



# POZYTYWNE WIBRACJE.

ZACHOWAJ RADOŚĆ Z JAZDY. POSTAW NA BILSTEIN.

PRODUCENT AMORTYZATORÓW NA PIERWSZY MONTAŻ.

## Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

**Adres redakcji:**  
ul. Parkowa 25  
51-616 Wrocław  
tel. 71 715 77 95  
faks 71 348 81 50  
autonaprawa@technotransfer.pl  
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:  
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

**Redaktor naczelny:**  
Jan Wajdzik  
j.wajdzik@technotransfer.pl

**Redaktor prowadzący:**  
Marcin Bieńkowski  
m.bienkowski@technotransfer.pl

**Sekretarz redakcji:**  
Bogusława Krzczanowicz  
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

**Stali współpracownicy:**  
Andrzej Kowalewski, KrzaQ,  
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,  
Bogusław Raatz, Leszek A. Stricker,  
Tomasz Szulc

**Marketing i reklama:**  
Małgorzata Salamaga-Borysenko  
tel. 71 733 67 56  
m.salamaga@technotransfer.pl

**Prenumerata:**  
tel. 71 715 77 95  
prenumerata@technotransfer.pl

**Opracowanie graficzne i skład:**  
Taurus CD  
tel. 71 715 77 98

**Wydawca:**  
Wydawnictwo Technotransfer

**Druk i oprawa:**  
AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:  
xdesktopwallpapers.com, Hella



## Wojna i ekonomia

Trudno dzisiaj uciec od wojennych tematów. Świat z przerażeniem śledzi rosyjską agresję na Ukrainę. Nasi rodacy włączyli się gremialnie do akcji pomagania uchodźcom uciekającym przed putinowskimi bombami i karabinami. Trzymamy kciuki i modlimy się za odważnych, dzielnych i niezłomnych obrońców Ukrainy, którzy oddają życie za niepodległość swojego kraju – Русский военный корабль, иди нахуй, że pozwolę sobie zacytować bohaterów Wypły Węży.

Zastanówmy się jednak, jak ta barbarzyńska inwazja wpłynie na rynek motoryzacyjny. Nie ma dnia, żeby któraś z firm automotive czy producent samochodów nie informował o zatrzymaniu produkcji i wycofaniu się z Rosji. Wojna wstrzymała też produkcję na Ukrainie, która była dotąd jednym z większych dostawców (7%) wiązek przewodów dla europejskiego przemysłu samochodowego i zarazem największym na świecie dostawcą neonu, wykorzystywanego w technikach cięcia laserowego, spawania w osłonie gazowej, a także przy produkcji półprzewodników. Przemysłowy neon jest produktem ubocznym wytwarzania stali. Ukraińskie firmy kupowały go od rosyjskich hut, następnie oczyszczały i sprzedawały dalej. Przed inwazją nasz wschodni sąsiad pokrywał połowę światowego popytu na ten gaz szlachetny.

Z kolei Rosja jest potentatem w produkcji heksafluorobutadienu, który używany jest w procesie litografii podczas produkcji półprzewodników; odpowiada też za ponad 30% dostaw palladu wykorzystywanego do produkcji katalizatorów. Podobnie jest z aluminium i niklem, niezbędnymi do produkcji akumulatorów do samochodów elektrycznych itd.

Oczywiście, producenci półprzewodników będą szukać nowych dostawców, ale to potrwa, zanim będą w stanie dostarczać ilości porównywalne z tymi, jakie dotąd płynęły z Ukrainy i Rosji.

Wspomniane wstrzymanie dostaw wiązek kabli z Ukrainy, mimo, że to tylko (!) 7%, już doprowadziło do zawieszenia produkcji w kilku największych europejskich zakładach motoryzacyjnych. Bez wiązek w połączeniu z brakiem innych podzespołów, w tym półprzewodników, nie da się wyprodukować żadnego samochodu. I tak: stanęły zakłady Volkswagena w Zwickau, Škoda i fabryka Mini w Oksfordzie zmniejszyły produkcję, Audi zawiesiło działanie fabryk w Ingolstadt i Neckarsulm, BMW – w Monachium i Dingolfing, a fabryki w Lipsku i Regensburgu pracują tylko na jedną zmianę.

Analitycy rynku szacują, że przez te perturbacje w pierwszych dniach marca producenci z europejskiej branży automotive dostarczyli o ponad milion nowych samochodów mniej niż zakładano, a to dopiero początek. Jak pamiętamy, ubiegły, pandemiczny rok zamknął się liczbą 10 milionów niewyprodukowanych aut. W tym roku będzie podobnie, jeśli nie gorzej.

Jak przewidują eksperci, zdrożeją samochody zarówno nowe, jak i używane. Ceny nowych aut będą rosły, bo zdrożeją surowce, podzespoły i transport, a ich podaż będzie mniejsza o 8 do 10 milionów sztuk. Znacząco wydłuży się czas oczekiwania na zamówiony samochód. Problemy pojawiają się też z wynajmem długoterminowym. Przewiduje się, że z powodu braku samochodów firmy leasingowe wydłużą czas obowiązywania obecnych umów.

Czeka nas trudny czas.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski