zastoje w fabrykach producentów pojazdów, którym brakuje komponentów produkowanych w Chinach, stracą inni, często lokalni producenci części.

W przeciętnym samochodzie znajduje się około 30.000 tysięcy części pochodzących od

setek dostawców. Wystarczy, że zabraknie jednej z nich by montownia musiała zatrzymać całą linię produkcyjną. Nie bez powodu mówi się, że łańcuch dostaw jest tak silny jak jego najsłabsze ogniwo. Dlatego też dłuższe przerwy w dostawach nawet tych pozornie mniej istotnych części i komponentów to problem nie tylko dla producentów pojazdów, ale również ich dostawców części, którzy nagle nie mają zbytu. Problem wydawałoby się lokalny staje się globalny i zaczyna być odczuwalny także w Polsce. Choć słyszy się głosy, że polscy producenci mogą zyskać na obecnym zawirowaniu w motoryzacji związanym z koronawirusem, moim zdaniem możemy taki scenariusz rozpatrywać ewentualnie w perspektywie długookresowej, a obecnie pozytywów można szukać wyłącznie w przypadku zanotowania spadku ilości zachorowań - mówi Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, członek zarządu CLEPA.

Efekt domina

Wiele fabryk po dłuższej przerwie już otwarto. Jednak w przypadku ewentualnej nowej fali zarażonych scenariusz może się powtórzyć. Na razie trudno szacować straty, ponieważ rosną z każdym dniem i tylko po uporaniu się z wirusem będzie można pokusić się o bardziej wiarygodne analizy.

Szacuje się jednak, że w pierwszym kwartale tylko w Chinach wyprodukuje się ok. 900.000 mniej pojazdów niż rok wcześniej. Jednym z najbardziej poszkodowanych producentów będzie niemiecki Volkswagen. Dodając do tego spadki producentów w innych krajach można być pewnym, że wyniki firm z branży automotive w tym roku nie będą dodatnie.

Wstępne wyniki badania Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych (CLEPA), przeprowadzonego wśród członków CLEPA wskazują, że 47% firm zrzeszonych w tym stowarzyszeniu spodziewa się zakłócenia łańcucha dostaw, a 42% przewiduje negatywny wpływ epidemii w Chinach na swoje przychody. Polscy producenci części motoryzacyjnych sygnalizują, że chiński koronawirus nie oszczędzi także firm działających w naszym kraju. Jesteśmy przecież zagłębiem produkcji części, z których wiele jest włączonych w łańcuchy dostaw producentów pojazdów ponoszących straty w związku z epidemią.

Ktoś ostatnio napisał, trawestując znane powiedzenie, że Chiny kichnęły, a katar mają teraz wszyscy. Trudno się z tym nie zgodzić. Komisja Europejska w swoich prognozach dotyczących PKB stwierdziła, że epidemia koronawirusa stanowi czynnik ryzyka dla europejskiej gospodarki. Jeżeli problem wirusa w Chinach nie zostanie szybko opanowany, niewykluczone, że firmy motoryzacyjne będą potrzebowały unijnej czy regionalnej pomocy i zastrzyku gotówki, by hamować efekt domina. W innych krajach już teraz można znaleźć przykłady pomocy firmom motoryzacyjnym zmagającym się z kłopotami finansowymi będącymi konsekwencją rozprzestrzeniania się koronawirusa. W niektórych przypadkach pomoc będzie niezbędna, by firmy mogły uniknąć bankructwa - dodaje Franke.

Źródło: