

# MotoBarometr

Nastroje w automotive w **Polsce i Europie**

Raport Exact Systems



# Spis treści

1

**Produkcja  
motoryzacyjna**

8

- 10 Prognozy
- 12 Czynniki wzrostów
- 14 Plany eksportowe
- 15 Okiem eksperta

2

**Zatrudnienie  
w branży  
motoryzacyjnej**

16

- 18 Prognozy
- 19 Wyzwania HR-owe
- 20 Pracownicy z Ukrainy
- 22 Okiem eksperta

3

**PostCOVID-19  
w branży  
motoryzacyjnej**

24

- 26 Krótkoterminowy wpływ pandemii
- 28 (Moto)odporność
- 29 Powrót do przeszłości
- 30 Długoterminowy wpływ pandemii
- 32 Inwestycyjny hamulec
- 34 Aktywność inwestycyjna w przyszłości
- 35 Okiem eksperta

# Tylko czy aż 5 lat?!



**PAWEŁ GOS**

Prezes Zarządu  
Exact Systems

Oddajemy w Państwa ręce jubileuszową, piątą edycję MotoBarometru, w którym przedstawiamy aktualne – pandemiczne, a może już postpandemiczne – nastroje przedstawicieli branży motoryzacyjnej. Od pierwszego wydania z 2016 roku, dzieli nas tylko 5 lat, ale spoglądając na tempo zmian zachodzących w automotive, można śmiało powiedzieć – aż 5 lat! Tyle wystarczyło, aby motoryzacja znalazła się w nowym miejscu. W szczególności dotyczy to elektromobilności. W Unii Europejskiej udział samochodów elektrycznych w całej sprzedaży nowych aut osobowych wzrósł aż dziesięciokrotnie – z 1% w 2016 roku do 10,5% w 2020 roku. Pomimo pandemii, w ubiegłym roku liczba sprzedanych elektryków po raz pierwszy przekroczyła 1 milion przy wzroście 170% r/r. Polsce, z 2% udziałem elektryków w ogólnej sprzedaży w 2020 roku, daleko jeszcze do średniej europejskiej. Ale widoczna priorytetyzacja aut elektrycznych przez rząd oraz producentów wskazuje, że ekorewolucja na naszych drogach jest faktem i z każdym miesiącem będzie jeszcze bardziej widoczna.

Czy globalny kryzys wywołany pandemią COVID-19 zatrzyma ten eko-motopeleton? Nic z tych rzeczy! Owszem, branża na nowo zdefiniuje podejście do wielu obszarów, jak choćby do produkcji „just-in-time” czy zależności od łańcucha dostaw, ale w kwestii neutralności węglowej będzie robić jeszcze więcej. I to nie tylko w kontekście przejścia z produkcji aut spalinowych na elektryczne. Coraz ważniejszy będzie cały cykl życia naszego produktu, m.in. w jaki sposób i z czego wytwarza się poszczególne części i komponenty, co dzieje się z akumulatorem pojazdu po jego zużyciu, skąd pochodzi energia w fabrykach dostawców. Spodziewam się, że za 5 lat, kiedy będziemy przygotowywać już dziesiąty MotoBarometr, te zmiany będą faktem.

Zapytani przez nas przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych w 10 z 11 krajów w większości przyznają, że koronawirus miał niekorzystny wpływ na działalność ich firm, jednak powrót do przedpandemicznych wolumenów produkcji i sprzedaży wcale nie musi zająć wiele czasu. W Polsce co piąty zapytany uważa, że stanie się to już na koniec tego roku. W żadnym innym państwie ten odsetek nie jest tak wysoki! Co więcej, to w naszym kraju najczęściej przedstawiciele motozakładów jest zdania, że nasze automotive ucierpiało mniej niż pozostałe kraje UE. W obecnej sytuacji za pozytywną wiadomość możemy uznać także prognozowany przez ponad połowę zapytanych wzrost produkcji w ciągu najbliższych 12 miesięcy. Widzimy jednak i te „ciemną stronę” minionych kilkunastu miesięcy. W ośmiu na jedenaście badanych krajów, najczęściej wskazywanym długotrwałym skutkiem pandemii COVID-19 jest wzrost cen samochodów i części do nich. W Polsce to już się dzieje od kilku lat, a pandemia ten proces tylko przyspiesza. Ponadto, ponad połowa zakładów motoryzacyjnych w naszym kraju przez pandemię zrezygnowała z wszystkich lub części inwestycji lub planuje je zrealizować w przyszłości. To bardzo dużo. A jak wiadomo, inwestycje stanowią o sile i odporności branży. Jednak w ciągu najbliższych 3 lat, 2 na 3 firmy planuje je „wskrzesić”. I tym pozytywnym akcentem, zapraszam Państwa do lektury piątej edycji MotoBarometru i dyskusji!

# 5 życzeń na kolejne 5 lat



**JACEK OPALA**

Członek Zarządu  
Exact Systems

Jubileuszowe wydanie MotoBarometru to czas podsumowań i ... życzeń. Na kolejne 5 lat mam ich tylko 5! I życzę sobie, żebym w 10. edycji raportu mógł napisać to jedno zdanie „Życzenia się spełniają”.

Po pierwsze, i tego życzę nie tylko przedstawicielom branży motoryzacyjnej, ale nam wszystkim – aby za 5 lat pandemia COVID-19 była już tylko złym wspomnieniem. Ubiegły rok okazał się jednym z najtrudniejszych w historii dla gospodarek na całym świecie, w tym dla Polski i naszego automotive. W tym roku, choć nieco lepszym, automotive wciąż boryka się z objawami koronawirusa. Zerwane łańcuchy dostaw wymuszają postoje w fabrykach i powodują braki komponentów niezbędnych do produkcji. Jednak widać światło w tunelu, szczególnie naszym polskim, co także sygnalizują respondenci naszego badania.

Po drugie, czy polski samochód elektryczny za 5 lat będzie już stał w garażu wielu Polaków? Czemu nie! Zgodnie z zapowiedziami rządu, wkrótce ma ruszyć budowa fabryki w śląskim Jaworznie, a w 2024 roku rozpocznie się seryjna produkcja Izer. Polska e-marka może dać wiele powodów do radości, ale dwa są szczególnie ważne. Potwierdzimy ważne miejsce naszego kraju na globalnej mapie elektromobilności. Po drugie, w nowym zakładzie zatrudnienie może znaleźć ok. 3 tysięcy osób, a w związku z tym, że na 1 miejsce w fabryce samochodów przypada ok. 4 u dostawców, to w sumie możemy liczyć nawet na kilkanaście tysięcy nowych miejsc pracy.

Jak nie polski, to może zagraniczny? Już wiele lat czekamy na nową fabrykę, z której linii zjedzie samochód osobowy. Polska wielokrotnie wskazywana była jako jedna z lokalizacji pod planowane zakłady, ale finalnie przegrywaliśmy z innymi krajami. Teraz liczę, że duży nacisk polskiej gospodarki na elektromobilność i już czołowa pozycja w obszarze produkcji baterii do aut elektrycznych przyczynią się do wymarzonej e-motoinwestycji. To moje trzecie życzenie.

Czwarte życzenie dotyczy ekorewolucji w Polsce. Czy w 5 lat można nabrać takiej prędkości, aby z 16% dojechać do 50%? Jestem optymistą i wierzę, że tak! W ubiegłym roku udział ekoaut – elektrycznych i tradycyjnych hybryd – w łącznej sprzedaży nowych samochodów osobowych w Polsce wyniósł 16%. Życzę sobie, aby najbliższe 1826 dni wystarczyły do potrojenia tego wyniku.

A na koniec mam życzenie HRowe – aby połączenie „atrakcyjny pracodawca i zadowolony pracownik” wyparło utarty schemat „rynek pracodawcy i rynek pracownika”. Wśród pracodawców niech dominuje przekonanie, że dobrze wykształcona kadra jest ważnym czynnikiem napędzającym rozwój, oraz determinacja w angażowaniu się w inicjatywy wspierające proces uczenia. U pracownika – większa świadomość potrzebnych i cenionych przez firmy kompetencji.

Tego sobie i Wam życzę!

# Produkcja i zatrudnienie

53%

przedstawiciele zakładów  
motoryzacyjnych w Polsce  
prognozuje **wzrost produkcji**  
**w ciągu 12 najbliższych**  
**miesięcy**

39%

przedstawiciele zakładów  
motoryzacyjnych w Polsce  
prognozuje **wzrost zatrudnienia**  
**w ciągu 12 najbliższych**  
**miesięcy**

## PostCOVID-19 w motoryzacji

30%

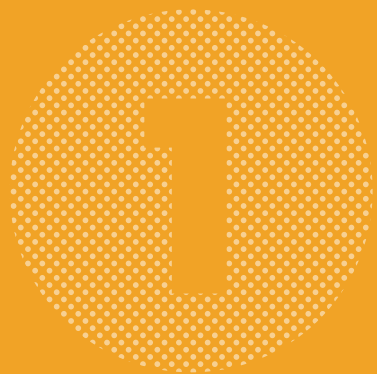
respondentów uważa, że automotive w Polsce **ucierpiało mniej niż w innych krajach UE**

22%

respondentów uważa, że motoprodukcja **powróci do poziomów sprzed pandemii jeszcze w tym roku**

22%

firm motoryzacyjnych w Polsce planuje **otwarcie nowego zakładu produkcyjnego** w ciągu najbliższych 3 lat



Produkcja

**Motoryzacyjna**





# Prognozy

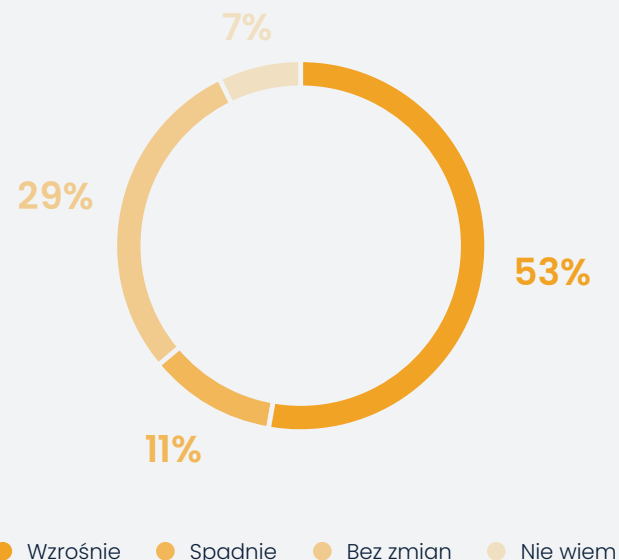
## Polska w koszyku realistów

2020 rok okazał się jednym z najgorszych w historii dla branży motoryzacyjnej na całym świecie. Z danych OICA wynika, że produkcja pojazdów spadła o prawie 16% r/r, z 92 mln do 77,6 mln aut. Spadek był zdecydowanie większy, niż miało to miejsce przy ostatnim kryzysie finansowym sprzed ponad dziesięciu lat, kiedy w 2009 roku wyprodukowano o niecałe 9 mln aut mniej niż rok wcześniej. Unia Europejska została jeszcze mocniej zaatakowana przez skutki pandemii COVID-19. W 2020 roku wyprodukowano w niej 13,8 mln aut, o prawie jedną czwartą mniej niż rok wcześniej. Polskie fabryki także mocno przystopowały – z taśm zjechało tylko nieco ponad 450 tys. pojazdów, o ponad 30% mniej niż w 2019 roku. Skala recesji w obliczu kolejnych fal epidemii pozostaje niewiadomą.

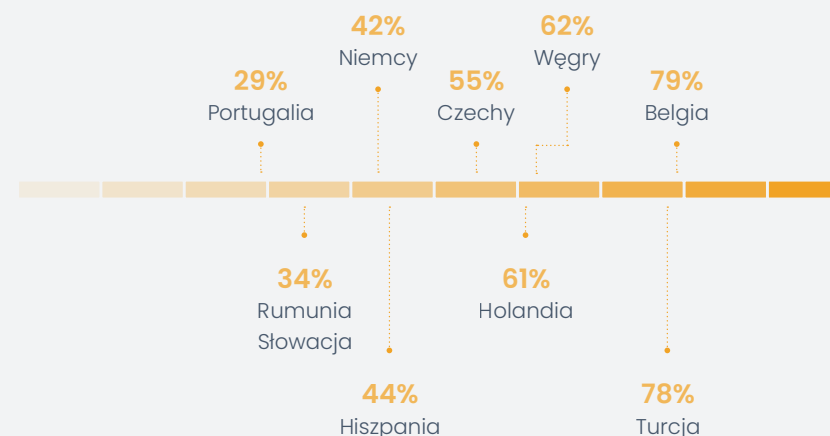
W tym kontekście za pozytywną wiadomość należy uznać prognozowany przez ponad połowę przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce wzrost produkcji w ciągu najbliższych 12 miesięcy. To wynik tylko o 8 p.p. niższy niż w ostatnim pomiarze realizowanym przed pandemią w 2019 roku. Z takim podejściem nasz kraj znalazł się w tzw. koszyku realistów razem z przedstawicielami Niemiec (42% optymistów), Hiszpanii (44%), Czech (55%), Holandii (61%) i Węgry (62%). Belgia i Turcja, gdzie optymiści produkcyjni stanowią ponad trzy czwarte zapytanych, reprezentują tzw. koszyk optymistów. W koszyku pesymistów znalazły się kraje, w których osoby prognozujące wzrost produkcji stanowią zdecydowaną mniejszość – Rumunia, Słowacja i Portugalia.

Czy przewidują Państwo, że w ciągu najbliższych 12 miesięcy produkcja w firmie wzrośnie, spadnie czy pozostanie na podobnym poziomie?

### POLSKA



### PROGNOZOWANY WZROST (POZOSTAŁE KRAJE)



53%

---

przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych  
w Polsce prognozuje wzrost produkcji  
w ciągu 12 najbliższych miesięcy

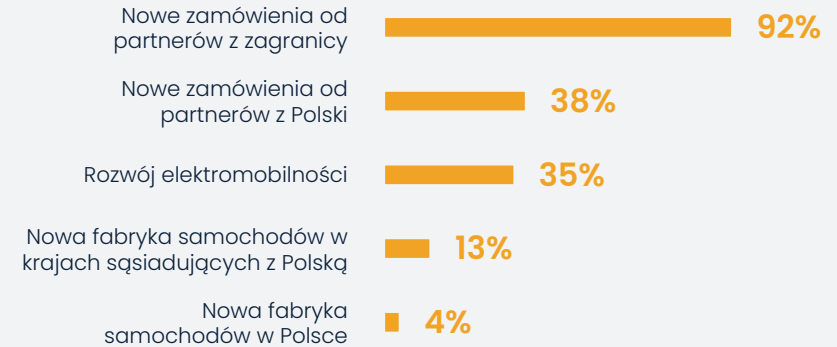
# Czynniki wzrostów

## Nabierzemy prędkości z ekoautami?

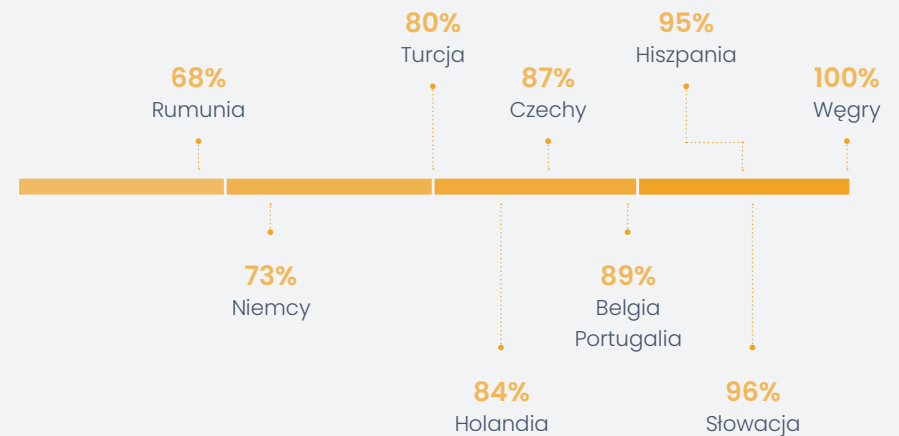
Zdecydowana większość pojazdów i części do nich jest produkowana w Polsce na eksport. Stąd nie dziwi, że w opinii aż 92% przedstawicieli polskich zakładów motoryzacyjnych wzrost produkcji będzie napędzany nowymi zamówieniami od partnerów zagranicznych. Ten czynnik to także numer jeden we wszystkich badanych krajach. Nowym czynnikiem, który dopiero od kilku lat wspiera rozwój zakładów motoryzacyjnych, jest elektromobilność. W Polsce liczy na niego co trzeci zapytany. Takie podejście nie dziwi biorąc pod uwagę, że już dziś jesteśmy jednym z największych producentów baterii do aut elektrycznych. Jak wynika z danych firmy AutomotiveSuppliers.pl, przy spadku eksportu samochodów oraz części i akcesoriów, 2020 rok przyniósł blisko dwukrotnie większą sprzedaż zagraniczną akumulatorów litowo-jonowych wykorzystywanych w autach elektrycznych w porównaniu do 2019 roku. Są jednak kraje, w których opinii ponad połowy respondentów, ekorewolucja może wywrzeć większe znaczenie dla produkcji motoryzacyjnej – to Belgia, Hiszpania, Czechy, Niemcy i Węgry. Najmniejszą wagę do tego czynnika przykładają tureccy przedsiębiorcy.

Jakie czynniki mogą mieć wpływ na wzrost w Państwa firmie?

### POLSKA



### WPŁYW NOWYCH ZAMÓWIEŃ Z ZAGRANICY NA WZROST (POZOSTAŁE KRAJE)



# Nowe zamówienia

## **Nowe zamówienia od partnerów z zagranicy**

---

to najważniejszy czynnik wzrostu produkcji motoryzacyjnej wskazywany przez przedstawicieli automotive od początku realizacji badania

# Plany eksportowe

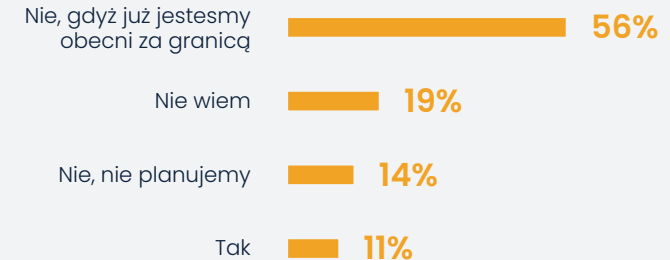
## Eksport jeszcze przyspieszy

Umiędzynarodowienie polskiej gospodarki postępuje bardzo dynamicznie. Jedną z miar tego procesu jest relacja eksportu wyrobów i usług do PKB. Z „Raportu o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce, 2021” przygotowanego przez PARP wynika, że w latach 2010–2019 zwiększyła się ona z 40% do 56%. Drugą ważną miarą internacjonalizacji gospodarki jest liczba przedsiębiorstw zajmujących się eksportem lub importem. Z szacunków PARP wynika, że tylko 4,6% firm w Polsce sprzedaje wyroby za granicę, a zaledwie 1% – usługi. Za tak niskie odsetki odpowiadają przede wszystkim słabe wyniki mikroprzedsiębiorstw (3,2%). Wśród małych działalność eksportową prowadzi co trzecia firma, w średnich co druga, a dużych prawie 70%.

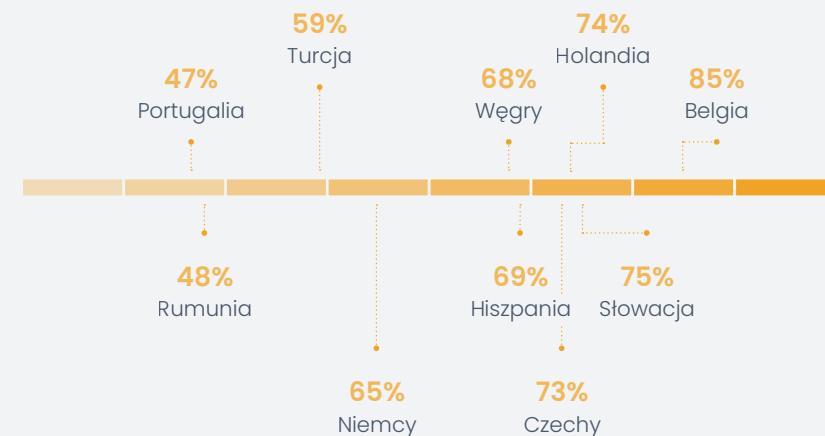
Biorąc pod uwagę powyższe dane i fakt, że przedstawiciele polskiego automotive to w większości średnie i duże podmioty, wynik 56% nie odbiega od średniej. Jednak w porównaniu z innymi krajami umiędzynarodowienie branży motoryzacyjnej w Polsce wygląda słabiej. Tylko w dwóch państwach ten odsetek jest niższy – w Portugalii (47%) i Rumunii (48%). W pozostałych jest wyższy. Najwięcej firm prowadzi działalność eksportową lub ekspansję zagraniczną w Belgii (85%), Słowacji (75%), Holandii (74%) i Czechach (73%). Warto jednak zwrócić uwagę, że pomimo obecnego kryzysu spowodowanego pandemią COVID-19, co dziewiąta firma w Polsce planuje wyjść ze swoimi produktami za granicę.

Czy Państwa firma planuje podjąć działalność eksportową lub ekspansję zagraniczną?

### POLSKA



### FIRMY JUŻ OBECNE ZA GRANICĄ (POZOSTAŁE KRAJE)



„Nasze automotive wyzbywa się kompleksów i coraz odważniej wychodzi nie tylko za granicę, ale i poza kraje Unii Europejskiej. Na kierunki ekspansji zagranicznej wybieramy coraz częściej te rynki, których potencjał ludnościowy jest duży, co ma bezpośrednie przełożenie na popyt. Dywersyfikacja rynków zbytu pozwoli nam na zmniejszenie uzależnienia naszej branży motoryzacyjnej od popytu unijnego.”

**Paweł Gos, Prezes Zarządu Exact Systems**

## Okiem eksperta



**PAWEŁ WIDEŁ**

Dyrektor ds. kontaktów  
z rządem, Stellantis

Wyniki badania MotoBarometru wskazują, że 53% firm motoryzacyjnych w Polsce prognozuje wzrost produkcji w ciągu najbliższych 12 miesięcy. Jest to wynik tylko o 8 p.p. niższy niż w pomiarze realizowanym przed pandemią w 2019 roku. To optymistyczna prognoza, pokazująca siłę i zdolności adaptacyjne polskiego przemysłu. Na nasz optymizm wpływ mają procesy skracania łańcuchów dostaw, gdzie Polska liczy na przekierowanie zamówień z Azji. Optymizm jest też potwierdzony wynikami w pierwszym półroczu 2021 ze wzrostem produkcji sprzedanej w sektorze motoryzacji o 9% w stosunku do roku 2019. Wyniki eksportu baterii litowo-jonowych, nowej polskiej specjalności eksportowej, są wręcz kosmiczne.

Niemniej jednak, optymizm musi być moderowany przez zagrożenia o charakterze koniunkturalnym oraz wynikające z mega trendów. Wzrost cen surowców, kłopoty z logistyką, wzrost cen transportu, ograniczenia w podaży komponentów to bardzo gorące tematy. Coraz więcej zakładów ogranicza produkcję, niektóre ogłosiły jej wstrzymanie nawet do końca roku. Oznacza to, że dla wielu producentów z sektora motoryzacji następne 6 do 12 miesięcy może być bardzo trudne i to pomimo silnego popytu. Polski przemysł motoryzacyjny musi być na to przygotowany, stąd wezwanie, aby rząd ponownie wdrożył wsparcie dla utrzymania miejsc pracy w okresie postpandemicznego kryzysu.

Widzimy też na horyzoncie wpływ transformacji mobilności na produkcję. Oceniamy w naszej firmie, że w ciągu najbliższych kilku lat nastąpi wzrost produkcji i rejestracji pojazdów zelektryfikowanych, co dobrze prognozuje dla segmentu produkcji pojazdów niskoemisyjnych i komponentów do ich produkcji. Polska musi teraz przyciągać inwestycje w tym obszarze. Coraz krótszy przewidywany czas życia pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi będzie miał wpływ na przemysł motoryzacyjny i zatrudnienie w części zaangażowanej w produkcję komponentu spalinowego. W tym obszarze, spodziewamy się zmniejszonych inwestycji i możliwego zmniejszenia zatrudnienia.

Najbliższe 5 lat przyniesie więcej zmian, niż nastąpiło w ostatnich 50 latach!



Zatrudnienie w  
**Motoryzacji**





# Prognozy

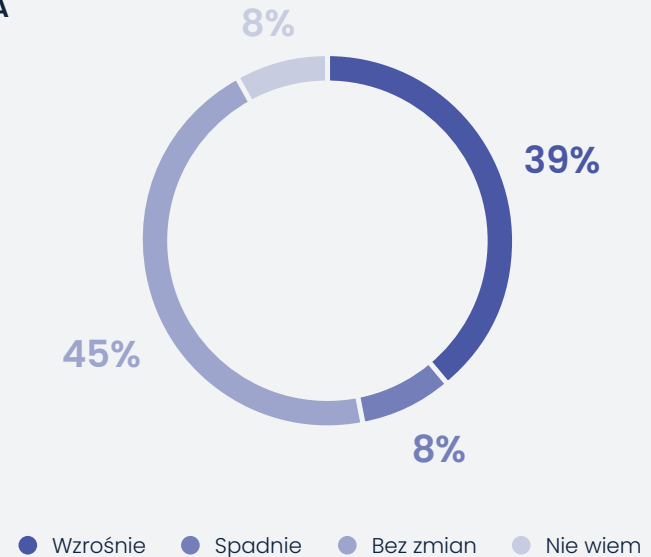
## W automotive dwa razy większa luka kadrowa

Motoryzacja w Polsce nadal potrzebuje nowych pracowników – odsetek firm planujących wzrost zatrudnienia w 2021 roku utrzymuje się na podobnym poziomie co przed pandemią – 39% w porównaniu do 40% w 2019 roku. Luka kadrowa w automotive jest zdecydowanie większa niż w innych sektorach gospodarki. Jak wynika z odczytu Miesięcznego Indeksu Koniunktury przygotowanego przez Polski Instytut Ekonomiczny, we wrześniu 2021 roku 16% firm planowało zwiększyć zatrudnienie, czyli dwa razy mniej.

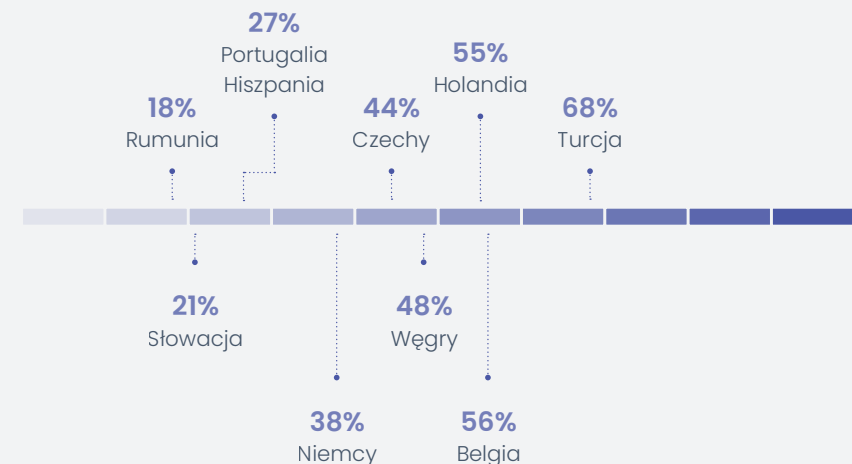
Na pracowników produkcyjnych niższego szczebla zgłasza zapotrzebowanie 77% ankietowanych, 41% będzie szukać pracowników średniego szczebla, a 6% będzie rekrutować kadrę menedżerską. Z trendem, zgodnie z którym najczęściej przedstawiciele automotive poszukują pracowników produkcyjnych, mamy do czynienia w każdym z badanych krajów, i jest to niezmiennie od początku realizacji badania, czyli od 2016 roku. Największe potrzeby kadrowe zgłaszają respondenci z Turcji (68% firm planuje większe zatrudnienie), Belgii (56%) i Holandii (55%). W Hiszpanii, na Słowacji, w Rumunii i na Węgrzech ponad połowa zakładów motoryzacyjnych nie planuje zmieniać poziomu zatrudnienia w najbliższych miesiącach.

Czy przewidują Państwo, że w ciągu najbliższych 12 miesięcy zatrudnienie pracowników w firmie wzrośnie, spadnie czy pozostanie na podobnym poziomie?

### POLSKA



### PROGNOZOWANY WZROST (POZOSTAŁE KRAJE)



# Wyzwania HR-owe

## Pracownicy coraz drożsi

Dwa największe wyzwania HR-owe pozostają bez zmian od kilku lat, jedynie wymieniają się miejscami. W tym roku najczęściej przedstawiciele automotive wskazało na wysokie oczekiwania płacowe (55%) oraz małą liczbę kandydatów do pracy (51%). W 2019 roku było odwrotnie. Na podium znalazły się jeszcze rosnące koszty pracy (44% wskazań). I co prawda dwie trzecie firm nie planuje żadnych zmian w wynagrodzeniach w najbliższych miesiącach, to 16% przewiduje stały lub czasowy wzrost wysokości wynagrodzeń. To odsetek zbliżony do wyniku z wrześniowego odczytu Miesięcznego Indeksu Koniunktury (13%). 11% zakładów motoryzacyjnych wskazuje na zmniejszenie wysokości płac.

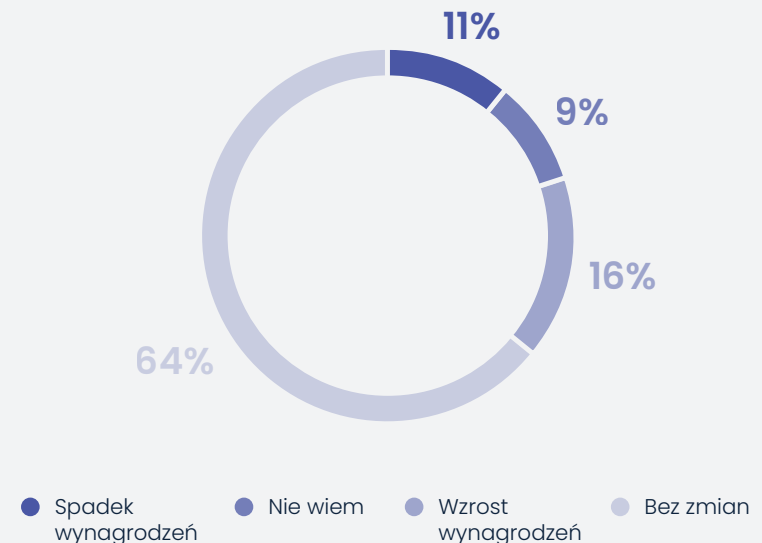
Jakie są obecnie największe problemy związane z zatrudnieniem w branży motoryzacyjnej?

### POLSKA



Jaka jest polityka płacowa Państwa firmy w związku z epidemią COVID-19 w ciągu najbliższych 12 miesięcy?

### POLSKA



# Pracownicy z Ukrainy

## Ukraińcy i outsourcing lekiem na kryzys

Zakłady motoryzacyjne w Polsce z uwagi na małą dostępność polskich pracowników, chętnie zapełniają luki kadrowe pracownikami z Ukrainy. Robi tak co drugi pracodawca w automotive. Duże zainteresowanie kadrą ze Wschodu potwierdzają dane Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Wynika z nich, że w I półroczu 2021 roku wydano 998 tys. oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy osobom ze Wschodu. To nie tylko o 63% więcej niż w pandemicznym 2020 roku, ale i o 18% więcej niż w analogicznym okresie 2019 roku. O kandydatów ze Wschodu motobranża w Polsce walczy przede wszystkim z południowymi sąsiadami. W Czechach aż 7 na 10 zakładów motoryzacyjnych zatrudnia Ukraińców, a na Słowacji prawie połowa.

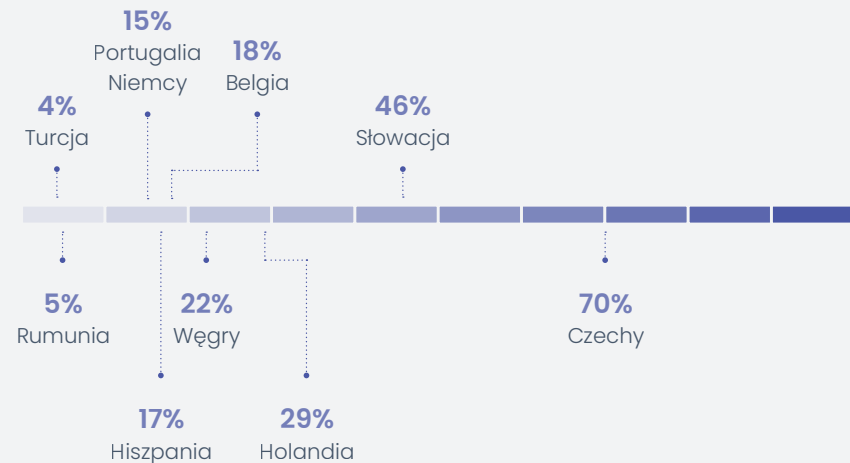
Trwający od ponad półtora roku kryzys spowodowany pandemią COVID-19 po raz kolejny wypunktował najłabsze strony funkcjonowania branży motoryzacyjnej na całym świecie i pokazał, jak dużej elastyczności wymaga prowadzenie zakładu produkcyjnego. W szczególności, w obszarze wielkości personelu. Stąd innym, zyskującym na popularności w Polsce, rozwiązaniem HR-owym jest outsourcing zatrudnienia. W Polsce korzysta z niego aż 57% zakładów motoryzacyjnych, a kolejne 6% rozważa taki krok w przyszłości. Z takim wynikiem plasujemy się w środku badanej stawki. Najbardziej „za pan brat” z outsourcingiem zatrudnienia są Holandia (84%), Belgia (66%), Czechy (66%) i Słowacja (63%). Mniej chętnie korzystają z niego fabryki motoryzacyjne w Rumunii (34%) i Niemczech (38%).

Czy zatrudniają Państwo lub zatrudniali w przeszłości pracowników z Ukrainy?

### POLSKA



### ZATRUDNIAMY PRACOWNIKÓW Z UKRAINY (POZOSTAŁE KRAJE)



57%

zakładów motoryzacyjnych w Polsce  
korzysta z outsourcingu zatrudnienia

## Okiem eksperta



**AGNIESZKA ZIELIŃSKA**

Dyrektor Polskiego  
Forum HR

### Mamy deficyt kompetencji

Zapotrzebowanie na pracowników jest takie samo lub nawet większe niż przed pandemią. Branża usług HR odnotowuje duże wzrosty zarówno jeśli chodzi o realizowane projekty rekrutacji stałych jak i zatrudnienie pracowników tymczasowych czy usługi outsourcingowe. Liczba publikowanych ofert pracy jest wyższa niż w 2019 roku. Branża motoryzacyjna walczy o kandydatów z przedstawicielami innych gałęzi produkcji i wszystko wskazuje na to, że problem będzie narastał w kolejnych latach. Według MotoBarometru, 39% przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce prognozuje wzrost zatrudnienia w ciągu najbliższych 12 miesięcy. Inne analizy wskazują, że w czwartym kwartale tego roku 17% pracodawców będzie zatrudniać nowych pracowników, głównie z sektora przemysłu i budownictwa. Na to wszystko nakładają się trendy długoterminowe. Według GUS w ciągu najbliższych 30 lat o 17% zmniejszy się liczba ludności w wieku produkcyjnym w Polsce. Mamy wciąż ogromne dysproporcje między zapotrzebowaniem na kompetencje, które zgłaszają pracodawcy, a podażą kandydatów do pracy o odpowiednich umiejętnościach.

Dodatkowo, cały czas należy pamiętać, że konkurujemy o talenty z innymi krajami europejskimi i to nie tylko o kandydatów z Polski. Sektor motoryzacyjny w dużej części korzysta z usług pracy tymczasowej, już teraz ponad 40% pracowników tymczasowych w Polsce to obywatele Państw trzecich. Na rynku brakuje nie tylko wysoce wykwalifikowanych specjalistów, ale też osób gotowych do wykonywania prostych prac w przemyśle. Prognoza PwC wskazuje, że do 2025 roku na polskim rynku pracy zabraknie aż 1,5 mln osób. Już przed pandemią brak kandydatów do pracy był wskazywany jako jedna z głównych barier rozwoju przedsiębiorstw w Polsce i śmiało możemy stwierdzić, że deficyt kompetencji będzie głównym wyzwaniem, któremu pracodawcy muszą sprostać w przyszłości. Plany zapotrzebowania na kompetencje, strategie ich pozyskania i rozwoju w firmach powinny stać się nieodłącznym elementem strategii rozwoju przedsiębiorstw.

## Okiem eksperta



**ARTUR MIGOŃ**

Wiceprezes Zarządu  
Antal

### Zaktywizujemy nowe miasta i osoby spoza rynku pracy

Wyniki badań MotoBarometru wskazują, że 39% przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce prognozuje wzrost zatrudnienia w ciągu najbliższych 12 miesięcy. To oznacza, że na rynku pracy zniknął ślad negatywnych skutków pandemii. Sytuacja, którą obserwujemy obecnie to niskie bezrobocie, wzrost przeciętnej płacy i wzmożony popyt na pracowników. Motoryzacja w postcovidowej rzeczywistości podąża śladami rynku IT - niedostatek kadry powoduje otwarcie się na pracę wahałową lub nawet zdalną w niektórych dyscyplinach (np. projektowanie/konstruowanie). Pozwala to przyciągnąć osoby mieszkające w odległych lokalizacjach. Większą popularność zyskuje tym samym praca kontraktowa. Wielu pracowników jednak nie jest zainteresowanych zmianą miejsca zamieszkania nawet przy dużych możliwościach pracy zdalnej. Aby ich pozyskać, należy rozważyć stworzenie zespołów satelickich, najlepiej w miastach, które stopniowo się wyludniają. Taka strategia może spowodować, że lokalnie pojawią się większe możliwości rozwoju zawodowego, że przyszłe pokolenia nie będą chciały migrować w poszukiwaniu atrakcyjniejszych możliwości rozwoju zawodowego.

Automatyzacja i rozwiązania Industry 4.0 to kolejny nieunikniony kierunek rozwoju firm automotive. Długofalowo spowoduje, że firmy nie będą musiały martwić się o armie rezerwowych pracowników, ale wręcz część zawodów zniknie, ponieważ zastąpią je roboty. Yuval Noah Harari w książce „21 lekcji na XXI wiek” apeluje, abyśmy nie chronili stanowisk pracy, tylko chronili pracowników – to będzie miało znaczenie w przyszłości.

Ostatni istotny aspekt: pracodawcy powinni postawić mocniejszy akcent na aktywizację osób pozostających poza rynkiem pracy oraz budowanie systemu zachęt dla imigrantów. Celem jest, aby Polska nie była jedynie przystankiem na drodze do krajów Zachodniej Europy. Za tego rodzaju działania jest odpowiedzialny rząd, jak i przedsiębiorstwa, które mają realny wpływ na to, czy imigranci otrzymają umowy na stałe, czy jedynie będą traktowani jako pracownicy tymczasowi.



# **PostCOVID-19**

w branży motoryzacyjnej





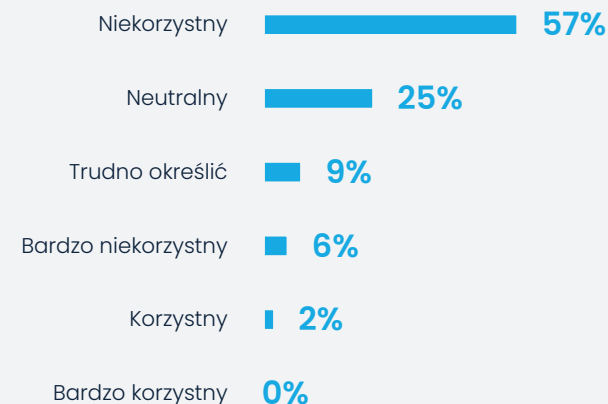
# Krótkoterminowy wpływ pandemii

## Niepewność rządu nastrojami

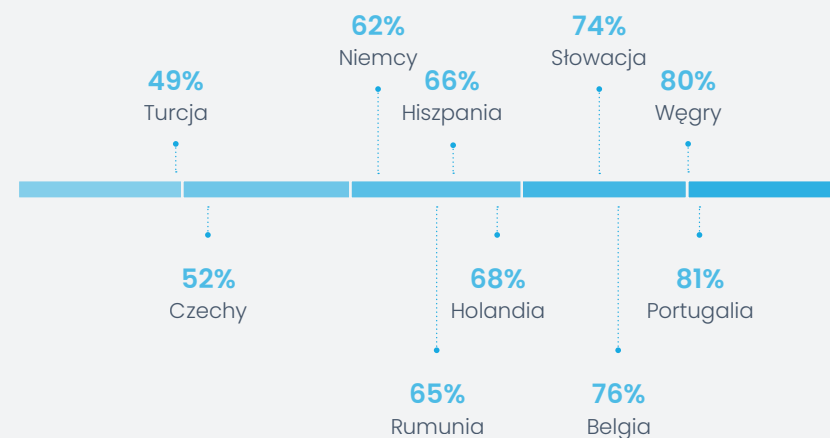
Nie ma kraju, w którym jakikolwiek przedstawiciel branży motoryzacyjnej wskazałby na bardzo korzystny wpływ pandemii COVID-19 na działalność jego firmy. W zdecydowanej większości państw, ponad połowa zapytanych uznaje koronawirusa za negatywny czynnik biznesowy. Najbardziej dotknięte zostało automotive w Portugalii oraz na Węgrzech. Najmniej w Turcji. Polska z wynikiem 63% (bardzo niekorzystny i niekorzystny wpływ) plasuje się w środku badanej stawki. Choć od początku pandemii minęło już ponad półtora roku, cały czas nastrojami firm motoryzacyjnych rządzi COVID-19. Podobnie jest z ich klientami końcowymi. Duża grupa Polaków wstrzymuje się z zakupem nowych „czterech kółek” na lepsze, pewniejsze czasy. Takie podejście, w połączeniu z ograniczeniem produkcji z uwagi na brak półprzewodników, przekłada się na niższe wyniki sprzedaży. Z najnowszych danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że zarówno w miesiące wakacyjne, jak i we wrześniu br. rejestracje nowych osobówek odnotowały spadek rok do roku.

## Jaki wpływ na Państwa firmę ma epidemia COVID-19?

### POLSKA



### NIEKORZYSTNY I BARDZO NIEKORZYSTNY (POZOSTAŁE KRAJE)



63%

przedstawicielei motozakładów  
w Polsce uważa, że COVID-19 ma bardzo niekorzystny  
lub niekorzystny wpływ na ich działalność

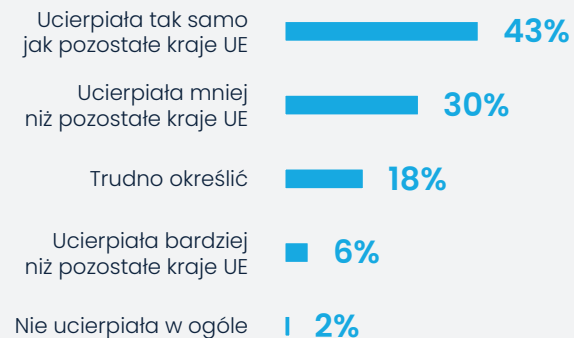
# (Moto)odporność

## Polska najbardziej odporna na kryzys?

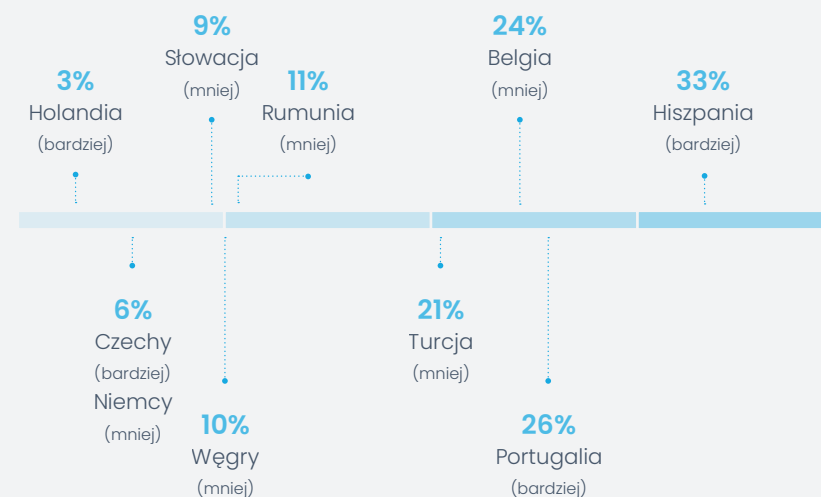
W każdym z 11 państw, w których zostało przeprowadzone badanie, przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych najczęściej byli zdania, że automotive w ich kraju ucierpiało tak samo jak w pozostałych krajach Unii Europejskiej. To zrozumiałe, gdyż zdecydowana większość motofabryk jest uczestnikiem międzynarodowych łańcuchów dostaw, większość swojej produkcji eksportuje i jest wzajemnie od siebie zależna. Warto jednak pod lupę wziąć drugą najczęściej wskazywaną odpowiedź, która rzuca światło na stan motobranży w poszczególnych krajach po kilkunastu miesiącach pandemii COVID-19. Okazuje się, że to w Polsce najwięcej przedstawicieli motozakładów jest zdania, że nasze automotive ucierpiało mniej niż pozostałe kraje UE. Uważa tak prawie co trzeci zapytany. Grupa optymistów jest jeszcze dość silna w Belgii (24%) i Turcji (21%). Na drugim krańcu znalazły się kraje Półwyspu Iberyjskiego, w których więcej respondentów twierdzi, że ich motobranża ucierpiała bardziej niż w pozostałych krajach UE – w Hiszpanii co trzeci, a w Portugalii co czwarty.

Jak bardzo ucierpiała branża motoryzacyjna w Polsce w związku z epidemią COVID-19?

### POLSKA



### BARDZIEJ / MNIEJ NIŻ INNE PAŃSTWA W UE (POZOSTAŁE KRAJE)



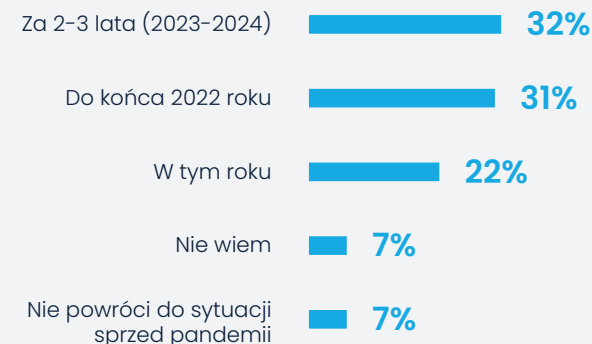
# Powrót do przeszłości

## Dużo optymizmu w polskich zakładach

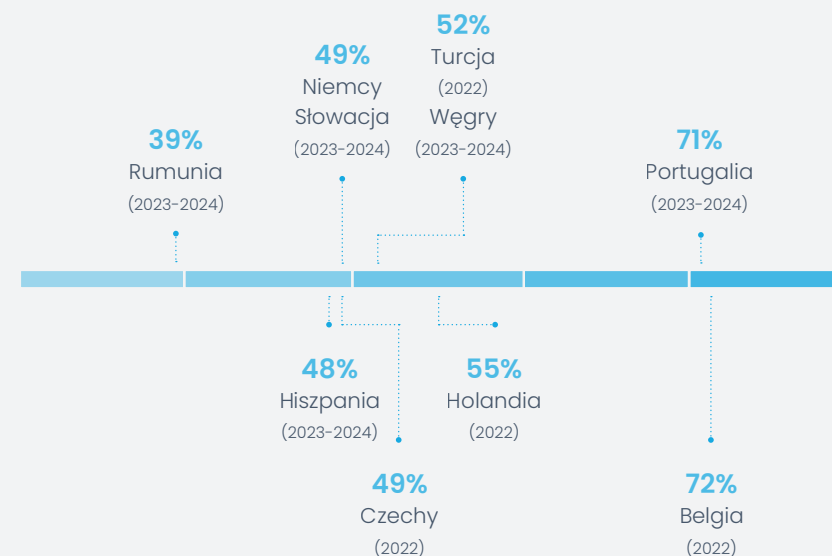
Automotive od początku pandemii COVID-19 zmagają się z kryzysem półprzewodnikowym, którego konsekwencją są odczuwalne przez klientów kłopoty z podażą, a pomimo trwającej akcji szczepień i utrzymujących się wielu obostrzeń, końca pandemii COVID-19 nie widać. Niepewność co do kolejnych fal epidemii przełożyła się na niejednoznaczne prognozy dotyczące powrotu do sytuacji sprzed początku kryzysu. W opinii 32% zapytanych, wolumeny produkcyjne zostaną odbudowane dopiero za 2-3 lata, a w opinii 31% – do końca przyszłego roku. Jesteśmy jednak bardziej optymistyczni niż np. nasi zachodni sąsiedzi, wśród których niemal połowa zapytanych uważa, że odbudowa dokona się dopiero za 2-3 lata, a 13%, że wielkość produkcji nie powróci już do wolumenów przedpandemicznych. Najwięcej przedstawicieli fabryk motoryzacyjnych przez różowe okulary patrzy w Belgii, Holandii i Turcji, gdzie w opinii więcej niż połowy zapytanych wolumeny produkcyjne zostaną odbudowane już w 2022 roku. Warto jednak zwrócić uwagę na bardzo wysoki odsetek respondentów z Polski, których zdaniem będziemy cieszyć się wolumenami na podobnym poziomie co przed pandemią już na koniec tego roku (22%). W żadnym innym kraju ten odsetek nie jest tak wysoki, jedynie w Turcji przekracza 10% i wynosi 13%.

W jakiej perspektywie czasowej Pana/Pani zdaniem zostaną odbudowane wolumeny produkcyjne sprzed pandemii?

### POLSKA



### POZOSTAŁE KRAJE (NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANA ODPOWIEDŹ)



# Długoterminowy wpływ pandemii

## Samochody będą coraz droższe

W ośmiu na jedenaście badanych krajów najczęściej wskazywanym długotrwałym skutkiem pandemii COVID-19 jest wzrost cen samochodów i części do nich. I choć w trzech pozostałych ta odpowiedź była wymieniana w drugiej kolejności, to za każdym razem wskazała na nią ponad połowa przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych. Droższe auta już są faktem w Polsce – jak podaje IBRM Samar, w 2020 roku średnie ważone ceny nowych samochodów osobowych wzrosły o 10%, podczas gdy rok czy dwa lata wcześniej wzrosty nie przekraczały 6%.



„Tak naprawdę obecny kryzys tylko przyspiesza tempo wzrostu cen samochodów, z którym mamy do czynienia już od ubiegłego roku. Na droższe auta wpływ mają także regulacje Unii Europejskiej w zakresie emisji spalin, którym muszą sprostać producenci. Do tego należy dodać rosnące oczekiwania samych klientów w zakresie bezpieczeństwa pojazdu czy zaawansowania technologicznego.”

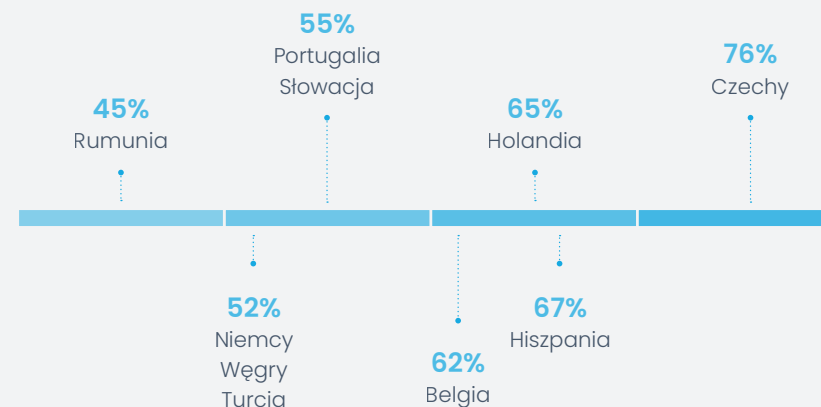
**Jacek Opala, Członek Zarządu Exact Systems**

Jaki będzie długotrwały wpływ epidemii COVID-19 na branżę motoryzacyjną?

### POLSKA



### WZROST CEN SAMOCHODÓW I CZĘŚCI (POZOSTAŁE KRAJE)



54%

przedstawiciele motozakładów w Polsce uważa,  
że najpoważniejszym skutkiem pandemii COVID-19  
jest wzrost cen samochodów i części do nich

# Inwestycyjny hamulec

## Chwilowe zatrzymanie inwestycji

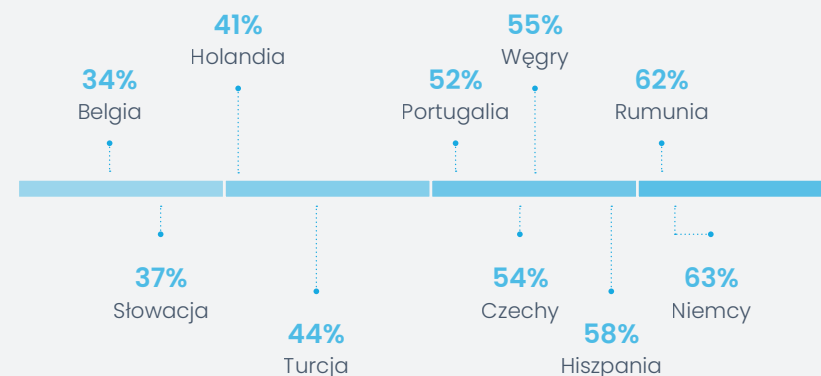
Branża motoryzacyjna już nie pierwszy raz przechodzi przez poważny kryzys. W dwudziestym pierwszym wieku – pomimo że mamy dopiero dwie dekady za sobą – gospodarki na całym świecie zostały dotknięte już dwoma. Oczywiście ten obecny wywołany pandemią COVID-19 jest jednym z największych w historii i nie wiemy, jak się skończy, gdyż jeszcze trwa. Odzwierciedleniem kondycji, w jakiej znajduje się automotive, jest między innymi skala inwestycji, z jakich zrezygnowały firmy. W Polsce, w sumie ponad połowa przedstawicieli motobranży zrezygnowała z inwestycji. Jest to trzeci najwyższy wynik wśród badanych krajów. Za nami są tylko Niemcy (63%) oraz Rumunia (62%). Taki sam odsetek jak Polska odnotowała hiszpańska motobranża. Warto jednak zwrócić uwagę na dwa pozytywne wnioski. Po pierwsze, pandemia zastopowała wszystkie inwestycje tylko u 2% zapytanych w naszym kraju. Po drugie, co piąta firma choć zrezygnowała z inwestycji, to planuje je zrealizować w przyszłości. Pandemia COVID-19 najmniej w obszarze inwestycji dotknęła Belgię (34%) oraz Słowację (37%).

Czy przez pandemię Państwa firma zrezygnowała z planowanych inwestycji?

### POLSKA



### REZYGNACJA Z INWESTYCJI (POZOSTAŁE KRAJE)\*



\* Suma 3 odpowiedzi: „Tak, zrezygnowaliśmy z wszystkich planowanych inwestycji”, „Tak, zrezygnowaliśmy, ale przenieśliśmy je na późniejszy czas”, „Tak, zrezygnowaliśmy z części inwestycji”



58%

zakładów motoryzacyjnych w Polsce  
przez pandemię COVID-19 zrezygnowała z wszystkich  
lub części inwestycji lub planuje je zrealizować w przyszłości

# Aktywność inwestycyjna w przyszłości

## Inwestycyjny numer jeden

Nowe strategie i inwestycje firm motoryzacyjnych na najbliższe miesiące i lata będą planowane w dużej mierze w zależności od rozwoju epidemii – jak silna będzie kolejna fala, czy będzie ostatnią. Do tego dochodzi rewolucja elektromobilności i zmiana postrzegania samochodu – z produktu, jakim były „cztery kółka i kierownica”, na usługę – usługę mobilności. W związku z tak dynamiczną sytuacją bardzo trudno dokładnie zaplanować to, co będzie za 5-10 lat, a może i nawet za 2-3 lata. W tym kontekście grupa 68% przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce, którzy deklarują realizację inwestycji w ciągu najbliższych 3 lat, wydaje się bardzo liczna. Co więcej, odsetek „motoinwestorów” w naszym kraju jest najwyższy wśród wszystkich jedenastu krajów. W Turcji i na Węgrzech jest zbliżony i wynosi odpowiednio – 66% i 65%, a z najmniejszą liczbą inwestycji w najbliższych latach możemy mieć do czynienia w Portugalii (33% wskazań).

W każdym z badanych państw celem inwestycyjnym numer jeden jest zwiększenie mocy produkcyjnych. W Polsce tak odpowiedziało dwóch na trzech zapytanych, a w Czechach, Holandii, Hiszpanii i Turcji aż 8 na 10 zapytanych. Warto zwrócić uwagę na drugi cel, który zyskał w naszym kraju najwięcej wskazań. W planach 22% respondentów jest nowy zakład produkcyjny. Z takim wynikiem plasujemy się w czołówce badanych państw – razem z Hiszpanią (25% wskazań) i Węgrami (23%). W Czechach, na Słowacji i w Turcji o nowym zakładzie myśli co piąty zapytany (po 19% wskazań), w Niemczech co siódmy (14%). Tylko w Portugalii nikt takiego celu inwestycyjnego nie ma.

Optymizm polskich respondentów jest uzasadniony, jeśli spojrzymy na dane Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu. W pandemicznym 2020 roku PAIH obsłużyła prawie 200 projektów inwestycyjnych, których łączna wartość wyniosła prawie 40 mld zł i była o prawie 10% wyższa w porównaniu do 2019 roku. Najwięcej projektów dotyczyło branży nowoczesnych usług dla biznesu (44), ale już na drugim i trzecim miejscu znalazły się inwestycje związane z elektromobilnością (18) i zainicjowane przez branżę motoryzacyjną (15). Dzięki nim w Polsce powstaje jeden z największych w Europie ekosystem producentów i poddostawców dla branży elektromobilności.

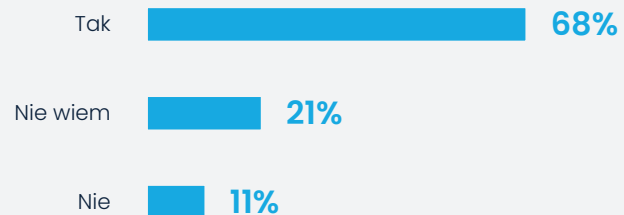


*„Polska aktywnie uczestniczy w rewolucji motoryzacyjnej, jeszcze nie od strony popytu – tutaj wciąż blado wyglądamy na tle europejskim, ale głównie od strony inwestycyjnej i podażowej, czyli produkcyjnej. Na liście poddostawców dla sektora elektromobilności jesteśmy sklasyfikowani na jednym z najwyższych miejsc i często dla międzynarodowych koncernów jesteśmy krajem pierwszego wyboru.”*

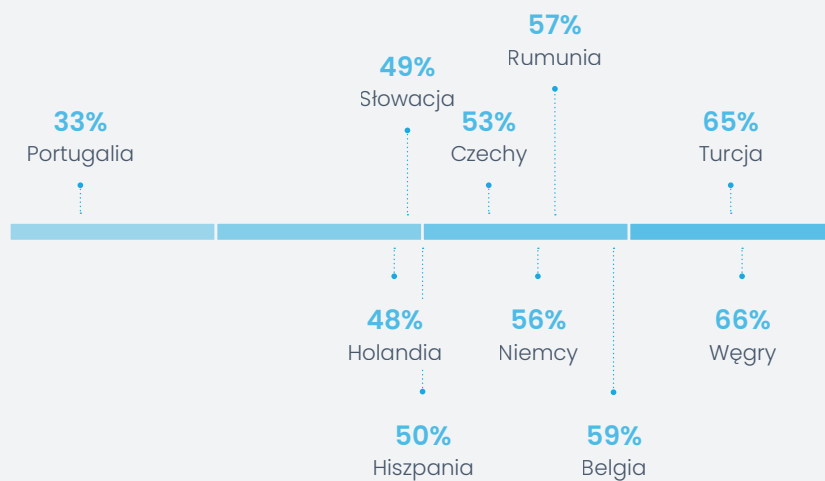
**Paweł Gos, Prezes Zarządu Exact Systems**

Czy Państwa firma planuje inwestycje w perspektywie najbliższych 3 lat?

### POLSKA



### FIRMY PLANUJĄCE INWESTYCJE (POZOSTAŁE KRAJE)

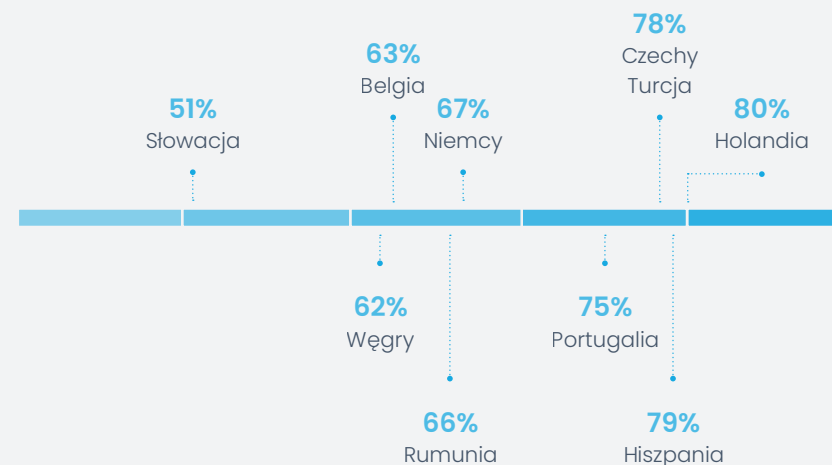


Jakie inwestycje planuje Państwa firma w perspektywie najbliższych 3 lat?

### POLSKA



### INWESTYCJE W MOCE PRODUKCYJNE (POZOSTAŁE KRAJE)



## Okiem eksperta



**PAWEŁ BORYS**

Prezes Zarządu  
Polski Fundusz Rozwoju

Prognozy PKB Polski na 2021 roku wskazują, że gospodarka bardzo dynamicznie odbiła i odrabia straty po recesji w 2020 roku. Oczywiście tak gwałtowne i bezprecedensowe wahania koniunktury jak w ostatnich kwartałach podczas pandemii nie są dobre i powodują olbrzymie wyzwania dla przedsiębiorstw. Początkowo głównym problemem był szok podaży i popytowy wywołany lockdownem. Obecnie trudności powodują zrywające się łańcuchy dostaw, które nie są w stanie obsłużyć takiego skoku zamówień oraz rosnące ceny surowców i energii. Jest to widoczne w wielu branżach przemysłowych, ale szczególnie w branży motoryzacyjnej, która jest ściśle uzależniona od płynnych dostaw tysięcy komponentów do produkcji. Stwarza to obecnie ryzyko dla dynamiki wzrostu w kolejnych kwartałach, choć ożywienie aktywności gospodarczej powinno być kontynuowane.

Inwestycje w branży automotive w 2022 roku czeka wysoki wzrost. Są one bardziej cyklicznie niż inwestycje w ogólnym przetwórstwie przemysłowym. W ostatnich trzech kwartałach dla których dane są dostępne dynamika rok do roku inwestycji w automotive była poniżej dynamiki inwestycji w przetwórstwie przemysłowym. Ale różnica pomiędzy dynamiką inwestycji w przetwórstwie przemysłowym, a w produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep zmniejsza się. Sugeruje to odwrócenie cyklu inwestycyjnego w automotive. Pandemia i wskazane na wstępie wyzwania zaburzają typowy przebieg ożywienia koniunktury. Potencjał branży motoryzacyjnej jest znacznie powyżej obecnych wolumenów sprzedaży nowych pojazdów, biorąc pod uwagę szczególnie efekt odłożonej konsumpcji.

Deklarowane w najnowszym MotoBarometrze przez 68% przedstawicieli zakładów motoryzacyjnych w Polsce plany inwestycja w ciągu najbliższych 3 lat – a jest to najwyższy wynik wśród wszystkich 11 badanych krajów – stanowią kolejne potwierdzenie zbliżającego się ożywienia inwestycyjnego w automotive. Są one bardzo potrzebne w kontekście zmian technologicznych na rynku w zakresie napędów, elektroniki, czy pojazdów autonomicznych.

Oprócz dużej liczby deklarowanych inwestycji istotna jest zmiana jakościowa. Polska stała się istotnym graczem na rynku elektromobilności. Od 2012 roku Polska jest eksporterem netto akumulatorów. W 2019 roku była siódmym największym eksporterem akumulatorów w świecie. Ale już w 2020 roku Polska uzyskała czwarte miejsce wśród największych eksporterów akumulatorów po Chinach, Korei i Niemczech. To właśnie specjalizacja w nowych obszarach i tworzenie unikalnego know-how może stać się szansą dla naszego przemysłu na dalszy intensywny rozwój w kolejnych latach.

# Metodologia badania

Badanie „MotoBarometr 2021. Nastroje w automotive w Polsce i Europie” zostało przeprowadzone przez firmę Exact Systems na celowej próbie przedstawicieli firm z sektora automotive. Wśród nich znajdują się m.in. producenci samochodów, poddostawcy części i komponentów samochodowych Tier I i Tier II takich jak wycieraczki, szyby samochodowe, dachy, kolumny kierownicze czy elementy bezpieczeństwa. Wielkość próby wyniosła 776 respondentów z 11 państw (Polska, Belgia, Czechy, Hiszpania, Holandia, Niemcy, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Turcja, Węgry). Respondentami byli przedstawiciele zakładów motoryzacyjnych, w tym OEM i Tier, a w szczególności inżynierowie ds. jakości, dyrektorzy zakładów, managerowie ds. jakości i produkcji.

Badanie zrealizowano metodą telefonicznych wywiadów (CATI), ankiet online oraz ankiet indywidualnych od maja do lipca 2021 roku.

## Liczba respondentów:

KRAJ	POLSKA	BELGIA	CZECHY	HISZPANIA	HOLANDIA	NIEMCY	PORTUGALIA	RUMUNIA	SŁOWACJA	TURCJA	WĘGRY	SUMA
<b>FIRMY</b>	161	68	70	48	31	88	62	56	76	56	60	<b>776</b>

**Exact Systems** jest międzynarodową grupą dostarczającą elastyczne rozwiązania w zakresie produkcji, jakości i logistyki od 2004 roku. Oferta firmy dostępna jest w 13 krajach, w których grupa posiada swoje przedstawicielstwa: Polsce, Czechach, Niemczech, Słowacji, Turcji, Rumunii, Wielkiej Brytanii, Węgrzech, Belgii, Holandii, Portugalii, Hiszpanii oraz Chinach. Klientami grupy są przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej, elektronicznej, RTV i AGD, medycznej, kosmetycznej, centra logistyczne, również te działające w przestrzeni e-commerce. Współpraca z Exact Systems pozwala osiągnąć najwyższe standardy jakości i bezpieczeństwa. Poprzez usługi outsourcingowe, polegające m.in. na kontroli jakości (selekcji, naprawie i sortowaniu części oraz wyrobów gotowych), reprezentacji u Klienta (Rezydentura) czy Audytach pomaga uniknąć potencjalnych konsekwencji z tytułu niezgodności jakościowych. Więcej informacji: [www.exactsystems.com](http://www.exactsystems.com).

## **MotoBarometr 2021. Nastroje w automotive w Polsce i Europie**

© 2021 Exact Systems Sp. z o.o. Wszystkie prawa zastrzeżone.

Cytowanie danych za: „MotoBarometr 2021. Raport Exact Systems Sp. z o.o.”

**Redakcja i opracowanie graficzne:** [www.PrezStudio.pl](http://www.PrezStudio.pl)

### **Więcej informacji udzielają:**

Jacek Opala

Członek Zarządu Exact Systems Sp. z o.o.

m.: +48 515 137 719

e.: [jacek.opala@exactsystems.com](mailto:jacek.opala@exactsystems.com)

Sylwia Maj

Biuro Prasowe Exact Systems

m.: +48 503 701 452

e.: [sylwia.maj@exactsystems.com](mailto:sylwia.maj@exactsystems.com)





Let's check it!