

Motoryzacja: wyzwania i megatrendy



MINISTERSTWO
PRZEDSIĘBIORCZOŚCI
I TECHNOLOGII



STOWARZYSZENIE
DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW
C Z E S K I
MOTORYZACYJNYCH



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Produkcja pojazdów, przyczep i naczep



60,5 mld złotych – wartość produkcji



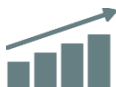
31.000 pracowników



Ponad 100 producentów



Ponad 50 mld złotych – eksport



2,5 % wzrost produkcji



STOWARZYSZENIE
DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW
C Z E S C I
MOTORYZACYJNYCH

Źródło 2018/GUS/Eurostat



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Produkcja części motoryzacyjnych



88 mld złotych – wartość produkcji



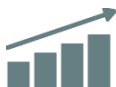
150.000 pracowników



1000 producentów



Ponad **50 mld** złotych – eksport



4,7 % wzrost produkcji



STOWARZYSZENIE
DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW
CZĘŚCI
MOTORYZACYJNYCH

Źródło 2018/GUS/Eurostat



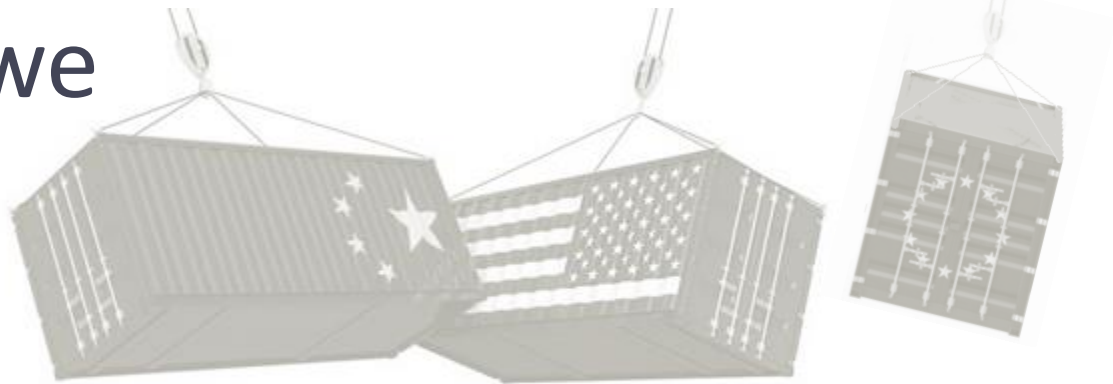
Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Brexit

- ❑ Ściśle zintegrowany łańcuch dostaw w motoryzacji
- ❑ Model „Just-In-Time”
- ❑ Taryfy WTO w przypadku twardego Brexitu to miliardy do rachunku za handel pojazdami i częściami, którego koszty finalnie poniosą kierowcy



Konflikty handlowe



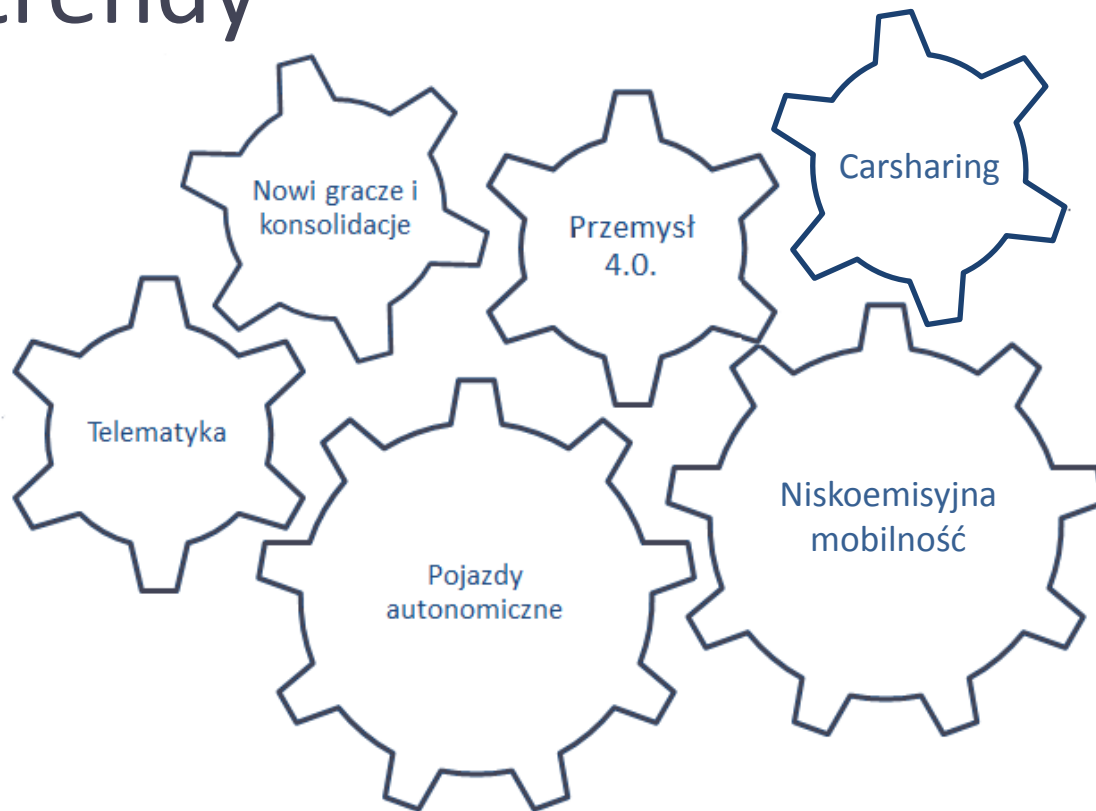
- ❑ Na konfliktach handlowych USA z Chinami ucierpi także europejska gospodarka
- ❑ Wzrost taryf i wzrost cen surowców = spadki w motoryzacji
- ❑ Dalsze zaognianie napięć handlowych to ryzyko kolejnych zakłóceń motoryzacyjnego łańcucha dostaw

Spowolnienie gospodarcze w UE

- ❑ Od jesieni 2018 roku słabnie handel międzynarodowy, a w tym roku utrzymuje się stagnacja w globalnej produkcji przemysłowej. To efekt przede wszystkim konfliktu handlowego pomiędzy USA a Chinami oraz obaw przed Brexitem.
- ❑ Produkcja przemysłowa w Niemczech (najważniejszy partner handlowy Polski) spada. Niemiecki PKB wzrośnie w 2019 roku jedynie o 0,5 %
- ❑ W przemyśle panuje recesja - twierdzą wiodące instytuty ekonomiczne



Megatrendy



Przemysł 4.0

Problemy jakie napotykają firmy

- ☐ Brak wystarczającego wsparcia innowacyjności
- ☐ Brak odpowiednio wykwalifikowanych kadr
- ☐ Wysokie koszty wdrożeń automatyzacji linii i konieczność redukcji etatów



Rys. Pixbay

Nowi gracze i konsolidacje



- ❑ Silna konkurencja i warunki rynkowe sprzyjają konsolidacjom na rynku
- ❑ Przechodzimy od hardware do software – nowi gracze vs odpowiedzialność
- ❑ Rosnąca rola nowych graczy np. Google, Microsoft



Telematyka i dostęp do danych

Telematyka i dostęp do danych



- ❑ Komponenty elektroniczne stanowią już 1/3 wartości pojazdu
- ❑ Szacuje się, że do 2025 r. 70% pojazdów będzie „połączonych”

A to oznacza dostępne nowe modele biznesowe i możliwości oparte na danych generowanych przez pojazd

Telematyka i dostęp do danych



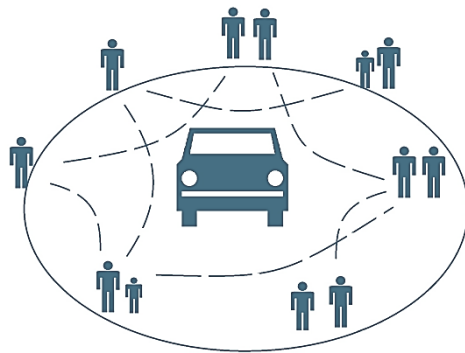
- ❑ Brak regulacji prawnych gwarantujących równy i niedyskryminacyjny dostęp do danych z jednoczesnym zapewnieniem standardów bezpieczeństwa

Pojazdy autonomiczne wymagają regulacji prawnych

Poziomy autonomiczności



Carsharing



- ❑ Samochód jako usługa, a nie produkt
- ❑ Według prognoz PwC, do 2030 roku w Europie ok. 1/3 przejechanych kilometrów będzie miała miejsce w pojazdach współdzielonych.
- ❑ **Samochody współdzielone mogą stać się substytutem aut prywatnych.** Prognozy McKinsey wskazują, że roczna globalna sprzedaż samochodów do 2030 roku będzie rosła w mniejszym tempie ok. 2% rocznie zamiast 2,6%

Niskoemisyjna mobilność

- ☐ Nowe normy emisji CO2
- ☐ Elektromobilność
- ☐ Paliwa alternatywne
- ☐ Czyste napędy tradycyjne
- ☐ Pojazdy zasilane wodorem



Nowe cele redukcji emisji CO2

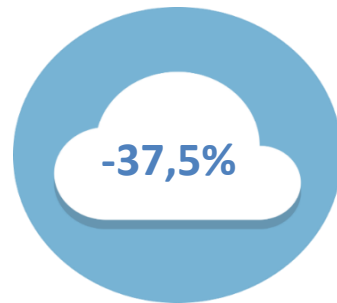
Propozycja Komisji:
redukcja o 15% do 2025 r. i o 30% do 2030 r.



Cel ostateczny:
15% do 2025 i 37,5% do 2030
(31% dla samochodów dostawczych)



Cel ostateczny:
15% do 2025 i 30% do 2030



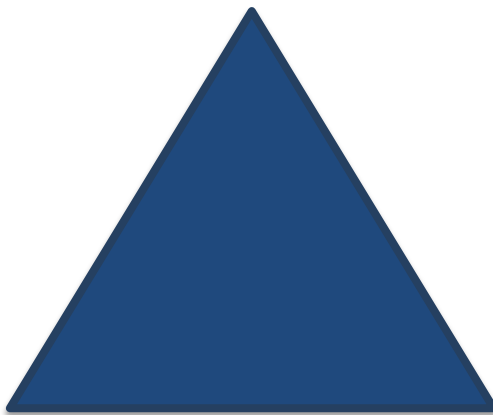
Branża postulowała cel 20% dla samochodów osobowych i 16% dla ciężarowych.

Trójkąt interesów

Klienci nie pożądają
pojazdów
elektrycznych

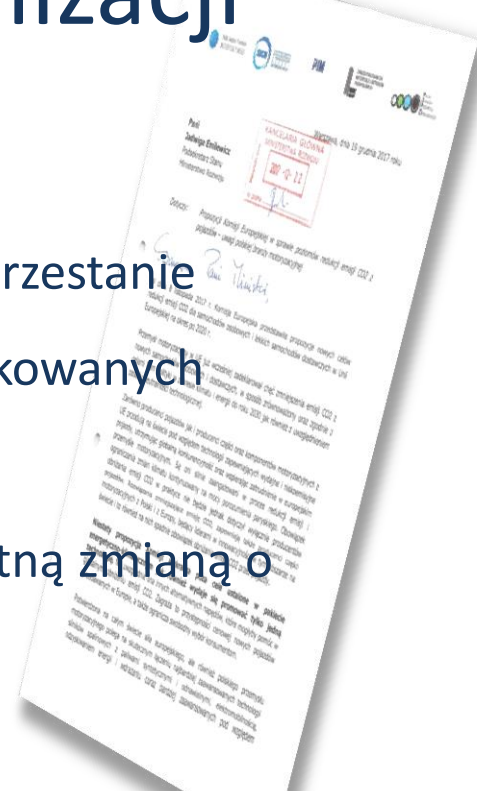
Przemysł musi spełnić
oczekiwania klientów i
europejskie regulacje
prawne

Europejski legislator
wymaga spełnienia
surowych norm emisji
CO₂



Transport na drodze do dekarbonizacji

- ❑ Konieczne jest zachowanie neutralności technologicznej;
- ❑ Skupienie się wyłącznie na jednej technologii, spowoduje zaprzestanie długoterminowych inwestycji w zakresie efektywności produkowanych napędów;
- ❑ Zbyt szybkie przejście na pojazdy o zerowej emisji będzie istotną zmianą o negatywnym wpływie na rynek pracy.



Transport na drodze do dekarbonizacji

Polska potrzebuje czasu na transformację, gdyż cała siła naszego przemysłu motoryzacyjnego oparta jest na konwencjonalnych napędach



Typowy samochód składa się z blisko 30.000 części

Rys. CLEPA

Transport na drodze do dekarbonizacji cd.

Przesłuchanie:
Komisarz Dombrovskis
w Parlamencie Europejskim



*“e-mobilność jest reakcją” na dekarbonizację napędzaną standardami CO₂. Jednakże brak konieczności osiągnięcia celów w zakresie redukcji emisji wyłącznie z wykorzystaniem e-mobilności **może równie dobrze oznaczać wodór lub rozwiązania oparte na bardziej wydajnym spalaniu wewnętrznym.** Mniejsza zależność od paliw kopalnych będzie korzystna dla gospodarki.*

Wodór na pomoc w dekarbonizacji transportu



Zalety pojazdów wodorowych vs. elektrycznych

- ☐ Mniejsza waga
- ☐ Większy zasięg
- ☐ Szybsze ładowanie
- ☐ Nie obciążają sieci elektroenergetycznej

Wodór na pomoc w dekarbonizacji transportu



Wady pojazdów wodorowych vs. elektrycznych

- ☐ Wyższa cena (koszt ogniw paliwowych i zbiornika na wodór)
- ☐ Brak infrastruktury
- ☐ Niezbędny czysty wodór do zasilania
- ☐ Nie mogą być elementem miejskiej Smart Grid

Dziękujemy za uwagę

Alfred Franke – Prezes SDCM

Jakub Faryś – Prezes PZPM



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO