



Edscha AG

Czy będzie to rok upadłości dostawców w Europie?

Koniec 2008 r. pokazał całkowicie nowe oblicze przemysłu motoryzacyjnego. W zaledwie kilka tygodni sytuacja sektora zmieniła się o przysłowiowe 180 stopni. Gwałtowny spadek sprzedaży na rynkach europejskich zakłócił dotychczasową chwiejną równowagę. Sytuacja dotknęła najbardziej dostawców, zarówno produkcyjnych, jak i nieprodukcyjnych. Załamanie się przepływów finansowych oraz trudności z pozyskaniem finansowania, pograżyły szczególnie tych, którzy już wcześniej mieli problemy.

Ponieważ sektor producentów części i komponentów w Polsce w ostatnich latach nie doczekał się zbyt wielu opracowań, które w sposób syntetyczny mówiłyby o jego kondycji, podstawą niniejszej analizy będzie sytuacja na rynkach zachodnich, głównie niemieckim. Rynek ten jest bowiem głównym partnerem handlowym i odbiorcą produkowanych w Polsce samochodów i komponentów.

Do 80 upadłości w Niemczech?

Pod koniec lutego bieżącego roku, gdy skutki kryzysu były już mocno widoczne w branży samochodowej, firma Oliver Wyman, przedstawiła wyniki i prognozy dla sektora dostawców w raporcie „Kryzys w branży motoryzacyjnej”.

W okresie od listopada 2008 r. do początku lutego 2009 r., w ciągu trzech miesięcy, upadłość ogłosiło 22 dostawców, którzy mają swoje centrale w Niemczech lub posiadają swoje zakłady na terenie tego kraju. Analizowane firmy stanowiły ważny element sektora, ponieważ w 2007 r. wygenerowały w sumie przychody w wysokości 4,5 mld euro i zatrudniały 32 tys. osób w Niemczech i zagranicą.

Autorzy raportu postawili tezę, że fala niewypłacalności miała osiągnąć szczyt w marcu 2009 r., kiedy dostawcy mieli w pełni odczuć obniżone przychody, wynikające z przedłużonej przerwy bożonarodzeniowej i zredukowanego czasu pracy przez swoich klientów. Założono, że do końca bieżącego roku miałyby upaść od 50 do 80 dostawców, co będzie stanowić zagrożenie nawet dla 100 tys. miejsc pracy.

Należy podkreślić, że upadłości następują w jednym z najistotniejszych sektorów niemieckiej gospodarki. Z dochodami w wysokości 290 mld euro (2007 r.) oraz zatrudnieniem na poziomie 745 tys. pracowników, branża motoryzacyjna jest kluczowa w Niemczech. Co szóste miejsce pracy powiązane jest z motoryzacją. Nie tylko zatrudnienie świadczy o wadze przemysłu samochodowego. Jedna czwarta wszystkich funduszy, przeznaczanych na rozwój i badania w Niemczech, jest wydawana właśnie przez firmy motoryzacyjne. Szczególnie istotny jest sektor dostawczy, który generuje miejsca pracy dla ok. 43% zatrudnionych i z którego pochodzi ponad 60% wszystkich innowacji.

W raporcie podkreślono kilka istotnych elementów, które są analogiczne dla innych rynków, w tym polskiego. Dostawcy, którzy w ostatnich miesiącach złożyli wnioski o upadłość byli lub/są jednymi z najlepszych w branży. Przykładem może być Edscha – przez lata lider w produkcji zawiasów samochodowych. Ten niemiecki dostawca to także największy na świecie producent systemów dachowych do kabrioletów, z ponad 20% udziałem w rynku w 2007 r. Podobnych przykładów można wymieniać wiele: TMD Friction, jeden z głównych producentów okładzin hamulcowych czy austriacki Eybl, wiodący dostawca wyposażenia wnętrza samochodów. Każda z wymienionych firm w chwili ogłoszenia bankructwa zatrudniała kilka tysięcy osób, od 4,5 tys. do blisko 6,5 tys. pracowników.

Płynność podstawowym problemem

Większość upadających dostawców miała w okresie poprzedzającym kryzys doskonałą pozycję strategiczną w stosunku do konkurencji i w ostatnich latach odnotowywała wzrosty sprzedaży. Podstawowym powodem złożenia wniosku o ogłoszenie upadłości była utrata płynności finansowej. Kiedy nastąpiło gwałtowne załamanie obrotów, część dostawców stała się ofiarą wadliwej struktury kosztów i zaciągniętych wysoko oprocentowanych kredytów. Można stwierdzić, że dostawców „dobiły” niskie przepływy finansowe oraz brak możliwości obsługiwanego rosnącego zadłużenia.

To oczywiście nie jedyny powód trudnej sytuacji finansowej dostawców i następujących upadłości. W 2008 r., praktycznie do początku ostatniego kwartału, producenci toczyli nieustanną walkę z rosnącymi w zawrotnym tempie, cenami energii i materiałów, takimi jak stal, aluminium czy tworzywa sztuczne. Rzadko kiedy wyższe ceny surowców dostawcy mogli przerzucić na swoich klientów, a jeśli nawet miało to miejsce, to następowało z opóźnieniem. W efekcie, producenci, w wysokim stopniu zależni od cen surowców, tacy jak Wagon Automotive i Edscha (stal) czy Stankiewicz (tworzywa sztuczne), byli od kilku lat pod nieustanną presją.

Do tego dochodzą kontraktowe coroczne obniżki o kilka procent cen produkowanych części i komponentów. Dodatkowo w Niem-

zech, firmy sektora metalowego, zgodnie z umową zbiorową, musiały co roku podnosić o 4% wynagrodzenia. Sytuacja jest analogiczna do polskiej. Chyba nadal dobrze pamiętamy niedawne problemy z pozyskaniem oraz utrzymaniem pracowników i wiążące się tym podwyżki płac.

Motoryzacja na indeksie

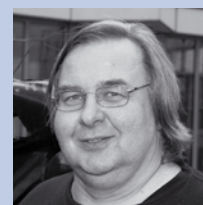
Swoją cegiełkę dołożył i niestety stale dokłada sektor bankowy. Obecnie kredyty i gwarancje kredytowe w Niemczech, Austrii czy Polsce, udzielane są nielicznym. Sektor motoryzacyjny jest oceniany przez banki i ubezpieczycieli kredytów jako bardzo ryzykowny. Sytuacja nie sprowadza się tylko do odmowy udzielenia finansowania. Firmy mają także ograniczane lub wręcz anulowane linie kredytowe. Ponadto banki renegegują warunki udzielonych już kredytów oraz żądają dodatkowych zabezpieczeń. Hermetyczność sektora bankowego, który najchętniej udzielałby finansowania tylko „pewniakom” (a takich brak w sektorze motoryzacyjnym) doprowadziła i wciąż niestety doprowadza do drastycznego pogorszenia kondycji dostawców i producentów aut. Nie można zapomnieć także o problemach w rozliczeniach w klientami, które w najlepszym przypadku sprowadzają

AUTORZY



Rafał Orłowski

Analityk
Przemysłu Motoryzacyjnego
AutomotiveSuppliers.pl



Peter Homola

Szef-korespondent
Automobil-Production Eastern
Europe Newsletter