

Allianz Research | 27 marca 2024 r.

# Motoryzacja – droga przez wyboje

**Wyboje na drodze do:** elektryfikacji; utrzymania europejskiej podmiotowości w motoryzacji; trwałego zdominowania globalnego rynku przez Chiny; utrzymania się transformacji w amerykańskim przemyśle samochodowym

**Ano Kuhanathan**  
Kierownik działu badań korporacyjnych  
[ano.kuhanathan@allianz-trade.com](mailto:ano.kuhanathan@allianz-trade.com)

**Jasmin Gröschl**  
Starszy ekonomista ds. Europy  
[jasmin.groeschl@allianz.com](mailto:jasmin.groeschl@allianz.com)

**Maria Latorre**  
Ekspert sektorowy B2B  
[maria.latorre@allianz-trade.com](mailto:maria.latorre@allianz-trade.com)

**Maxime Lemerle**  
Główny ekspert ds. badań nad niewypłacalnością  
[maxime.lemerle@allianz-trade.com](mailto:maxime.lemerle@allianz-trade.com)

**Yao Lu**  
Ekspert branżowy  
[yao.lu@allianz-trade.com](mailto:yao.lu@allianz-trade.com)

## W skrócie

- **Globalny rynek motoryzacyjny unormuje się w tym roku po silnym odbiciu w 2023 roku.** W efekcie z jednej strony Allianz Trade spodziewa się w tym roku spowolnienia wzrostu globalnej liczby rejestracji samochodów do +1,9% r/r, z drugiej strony – zmniejszenia siły cenowej (zdolności narzucania cen odbiorcom) producentów samochodów i kurczenia się ich marż w obliczu nasilonej konkurencji i niepewnego otoczenia.
- **Tektoniczna zmiana – jej siła przełomową stały się Chiny.** Globalny przemysł motoryzacyjny przechodzi transformację w kierunku pojazdów elektrycznych (EV), ale nadchodząca ścieżka będzie burzliwa, kształtowana przez napięcia geopolityczne, spowolnienie popytu i niepewność regulacyjną:
  - Europejscy producenci samochodów, a zwłaszcza niemieccy, **tracą grunt pod nogami**
  - Chińskie pojazdy elektryczne są na dobrej drodze do podbicia globalnego rynku, **ale stoją przed nimi ogromne przeszkody**
  - Amerykańska polityka przemysłowa (w tym popandemiczne finansowanie dzięki IRA Inflation Reduction Act) napędza amerykańską motoryzację w przejściu na pojazdy elektryczne, ale **wyzwania kosztowe i niepewność polityczna pozostają**

## Normalizacja sprzedaży samochodów

Nowe rejestracje samochodów odnotowały znaczne ożywienie w 2023 r., ponieważ zakłócenia w łańcuchu dostaw wywołane przez Covid-19 ustąpiły, a stłumiony popyt został uwolniony. Ponadto sprzedaż samochodów napędzały prężny wzrost gospodarczy i silny, choć spowalniający, wzrost liczby pojazdów elektrycznych – łączna liczba rejestracji samochodów na świecie wzrosła o +11,3% do prawie 88 mln, choć nadal jest poniżej poziomów sprzed pandemii. Trzy największe rynki motoryzacyjne - Chiny, USA i Europa - odnotowały silny wzrost w 2023 r., na poziomie odpowiednio +11,9%, +12,5% i +17,2%.

Ze względu na ograniczanie wydatków przez konsumentów - zwłaszcza w Chinach i Europie - oraz słaby globalny wzrost gospodarczy oczekujemy, iż sprzedaż samochodów w skali globalnej wzrośnie w tym roku o +1,9% r/r. Pomimo poważnych przeciwności we względnie korzystnej sytuacji są producenci pojazdów elektrycznych. Allianz Trade prognozuje, że w 2024 r sprzedaż nowych samochodów osobowych z napędem elektrycznym przekroczy 18 mln (+32,8% r/r)., przy liderem tempa wzrostu „elektryfikacji” będzie Europa (odpowiednio +41,2%).

## Wzrost sprzedaży pojazdów elektrycznych i samochodów

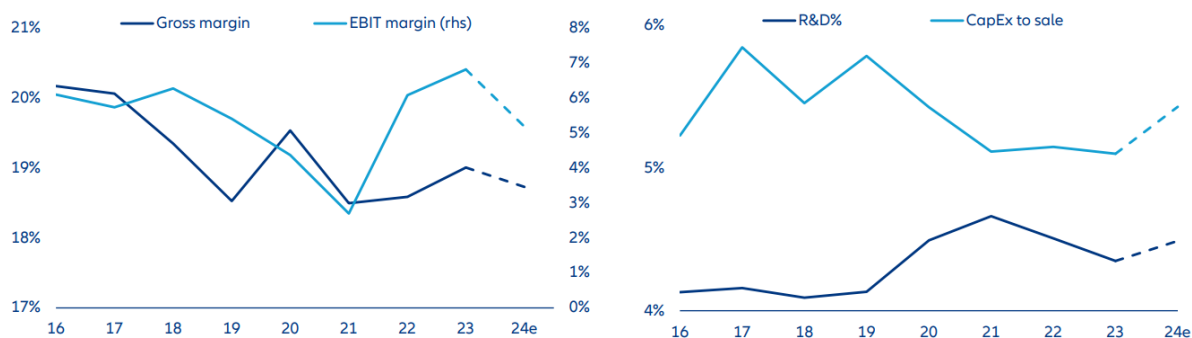


Źródła: IEA, Allianz Research

Uwagi: dane obejmują tylko pojazdy osobowe

Jak odczują to producenci? Zaostrzona konkurencja, która jest szczególnie intensywna w segmencie pojazdów elektrycznych i w Chinach, zaskodzi siłę cenową producentów samochodów. Allianz Trade spodziewa się przyspieszonej konsolidacji, ponieważ producenci samochodów stoją w obliczu spadku marż, a słabsi walczą o przetrwanie. Allianz Trade spodziewa się spadku ich marż brutto i EBIT do 18,7% (-28 pkt proc r/r.) i 5,2% (-164 pkt proc.) oraz przyspieszenie konsolidacji. Oczekiwany wzrost wskaźnika nakładów na badania i rozwój (do poziomu 4,5%, wzrost o +14 pp) oraz wskaźnika CAPEX do sprzedaży (5,4%, +33 punkty procentowe) wskazuje, że producenci samochodów prawdopodobnie dywersyfikują swoje inwestycje i pozostają gotowi do wyzwań – jakiegokolwiek (technologicznie) by one nie były. W celu utrzymania elastyczności na ewoluującym rynku, producenci samochodów inwestują w pojazdy z silnikami spalinowymi, modele hybrydowe i w pełni elektryczne, co wiąże się ze wspomnianym wzrostem wydatków na badania i rozwój oraz nakładów inwestycyjnych. Branża jest gotowa na wzrost wewnątrzregionalnej współpracy między producentami samochodów i interesariuszami w całym łańcuchu dostaw, aby uzyskać przewagę w spodziewanych przetarasowaniach (pomiędzy producentami).

## Inwestycje i marże 30 największych firm motoryzacyjnych według sprzedaży



Źródła: Bloomberg, Allianz Research

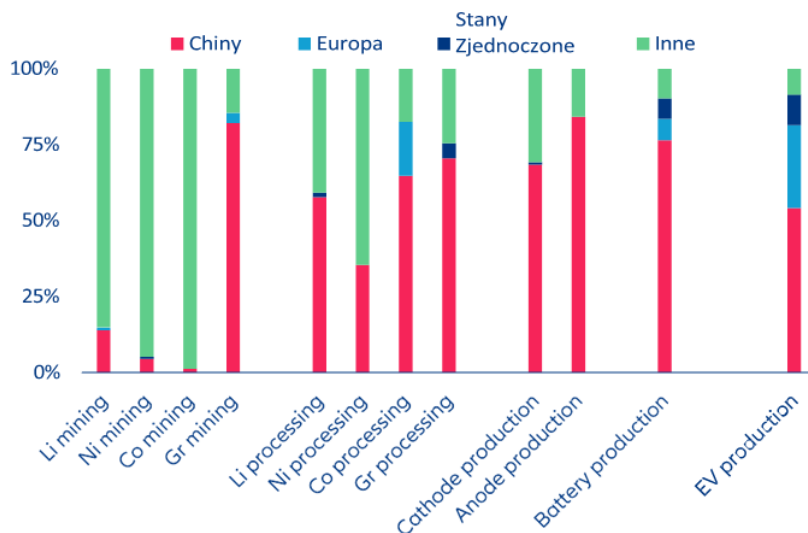
## „Ograniczenia prędkości” na drodze do elektryfikacji

Globalny przemysł motoryzacyjny przechodzi obecnie najbardziej znaczącą zmianę paradygmatu od czasu pojawienia się pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi. Przemysł motoryzacyjny odegra kluczową rolę w tej transformacji, która będzie zależała od zwiększenia liczby używanych pojazdów elektrycznych (EV). W tym kontekście atrybut definiujący samochód stopniowo przesuwa się z pojemności silnika - domeny, w której europejscy, amerykańscy, japońscy i południowokoreańscy producenci samochodów przodowali w erze ICE - na możliwości akumulatora i oprogramowania.

W obliczu tej strukturalnej zmiany Chiny stały się siłą przełomową, inwestując w akumulatory i oprogramowanie od ponad dekady i zapewniając sobie pozycję lidera. W rezultacie Chiny zmieniają globalny krajobraz motoryzacyjny dzięki szybkiemu rozwojowi pojazdów elektrycznych i dominacji w całym łańcuchu dostaw.

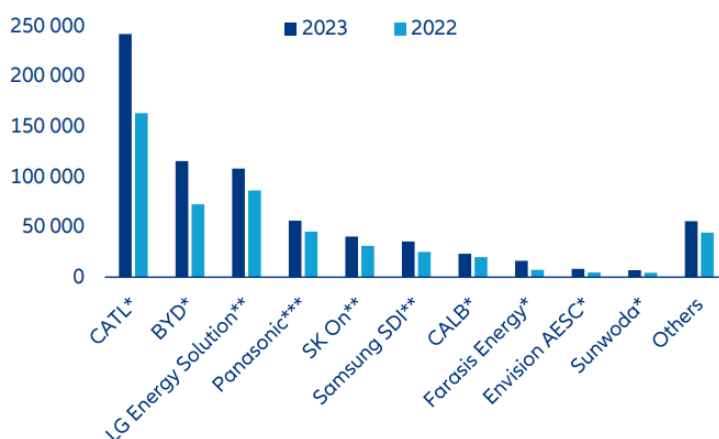
W obliczu podwyższonych napięć geopolitycznych Europa i Stany Zjednoczone coraz bardziej **zwracają uwagę na swoją zależność od chińskich dostaw**, a także wpływ rosnącej popularności chińskich pojazdów elektrycznych na ich lokalne branże związane z motoryzacją. Przykładowo, akumulatory stanowią największy pojedynczy wydatek w produkcji pojazdów elektrycznych, stanowiąc zazwyczaj około 40% całkowitych kosztów. Sześciu z 10 największych światowych producentów akumulatorów ma siedzibę w Chinach, a pozostali czterej również w Azji, co łącznie stanowi 92,1% całkowitej światowej mocy produkcyjnej akumulatorów w 2023 r.

Regionalny rozkład łańcucha dostaw akumulatorów do pojazdów elektrycznych



Źródła: IEA, Allianz Research

Zdolności produkcyjne głównych producentów akumulatorów (MWh)



Źródła: CleanTechnic, Allianz Research

Uwagi: \* odnosi się do spółek chińskich, \*\* odnosi się do spółek japońskich, \*\*\* odnosi się do firm południowokoreańskich

Europa i Stany Zjednoczone, obawiając się swojej zależności od chińskich komponentów i wpływu na lokalny przemysł, zareagowały **zwiększeniem barier handlowych i kontroli**. Niedawne spowolnienie popytu na pojazdy elektryczne, w połączeniu z niepewnym klimatem regulacyjnym i gospodarczym, dodatkowo komplikuje trajektorię krótkoterminowego rozwoju branży.

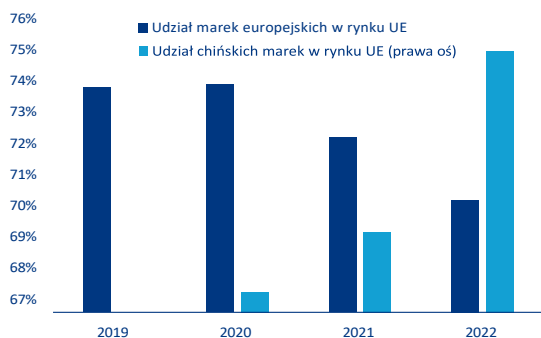
## Europejscy producenci samochodów, a zwłaszcza niemieccy, tracą grunt pod nogami

Przemysł samochodowy był kręgosłupem europejskiej gospodarki (6% produkcji regionu), służąc jako centrum innowacji (32% badań i rozwoju w UE) i eksportu (2,8% wartości eksportu UE), zatrudniając jednocześnie ogromną siłę roboczą (6,5 mln bezpośrednich miejsc pracy). Jednakże, koncentrując się przez długi czas na swoich mocnych stronach, europejscy producenci samochodów spóźnili się na rynek pojazdów elektrycznych i mają trudności z opłacalnością produkcji przystępnych cenowo modeli (europejskie pojazdy elektryczne nadal kosztują o 27% więcej niż samochody benzynowe).

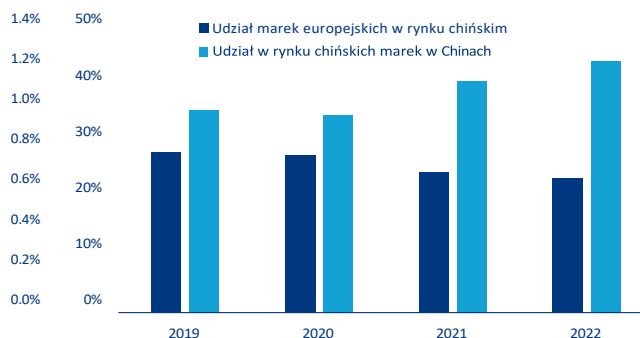
Chociaż producenci samochodów starają się obniżyć swoje koszty, podwyższone koszty energii i robocizny sprawiły, że trudne do utrzymania było połączenie rentowności ze sprzedażą po przystępnych cenach. W rezultacie **europejscy producenci samochodów skupili się głównie na segmencie premium, co doprowadziło do braku przystępnych cenowo modeli na rynku**. Średnia cena pojazdów elektrycznych w Europie wynosiła 55 821 EUR w 2022 r. - o 27% więcej niż w przypadku samochodów benzynowych - i prawie wszystkie pojazdy elektryczne były droższe niż 20 000 EUR. Dla porównania - w Chinach średnia cena samochodu elektrycznego to 31 829 EUR. W rezultacie europejscy producenci samochodów notują znaczny spadek udziału w rynku.

### Europejscy producenci samochodów tracą udział w rynku

Udział w rynku motoryzacyjnym w UE według regionu produkcji



Udział w rynku motoryzacyjnym w Chinach według regionu produkcji



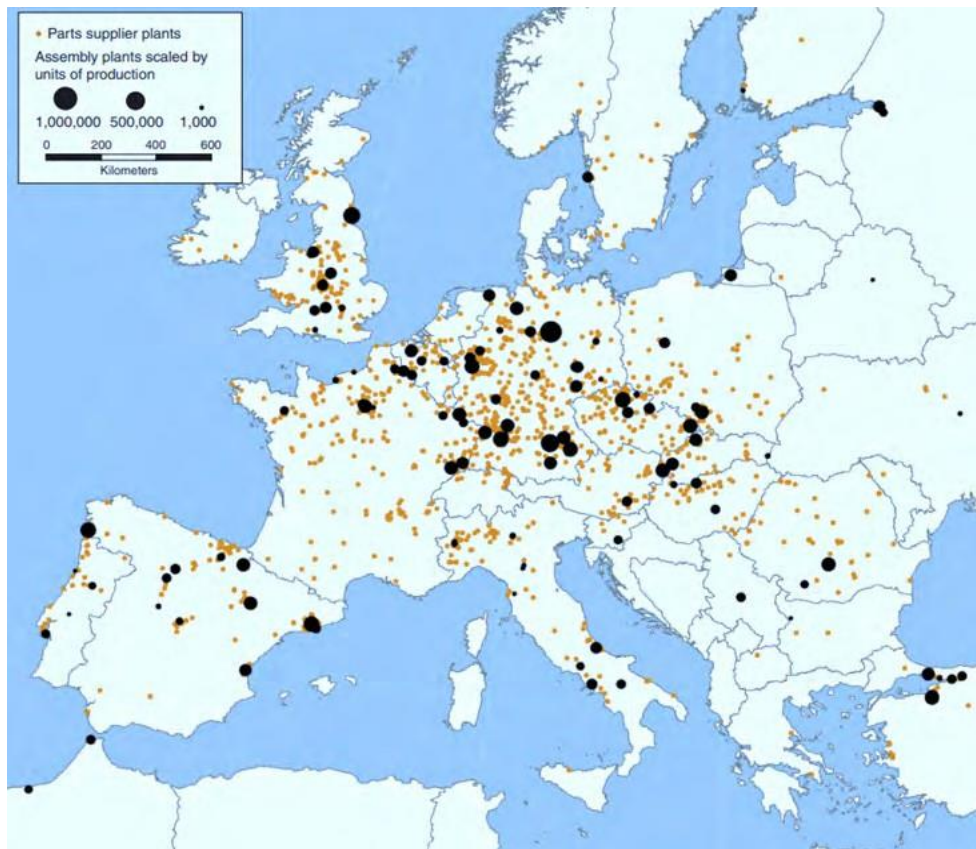
Źródła: ACEA, Allianz Research

Zmagając się z wysokimi kosztami i niską rentownością pojazdów elektrycznych, **europejscy producenci samochodów stoją również w obliczu potencjalnego spadku rentowności produkcji pojazdów spalinowych**. W ubiegłym roku UE osiągnęła wstępne porozumienie w sprawie Euro 7, zaktualizowanego rozporządzenia, które ma obejmować dodatkowe zasady dotyczące emisji spalin i nakładać surowsze wymogi dotyczące żywotności pojazdów. Szacuje się, że nowe przepisy zwiększą bezpośrednie koszty o 2 000 EUR na samochód osobowy/van z silnikiem spalinowym

Transformacja motoryzacji miała już widoczny wpływ na krajobraz biznesowy pod względem niewypłacalności, przy czym szczególnie dotknięte są obecnie Niemcy (+13% w 2023 r.). W odniesieniu do zatrudnienia, ponieważ pojazd elektryczny składa się z mniejszej liczby części, szacujemy, że firmy w segmentach produkcyjnych mogłyby działać z 30% mniejszą liczbą osób, co oznacza 730 000 miejsc pracy mniej w EU.

Niemcy są szczególnie narażone, ponieważ sektor ten w tym kraju jest (i) silnie zorientowany na eksport, a zatem bardziej narażony na konkurencję ze strony zagranicznych marek, zwłaszcza chińskich, oraz (ii) znacznie bardziej pracochłonny, a zatem **narażony na ryzyko outsourcingu / podwykonawstwa do krajów o niskich płacach, zwłaszcza krajów Europy Środkowo-Wschodniej**, gdzie jednostkowe koszty wynagrodzeń są znacznie niższe (między 60-70%).

## Fabryki samochodów w Europie



Źródła: Klier i Rubenstein (2016)

Aby nadrobić zaległości w nowym wyścigu i zwiększyć konkurencyjność rynkową, Europa powinna zapewnić więcej marchewek (zachęt) niż kijów i podjąć natychmiastowe działania w celu zbudowania ekosystemu wokół produkcji pojazdów elektrycznych. Spośród trzech największych rynków motoryzacyjnych, UE wyznaczyła najbardziej ambitny cel w zakresie redukcji emisji do 2020 r. skuteczny zakaz sprzedaży nowych pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi do 2035 roku. Jednak w porównaniu ze Stanami Zjednoczonymi i Chinami, podejściu UE brakuje skoordynowanego wsparcia i kompleksowej strategii – utrzymanie przewagi w konkurencji pojazdów elektrycznych to coś więcej niż tylko doświadczenie w produkcji samochodów. Wymaga to również solidnego łańcucha dostaw, a także postępów w technologii akumulatorów i oprogramowania, które mają kluczowe znaczenie w zakresie zarządzania kosztami oraz poprawy osiągnięć i wrażeń z jazdy. W związku z tym decydenci polityczni powinni podjąć działania mające na celu przyciągnięcie inwestycji w całym łańcuchu dostaw, zapewniając dostęp do niezbędnych surowców, poprawiając infrastrukturę rafineryjną i rozwijając technologię akumulatorów. Np. **dostępność stacji ładowania, która ma kluczowe znaczenie dla zaspokojenia obaw nabywców pojazdów elektrycznych o zasięg, jest nierównomierna w UE, przy czym 60% wszystkich stacji ładowania jest skoncentrowanych w trzech tylko krajach: Holandii (149 025), Niemczech (125 997) i Francji (124 526)!**

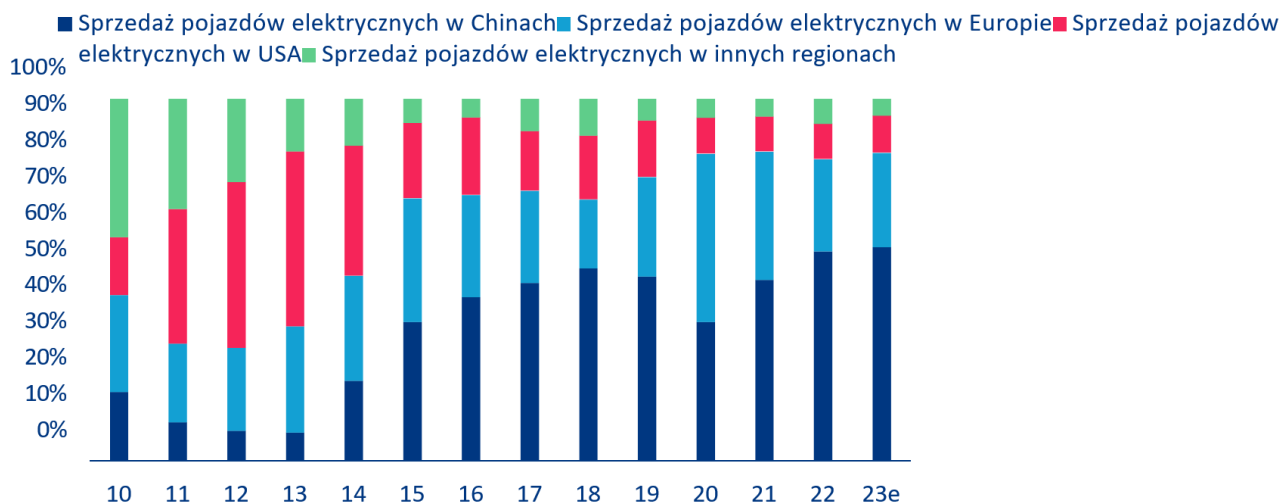
## Chińskie pojazdy elektryczne na fali – kurs na podbój globalnego rynku

**Chińskie pojazdy elektryczne rozwijają się w zadziwiającym tempie, a ich sprzedaż i produkcja wzrosły niemal ośmiokrotnie w latach 2019-2023.**

Rynek pojazdów elektrycznych był znaczącym katalizatorem dla chińskiego przemysłu motoryzacyjnego, a chińskie pojazdy elektryczne odpowiadają za prawie 60% globalnej sprzedaży i ponad 60% całkowitej światowej produkcji pojazdów elektrycznych w 2023 roku. Ta dominacja w sektorze pojazdów elektrycznych podkreśla znaczący wpływ Chin na przyszły kierunek globalnego przemysłu motoryzacyjnego. Międzynarodowy zasięg chińskich producentów samochodów drastycznie się rozszerzył, napędzany intensywną konkurencją na rynku krajowym. **Ta (wewnątrz-chińska)**

konkurencja doprowadziła do znacznego wzrostu eksportu samochodów osobowych, a liczba ta wzrosła z poniżej 1 mln sztuk w 2020 roku do 4,4 mln sztuk w 2023 roku. Ten wykładniczy wzrost sprawił, że **Chiny wyprzedziły Japonię, stając się największym na świecie eksporterem samochodów osobowych** i wzmacniając swoją kluczową rolę w kształtowaniu globalnego krajobrazu motoryzacyjnego.

Udział sprzedaży pojazdów elektrycznych według regionu



Źródła: IEA, Allianz Research

Uwagi: dane obejmują tylko pojazdy osobowe

**U podstaw były hojne dotacje rządowe i koordynowane przez państwo ogromne inwestycje na wszystkich etapach produkcji (a więc także komponentów).**

łańcuch dostaw odegrał kluczową rolę w budowaniu branży od podstaw i ustanowieniu niekwestionowanej dominacji Chin. Już w 2001 r. Chiński rząd dostrzegł kluczową szansę w branży pojazdów elektrycznych, w czasie, gdy Chiny walczyły o konkurowanie z uznanymi liderami motoryzacyjnymi w technologii spalinowej (ICE) i nie udawało im się rozwinąć konkurencyjnych marek lokalnych. Wykorzystując duży rynek krajowy i bazę produkcyjną, chiński rząd skierował ogromne inwestycje w cały łańcuch dostaw. W formie dotacji, ulg podatkowych, zamówień publicznych i kredytowaniu popytu jak i podaży krajowych pojazdów, **publiczne wsparcie finansowe dla chińskiej motoryzacji wyniosło co najmniej 115-150 mld EUR do końca 2022 r., przekraczając łączne finansowanie rządowe w USA (ok. 8 mld EUR) i Europie (ok. 75-80 mld EUR).** Wraz ze stopniowym zmniejszaniem dotacji, tradycyjni chińscy producenci samochodów, tacy jak BYD, SAIC i Geely, z powodzeniem przekształcili się w głównych producentów pojazdów elektrycznych, a startupy, takie jak NIO, Li Auto i XPeng, zyskały na znaczeniu jako nowe potęgi na chińskim rynku pojazdów elektrycznych

**Chińscy producenci pojazdów elektrycznych mają silną przewagę kosztową, dzięki wcześniejszej obecności na rynku, niższemu kosztom pracy i korzyściom skali, ale wyróżniają się także jakością**

Weźmy na przykład BYD, światowego lidera w eksporcie pojazdów elektrycznych i znaczącą postać w produkcji akumulatorów do pojazdów elektrycznych. Firma znacznie obniżyła koszty produkcji dzięki szerokiej integracji pionowej. Biorąc pod uwagę, że baterie stanowią największą część pojazdów elektrycznych, specjalizacja BYD w akumulatorach litowo-żelazowo-fosforanowych (LFP) - opłacalnym zamienniku powszechnie stosowanych akumulatorów niklowo-manganowo-kobaltowych (NMC) w pojazdach elektrycznych - stawia ją w czołówce. Ta wiedza specjalistyczna pozwala BYD osiągnąć jedną z najwyższych gęstości energii przy jednych z najniższych kosztów na świecie. Co więcej, dzięki

W związku z tym, że krajowa konkurencja w Chinach w coraz większym stopniu skupia się na zaawansowanych technologiach pojazdów, takich jak inteligentne systemy jazdy i możliwości interfejsu człowiek-maszyna (HMI), chińscy producenci pojazdów elektrycznych szybko rozwijają oprogramowanie. Postępy te podkreślają ich strategiczną koncentrację nie tylko na zwiększaniu wydajności i bezpieczeństwa pojazdów, ale także na poprawie ogólnych wrażeń z jazdy, pozycjonując ich jako liderów na globalnym rynku pojazdów elektrycznych.

## Co może zepchnąć Chiny z drogi do zdominowania światowej motoryzacji ?

Chociaż chiński przemysł pojazdów elektrycznych stał się konkurencyjną siłą na całym świecie, kilka czynników stwarza potencjalne ryzyko, które może podważyć jego obecną pozycję lidera:

- 1) **Wojna cenowa** (na chińskim rynku), wywołana przez Teslę w 2023 r., nasiliła się dopiero w 2024 r., znacząco wpływając na rentowność producentów pojazdów elektrycznych (OEM).

W październiku 2022 r. i styczniu 2023 r. Tesla zainicjowała agresywne obniżki cen swoich modeli produkowanych w Szanghaju, z rabatami sięgającymi nawet 24% po dwóch rundach, co skłoniło co najmniej 30 innych producentów samochodów, od lokalnych startupów EV, takich jak Xpeng i Nio, po uznanych gigantów, takich jak Mercedes-Benz, Volkswagen i Ford, do obniżenia cen w odpowiedzi. Konkurencja na rynku masowym stała się jeszcze bardziej zaciekle wraz z ostatnimi obniżkami cen Tesli w styczniu. Kolejni producenci samochodów, w tym BYD, poszli w ich ślady i zaoferowało swoje rabaty. Wartość średniego rabatu na pojazdy elektryczne wzrosła w ciągu ostatniego roku o ponad 180%! Mniejsze zyski a nawet straty niektórych producentów na rynku chińskim doprowadzi do ich konsolidacji wg. scenariusza „wycięzca bierze wszystko”.

- 2) Od surowców po samochody, problem **nadwyżki mocy produkcyjnych** rozprzestrzenił się na cały łańcuch dostaw.

Chińskie firmy dokonały ogromnych inwestycji w technologię pojazdów elektrycznych, rozszerzając swoje możliwości produkcyjne od rafinacji surowców po produkcję samochodów. Wraz z ochładzaniem globalnego popytu pojawił się problem niewykorzystanej mocy w całym łańcuchu dostaw. W efekcie np. cena litu spadła w ciągu ostatniego roku o -70%, a wykorzystanie mocy produkcyjnych producentów samochodów od 2019 utrzymuje się poniżej 50%. Stąd wielu chińskich producentów samochodów, w tym BYD i Geely, uznało ekspansję międzynarodową za swój priorytet. Rosnące napięcia geopolityczne mogą jednak zniweczyć ich wysiłki i zaważyć na marżach.

- 3) **Szybka ewolucja technologii akumulatorów**, w szczególności rozwój akumulatorów półprzewodnikowych, akumulatorów sodowo-jonowych i anod krzemowych, może zachwiać dominującą pozycją Chin w łańcuchu dostaw akumulatorów.

Bateria półprzewodnikowa wykorzystuje materiały stałe jako elektrolity zamiast ciekłych, zmniejszając tym samym ryzyko pożaru. Dzięki usunięciu grafitu, który jest zwykle stosowany w anodach, można uzyskać większą gęstość energii i większy zasięg, a także krótszy czas ładowania. Producenci akumulatorów prześcigają się w podejmowaniu wyzwań technologicznych ze względu na ich ogromny potencjał, a Toyota ogłosiła pierwszy przełom. W przypadku masowej produkcji, bateria ta mogłaby zrewolucjonizować branżę i podważyć obecną pozycję Chin jako lidera w dziedzinie baterii litowo-żelazowo-fosforanowych (LFP). Rozwijają się również technologie akumulatorów, takie jak akumulatory sodowo-jonowe, które wykorzystują tanie materiały bez litu, oraz anody krzemowe, które zastępują grafit krzemem w anodach, co prowadzi do zwiększenia zasięgu i szybszego ładowania. Technologie te mogą jeszcze bardziej podważyć dominację Chin, zmniejszając ich zapotrzebowanie na krytycznych materiałach, które są w przeważającej mierze kontrolowane przez Chiny. W tym kontekście chińscy producenci akumulatorów zintensyfikowali swoje wysiłki badawczo-rozwojowe w zakresie technologii akumulatorów nowej generacji. W szczególności, konsorcjum kierowane przez rząd, które obejmuje najlepszych producentów baterii i producentów pojazdów elektrycznych, założone na początku tego roku w celu komercjalizacji akumulatorów półprzewodnikowych. Chińscy gracze nadal mają znaczną przewagę, ale konkurencja „reszty świata” jest coraz silniejsza.

## Wyzwania i niepewność polityczna przed amerykańskim przemysłem pojazdów elektrycznych

W Stanach Zjednoczonych wdrożono cały łańcuch działań wspierających przyjęcie pojazdów elektrycznych: bezpośrednio - poprzez ulgi podatkowe dla kupujących - jak i pośrednio - poprzez rozbudowę infrastruktury ładowania. Wsparcie wprowadzono poprzez Ustawę o inwestycjach w infrastrukturę i miejscach pracy (IIJA), oraz Ustawę o redukcji inflacji (IRA). Dotacje związane z pojazdami elektrycznymi z tych dwóch polityk wynoszą łącznie około 21,7 mld USD, w tym 7,5

mld USD z IJJA na stacje ładowania i szacunkowo 14,2 mld USD na dotacje na zakup pojazdów elektrycznych w latach 2022-2031. Dotacje te przyczyniły się do wzrostu sprzedaży - sprzedaż pojazdów elektrycznych osiągnąć rekordowy poziom 1,2 mln w 2023 r., co stanowi 7,6% całkowitej sprzedaży pojazdów w 2023 r., w porównaniu z 5,9% w 2022 r.

Szacuje się, że połączony efekt dotacji i zachęt zwiększy liczbę rejestracji pojazdów elektrycznych i udział w rynku nowych lekkich pojazdów elektrycznych odpowiednio o 59,3% i 14 punktów procentowych. Liczba ładowarek (i ich dostępność) ma wzrosnąć prawie dziesięciokrotnie w porównaniu z końcem 2022 r..

**Polityka przemysłowa związana elektromobilnością została wprowadzona także w celu ożywienia krajowej bazy produkcyjnej i odzyskania miejsc pracy z zagranicy.** Wraz z rozdaniem przez rząd historycznych pakietów zachęt, Stany Zjednoczone odnotowały boom w zakresie zielonych inwestycji. Od czasu wdrożenia IRA ogłoszono 189 projektów produkcyjnych dotyczących pojazdów elektrycznych lub akumulatorów, o łącznej wartości inwestycji wynoszącej prawie 66 mld USD. Oczekuje się, że stworzą one ponad 100 000 miejsc pracy.

**Ceny pojazdów elektrycznych pozostają jednak wysokie, a wyzwania związane z kosztami zaostrzają rosnące koszty pracy i specyficzne dla USA upodobanie do większych pojazdów.** Rozwiązanie strajku United Auto Workers (UAW) w listopadzie ubiegłego roku doprowadziło do tego, że GM, Ford i Stellantis zgodziły się na znaczną 25% podwyżkę płac dla pracowników UAW w ciągu najbliższych czterech lat. Porozumienie to, w połączeniu z rozszerzeniem ochrony związkowej na zakłady produkujące akumulatory do pojazdów elektrycznych, może podnieść koszty produkcji, potencjalnie wpływając na ceny pojazdów. Silna preferencja amerykańskich konsumentów dla dużych pojazdów dodatkowo potęguje te wyzwania.

Dynamika polityczna określi przyszłość amerykańskiego przemysłu motoryzacyjnego. Potencjalna druga prezydentura Trumpa może wyznaczyć ścieżkę w kierunku alternatywnego kursu, biorąc pod uwagę rozbieżność stanowisk obu partii w sprawie zielonej transformacji. Biden wcześniej wyznaczył cel aby do 2030 r. połowę wszystkich sprzedawanych nowych samochodów stanowiły pojazdy elektryczne. Boom produkcyjny wywołany przez IRA ma już widoczny wpływ na sprzedaż pojazdów elektrycznych, a nowe przepisy dotyczące emisji zaproponowane przez EPA w zeszłym roku mają przyspieszyć osiągnięcie tego celu, potencjalnie zwiększając sprzedaż pojazdów elektrycznych do dwóch trzecich sprzedaży wszystkich nowych samochodów w USA do 2032 roku. Z kolei **Trump był zdecydowanym przeciwnikiem zielonej energii i pojazdów elektrycznych, obwiniając istniejącą politykę środowiskową za wzrost cen energii i utratę miejsc pracy.** Jeśli zostanie wybrany w listopadzie, prawdopodobnie cofnie regulacje klimatyczne mające na celu zwiększenie popularności pojazdów elektrycznych i skieruje fundusze z powrotem do tradycyjnej produkcji silników spalinowych. Spowodowałoby to znaczne spowolnienie zielonej transformacji na drugim co do wielkości rynku samochodowym na świecie, gdzie transport jest największym źródłem gazów cieplarnianych.

---

#### **Kontakt z Allianz Trade**

Grzegorz Błachnio  
+48 601 056 830  
[grzegorz.blachnio@allianz-trade.com](mailto:grzegorz.blachnio@allianz-trade.com)

#### **Kontakt z multiAN PR**

Artur Niewrzędowski  
+ 48 509 433 874  
[artur.niewrzędowski@multian.pl](mailto:artur.niewrzędowski@multian.pl)



Oceny te, jak zawsze, podlegają poniższemu zastrzeżeniu.

#### **STWIERDZENIA DOTYCZĄCE PRZYSZŁOŚCI**

Stwierdzenia zawarte w niniejszym dokumencie mogą obejmować perspektywy, stwierdzenia dotyczące przyszłych oczekiwań i inne stwierdzenia dotyczące przyszłości, które opierają się na bieżących poglądach i założeniach kierownictwa i wiążą się ze znanym i nieznanym ryzykiem i niepewnością. Rzeczywiste wyniki, wydajność lub zdarzenia mogą się znacznie różnić od tych wyrażonych

lub sugerowanych w takich stwierdzeniach dotyczących przyszłości.

Takie odchylenia mogą wynikać m.in. z (i) zmian ogólnych warunków gospodarczych i sytuacji konkurencyjnej, w szczególności w zakresie podstawowej działalności Grupy Allianz i na podstawowych rynkach, (ii) wyników rynków finansowych (w szczególności zmienności rynku, płynności i zdarzeń kredytowych), (iii) częstotliwości i dotkliwości ubezpieczonych zdarzeń szkodowych, w tym katastrof naturalnych, oraz rozwoju kosztów szkód, (iv) poziomów i trendów śmiertelności i zachorowalności, (v

) poziomy uporczywości, (vi) w szczególności w działalności bankowej, zakres niewykonania zobowiązań kredytowych, (vii) poziomy stóp procentowych, (viii) kursy wymiany walut, w tym kurs wymiany EUR/USD, (ix) zmiany przepisów prawa i regulacji, w tym przepisów podatkowych, (x) wpływ przejęć, w tym związane z nimi kwestie integracji, oraz środki reorganizacyjne,

a także (xi) ogólne czynniki konkurencyjne, w każdym przypadku w skali lokalnej, regionalnej, krajowej i/lub globalnej.

Wystąpienie wielu z tych czynników może być bardziej prawdopodobne lub bardziej wyraźne w wyniku działań terrorystycznych i ich konsekwencji.

#### **BRAK OBOWIĄZKU AKTUALIZACJI**

Firma nie zobowiązuje się do aktualizowania jakichkolwiek informacji lub stwierdzeń dotyczących przyszłości zawartych w niniejszym dokumencie, z wyjątkiem wszelkich informacji, których ujawnienie jest wymagane przez prawo.

Allianz Trade to znak towarowy używany do oznaczania szeregu usług świadczonych przez Euler Hermes.