

Sytuacja finansowa branży motoryzacyjnej w dobie historycznego prosperity

Ogólnopolski raport Krajowego Rejestru Długów
Biura Informacji Gospodarczej SA



Kwiecień 2017 r.
I Edycja



Partnerem raportu jest

PIM

POLSKA IZBA MOTORYZACJI

Wstęp

Ogólnopolski raport „Sytuacja finansowa branży motoryzacyjnej w dobie historycznego prosperity” to najnowsza publikacja oparta o dane Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA dotycząca zobowiązań w tym sektorze gospodarki – zarówno producentów, ale również sprzedawców samochodów, sklepów i hurtowni motoryzacyjnych oraz warsztatów. Znajdują się w nim informacje na temat liczby dłużników i wartości ich zobowiązań w podziale wojewódzkim. Zestawienie pokazuje także, gdzie firmy motoryzacyjne się zadłużają najczęściej wraz z wolumenem ich długów oraz jakie są przyczyny takiego stanu rzeczy. Raport prezentuje także lustrzane odbicie, czyli informację na temat firm motoryzacyjnych w roli wierzyciela.

Publikacja powstała w oparciu o dane Krajowego Rejestru Długów z 27 marca 2017 r.

Krajowy Rejestr Długów Biuro Informacji Gospodarczej SA jest najstarszym i największym biurem informacji gospodarczej w Polsce. Działa od 4 sierpnia 2003 r. na podstawie Ustawy o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych. Obsługuje wszystkie podmioty gospodarcze – od jednoosobowych firm, poprzez małe i średnie przedsiębiorstwa, po wielkie korporacje. KR D BIG SA jest partnerem Konsorcjum Kaczmarek Group, do którego należą również firma windykacyjna Kaczmarek Inkasso, Rzetelna Firma, Kancelaria Prawna VIA LEX oraz Narodowy Fundusz Gwarancyjny.

Partnerem raportu „Sytuacja finansowa branży motoryzacyjnej w dobie historycznego prosperity” jest Polska Izba Motoryzacji.

Polska Izba Motoryzacji jest organizacją samorządu gospodarczego powstałą w 1994 roku. Skupia przedstawicieli szeroko rozumianego lobby sektora motoryzacyjnego. Zrzesza zarówno małe i duże przedsiębiorstwa oraz stowarzyszenia działające w Polsce, m.in. producentów części i komponentów, dilerów samochodów, niezależne warsztaty, organizacje eksperckie, stowarzyszenia branżowe firm motoryzacyjnych, media motoryzacyjne oraz firmy transportowo-logistyczne. Do celów Izby należy: reprezentowanie interesów członków zrzeszonych, aktywizacja zawodowa środowiska branżowego, doskonalenie kwalifikacji zawodowych, organizacja szkoleń zawodowych, działalność popularno-naukowa w zakresie nowych technologii, globalnej jakości, a także współtworzenie warunków dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska, kształtowanie etyki zawodowej środowiska. Izba jest reprezentantem członków wobec władz i administracji Rzeczypospolitej Polskiej.



Motoryzacja wrzuca wyższy bieg, ale dławi się w spalinach długów

Motoryzacja to stale dynamicznie rozwijający się segment przemysłu w Polsce. Brak posiadania własnej marki narodowej w żaden sposób w tym nie przeszkadza. Najnowsze dane GUS wskazują, że wręcz jest to motor polskiego przemysłu. Jeśli w lutym br. wskaźnik oceny koniunktury w całym tym obszarze wzrósł o 4,5%, to w przypadku samej motoryzacji zmiana wyniosła na plus aż 17,1%. Liczby te aż tak nie dziwią, gdyż od kilku lat wyraźnie zauważany jest wzrost inwestycji w zakłady motoryzacyjne w Polsce – czy to producentów samochodów, czy części i akcesoriów. Niebawem w Jaworze powstanie kolejna fabryka Mercedesa. Fiat na dobre zadomowił się w Tychach i Bielsku-Białej, a Toyota jest największym pracodawcą dla mieszkańców Wałbrzycha. Oprócz tego na polskim rynku aktywne i mocno obecne są jeszcze takie koncerny jak General Motors czy Volkswagen. Przykładów można oczywiście mnożyć zdecydowanie więcej.

Należy dodać, że w nadchodzącej przyszłości można spodziewać się kolejnych kroków w kierunku rozwoju przemysłu motoryzacyjnego na terenie Polski. Tylko w ubiegłym roku wartość inwestycji w tym sektorze wyniosła 916 mln euro. W związku z tym wyraźnie rośnie produkcja nowych samochodów, części i komponentów, a także ich eksport. Pewnym symbolicznym podkreśleniem wagi motoryzacji dla polskiej gospodarki jest utworzony na przełomie 2016 i 2017 roku indeks giełdowy WIG-motoryzacja.

Na dobre wyniki jednakże cieniem rzuca się ponad 441 mln zł długów tej branży. Średnie zadłużenie firmy motoryzacyjnej zarejestrowanej w bazie danych Krajowego Rejestru Długów wyniosło prawie 26,5 tys. zł, zaś przeciętna wartość jednego niezapłaconego zobowiązania to blisko 7 tys. zł. Największy kłopot z terminowym regulowaniem płatności występuje w województwie śląskim.

BRANŻA MOTORYZACYJNA I JEJ DŁUGI



441 702 315,76 zł

– całkowite zadłużenie branży motoryzacyjnej w Polsce



63 373

– liczba niezapłaconych zobowiązań w branży motoryzacyjnej



16 677

– liczba firm motoryzacyjnych posiadających długi

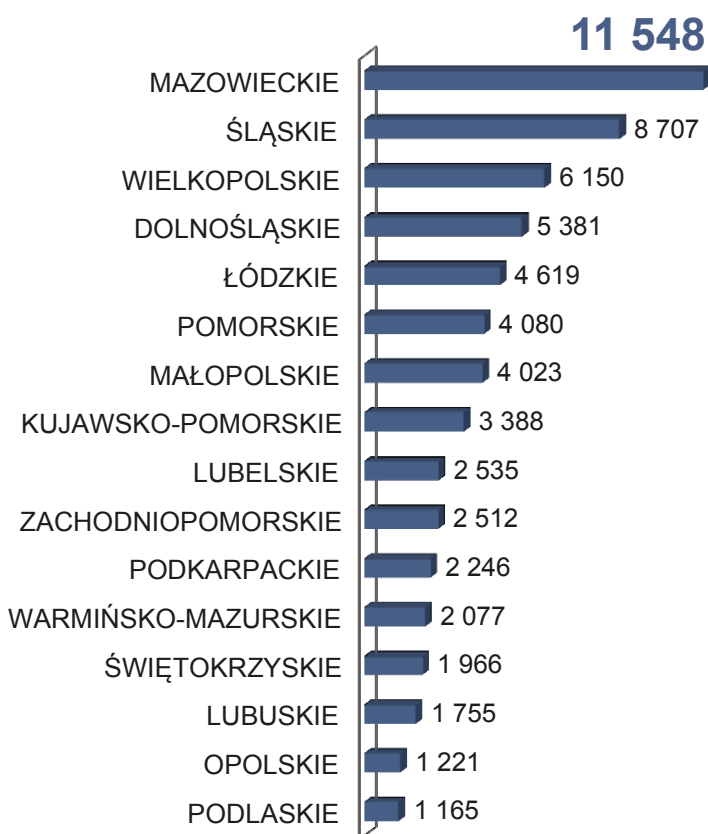
Branża motoryzacyjna i jej długi

Łączne zadłużenie firm z branży motoryzacyjnej (naprawa, sprzedaż, produkcja pojazdów i części) w marcu 2017 r. wyniosło 441,7 mln zł i jest to aż o 28,8% więcej niż miało to miejsce w lipcu 2016 roku. Od tego czasu o około 3 tys. (do ponad 16,5 tys.) zwiększyła się także sama liczba firm widniejących w KRD BIG. Łączna liczba ich

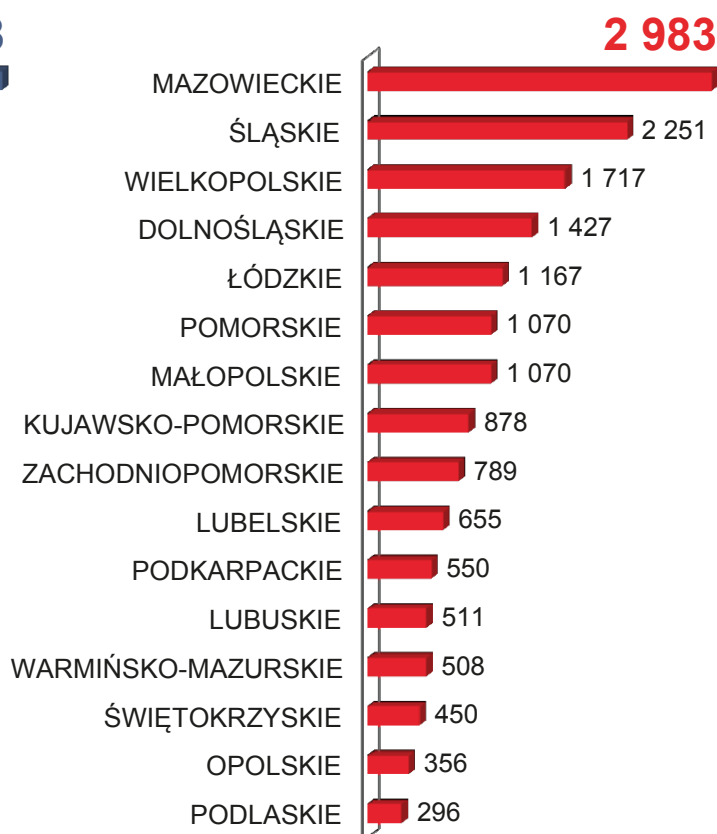
nieopłaconych zobowiązań wyniosła ponad 63 tys. W największym stopniu na ten wynik składają się firmy z województwa śląskiego, mazowieckiego oraz wielkopolskiego.

Liczba zobowiązań i dłużników w podziale na województwa

LICZBA ZOBOWIĄZAŃ



LICZBA DŁUŻNIKÓW

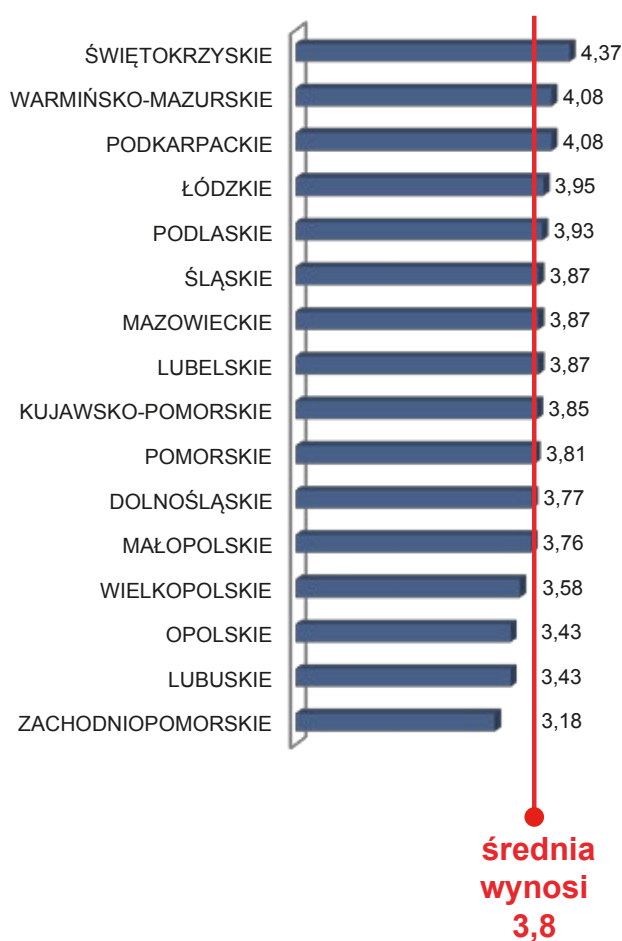


Zarówno pod względem liczby zobowiązań jak i liczby dłużników, liderem w obu zestawieniach jest województwo mazowieckie

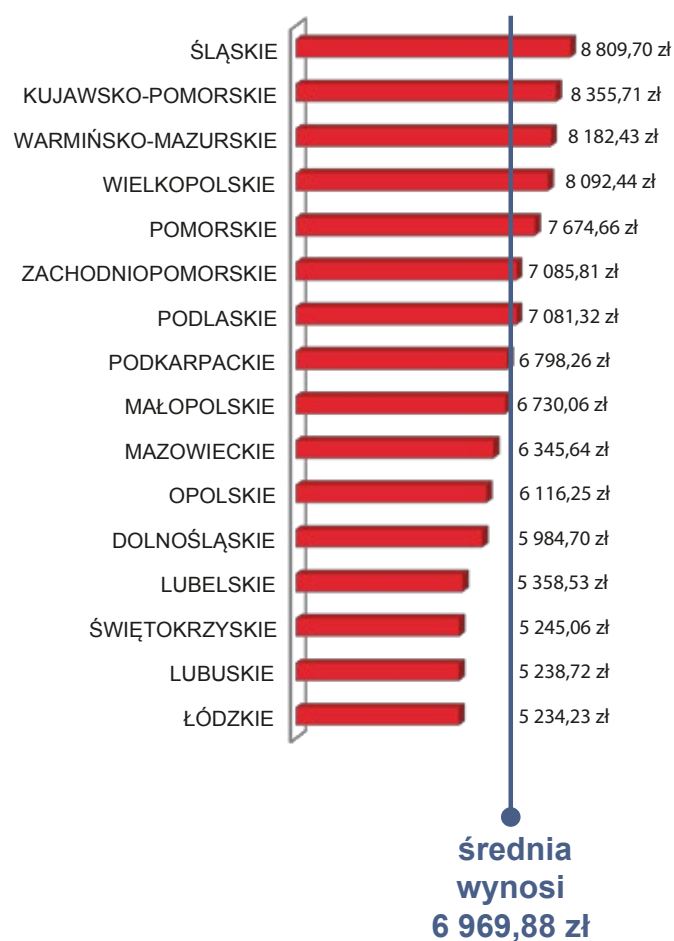
Długi firm motoryzacyjnych w podziale na województwa

Średnia liczba zobowiązań oraz średnia wartość zobowiązania w podziale wojewódzkim

ŚREDNIA LICZBA ZOBOWIĄZAŃ



ŚREDNIA WARTOŚĆ ZOBOWIĄZANIA



Średnie zadłużenie firmy wynosi

26 485,71 zł

Przeciętnie dłużnik z branży motoryzacyjnej wpisany do KRD zalega ze spłatą prawie czterech zobowiązań (3,8). Ich łączna średnia wartość wynosi 26 485,71 zł, z czego na niekorzyść wyróżniają się firmy z województw: śląskiego, warmińsko-mazurskiego oraz kujawsko-pomorskiego. Dla nich warto-

ści te kształtują się powyżej 30 tys. zł. Z kolei najmniejszym średnim zadłużeniem na firmę mogą pochwalić się przedsiębiorstwa z lubuskiego (niecałe 18 tys. zł), lubelskiego, łódzkiego oraz opolskiego (poniżej 21 tys. zł).

Długi firm motoryzacyjnych w podziale na województwa

ŁĄCZNA WARTOŚĆ DŁUGÓW W PODZIALE NA WOJEWÓDZTWA



ŚLĄSKIE

76 706 106,12 zł



MAZOWIECKIE

73 279 479,30 zł



WIELKOPOLSKIE

49 768 520,26 zł



DOLNOŚLĄSKIE

32 203 713,71 zł



POMORSKIE

31 312 627,13 zł



**KUJAWSKO-
POMORSKIE**

28 309 168,65 zł



MAŁOPOLSKIE

27 075 061,73 zł



ŁÓDZKIE

24 176 949,91 zł



**ZACHODNIO-
POMORSKIE**

17 799 559,47 zł



**WARMIŃSKO-
MAZURSKIE**

16 994 907,21 zł



PODKARPACKIE

15 268 898,71 zł



LUBELSKIE

13 583 883,11 zł



ŚWIĘTOKRZYSKIE

10 311 789,25 zł



LUBUSKIE

9 193 955,36 zł



PODLASKIE

8 249 752,17 zł



OPOLSKIE

7 467 943,68 zł

Dane dotyczące rynku motoryzacyjnego od dłuższego czasu pokazują jego dynamiczny rozwój i powiększający się udział w kreowaniu PKB. Niestety, co potwierdzają dane Krajowego Rejestru Długów, temu procesowi częściowo towarzyszy

zwiększające się zadłużenie w segmentach handlu częściami oraz usługach. Pokazuje to niejednoznaczność i niejednorodność finansowej kondycji polskiej motoryzacji.

Motoryzacja niewątpliwie jest jedną z wizytówek polskiej gospodarki, a światowe koncerny chętnie u nas inwestują. Trzeba jednak zauważyć, że na sukces branży patrzymy poprzez pryzmat producentów, a to zaciemnia obraz realnej sytuacji. Niestety handel samochodami, częściami czy akcesoriami, a także usługi w tym obszarze mają się zdecydowanie gorzej, co widać w statystykach zadłużenia branży. O ile długi producentów stanowią ich niewielki odsetek, to w przypadku handlu i usług jest to poważny problem



– zwraca uwagę Adam Łacki,
prezes Zarządu Krajowego Rejestru Długów
Biura Informacji Gospodarczej SA

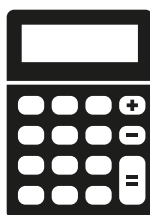


DŁUGI ZE WZGLĘDU NA PODBRANŻĘ

ZOBOWIĄZANIA



Produkcja pojazdów i części

3 074

Sprzedaż pojazdów i części

38 799

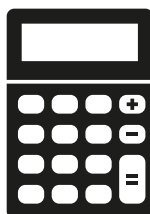
Naprawa

21 500

DŁUŻNICY



Produkcja pojazdów i części

737

Sprzedaż pojazdów i części

10 136

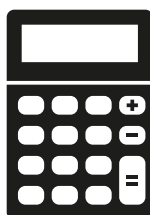
Naprawa

5 804

ZADŁUŻENIE



Produkcja pojazdów i części

25 393 129,04 zł

Sprzedaż pojazdów i części

274 179 186,94 zł

Naprawa

142 129 999,78 zł

Zobowiązania firm z branży motoryzacyjnej

Swoistą dychotomię polskiej motoryzacji doskonale widać śledząc zobowiązania firm z tej branży. Wielkie zakłady pod szyldem znanych i cenionych globalnych marek skoncentrowane na rynkach eksportowych znajdują się trochę na innej orbicie. Ich kondycja jest zależna przede wszystkim od sytuacji panującej na światowym czy europejskim rynku, a ta od kilku lat jest coraz lepsza. Polska jest jednym z czołowych eksporterów części

samochodowych i wydaje się, że w ciągu najbliższych lat nasza pozycja w tym względzie będzie się umacniać. Zupełnie inaczej kształtuje się sytuacja sprzedawców, hurtowni, sklepów czy serwisów – generalnie firm obsługujących rynek wewnętrzny. Pokazuje to diagram prezentujący zadłużenie w motoryzacji w rozbiciu na producentów, sprzedawców i serwisantów. Ich udział w „torcie zadłużenia” to odpowiednio: 5,75%, 62,07% i 32,18%.

Wbrew optymistycznym informacjom na temat polskiej motoryzacji, branża ma też swoje problemy. Musimy pamiętać, że przemysł motoryzacyjny to nie tylko fabryki globalnych koncernów, to przede wszystkim mniejsze zakłady, sklepy, hurtownie i serwisy. Tu rzeczywistość kształtuje się inaczej i nasza firma zauważa rosnący problem. Główne bolączki mniejszych graczy, to przede wszystkim duża konkurencja i rozdrobnienie, co przekłada się na trudności w pozyskaniu dostatecznej liczby klientów. Zdecydowanie niepokojący może być fakt, że zaledwie w około pół roku, zadłużenie sektora motoryzacyjnego wzrosło prawie o 30%. Jeśli ten trend się utrzyma, może się okazać,

że droga po jakiej porusza się polska branża motoryzacyjna będzie bardzo wyboista



– komentuje
Jakub Kostecki,
prezes Zarządu Kaczmarek Inkasso

Rzeczywiście zadłużenie wśród producentów należy do marginesu. System zamówień jest tak skonstruowany, że ich realizacja i płatności za nie odbywają się praktycznie na bieżąco, stąd jest tutaj niewiele przestrzeni, aby powstawały zaległości w płatnościach. Ewentualnym, poważnym zagrożeniem dla tego segmentu rynku mogą być gwałtowne wahania cen surowców, np. stali, ale szczęśliwie póki co nie mamy z niczym takim do czynienia. Hurtownie też są w relatywnie korzystnym położeniu, gdyż sklepy czy serwisy wiedzą, że zwlekание z realizacją płatności po prostu wiąże się z ryzykiem odcięcia dostaw potrzebnych im produktów, czy to do sprzedaży klientowi końcowemu, czy do realizacji swoich usług. I dane Krajowego Rejestru Długów dobrze to pokazują. Mówiąc o zadłużeniu w branży motoryzacyjnej należy jednakże dodatkowo brać pod uwagę poważny problem nierejestrowanych długów dilerów zaciąganych u importerów. W tym przypadku sprzedawca na swoje barki musi brać przymus rejestracji samochodów na swoją firmę, zanim te zostaną

faktycznie sprzedane. Do tego dochodzi konieczność płacenia VAT za bardzo drogi towar, jakim są samochody. Dodatkowym obciążeniem dla dilerów jest fakt, że przy tak dynamicznie zmieniającym się rynku jak motoryzacyjny, pojazdy relatywnie szybko tracą na wartości, co w praktyce również jest bardzo obciążające dla kieszeni sprzedawcy. Biorąc pod uwagę jeszcze inne aspekty zależności dilerów od importerów, ich faktyczne długi wynoszą grube miliony złotych



– powiedział
Roman Kantorski,
prezes Polskiej Izby Motoryzacji.

Komu zalegają firmy motoryzacyjne

KOMU JEST WINNA BRANŻA MOTORYZACYJNA



Wchodząc głębiej w problematykę zadłużenia firm motoryzacyjnych można wyróżnić kilka głównych kategorii wierzycieli. Co zrozumiałe, przede wszystkim jest to sektor finansowy (banki i firmy leasingowe) - 36% wszystkich wierzycieli, będący istotnym źródłem finansowania działalności i inwestycji.

W dalszej kolejności należy wymienić firmy windykacyjne (21%) oraz handel hurtowy i detaliczny (17%).

Bardzo interesujące jest zestawienie najnowszych danych KRD o zadłużeniu z lutową publikacją wskaźnika GUS dotyczącego oceny nastrojów w branży. Pokazuje to dwie twarze polskiej motoryzacji. Wskaźniki makro wydają się być bardzo optymistyczne i takie są też prognozy na temat przedstawicieli branży. Z naszych doświadczeń jednak wynika, że działalność na rynku tak bardzo zależnym od procesów globalnych, powoduje iż duża rzesza firm ma trudności z udźwignięciem tej sytuacji. Szczególnie wobec obserwowanej dynamiki zmian i bardzo silnej konkurencji. Do tego należy jeszcze dodać stale rosnącą popularność handlu częściami samochodowymi przez internet, co jest

najbardziej bolesne właśnie dla mniejszych firm



– stwierdza
Mirosław Sędlak,
prezes Rzetelnej Firmy

Długi firm motoryzacyjnych

Dodatkowo dla zrozumienia sytuacji w polskiej motoryzacji kluczowe jest rozróżnienie firm zajmujących się głównie eksportem od tych działających stricte na rynku wewnętrznym. Ten w rzeczywistości należy do najślabszych w Unii Europejskiej, co potwierdzają dane Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów. W lutym br. w Polsce zarejestrowano 38,5 tys. nowych aut osobowych. Dla porównania, w Czechach, gdzie liczba ludności jest około 4 razy mniejsza, było to 20,4 tys. Z kolei w Hiszpanii, gdzie populacja jest bardziej porównywalna do Polski, było to aż 97,7 tys. To jasno pokazuje, że Polacy kupują relatywnie niewiele nowych samochodów. Dodatkowo trzeba podkreślić, że 2/3 z nich to i tak zakupy firm, a nie osób fizycznych. Łącznie to negatywnie przekłada się na firmy ściśle z motoryzacją powiązane,

szczególnie te mniejsze – sklepy z częściami czy serwisy. To przy panującym nadal dużym rozdrobnieniu przyczynia się do dalszego zadłużania części handlowo-usługowej branży motoryzacyjnej



– ocenia Adam Łacki

Również w przypadku krajowego rynku warto dokonać podziału na podmioty duże, sieciowe oraz małe sklepy i zakłady. Ich sytuacja kształtuje się bowiem zgoła odmiennie. Najwięksi gracze w dużej mierze zajmują się sprzedażą i obsługą flot, co powoduje że ze względu na efekt skali oraz lepsze marże, a także prowizje od usług motoryzacyjnych (np. ubezpieczenia, serwisowanie), są generalnie w dobrej kondycji finansowej. Mikro i małe firmy nie mogą liczyć na benefity wynikające z dużych kontraktów czy zamówień. Do tego dochodzi stały, dynamiczny rozwój technologii w motoryzacji.

Ciągłe unowocześnianie pojazdów, stosowanie innowacyjnych rozwiązań elektronicznych wymaga też permanentnego inwestowania w wyposażenie warsztatu i kompetencje kadr. Przedsiębiorstwo zatrudniające kilka czy kilkanaście osób w takiej sytuacji staje przed poważnym problemem, gdyż ciągle dostosowywanie się do aktualnych wymogów rynku wymaga też nakładów finansowych. Brak inwestycji naturalnie wyklucza firmy z części rynku, co przyczynia się do pogłębiania różnic między dużymi a małymi firmami.

Musimy też pamiętać, że warsztaty samochodowe obsługują sporo szkód komunikacyjnych i to z jednej strony zapewnia im stały dochód, ale niestety często o bardzo długich terminach płatności. Tymczasem za kupowane części i podzespoły muszą zapłacić wcześniej. Gdy takie płatności się kumulują, albo gdy warsztat jest mały i ma niewielką płynność finansową, popada w długi. Kłopot mają też te serwisy, które obsługują firmy. Tu także nie wszyscy klienci bywają zdyscyplinowani i przeciągają terminy płatności albo nie płacą w ogóle kwestionując np. jakość usługi



– dodaje Jakub Kostecki

Firmy motoryzacyjne w roli wierzyciela

FIRMY MOTORYZACYJNE W ROLI WIERZYCIELA



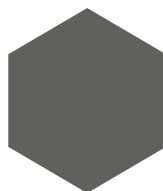
31 414 362,58 zł
- przemysł



22 908 303,01 zł
- motoryzacja



30 401 272,5 zł
- handel hurtowy i detaliczny



22 799 373,62 zł
- inne



27 887 903,32 zł
- transport i spedycja



22 671 780,35 zł
- budownictwo

Problemy finansowe firm z branży motoryzacyjnej są również powodowane faktem, że ich partnerzy biznesowi także doświadczają trudności z płynnością finansową i terminowym regulowaniem swoich zobowiązań. W efekcie tworzą się zatory płatnicze osłabiające kondycję przedsiębiorstw i stanowiące zagrożenie dla ich stabilności. Łączne zaległości

wobec sektora automotive w Polsce wynoszą ponad 158 mln zł. Wśród kategorii przedsiębiorstw, które w największym stopniu zalegają z płatnościami wobec firm motoryzacyjnych należy wymienić: przemysł (19,9% całego zadłużenia), handel (19,2%) oraz transport i spedycja (17,6%).

Warto również zwrócić uwagę, że 14,5% wierzytelności firm motoryzacyjnych to przeterminowane faktury innych przedstawicieli branży. A mowa tu o łącznej kwocie wynoszącej blisko 23 mln zł. Ta liczba pokazuje bezpośrednio problemy na linii hurtownia – sklep, sklep – serwis etc. Patrząc wyłącznie z perspektywy przedsiębiorstw motoryzacyjnych te długi są o tyle „większego kalibru”, gdyż w bezpośredni sposób przyczyniają się do pogarszania sytuacji w tym sektorze. W naszej opinii właśnie ta część długu pokazuje, jak w niektórych przypadkach sytuacja jest niekorzystna, bo przecież mówimy tu o braku terminowych

płatności wobec najważniejszych dla prowadzonego biznesu partnerów



– zwraca uwagę
Adam Łacki



PIM

POLSKA IZBA MOTORYZACJI