

Informacja prasowa, 2024-09-30

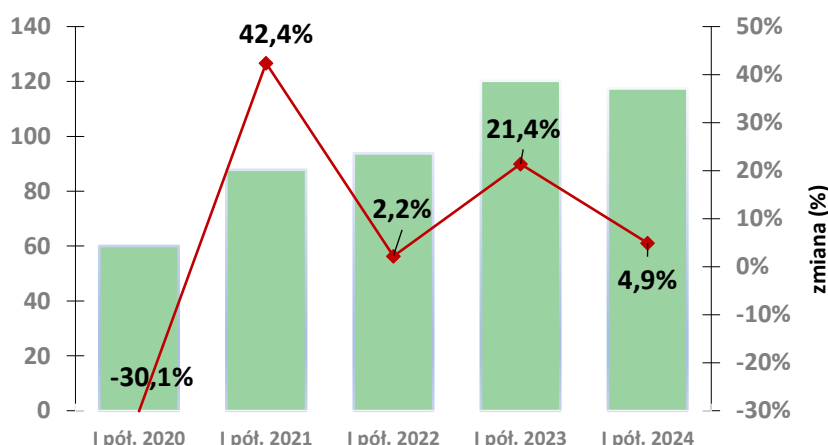
## I półrocze 2024: słabnie motoryzacyjny silnik polskiej gospodarki

- niższe wyniki produkcji sprzedanej (rok do roku) oraz przeciętnego zatrudnienia (w stosunku do I kwartału br.)
- wartość eksportu całej branży niższa niż przed rokiem (-17,86 proc.)
- nowy rekord eksportu części i akcesoriów w I półroczu (9,06 mld złotych)
- znaczący spadek eksportu baterii litowo-jonowych (-56,5 proc.)

### Produkcja sprzedana

W I półroczu 2024 r. produkcja sprzedana w grupie PKD 29 (produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep), zatrudniających więcej niż 9 osób wyniosła **117,5 mld złotych**. To teoretycznie o 4,9 proc. więcej niż w tym samym okresie 2023 roku. Dlaczego teoretycznie? - *Przed rokiem Główny Urząd Statystyczny podał, że w I półroczu produkcja sprzedana grupy PKD wyniosła 120,2 mld złotych - mówi Rafał Orłowski, Partner w AutomotiveSuppliers.pl. - GUS nie podaje, skąd obecnie, zakładając wzrost rok do roku o blisko 5 proc. produkcja sprzedana w pierwszych sześciu miesiącach zeszłego roku miała wynieść tak naprawdę niespełna 112,1 mld złotych.*

Produkcja sprzedana przemysłu motoryzacyjnego (zakłady pow. 9 zatrudnionych)  
(w mld PLN)



Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych GUS

W grupie firm średnich i dużych (powyżej 49 osób) produkcja sprzedana w I półroczu br. osiągnęła poziom 113,5 mld złotych (+4,8 proc.). Ponad połowę tej wartości (53,7 proc.) wygenerowali producenci części i akcesoriów (PKD 29.3). Produkcja sprzedana na poziomie 61,02 mld złotych, według GUS ma być wyższa rok do roku o 2,7 proc. Wyższą dynamikę wzrostu (+8,1 proc.) odnotowano także u producentów pojazdów i silników (PKD 29.1). Produkcja sprzedana w ostatniej grupie, producentów nadwozi do pojazdów silnikowych a także przyczep i naczep (PKD 29.2) była na tym samym poziomie co przed rokiem (+0,1 proc.).

### Zatrudnienie

Na koniec I półrocza 2024 roku przeciętne zatrudnienie<sup>1</sup> w zakładach grupy **PKD 29 (produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep)**, zatrudniających więcej niż 9 osób, wyniosło

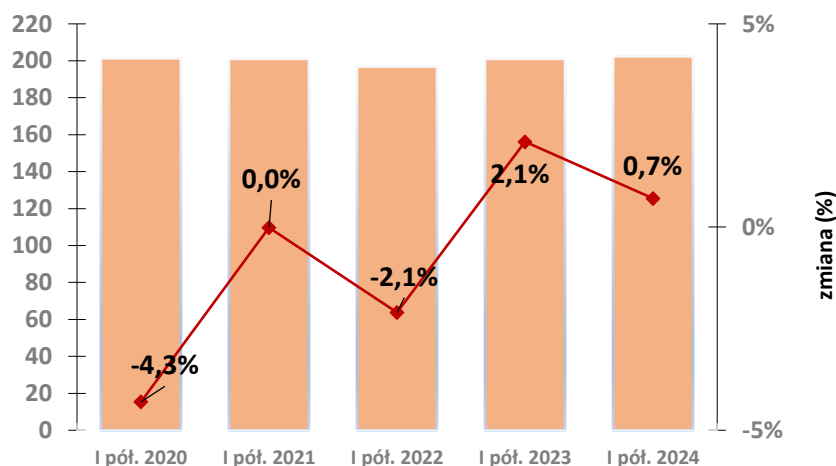
<sup>1</sup> Średnia wielkość zatrudnienia obliczona dla badanego okresu na podstawie ewidencyjnego stanu zatrudnienia.

Przeciętne zatrudnienie uwzględnia pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełne etaty.

Informacja prasowa, 2024-09-30

**202,4 tys.** - W ciągu 12 miesięcy liczba miejsc pracy wzrosła o ponad 1,4 tys. - mówi Rafał Orłowski. - Jednak zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym już zaczyna spadać, ponieważ po I kwartale 2024 wynosiło ono 203,4 tys., a więc aż 1 tys. więcej niż kwartał później.

## Przeciętne zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym (pow. 9 zatrudnionych) (w tys. osób)



Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych GUS

W grupie firm średnich i dużych (powyżej 49 osób) przeciętne zatrudnienie po sześciu miesiącach 2024 r. było na poziomie 193,9 tys. (+0,6 proc.). Jednak jest to mniej niż po kwartale wcześniej (I kwartał 2024: 194,4 tys.). Przeciętne zatrudnienie w poszczególnych grupach:

- producenci części i akcesoriów (PKD 29.3) - 146,7 tys. (+1,2 proc.) wobec 146,9 tys. po I kwartale 2024 r.,
- producenci pojazdów i silników (PKD 29.1) - 34,9 tys. (-1,8 proc.) wobec 35,4 tys. po I kwartale 2024 r.,
- producenci nadwozi do pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (PKD 29.2) - 12,3 tys. (+0,2 proc.) wobec 12,0 tys. po I kwartale 2024 r.

## Eksport

W I półroczu 2024 roku eksport przemysłu motoryzacyjnego wyniósł **23,7 mld euro**<sup>2</sup>. To o 17,86 proc. mniej (-5,1 mld euro) niż w tym samym okresie zeszłego roku.

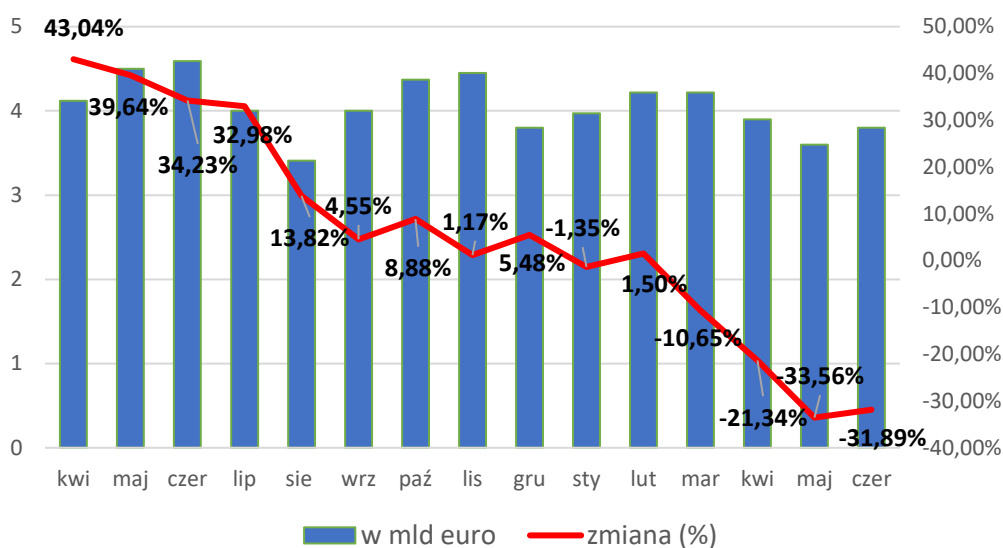
- W II kwartale spadek eksportu był jeszcze wyższy i wyniósł 29,2 proc. - zaznacza Rafał Orłowski. - W minionych miesiącach szczególnie wysokie spadki procentowe nastąpiły w eksporcie baterii litowo-jonowych (I półrocze: -56,5 proc.) i silników wysokoprężnych (I półrocze: 72,03 proc.).

Na rynki krajów UE trafiło 81,87 proc. całego eksportu branży z naszego kraju (-7,8 proc.).

<sup>2</sup> Od 2024 roku Eurostat zmienił metodologię publikowania danych przez co aktualnie podawane wyniki eksportu za rok 2023 mogą się różnić od podawanych wcześniej przez AutomotiveSuppliers.pl.

Informacja prasowa, 2024-09-30

## Eksport przemysłu motoryzacyjnego w 2023 i 2024 roku (w mld euro)



Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Niezmiennie najważniejszym partnerem handlowym są odbiorcy w Niemczech (8,06 mld euro, 33,92 proc. całości eksportu). W I półroczu eksport do naszego zachodniego sąsiada spadł o 13,06 proc. Kolejnymi rynkami zbytu były: Francja (2,18 mld euro, 9,19 proc. całości, -4,73 proc.), Włochy (1,72 mld euro, +6,67 proc.) i Czechy (1,59 mld euro, 6,72 proc., -2,64 proc.).

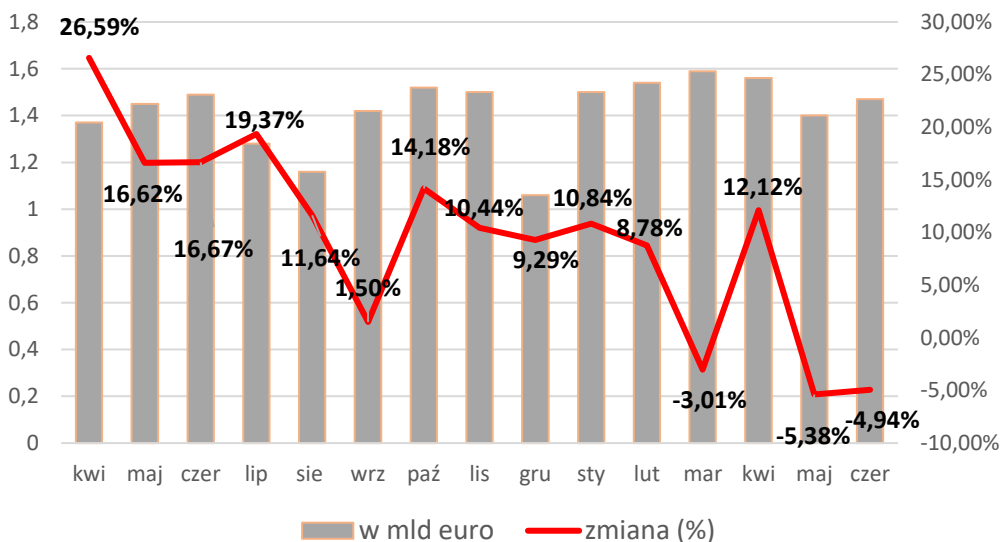
**Części i akcesoria**

W eksporcie części i akcesoriów został ustanowiony **nowy rekord dla I półrocza**. Wartość eksportu komponentów motoryzacyjnych wyniosła **9,06 mld euro**, o 2,65 proc. więcej niż w analogicznym okresie 2023 roku. Jednak należy zaznaczyć, że zarówno w maju i czerwcu wartość miesięczna eksportu była niższa niż przed rokiem (odpowiednio: -5,38 proc. i -4,94 proc.).

Na części i akcesoria przypadło 38,14 proc. całego eksportu. W porównaniu do I półrocza zeszłego roku udział tego typu produktów motoryzacyjnych wzrósł o 7,62 punktu procentowego. Rynki unijne odpowiadały za 86,88 proc. całego eksportu przemysłu motoryzacyjnego (+2,28 proc.). Największym partnerem nadal pozostają Niemcy (38,51 proc. całości, +13,84 proc.). Kolejnymi rynkami zbytu były: Czechy (8,51 proc. całości, -8,48 proc.), Słowacja (6,44 proc., -10,69 proc.) i Francja (5,54 proc., -3,60 proc.).

Informacja prasowa, 2024-09-30

## Eksport części i akcesoriów motoryzacyjnych w 2023 i 2024 roku (w mld euro)



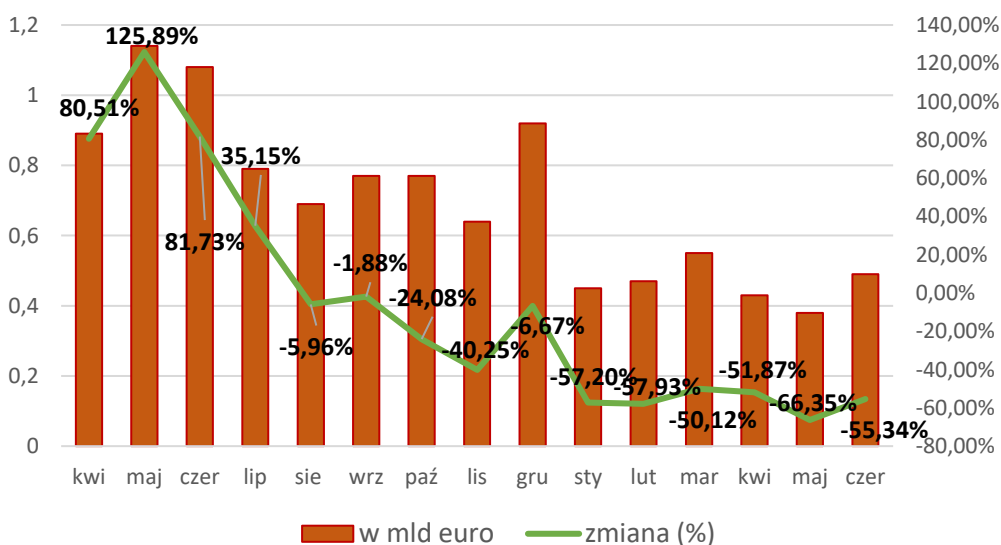
Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

## Akumulatory litowo-jonowe

Nie tylko w I kwartale, ale także w II kwartale 2024 roku postępuje drastyczny spadek w eksporcie akumulatorów litowo-jonowych. W każdym miesiącu spadek przekraczał co najmniej 50 proc. i najwyższy miał miejsce w maju (-66,53 proc.). Łącznie w pierwszych sześciu miesiącach br. wartość eksportu **akumulatorów litowo-jonowych wyniosła 2,78 mld euro**. To o 56,5 proc. mniej niż w I półroczu 2023 roku.

Tego typu **akumulatory** odpowiadały w analizowanym okresie br. za blisko 11,71 proc. całego eksportu przemysłu motoryzacyjnego z Polski, wobec 22,11 proc. 12 miesięcy wcześniej. Na rynki krajów UE trafiło 87,01 proc. całego eksportu baterii. Ponad połowę (51,14 proc.) wyeksportowano do Niemiec (spadek rok do roku o 58,50 proc.). Kolejne miejsca należały do: Francji (15,0 proc., -39,11 proc.), Czech (5,97 proc., -36,0 proc.) i Stany Zjednoczone (4,41 proc., -50,79 proc.).

## Eksport akumulatorów litowo-jonowych w 2023 i 2024 roku (w mld euro)



Źródło: AutomotiveSuppliers.pl na podstawie danych Eurostat

Informacja prasowa, 2024-09-30

## Pojazdy samochodowe do transportu towarowego

Drugi kwartał z rzędu eksportu pojazdów samochodowych do transportu towarowego (CN 7804) jest wyższy niż **samochodów osobowych i towarowo-osobowych (CN 7803)**. W I półroczu 2024 roku eksport pojazdów ciężarowych osiągnął wartość **3,92 mld euro**. To o 37,21 proc. więcej niż przed rokiem. Udział takich pojazdów w całości eksportu branży wzrósł z 9,87 proc. w I półroczu 2023 roku do 16,48 proc. rok później. Do najważniejszych rynków zbytu należą: Niemcy (25,02 proc. całości, +51,76 proc.), Francja (16,14 proc., +26,54 proc.) i Holandia (5,27 proc., +59,59 proc.).

## Podsumowanie

Każdy kolejny miesiąc, każdy kolejny kwartał pokazują jak silne są powiązania pomiędzy przemysłem motoryzacyjnym w Polsce a sytuacją tej branży w całej Unii Europejskiej. Wysokie koszty działalności oraz finalnie niższe zamówienia od klientów, co szczególnie widoczne jest w segmencie elektromobilności, powodują znaczące ograniczenie rentowności, zwiększanie wolnych mocy produkcyjnych przy jednoczesnej „nadwyżce” zatrudnienia. Obserwujemy dawno niewidziany w Europie, w tym także w Polsce proces redukcji miejsc pracy w motoryzacji a także decyzji o zamykaniu poszczególnych zakładów. Proces, który niestety będzie nabierał na sile w kolejnych miesiącach.

Natomiast na eksport przemysłu motoryzacyjnego negatywnie wpływa coraz bardziej obniżający się popyt na auta elektryczne. Spadki eksportu akumulatorów litowo-jonowych są jeszcze wyższe w II kwartale niż na początku roku. Jednocześnie warto wskazać, że eksport silników wysokoprężnych został niemal zastopowany (w każdym miesiącu II kwartału spadki wyniosły powyżej 82 proc.!), po tym jak wygaszono produkcję w zakładzie w Bielsku-Białej. Innym czynnikiem, który negatywnie wpłynął na obniżenie eksportu jest zakończenie produkcji aut segmentu A w fabryce w Tychach.

Aktualna trudna sytuacja jest podstawą, zgodnie z którą AutomotiveSuppliers.pl podtrzymuje swoją wcześniejszą prognozę, że w całym 2024 roku wyniki zarówno produkcji sprzedanej, przeciętnego zatrudnienia jak również eksportu będą niższe niż w zeszłym roku.

### **Kontakt:**

Rafał Orłowski

AutomotiveSuppliers.pl Sp.j.

tel. 666 863 863

e-mail: [orlowski@automotivesuppliers.pl](mailto:orlowski@automotivesuppliers.pl)

*AutomotiveSuppliers.pl, jest firmą, która od 2008 r. monitoruje przemysł motoryzacyjny w Polsce i w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. W 2017 r. Polska Agencja Inwestycji i Handlu przyznała AutomotiveSuppliers.pl tytuł najlepszej „Instytucji Otoczenia Biznesu”.*