

NAPĘDZANA PRZEZ EKSPORT, HAMOWANA PRZEZ DŁUGI – CZYLI SYTUACJA FINANSOWA W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ

II EDYCJA

OGÓLNOPOLSKI RAPORT

KRAJOWEGO REJESTRU DŁUGÓW
BIURA INFORMACJI
GOSPODARCZEJ SA

CZERWIEC 2018 R.

PARTNER RAPORTU

PIM

POLSKA IZBA MOTORYZACJI

Napędzana przez eksport, hamowana przez długi – czyli sytuacja finansowa w branży motoryzacyjnej

Ogólnopolski raport Krajowego Rejestru Długów
Biura Informacji Gospodarczej SA

CZERWIEC 2018 R. II EDYCJA



Partnerem raportu jest Polska Izba Motoryzacji

Raport Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA „**Napędzana przez eksport, hamowana przez długi – czyli sytuacja finansowa w branży motoryzacyjnej**” stanowi drugą edycję badania sytuacji na rynku motoryzacyjnym w Polsce. Opisuje najważniejsze problemy, z jakimi się boryka się branża, a także przedstawia dane o sytuacji finansowej firm motoryzacyjnych. W publikacji zamieszczono informacje pochodzące z bazy danych Krajowego Rejestru Długów o zadłużeniu branży, również w podziale na województwa czy podsektory. Raport zawiera też informacje o głównych kategoriach wierzycieli branży motoryzacyjnej oraz wskazuje, jakiego rodzaju podmioty są zadłużone wobec badanej grupy przedsiębiorstw.

Publikacja powstała w oparciu o dane Krajowego Rejestru Długów z maja 2018 r.

Krajowy Rejestr Długów Biuro Informacji Gospodarczej SA

Najstarsze i największe biuro informacji gospodarczej w Polsce działające od 4 sierpnia 2003 roku pod nadzorem Ministerstwa Przedsiębiorczości i Technologii (wcześniej Ministerstwa Rozwoju oraz Ministerstwa Gospodarki oraz). Lider na rynku informacji gospodarczej, administrujący bazą danych 8,5 miliona informacji o 2,7 miliona dłużników. Obsługuje wszystkie podmioty gospodarcze – od jednoosobowych firm, poprzez małe i średnie przedsiębiorstwa, po wielkie korporacje. Z usług KRD korzysta ponad 680 tysięcy przedsiębiorców i konsumentów, którzy rocznie pobierają 34 miliony raportów gospodarczych. Na mocy Ustawy o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych gromadzi informacje zarówno o płatnościach nieuregulowanych w terminie, jak i tych, które zostały opłacone terminowo. Od 1 lipca 2018 roku będzie oferować także dostęp do informacji o niezapłaconych podatkach wobec skarbu państwa oraz gmin. KRD BIG SA wchodzi w skład Kaczmarek Group, do którego należą również firma windykacyjna Kaczmarek Inkasso, Rzetelna Firma, Kancelaria Prawna VIA LEX oraz Narodowy Fundusz Gwarancyjny – firma faktoringowa.

Polska Izba Motoryzacji

Polska Izba Motoryzacji jest organizacją samorządu gospodarczego zarejestrowaną na podstawie Ustawy o izbach gospodarczych. Powstała w 1994 roku i skupia przedstawicieli szeroko rozumianego lobby sektora motoryzacyjnego, m.in.: dilerów samochodów, autoryzowane i nieautoryzowane stacje obsługi, producentów części i komponentów (przemysł motoryzacyjny), producentów i dystrybutorów wyposażenia warsztatów, organizacje eksperckie, firmy certyfikacyjne, importerów etc. Organizuje cykliczne spotkania, konferencje i szkolenia, w tym AutoEvent – doroczną konferencję dedykowaną sektorowi przemysłu motoryzacyjnego w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej.

Analiza sytuacji w branży motoryzacyjnej

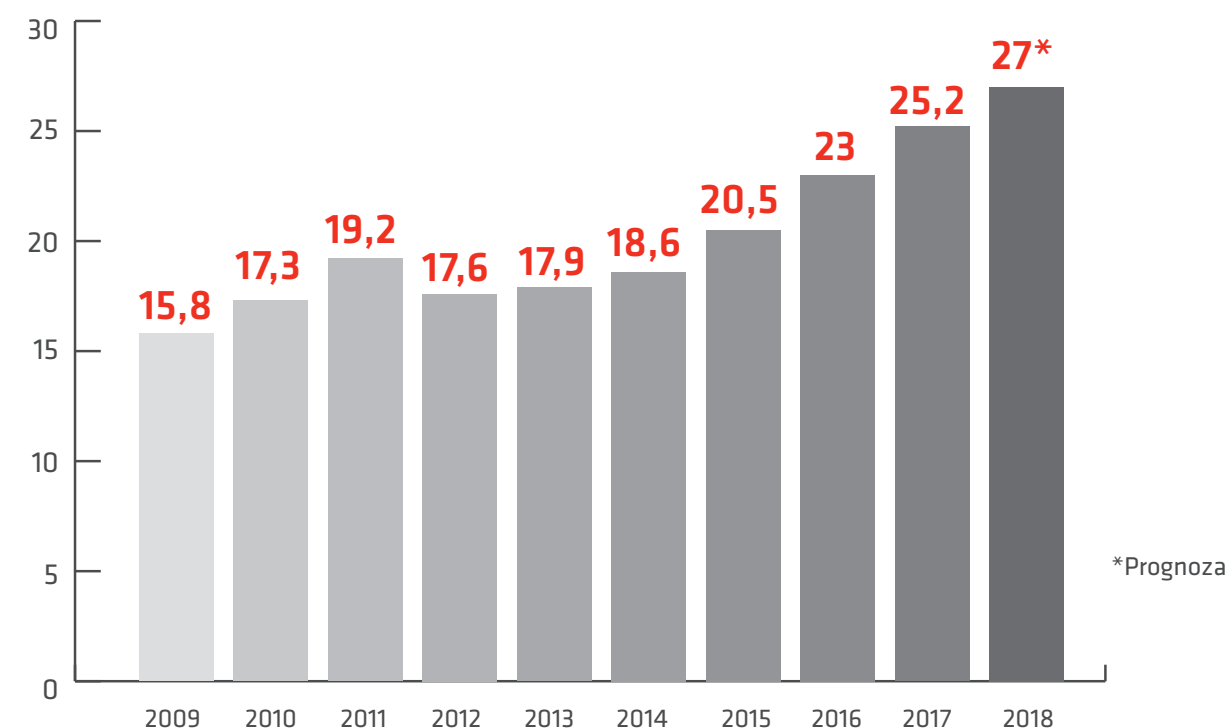
Polska branża motoryzacyjna odpowiada za ok. 8% PKB i stanowi 13% całkowitego eksportu Polski¹. Według raportu KPMG, branża daje zatrudnienie blisko 1,1 mln osób². Stanowi więc kluczową gałąź polskiego przemysłu, zarówno pod względem wartości produkcji, nakładów inwestycyjnych, udziału w eksporcie, jak i wspomnianego zatrudnienia.

Choć z taśm montażowych polskich fabryk w ubiegłym roku zjechało 554,6 tys. samochodów osobowych (i ta liczba rośnie od dwóch lat)³, to nie jesteśmy liderem w produkcji aut. W Europie Środkowo-Wschodniej nie mamy natomiast sobie równych pod względem produkcji części i podzespołów. W naszym kraju produkuje się niemal wszystkie składowe samochodu. Wię-

szość tej produkcji przeznaczona jest na eksport – i to właśnie eksport jest głównym paliwem napędowym polskiej branży motoryzacyjnej.

Według AutomotiveSuppliers.pl s.c. – firmy, która od 10 lat monitoruje przemysł motoryzacyjny w Polsce i w krajach Europy Środkowo-Wschodniej – bieżący rok będzie rekordowy dla polskiego eksportu motoryzacyjnego. W 2017 roku po raz pierwszy w historii jego wartość przekroczyła poziom 25 mld euro, a eksperci prognozują, że w tym roku będzie to ok. 27 mld euro. Niespotykany dotychczas poziom odnotowano w eksporcie części i akcesoriów (11,24 mld euro) oraz pojazdów ciężarowych (2,67 mld euro).

Eksport branży motoryzacyjnej, w mld euro



*Prognoza

Źródło: AutomotiveSuppliers.pl, Rekordowy eksport w 2017!

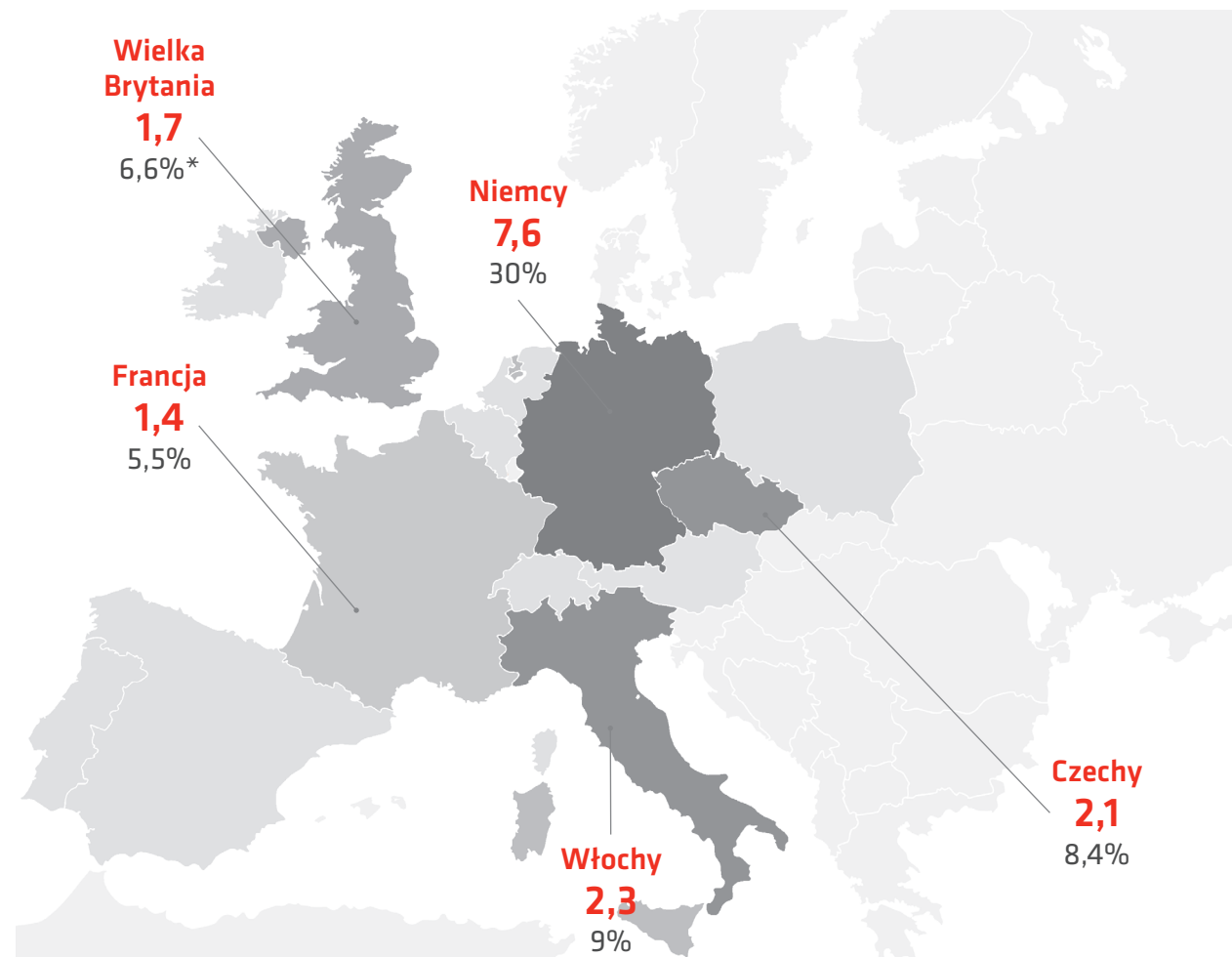
¹ Raport „Ile polskiego genu w polskim przemyśle motoryzacyjnym?” przygotowany przez PKO BP, Agencję Rozwoju Przemysłu oraz Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur

² <https://www.autoexpert.pl/rynek-i-zarzadzanie/Juz-ponad-milion-osob-pracuje-w-branzy-motoryzacyjnej,10595,1>

³ <https://biznes.newseria.pl/news/branza-motoryzacyjna,p1178459578>

Największym rynkiem zbytu są dla nas Niemcy (odpowiadają za 30% całego eksportu i ponad 38% w segmencie części i akcesoriów)⁴.

Największe rynki zbytu w 2017 r., w mld euro



*Udział

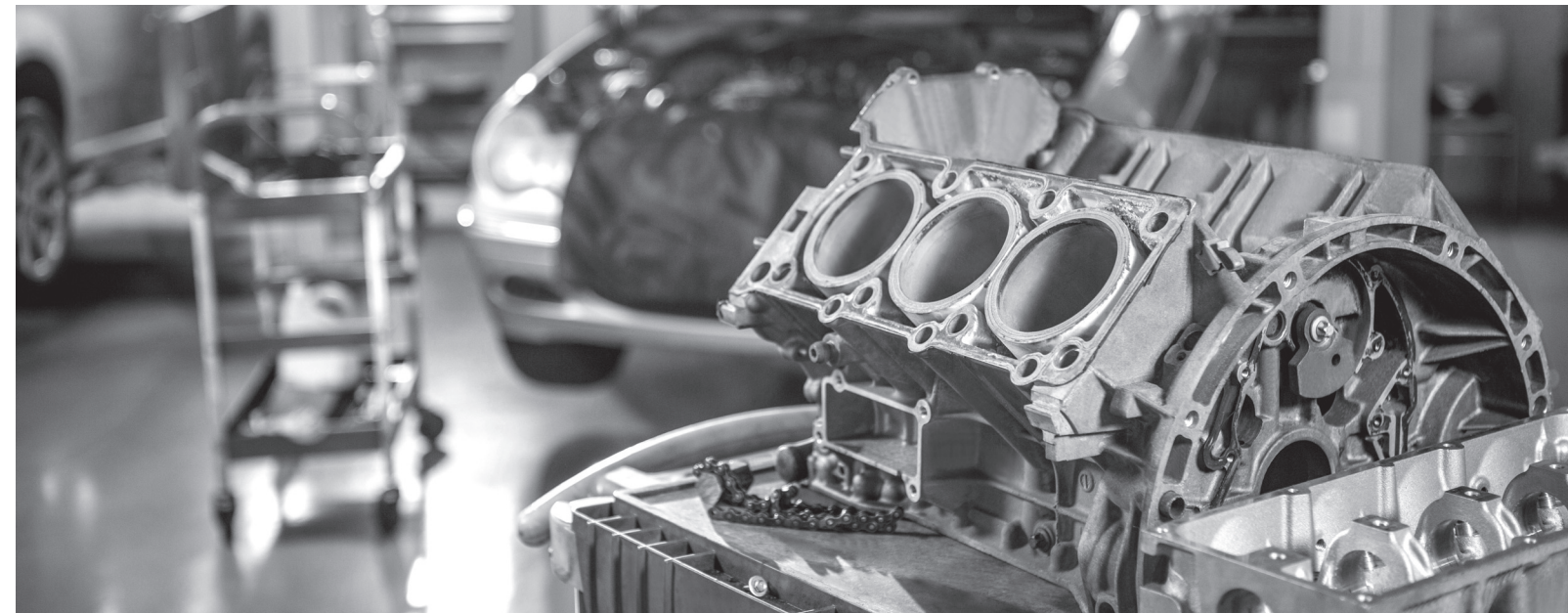
Źródło: AutomotiveSuppliers.pl, Rekordowy eksport w 2017!

⁴ http://www.automotivesuppliers.pl/images/stories/export/2017/12/informacja_prasowa_automotivesuppliers_pl_2018_03_28_eksport_12%20miesiacy_2017.pdf

Szanse...

Obok eksportu, polska branża motoryzacyjna w ogromnym stopniu napędzana jest przez bezpośrednie inwestycje zagraniczne. Z danych FDI Markets wynika, że w ubiegłym roku było 49 takich projektów. Dodatkowo właśnie w branży motoryzacyjnej inwestycje mają przynieść najwięcej kapitału do Polski (łącznie 2,1 mld euro)⁵. W najbliższym czasie również mamy szansę na kilka dużych inwestycji zagranicznych. Belgijski Umicore, producent materiałów do baterii samochodowych, rozważa

budowę w Polsce nowej fabryki. Francuska spółka F2J REMAN zamierza wybudować w Radomiu zakład specjalizujący się w regeneracji małych i średnich silników, skrzyń biegów oraz przekładni planetarnych. Chińczycy planują wybudować we Wrocławiu fabrykę komponentów baterii litowo-jonowych, a Toyota ogłosiła, że w 2020 roku rozpocznie produkcję nowej generacji silników w Jelczu-Laskowicach.



...i zagrożenia

Cieniem na pozytywnych prognozach kładą się liczne obawy i zagrożenia, o których mówią sami przedstawiciele branży. Według sondażu opinii, przeprowadzonego przez firmy SDCM i Frost & Sullivan wśród menedżerów reprezentujących producentów części, dystrybutorów oraz warsztaty samochodowe, największe zagrożenia dla branży motoryzacyjnej to: wojny cenowe (68%), braki kadrowe (56%) i elektromobilność (44%)⁶. Ta ostatnia – głównie z tego względu, że obecnie większość przemysłu motoryzacyjnego w Polsce jest zorganizowana wokół produkcji części do samochodów o konwencjonalnych rodzajach napędu. Dla fabryki, która produkuje tłumiki do po-

jazdów spalinowych, rozwój elektromobilności może skutkować redukcją personelu.

Inne badanie – „MotoBarometr 2017. Nastroje w automotive. Polska, Czechy, Niemcy, Rosja, Rumunia, Słowacja”, przeprowadzone przez firmę Exact Systems – pokazuje z kolei, że dominującym zagrożeniem dla rozwoju motobranży w Polsce jest niepewność odnośnie sytuacji gospodarczo-politycznej (42%). Jedna trzecia ankietowanych wskazuje na zbyt słabą promocję motoryzacji przez polski rząd na arenie międzynarodowej. Zaś trzecie i czwarte miejsce zajmują: spadek sprzedaży aut na świecie i wzrost kosztów pracy⁷.

⁵ <https://www.salon24.pl/u/polska-gospodarka/841201,imponujacy-wzrost-inwestycji-zagranicznych-w-polsce>

⁶ <http://www.egospodarka.pl/147429,Jak-czesci-motoryzacyjne-oceniaja-rynek,1,56,1.html>

⁷ <http://www.egospodarka.pl/145577,Branza-motoryzacyjna-bez-inwestycji-nie-bedzie-sukcesu,1,56,1.html>

Sprzedaż

W Polsce nabywcami nowych samochodów w przeważającej większości (70%) są firmy. Pomimo systematycznych wzrostów wolumenu sprzedaży nowych aut, to wciąż ponad dwukrotnie większy jest import używanych. W 2016 roku było to 1,038 mln pojazdów⁸.

Według Raportu Branży Motoryzacyjnej 2017/18 Związku PZPM, dilerzy raczej nie mają powodów do niepokoju. Nowe auta w Polsce wciąż się sprzedają. Eksperti prognozują, że wolumen rynku w 2020 roku może przekroczyć pół miliona sztuk samochodów osobowych.

Polska: prognoza sprzedaży samochodów osobowych 2009-2020 (w tys.)



Źródło: <http://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Roczniki-i-raporty/Raport-branzy-motoryzacyjnej-2017-2018>

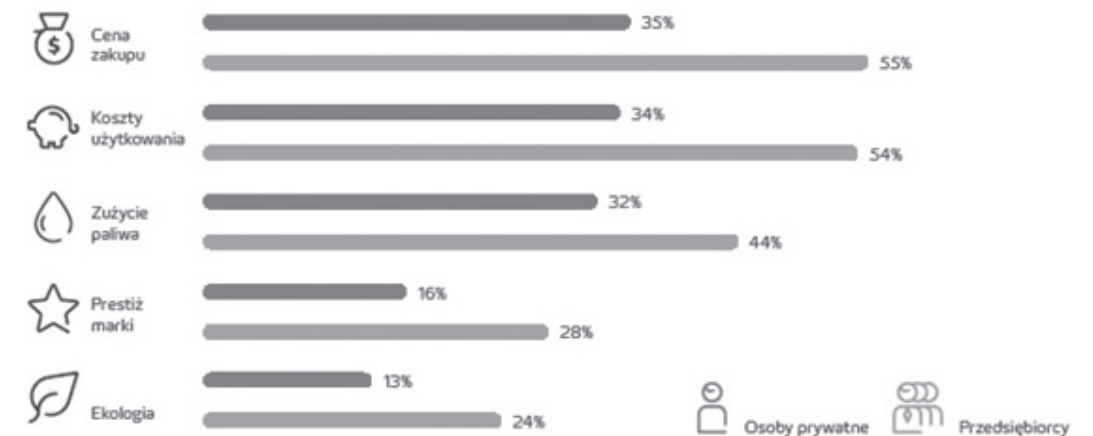
Niemniej jednak będą musieli w tej kwestii liczyć na wzmożone zakupy ze strony przedsiębiorstw. Statystyczny Kowalski woli bowiem kupić auto używane i tańsze w eksploatacji. Na pierw-

szym miejscu zdecydowanie stawia cenę, następnie koszty użytkowania i zużycie paliwa. Na szarym końcu tych wartości pozostaje ekologia.

⁸ <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/branza-motoryzacyjna-w-polsce-raport-kpmg/wbn01sx>

Kryteria wyboru

Jakie kryteria są dla Pana(i) najważniejsze przy zakupie samochodu? (możliwa więcej niż jedna odpowiedź)



Źródło: Raport Innogy „Autostrada do elektromobilności. Czy jesteśmy gotowi na samochody elektryczne?”



KOMENTARZ



Roman Kantorski

prezes Polskiej Izby Motoryzacji

Branża motoryzacyjna w Polsce, szczególnie firmy produkujące części i komponenty do montażu nowych samochodów, uzależniona jest głównie od sytuacji na rynkach międzynarodowych. To jest czynnik determinujący wzrosty oraz spadki, w obszarze ilości produkowanych nowych samochodów i przez to części oraz komponentów zastosowanych przy finalnym montażu.

Kolejny aspekt to rynek pracy. Mimo że w Polsce obecnie już brakuje pracowników, szczególnie na stanowiskach produkcyjnych, to wciąż jesteśmy atrakcyjnym rynkiem dla inwestorów zagranicznych. Niemniej jednak, oczekiwania płacowe rosną, pracowników ubywa i może dojść do sytuacji, że wspominana atrakcyjność inwestycyjna zacznie spadać, inwestycje będą lokowane w innych krajach, a zakłady przenoszone w inne miejsca. Ratunkiem może być tutaj 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.

Trochę innymi prawami rządzi się tzw. aftermarket, czyli sektor części zamiennych stosowanych przy naprawach. Nawet w momentach spadku popytu na samochody nowe, rynek serwisu, który wykorzystuje części zamienne do napraw, nie wyhamowuje nagle. Wiadomo – jeżeli jest kryzys i związane z nim oszczędności przekładające się na zakupy nowych towarów, społeczeństwa skupiają się na naprawach rzeczy używanych.

Ekologia

Od ekologii nie ma już jednak odwrotu. 16 marca 2017 r. Rząd przyjął dokument zwany „Planem Rozwoju Elektromobilności”. Jest on jednym z trzech elementów opracowanego w Ministerstwie Energii „Pakietu na Rzecz Czystego Transportu”, na który składają się również „Krajowe ramy polityki infrastruktury paliw alternatywnych” oraz „Fundusz Niskoemisyjnego Transportu”. Plan zakłada osiągnięcie liczby 1 mln aut elektrycznych do 2025 roku⁹.

Na razie w Polsce zarejestrowanych jest ponad 36 600 samochodów hybrydowych, elektrycznych i plug-in¹⁰. Przetargi na rodzime auta elektryczne trwają. W ubiegłym roku pierwszy rodzimy elektryczny pojazd zaprezentował Instytut KOMEL. Model FSE-01 bazuje na Fiacie 500: nadwozie i platforma auta produkowane są w Tychach, elektryczny silnik w Sosnowcu, natomiast finalny montaż pojazdu odbywa się w fabryce w Bielsku-Białej¹¹. Trudno jednak powiedzieć, czy ta ambitna, ogólnopolska konstrukcja wejdzie do masowej produkcji. Wszystko bowiem zależy od ceny końcowej pojazdu. Zdaniem Piotra Michalczyka, partnera w PwC, lidera zespołu doradztwa dla branży motoryzacyjnej, „Samochody elektryczne dostępne obecnie na polskim rynku kosztują minimum 80 tysięcy zł i póki co brak jest ekonomicznego auta elektrycznego dla masowego odbiorcy. Dopiero auta praktyczne, w cenie wynoszącej około 60 tys. zł mogłyby odmienić nasz rynek”¹².

⁹ Ministerstwo Energii „Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce”, Warszawa 2016 r.

¹⁰ Raport Innogy „Autostrada do elektromobilności. Czy jesteśmy gotowi na samochody elektryczne?”

¹¹ <http://fs-e.pl/blog/>

¹² Raport PwC „Czym i jak chcą jeździć Polacy? Trendy w branży motoryzacyjnej”

KOMENTARZ



Mirosław Sędkowski

zarządzający programem Rzetelna Firma w ramach Kaczmarek Group

Przez wiele lat pokutowała opinia o polskiej taniej sile roboczej. Dziś zdołaliśmy przekonać Zachód, że za polską produkcją stoi nie tylko tania siła, ale przede wszystkim kompetencje, potencjał wzrostu, jakość, rzetelność i terminowość. Kolejnym krokiem w utrzymaniu silnej pozycji na europejskich rynkach powinny być inwestycje polskiego przemysłu w innowacyjne technologie – takie, które zagwarantują nam pozycję w globalnym łańcuchu wartości. A bez wątpienia jednym z kluczowych trendów motoryzacyjnych na świecie oraz w Europie jest obecnie elektromobilność.

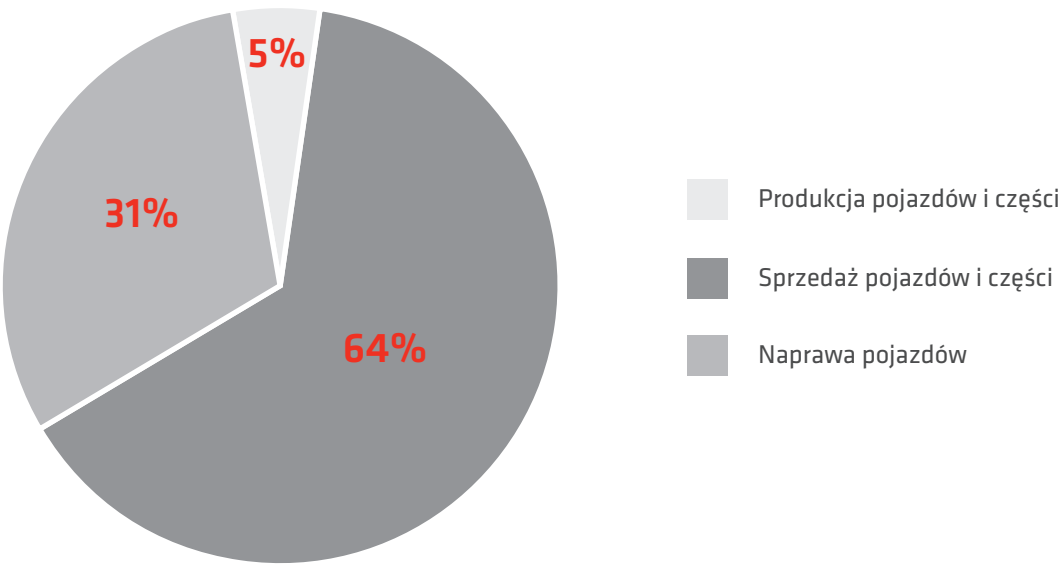
Według wymogów Unii Europejskiej, w 2021 roku średnia emisja dwutlenku węgla nowych samochodów sprzedawanych na terenie Unii ma wynosić nie więcej niż 95 g/km. Producenci, którzy chcą uniknąć kar, muszą się do tego przepisu stosować. Również my, jako największy w tej części Europy dostawca komponentów, powinniśmy przestawić się na nowe regulacje i stopniowo dostosowywać linie produkcyjne do nowych technologii – w szczególności związanych z autami elektrycznymi, hybrydowymi, a niedługo również autonomicznymi. 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 wymaganiom, szybko znajdą nowego dostawcę.

Zadłużenie branży motoryzacyjnej

Niemniejszym zagrożeniem dla sytuacji i przyszłości sektora są długi. Według danych Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej, całkowite zadłużenie branży motoryzacyjnej wynosi już 721 137 433,09 zł, przy czym najwyższe jest ono w sektorze sprzedaży pojazdów i części (462 373 049,18 zł), a najniższe w produkcji (34 802 438,20 zł).

Podsektor	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

Zadłużenie w podziale na podsektory



Sektor sprzedaży zmagają się również z problemem największej liczby dłużników i największej liczby zobowiązań:

Liczba zobowiązań w podziale na podsektory



Liczba dłużników w podziale na podsektory



KOMENTARZ



Roman Kantorski

prezes Polskiej Izby Motoryzacji

Statystyki pokazują, że w tym roku nastąpił dość duży przyrost zadłużenia wobec wierzycieli wtórnych, którzy kupują długi głównie z banków, firm ubezpieczeniowych, sieci komórkowych, etc. Proszę zwrócić uwagę, że w analogicznym okresie roku 2017 dominowało zadłużenie wobec wierzycieli głównych. Tegoroczny trend, związany z wierzycielami wtórnymi, wynika zapewne z doświadczeń wierzycieli głównych i ich decyzji związanych z przekazywaniem zadłużeń do firm windykacyjnych. Być może ten kierunek jest łatwiejszy, skuteczniejszy i bardziej opłacalny dla obu grup wierzycieli.

W samej motoryzacji nie było natomiast jakiegoś większego tąpnięcia, a już na pewno nie w sektorze przemysłu motoryzacyjnego, czyli produkcji motoryzacyjnej.

Trochę inaczej może wyglądać kondycja autokomisów, sprzedawców części czy serwisów samochodowych. Dlatego problemem mogą być również nierejestrowane długi dilerów nowych aut zaciąganych u importerów, co wynika z przymusu rejestracji samochodów na swoją firmę, zanim te zostaną faktycznie sprzedane. Do tego dochodzi konieczność płacenia podatku VAT za ten bardzo drogi towar. Ponadto pojazdy dość szybko tracą na wartości, co również obciąża salony samochodowe.

Z kolei serwisy samochodowe, szczególnie te dokonujące napraw po wypadkowych, mają przede wszystkim ustawiczny problem z uzyskaniem pełnych należności od towarzystw ubezpieczeniowych. Mimo że na ogół odzyskują należne im pieniądze, to jednak spór najczęściej kończy się w sądzie, a rozstrzygnięcie procesu wymaga czasu.

Jak pokazuje szczegółowa analiza KRD, firmy motoryzacyjne mają kłopot przede wszystkim z obsługą kredytów. O ile bowiem w zeszłym roku dominowało zadłużenie wobec banków i leasingu, o tyle w tym roku przeważają należności wobec wtórnych wierzycieli (37,8%). A ci kupują długi przede wszystkim z banków, firm leasingowych, telekomunikacyjnych i firm ubezpieczeniowych, a częściowo także z innych branż (przemysłu, handlu, transportu, budownictwa).

Komu zalegają firmy motoryzacyjne



Zarządzanie wierzytelnościami
272,92 mln zł



Banki, leasing
206,92 mln zł



Handel hurtowy i detaliczny
65,51 mln zł



Ubezpieczenia
28,22 mln zł



Przemysł
27,92 mln zł



Transport
15,53 mln zł



Budownictwo
12,95 mln zł



Nieruchomości,
prąd, gaz, woda
12,18 mln zł



Telekomunikacja
9,34 mln zł



Inne
69,65 mln zł

KOMENTARZ



Adam Łacki

prezes Zarządu Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA

Tak duże zadłużenie branży motoryzacyjnej (ponad 721 milionów złotych) to z jednej strony efekt problemów wynikających z obsługi kredytów, pożyczek i leasingów, a z drugiej – efekt 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.

Należy jednak pamiętać, że powodem zadłużenia nie jest wyłącznie złe gospodarowanie środkami. Gdy kontrahenci przestają płacić, to i przedsiębiorca ma problem. Dlatego jedną z głównych przyczyn niewypłacalności są zatory finansowe spowodowane przez współpracę z nierzetelnym kontrahentem. Taki los spotkał zapewne największych rekordzistów na liście dłużników – czyli przedsiębiorstwa zajmujące się sprzedażą aut.

Co jest również niepokojące, wiele firm ryzykuje na własne życzenie, podpisując umowy z kontrahentami, o których nic nie wie. Wskazuje na to zarówno raport ARP¹³, 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.

Dłużnicy – rekordziści

Firmy z sektora motoryzacyjnego mają już niemal 89 tys. niezapłaconych faktur. I choć średni dług wynosi 32 753,66 zł, to są wśród nich rekordziści z zadłużeniem, które przekracza 5 mln zł.

Absolutną rekordzistką w tym zakresie jest firma z województwa śląskiego handlująca samochodami, która ma 7 zobowiązań i dług na kwotę 12,4 mln zł wobec funduszu sekurytyzacyjnego.

Drugie przedsiębiorstwo, z województwa kujawsko-pomorskiego, również zajmuje się sprzedażą samochodów. Posiada 13 zobowiązań wobec 5 wierzycieli. Wśród nich znajdują się: firmy handlujące częściami samochodowymi, narzędziami, akcesoriami i kosmetykami do samochodów, firma transportowa i fundusz sekurytyzacyjny. Łączny dług tego przedsiębiorstwa wynosi 5,7 mln zł.

5,4 mln zł to łączne zadłużenie trzeciej firmy, z Bydgoszczy, która zajmuje się konserwacją i naprawą samochodów. Ma 2 zobowiązania wobec przedsiębiorstwa handlującego oponami, felgami, częściami do układu jezdowego i szybami.

Ostatnie miejsce na liście najbardziej zadłużonych przedsiębiorstw przypadło firmie zajmującej się konserwacją i naprawą samochodów. Ma ona dług w wysokości 5,3 mln zł i 37 zobowiązań wobec aż 8 wierzycieli. Wśród nich znajduje się fundusz sekurytyzacyjny, hurtownia spożywcza, hurtownie części samochodowych, firma zajmująca się obsługą inwestycji czy dystrybutor kosmetyków samochodowych.

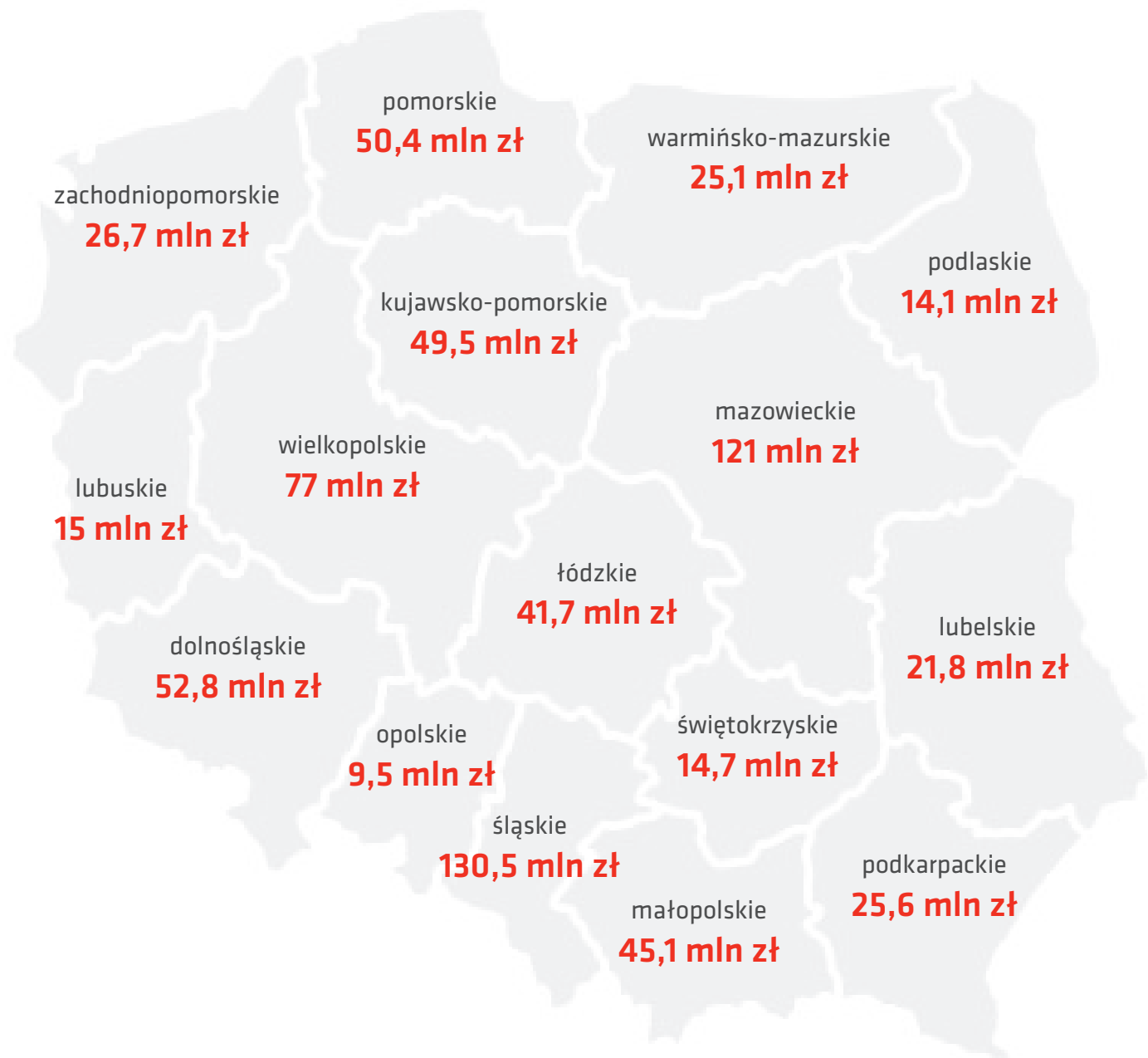


¹³ Raport „Ile polskiego genu w polskim przemyśle motoryzacyjnym?” przygotowany przez PKO BP, Agencję Rozwoju Przemysłu oraz Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktury, str. 46

Zadłużenie w podziale na województwa

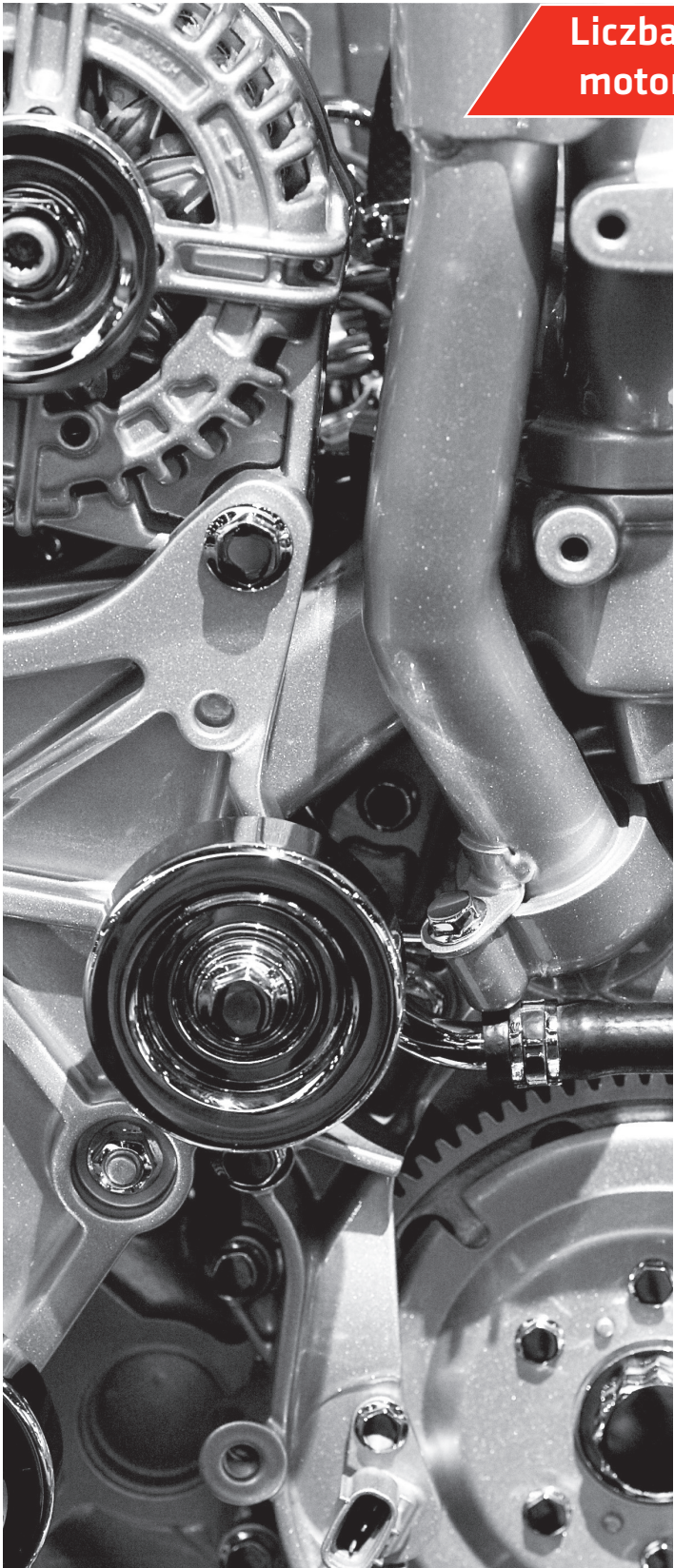
Według Raportu „Ile polskiego genu w polskim przemyśle motoryzacyjnym?”, 66% całkowitej produkcji polskiego przemysłu motoryzacyjnego generowana jest przez obszar pięciu województw (śląskiego, wielkopolskiego, mazowieckiego, dolnośląskiego oraz małopolskiego). Niestety, z danych KRD wynika, że cztery z nich należą jednocześnie do najbardziej zadłużonych. Województwo śląskie boryka się z długiem w wysokości 130,492 mln zł, mazowieckie – 121 mln zł, wielkopolskie – 77 mln zł, dolnośląskie – 52,8 mln zł. Małopolskie pod tym względem zajmuje nieco niższą pozycję na niechlubnej liście dłużników: 45,1 mln zł.

Łączne zadłużenie firm motoryzacyjnych w podziale na województwa



Pod względem liczby niezapłaconych faktur prym wiodą Mazowsze (16 357), Śląsk (12 595) i Wielkopolska (8 808).

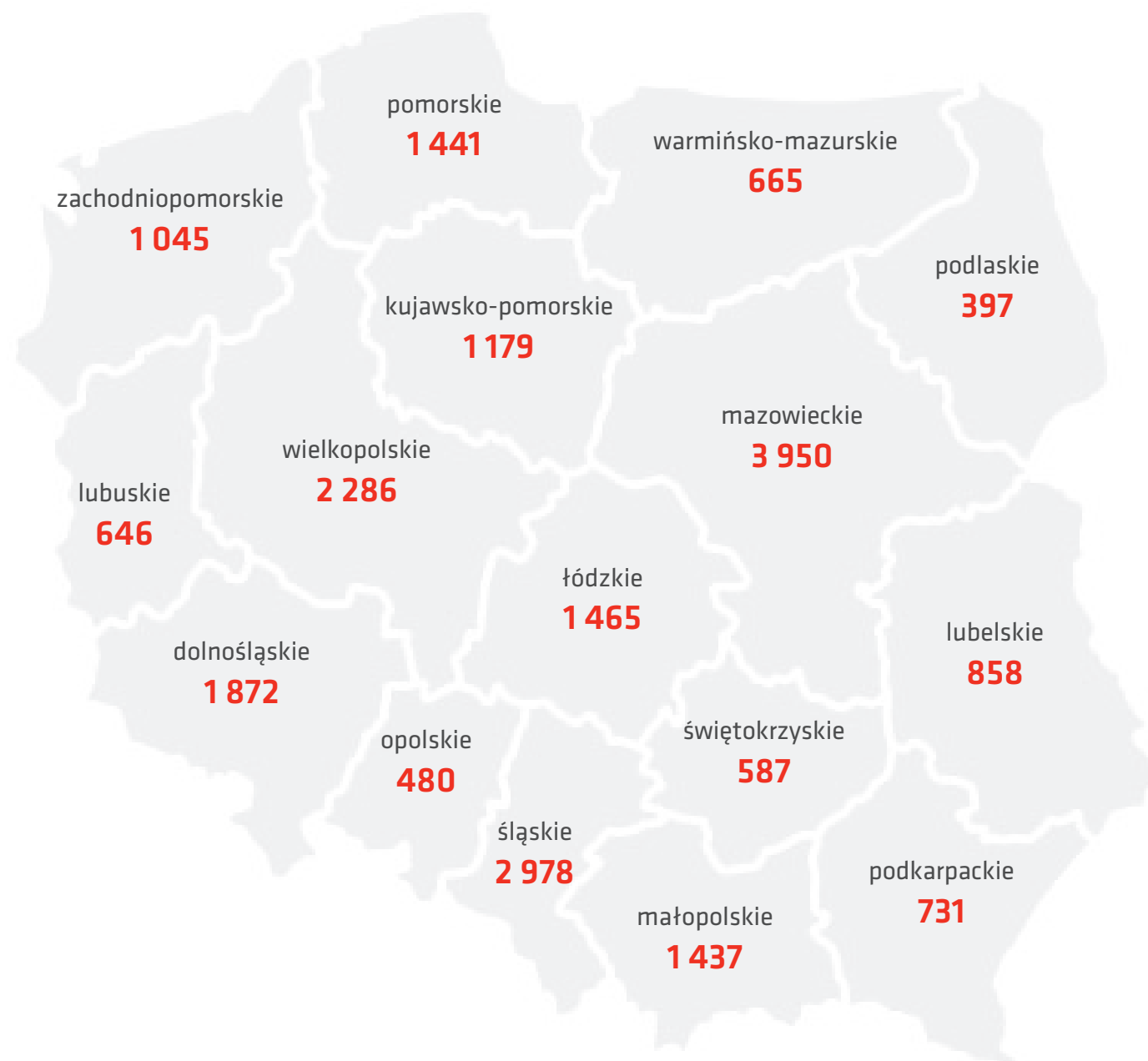
Liczba nieuregulowanych zobowiązań branży motoryzacyjnej w podziale na województwa



mazowieckie	16 357
śląskie	12 595
wielkopolskie	8 808
dolnośląskie	7 281
pomorskie	6 222
łódzkie	6 113
małopolskie	5 943
kujawsko-pomorskie	4 884
zachodniopomorskie	3 391
lubelskie	3 378
podkarpackie	3 001
warmińsko-mazurskie	2 746
świętokrzyskie	2 541
lubuskie	2 272
opolskie	1 783
podlaskie	1 668

Także jeśli chodzi o liczbę dłużników, te trzy województwa nie mają sobie równych: mazowieckie (3 950), śląskie (2 978) i wielkopolskie (2 286).

Liczba dłużników w branży motoryzacyjnej w podziale na województwa



Branża motoryzacyjna w roli wierzyciela

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. Niemało, bo blisko 30 mln zł są im winni koledzy po fachu, czyli też działający w branży motoryzacyjnej.

KOMENTARZ



Jakub Kostecki

prezes Zarządu
Kaczmarek Inkasso

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.

Kto zalega firmom motoryzacyjnym?



Handel hurtowy i detaliczny
31,93 mln zł



Motoryzacja
29,55 mln zł



Transport i spedycja
28,23 mln zł



Budownictwo
22,13 mln zł



Przemysł
20,10 mln zł



Inne
18,75 mln zł



POLSKA IZBA MOTORYZACJI