

# Wioleta Łągowska

---

## Kondycja przemysłu motoryzacyjnego i jego wpływ na pozostałe gałęzie gospodarki

---

Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu 34, 89-102

---

2014

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

WIOLETA ŁAGOWSKA<sup>1</sup>

Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa w Katowicach

## KONDYCJA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO I JEGO WPŁYW NA POZOSTAŁE GAŁĘZIE GOSPODARKI

### Streszczenie

W artykule poddano pod obserwację sytuację branży motoryzacyjnej, drugiej co do wielkości i znaczenia w gospodarce Polski. Celem artykułu jest przedstawienie sytuacji na polskim rynku motoryzacyjnym oraz wskazanie kierunków zmian. Analizie poddano przyczyny spadku, zmiany produkcji oraz znaczącego wpływu na pozostałe branże nieodłącznie z nią związane. Artykuł oparty jest na badaniach przeprowadzonych przez największe instytucje badające zmiany zachodzące w branży *automotive*. Z badań i analiz przeprowadzonych w celu weryfikacji sytuacji *automotive* oraz kierunków, w które jedna z największych branż będzie musiała zmierzać, aby zachować swą pozycję rynkową, wynika m.in. szukanie alternatywnych rozwiązań na rynkach Chin czy Indii, poszukiwanie efektywności w obszarze finansowania szczególnie na rynkach wschodzących czy tworzenie modeli w oparciu o przeznaczenie pojazdów, czyli w wyniku analizy potrzeb klienta.

**Słowa kluczowe:** przemysł motoryzacyjny, produkcja, sprzedaż

### Wprowadzenie

Branża motoryzacyjna ma swoją ponadstuletnią historię, związaną z zaspokajaniem potrzeb gospodarki i społeczeństwa w zakresie pokonywania bariery przestrzenno-czasowej. Postępujący rozwój społeczno-gospodarczy stawiał coraz to większe i nowe wymagania w zakresie szybkości, niezawodności, bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania. Przez wiele lat pojazdy były udosko-

---

<sup>1</sup> Wioleta.lagowska@gmail.com.

nalane dzięki postępowi technicznemu i nowym wynalazkom<sup>2</sup>. Nowatorskie rozwiązania dotyczyły zarówno konstrukcji pojazdów, jak i zasilania. W miarę rozwoju motoryzacji obserwuje się zmiany w konstrukcji pojazdów mające na celu poprawę ich właściwości eksploatacyjnych, zwiększenie wygody i bezpieczeństwa oraz zmniejszenie ich uciążliwości dla otoczenia. Istotnym zagadnieniem jest również eliminowanie negatywnych skutków rozwoju motoryzacji. Doskonaląc silniki i stosując bezołowiowe paliwa, dąży się do zmniejszenia emisji substancji szkodliwych, znajdujących się w spalinach samochodowych. Duże znaczenie przywiązuje się także do minimalizowania hałasu spowodowanego pracą pojazdu.

Branża motoryzacyjna to nie tylko produkcja samochodów lub części zamiennych do nich. W skład szeroko pojmowanej branży motoryzacyjnej wchodzi producenci ogumienia, koncerny rafineryjne, producenci podzespołów, z których składany jest samochód, m.in. producenci silników, wiązek elektrycznych, karoserii, zakłady szklarskie, producenci przewodów czy komponentów z tworzyw sztucznych. Każdy element samochodu produkowany jest w innym zakładzie specjalizującym się w tej części. Do branży motoryzacyjnej zalicza się również podmioty zajmujące się projektowaniem, marketingiem czy sprzedażą samochodów.

Celem artykułu jest przybliżenie sytuacji na polskim rynku motoryzacyjnym oraz wskazanie kierunków zmian. Analizie poddano przyczyny spadku, zmiany produkcji oraz wpływu na pozostałe branże z nią związane. W opracowaniu wykorzystano badania przeprowadzane przez największe instytucje badające zmiany zachodzące w branży motoryzacyjnej.

### **Znaczenie przemysłu motoryzacyjnego**

W ostatnim dziesięcioleciu ubiegłego stulecia nastąpiło ożywienie w przemyśle samochodowym. Polska stała się ważnym rynkiem zbytu oraz liczącym się partnerem dysponującym wysoko kwalifikowaną i relatywnie taną siłą roboczą. Znaczne inwestycje poczyniły w Polsce koncerny Fiat, Daewoo i General Motors. Powstały zakłady montujące samochody Ford, Volkswagen, Mercedes. Na polskim rynku motoryzacyjnym rywalizują tacy producenci, jak: Renault, Citroën, Toyota, Nissan, Mitsubishi. Odbiorcami polskich produktów są

---

<sup>2</sup> Szerzej: A. Zieliński, *Samochody osobowe. Dzieje rozwoju*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009; W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1983; M. Binkowska, *Historia samochodu*, Wyd. Dragon, Bielsko-Biała 2009; R. Sutton, *Samochody*, Wyd. Arkady, Warszawa 1991.

najsłynniejsze marki samochodowe cieszące się najwyższą jakością. Kryzys finansowy wpłynął jednak niekorzystnie na sytuację na rynku motoryzacyjnym.

Sektor motoryzacyjny w Polsce w ostatnich kilku latach boryka się, jak prawie każda gałąź rodzimego przemysłu, ze znacznym spowolnieniem gospodarczym, spadkiem produkcji, a co za tym idzie spadkiem sprzedaży nowych samochodów oraz zmniejszeniem sprzedaży w całym sektorze związanym z motoryzacją, czyli części zamiennych i usług motoryzacyjnych, inwestycji i zmniejszeniem zatrudnienia oraz wartości dodanej.

Branża motoryzacyjna była największym i najszybciej rozwijającym się sektorem gospodarki w Polsce. Biorąc pod uwagę wartość produkcji sprzedanej, chociażby w 2011 roku – kończąc wynikiem 107,1 mld zł – gałąź ta utrzymywała drugie miejsce wśród wszystkich sektorów przemysłu wytwórczego w Polsce, po przemyśle spożywczym – jak podawał Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) w swojej publikacji „Branża Motoryzacyjna. Raport 2012”, cytując dane GUS<sup>3</sup>. Przemysł ten odgrywa niezwykle istotną rolę w polskiej gospodarce, zarówno pod względem udziału w wartości dodanej brutto, inwestycjach, tworzenia miejsc pracy, czyli i dochodach, jakie uzyskiwane są przez osoby powiązane z branżą motoryzacyjną. Jak już wspomniano, jest to gałąź szeroko powiązana z pozostałymi sektorami gospodarki, takimi jak m.in.:

- usługi finansowe, biznesowe, związane ze sprzedażą i utrzymaniem pojazdów,
- transport drogowy, produkcja, sprzedaż paliw samochodowych,
- budownictwo infrastruktury drogowej<sup>4</sup>.

Według raportu opublikowanego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego z roku 2011, przemysł motoryzacyjny jest drugą co do wielkości obrotów branżą w Polsce. Blisko 10% wartości polskiej produkcji przemysłowej i co szósta złotówka z polskiego eksportu pochodzi z motoryzacji. Mimo swojej wielkości ma ona jak każda branża swoje problemy: jest w znacznej mierze uzależniona od koniunktury w innych krajach Europy. Polska to drugi po Czechach producent samochodów w Europie Środkowo-Wschodniej. Spośród 40 fabryk samochodów i silników ulokowanych w regionie 16 znajduje się

---

<sup>3</sup> *Polski przegląd motoryzacyjny – przegląd najważniejszych trendów oraz prognozy na rok 2013*, <http://www.akcjonariatobywatelski.pl/pl/centrum-edukacyjne/gospodarka/754,Polski-przemysl-motoryzacyjny-przeglad-najwazniejszych-trendow-oraz-prognozy-na-.html> (15.04.2014).

<sup>4</sup> J. Faryś, *Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce*, Raport KPMG w Polsce z inicjatywy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, Warszawa, październik 2013.

w Polsce. W 2008 roku co trzeci wyprodukowany na świecie fiat pochodził z Polski. Blisko 1/5 pojazdów ze znakiem Opla w 2008 roku została wyprodukowana w naszym kraju.

Duży udział tej branży w eksporcie i PKB oznacza również konieczność widzenia problematyki branżowej w szerszym kontekście strategicznym, dotyczącym rozwoju całej gospodarki. Polski eksport w ogromnej mierze zależy od rozwoju przemysłu motoryzacyjnego, ponieważ ponad 90% naszej produkcji motoryzacyjnej przeznaczona jest na rynki zewnętrzne. Jeśli uwzględnić tylko samochody osobowe, współczynnik ten wzrasta do przeszło 98%.

Dzięki działaniom rządów europejskich, przede wszystkim dopłatom unijnym do zakupu nowych samochodów, kryzys polskiej motoryzacji nie był tak dotkliwy, jak w innych krajach. W najbardziej kryzysowym roku 2009 polska produkcja branży motoryzacyjnej spadła o 2,7%, co postawiło Polskę w nie najlepszej sytuacji, zwłaszcza wobec 20% spadku na Słowacji czy prawie 50% na Węgrzech. Gdy większość programów wygasła, obserwuje się znaczące zmniejszenie sprzedaży na rynkach kluczowych dla polskiego eksportu<sup>5</sup>.

Słaby popyt wewnętrzny to ogromne ryzyko uzależnienia branży od sprzedaży w innych krajach. Aby zachować pozycję polskiej motoryzacji na świecie i jej rolę w utrzymaniu polskich miejsc pracy, potrzeba regulacji systemowych, które zintensyfikują sprzedaż i w efekcie zwiększą szansę na stabilizację gospodarki.

Działające w Polsce zakłady należą do najnowocześniejszych w Europie. Wydajność pracy w branży motoryzacyjnej jest blisko dwukrotnie większa od przeciętnej dla polskiego przemysłu. Pracownik branży motoryzacyjnej wypracowuje rocznie 610 tys. zł, gdy średnia dla polskiego przemysłu wynosi 348 tys. zł. Inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym to sposób zarówno na modernizację kraju przez napływ nowych technologii, jak i na kreowanie miejsc pracy oraz redukcję bezrobocia. W ostatnich dziesięciu latach produkcja samochodów w Czechach, Rumunii, Słowacji potroiła się, a w Polsce wzrosła jedynie o 1/4. W ostatnich latach nie było w Polsce żadnej inwestycji motoryzacyjnej w segmencie samochodów osobowych<sup>6</sup>. Polski sektor motoryzacyjny dynamicznie rósł w ostatnich latach. W okresie od 2005 do 2011 roku wartość produkcji sprzedanej tego sektora spadła tylko raz (w kryzysowym roku 2009), zaś przez

---

<sup>5</sup> J. Faryś, *Stan branży motoryzacyjnej*, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Warszawa, październik 2011, s. 13.

<sup>6</sup> *Ibidem*, s. 15.

pozostałe sześć lat rosła, z czego przez większość czasu w dwucyfrowym tempie (w latach 2007–2008 oraz 2010–2011).

### **Motoryzacja w Polsce – struktura rynku**

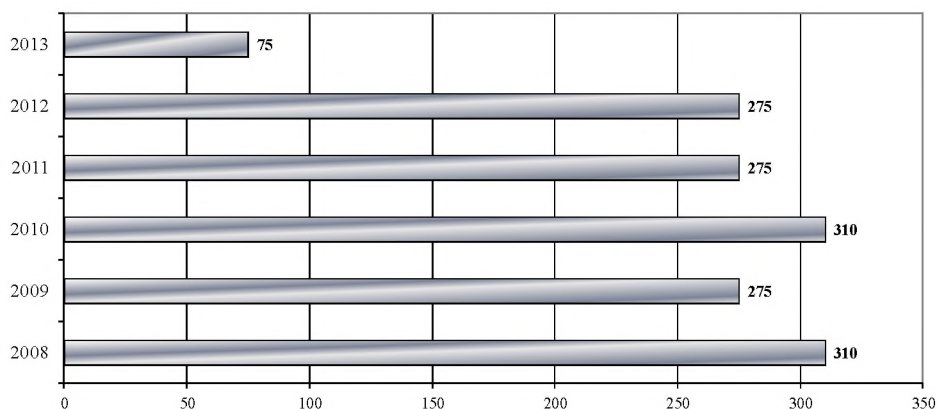
Rynek polskiej produkcji samochodów osobowych i ciężarowych to kilka dużych znaczących marek. Po I półroczu 2012 roku liderem pozostawał producent samochodów Fiat Auto Poland z 68,4% udziałem w rynku (ujęcie ilościowe) – to 23,1% większy udział niż w roku 2011 – jak podaje Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar. Miejsce drugie zajmuje Volkswagen (udział 15,7%) – co jest obniżką o 2,4% w porównaniu z rokiem 2011, a na trzeciej pozycji plasuje się Opel (z udziałem 11,2%), gdzie spadek w porównaniu z rokiem 2011 jest na poziomie 9,3%, a czwarta to FSO (4,8%, spadek o 11,4%).<sup>7</sup>

Analizując obecną koniunkturę, można zauważyć wiele niepokojących zjawisk, które z sytuacją spowolnienia mają znaczny związek. Produkcja samochodów osobowych w Polsce spada i nie zapowiada się na pozytywną zmianę tej tendencji. Mimo wciąż starzejącego się parku samochodowego konsumenci są coraz mniej skłonni do zakupu nowych samochodów, znacznie chętniej wybierając pojazdy używane sprowadzane z zagranicy, tak że w tym przypadku trudno spodziewać się szybkiego wzrostu popytu. Sytuację tę przedstawiono na rysunku 1, na którym zaznaczono liczbę samochodów, które rejestrowane i sprzedawane są w Polsce. Liczba ta z roku na rok spada.

Produkcja samochodów w Polsce spada systematycznie od 2008 roku. W 2012 roku z polskich fabryk wyjechało 539,7 tys. samochodów osobowych, a w 2013 roku liczba ta spadła poniżej 465 tys. sztuk. Tymczasem jeszcze w 2008 roku wyprodukowano w Polsce 841,7 tys. samochodów osobowych. Trochę lepsza sytuacja występuje w sektorze samochodów użytkowych. W roku 2012 w Polsce zostało wyprodukowanych 111,8 tys. tego typu pojazdów. Oznacza to, że pierwszy raz od 4 lat udało się zbliżyć w wyniku produkcyjnym do tego sprzed okresu kryzysu.

---

<sup>7</sup> *Polska branża motoryzacyjna w II połowie 2012 roku – bieżąca kondycja i przewidywania na przyszłość*, <http://inwestor.msp.gov.pl/si/polska-gospodarka/wiadomosci-gospodarcze/26272>, *Polska-branża-motoryzacyjna-w-II-polowie-2012-roku-biezaca-kondycja-i-przewidywa.html* (7.02.2014).



Rys. 1. Nowe samochody osobowe sprzedaż/rejestracje w Polsce w latach 2008–2013 I kwartał

Źródło: J. Faryś, *Sytuacja branży motoryzacyjnej w 2013 roku. Nowe samochody sprzedaż/rejestracja w Polsce w latach 2008–2013 I kwartał*, Polski Związek Motoryzacyjny, Warszawa, październik 2013.

Analizując sytuację w segmencie produkcji części zamiennych lub wszelkich akcesoriów branżowych, m.in. przyczepy, naczepy, nadwozia oraz innych produktów, które z branżą motoryzacji są związane (opony, szyby, akumulatory itp.), jest ona lepsza niż sama produkcja samochodów, choć i tak w 2012 roku, widzimy, że jej wartość produkcyjna zmalała do 61,2 mld zł.

Liczona wartość produkcji sprzedanej w ujęciu szeroko pojmowanego przemysłu motoryzacyjnego w roku 2012 wyniosła 114,6 mld zł, co w porównaniu z rokiem poprzednim daje 3% spadek. Jak podaje KPMG w swoim raporcie branży motoryzacyjnej, w 2013 roku w wyniku tych trendów Polska traci znaczenie na rynku międzynarodowym jako producent motoryzacyjny. W ciągu ostatnich lat utraciła ona znaczenie i pozycję regionalnego lidera produkcji pojazdów samochodowych, gdzie wyprzedziły nas m.in. Czechy i Słowacja. Spada również nasza pozycja jako producenta części i podzespołów motoryzacyjnych<sup>8</sup>.

Według KPMG i opracowanego raportu, rynek polski nowych samochodów w 2012 roku odnotował kolejny rok z rzędu spadek wolumenu sprzedaży. Sprzedaż nowych samochodów jest ponad dwa razy mniejsza niż import pojazdów używanych. W segmencie samochodów użytkowych także nastąpił spadek wolumenu sprzedaży. W 2012 roku zarejestrowano 39,4 tys. nowych samocho-

<sup>8</sup> J. Faryś, *Sytuacja branży motoryzacyjnej w 2013 roku. Nowe samochody sprzedaż/rejestracja w Polsce w latach 2008–2013 I kwartał*, Polski Związek Motoryzacyjny, Warszawa, październik 2013.

dów dostawczych, 16,4 tys. ciężarowych oraz 1,3 tys. autobusów. Łącznie zarejestrowano 57,1 tys. pojazdów użytkowych, czyli o 7% mniej niż w 2011 roku.

Jak wskazują dostępne dane, w 2013 roku można byłoby mówić o stabilizacji sytuacji z bardzo niewielkim trendem wzrostowym w większości segmentów rynku. Liczba rejestracji nowych samochodów osobowych w skali całego roku przekroczy 280 tys. sztuk. Wzrost ten był wypracowany przez zakupy firmowe.

Należy jednak wziąć pod uwagę rosnący wywóz samochodów osobowych za granicę. Nie ma niestety oficjalnych danych Cepik na temat jego wielkości, ale eksperci szacują, że w 2013 roku może dotyczyć nawet 10–11% rejestracji w Polsce. Biorąc to pod uwagę, należy szacować, że mimo wzrostu w statystykach sprzedaży, krajowy popyt na samochody osobowe w 2013 roku będzie mniejszy niż w roku 2012 i do polskich odbiorców może trafić jedynie 244–260 tys. pojazdów. Niewielkich wzrostów liczby rejestracji można spodziewać się także na rynku samochodów dostawczych i ciężarowych.

W Polsce zarejestrowanych jest blisko 2,7 tys. producentów wyrobów motoryzacyjnych. Oprócz nich funkcjonują przynajmniej 123 średnie i duże firmy wyspecjalizowane w produkcji motoryzacyjnej, które są klasyfikowane w innych branżach (tab. 1)

Tabela 1

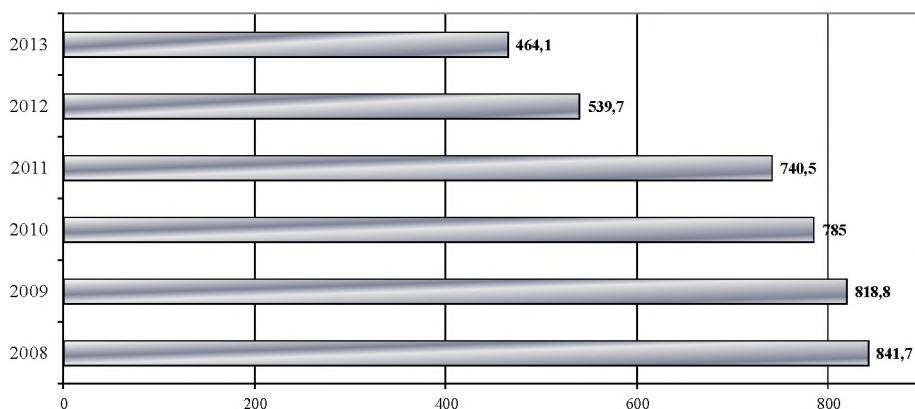
Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych według liczby pracujących  
(stan na koniec 2012 roku)

	do 9	10–49	50–249	250–999	1000 i więcej	Razem
Producenci pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep	2019	352	213	79	32	2696
Wyspecjalizowani producenci motoryzacyjni z innych sektorów gospodarki	–	–	–	–	–	123
Razem przemysł motoryzacyjny	–	–	–	–	–	2819

Źródło: opracowano na podstawie danych GUS/REGON oraz KPMG. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM), Branża Motoryzacyjna. Raport 2012, opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych OICA.

W Polsce na koniec roku 2012 odnotowano 2696 firm, które zaklasyfikować można, ze względu na PKD 29, jako producentów pojazdów samochodowych, części i akcesoriów oraz przyczep i naczep. Według danych GUS produkcja samochodów osobowych w fabrykach ulokowanych w Polsce spada od kilku lat, natomiast rok 2012 był drastycznie niski, jeśli chodzi o współczynnik sprzedaży, co przedstawiono na rysunku 2.





Rys. 2. Produkcja pojazdów osobowych (w tys. sztuk)

Źródło: *Produkcja samochodów osobowych w Polsce (w tysiącach sztuk) w latach 2008–2013*, Opracowanie, szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS.

Spadki wynikają przede wszystkim z dwóch czynników. Pierwszy z nich to pogorszenie popytu na głównych rynkach docelowych, m.in. Włochy, Hiszpania, Francja, Niemcy. Ponad 98,5% produkowanych w Polsce samochodów przeznaczonych jest na eksport, co uzależnia produkcję od koniunktury na rynkach europejskich. Drugi czynnik to zmiany w portfolio modeli produkowanych w polskich fabrykach. W 2012 roku stopniowo wygaszano produkcję popularnego modelu Panda w tyskiej fabryce Fiata, ostatecznie z końcem roku. Tymczasem w Polsce jeszcze w 2011 roku wyprodukowano go ponad 200 tys. sztuk.

Powrót do poziomu z lat 2008–2011 byłby możliwy jedynie pod warunkiem przydzielenia fabrykom nowych modeli z oferty obecnych producentów lub otwarcia nowych zakładów. Ta druga opcja, niezależnie od konkurencyjności Polski jako miejsca docelowego dla inwestycji produkcyjnych, wydaje się jednak mało prawdopodobna.

### **Problemy w branży motoryzacyjnej w Polsce**

Aktualne problemy występujące w branży motoryzacyjnej wynikają również z braku możliwości pełnego odliczenia podatku VAT przy zakupie firmowych samochodów osobowych oraz ich serwisu i zmiany akcyzy na podatek uzależniony od parametrów ekologicznych. W Polsce całkowitego odpisu podatku VAT od samochodów firmowych można dokonać jedynie od samochodów ciężarowych. Tymczasem dobrym rozwiązaniem zarówno z punktu widzenia wspierania przedsiębiorczości, jak i wzmacniania stabilnego rozwoju gospodarki byłoby uznanie każdego samochodu firmowego za narzędzie pracy,

a co za tym idzie – umożliwienie pełnego odpisu podatku VAT, jak stało się w Czechach, Słowacji czy od lat praktykuje się w Niemczech. Nie tylko branża motoryzacyjna, ale znaczna część kręgów biznesowych podkreślają, że ograniczenie dotyka samochody, które są narzędziem pracy wielu małych i średnich przedsiębiorców – filarów polskiej gospodarki. Potwierdzają to dane z I kwartału 2014 roku dotyczące rejestracji w Polsce 97,6 tys. samochodów osobowych, czyli o 28,9% więcej niż w analogicznym okresie 2013 roku. Rejestracje nabywców instytucjonalnych wzrosły o 44%, zaś nabywców indywidualnych (w tym indywidualnych przedsiębiorców) było o 13% więcej. Przedsiębiorcy bardzo chętnie skorzystali z dogodnych uwarunkowań podatkowych, tj. tymczasowej możliwości całkowitego odliczenia podatku VAT od zakupu i eksploatacji samochodów osobowych z homologacją ciężarową. W I kw. 2014 roku zarejestrowano 22,1 tys. tego typu pojazdów, co stanowiło 22,6% wszystkich rejestracji w grupie samochodów osobowych. Z możliwości odliczenia podatku VAT od zakupu samochodu osobowego skorzystały zarówno duże, jak i małe firmy. Nabywcy instytucjonalni zarejestrowali 74% tzw. samochodów z kratką, zaś przedsiębiorcy indywidualni – 26%.

Zachowanie polskiego rynku w czasie tzw. okienka derogacyjnego pokazuje doskonale, w jakim stopniu jego potencjał jest hamowany przez regulacje podatkowe. Podatek ekologiczny jako rozwiązanie zastępujące akcyzę od dawna postulują kręgi biznesowe. Podatek ten byłby uzależniony od poziomu emisji szkodliwych substancji w spalinach, a nie – jak obecnie w przypadku akcyzy – od wartości samochodu czy motocykla oraz pojemności silnika. Pojazdy wykorzystujące nowe technologie i emitujące mniej szkodliwych spalin podlegałyby opodatkowaniu według niższych stawek, co mogłoby się stać narzędziem pobudzenia popytu, odmłodzenia parku samochodowego w Polsce (należącego obecnie do najstarszych w Europie), ochrony środowiska naturalnego czy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>9</sup>.

Według raportu PZPM oceniającego stan polskiej branży motoryzacyjnej, Polska to skansen Europy – w Unii Europejskiej średnio sprzedaje się rocznie 30 nowych samochodów na tysiąc mieszkańców, zaś w Polsce – czterokrotnie mniej. Kupujemy mało nowych samochodów wyprodukowanych w Polsce. Polska to także czarny punkt Europy – w ciągu ostatnich 17 lat w Polsce zdarzyło się prawie milion wypadków drogowych, w których zginęło ponad 110 tys. osób, a ponad milion zostało rannych. Dziennie w wypadkach ginie średnio

---

<sup>9</sup> *Branża motoryzacyjna w Polsce I kw. 2014*, <http://www.egospodarka.pl/109438,Branza-motoryzacyjna-w-Polsce-I-kw-2014,1,56,1.html> (15.04.2014).

15 osób, a 160 jest rannych. W Polsce ciągle brakuje bezpiecznych dróg, a do istotnych czynników wpływających na bezpieczeństwo ruchu należy właśnie ich stan. Polskie drogi są jednymi z najniebezpieczniejszych w Europie – co ósma ofiara wypadków w UE ginie w naszym kraju, a prawdopodobieństwo wypadku jest średnio cztery razy wyższe. Polska to również mniej wydanych praw jazdy i nadal bardzo duży odsetek kradzieży samochodów. W naszym kraju mamy nieustający wzrost cen paliwa oraz podatków. W Polsce, według danych zebranych przez KNF, cena ubezpieczenia OC pojazdów lądowych wzrosła o około 3,5%, a AC o około 7,6%.

### Perspektywy branży motoryzacyjnej w Polsce

W 2011 roku ukazały się wyniki 12. edycji realizowanego przez KPMG dorocznego globalnego badania kadry kierowniczej firm motoryzacyjnych. Wyniki badania są oparte na opiniach 200 przedstawicieli wyższej kadry kierowniczej wiodących światowych firm motoryzacyjnych, w tym producentów, dostawców podzespołów i dealerów. Wyniki badań dotyczące istotnych aspektów produktów z punktu widzenia konsumentów przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Waga aspektów produktów z punktu widzenia konsumentów

Cechy	%
Oszczędność paliwa	91
Innowacje w zakresie bezpieczeństwa	82
Kwestie stylistyczne	76
Ekologiczność	74
Ergonomia i komfort	70
Wbudowane technologie, rozpoznawanie mowy	57
Telematyka, wsparcie kierowcy systemami informatycznymi	56
Zastosowanie alternatywnych technologii i napędu	55
Przedłużony okres żywotności pojazdu	40

Źródło: *Raport branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce*, KPMG, Warszawa 2012.

Główne wnioski z badań dla rynku motoryzacyjnego są następujące:

1. Konsumentci poszukują oszczędności na paliwie i bezpieczeństwa – przy rosnących cenach ropy naftowej i obawach o przyszłość dostaw trudno się dziwić, że konsumenci uznają niskie zużycie paliwa za zdecydowanie najważniejszy czynnik przy zakupie pojazdu. Ze względu na skłonność konsumentów do poszukiwania oszczędniejszych silników przeważająca więk-

szość jest zdania, że w ciągu najbliższych pięciu lat największy wzrost nastąpi w kategorii samochodów z napędem hybrydowym i elektrycznym.

2. W najbliższych 5 latach zwycięzcą będzie Volkswagen, Powszechnie uznana mocną stroną VW jest szeroki portfel produktowy, od małych samochodów do pojazdów luksusowych.
3. Firmy z segmentu OEM (*Original Equipment Manufacturer* – dosł. producent oryginalnego wyposażenia) będą najbardziej rentowną grupą firm motoryzacyjnych w nadchodzących 5 latach. Usługi finansowe wydają się oferować interesujące możliwości inwestowania dla branży motoryzacyjnej. Zwłaszcza na rynkach wschodzących, gdzie sektor ten jest stosunkowo mało rozwinięty, a brak jest banków prowadzonych przez przedsiębiorstwa z segmentu OEM. Jeśli zostaną zniesione ograniczenia nakładane przez władze krajów, takich jak Chiny, w sektorze usług finansowych mogą pojawić się znaczące inwestycje; Daimler, Volkswagen i BMW już oferują finansowanie i leasing w Chinach i Indiach, przewidując znaczny wzrost rynku w ramach swoich wyspecjalizowanych firm świadczących usługi finansowe. Najbardziej efektywne strategie osiągania rentowności to racjonalizacja i budowanie aliansów strategicznych.

Ponadto ogłoszone plany kilku znaczących inwestycji pozwalają stwierdzić, że produkcja motoryzacyjna w Polsce wkroczy niebawem na ścieżkę szybszego rozwoju. Najważniejsze planowane inwestycje dotyczą nowej fabryki Volkswagena Craftera we Wrześni (począwszy od maja 2016 roku produkcja 100 000 aut rocznie), produkcji nowej, piątej generacji Opla Astry w fabryce General Motors w Gliwicach (od 2015 roku) oraz uruchomienia nowej linii produkcyjnej silników diesla w fabryce GM w Tychach. Spodziewane zwiększenie produkcji motoryzacyjnej nie pozostanie bez wpływu na sytuację na rynku komercyjnych nieruchomości przemysłowych. Nowe fabryki oraz zwiększanie mocy produkcyjnych w istniejących liniach wytwórczych zrodzą konieczność rozwoju sieci partnerów i dostawców, którzy będą z kolei poszukiwać budynków przemysłowych w różnych lokalizacjach. Niektórzy z nich zainwestują we własne obiekty, tworzone wspólnie z deweloperami w modelu *built-to-suit* (tzw. szyte na miarę), podczas gdy inni będą wybierali wynajęcie powierzchni w istniejących parkach przemysłowych. Tak jak w przypadku innych producentów, przedsiębiorstwa działające w segmencie motoryzacyjnym wymagają budynków dostosowanych do ich specyficznych potrzeb. Zakup takiego obiektu wymusza zamrożenie znacznej ilości kapitału obrotowego.

Atrakcyjną alternatywą może być zatem najem<sup>10</sup>. W związku z tym ożywienie w branży motoryzacyjnej wpłynie pozytywnie także na inne rodzaje działalności gospodarczej i na rynek nieruchomości w Polsce.

### Podsumowanie

Branża motoryzacyjna stoi w obliczu poważnych wyzwań, które mogą na długo określić jej przyszły kształt. Aby utrzymać silną pozycję, najwięksi gracze powinni zastanowić się, czy i kiedy oraz w jaki sposób uwzględnią w swoich strategiach następującą problematykę:

1. Zintegrowane rozwiązania – zmiana postaw wobec podróżowania, a także rozwój przestrzeni miejskiej przyniosły zarówno zagrożenia, jak i nowe szanse dla branży. Przy rozwiązaniach mobilności, które obejmują różne rodzaje transportu przedsiębiorstwa, mogą dotrzeć bezpośrednio do klienta i rozszerzyć oddziaływanie swoich marek na nowe sektory. Kształtowanie wizji przyszłości na modelach samochodów tworzonych w oparciu o przeznaczenie pojazdów – przyszły popyt będzie kształtował się w większym stopniu w programy typu *car sparing* (uwzględniając potrzeby klientów, takie jak np. dojazd do pracy, czas wolny, podróże o obrębie miasta itp.).
2. Liderzy innowacji w zakresie bezpieczeństwa – użycie nowych technologii dla zapewnienia wyróżnika marki zarówno tych o ugruntowanej pozycji, jak i nowych. Dla utrzymania pozycji liderów w branży konieczne jest tworzenie wspólnej bazy wiedzy dla osiągnięcia wysokiego poziomu technicznego; coraz większe znaczenie mają alianse i wspólne przedsięwzięcia, pozwalające na rozłożenie kosztów i ryzyka oraz współdzielenie się wiedzą, przy zachowaniu rentowności i dążeniu do zachowania technologii, *know-how* i renomy marek, które są ich wyróżnikiem na rynku.
3. Poszukiwanie efektywności – liderzy powinni poszukiwać najbardziej efektywnych sposobów zarządzania zmianą, aby nadać impet tym inicjatywom. Inwestycje w nowe segmenty, np. finansowanie i leasing (zwłaszcza na rynkach wschodzących) może otworzyć nowe obszary osiągania rentowności. Rozważanie alternatywnych rozwiązań w przypadku nadwyżek mocy produkcyjnych; szukanie i rozwój nowych, długofalowych, globalnych strategii, które zapewnią równoważenie ryzyka i zysków, uwzględniając alter-

---

<sup>10</sup> Sektor motoryzacyjny w Polsce w oczekiwaniu na przyspieszenie, <http://www.tereny-inwestycyjne.info/index.php/raporty/item/7532-sektor-motoryzacyjny-w-polsce-w-oczekiwaniu-na-przyspieszenie> (15.04.2014).

natywne modele biznesowe, w tym również ekspansję w nowych sektorach rynku.

Istotnym znaczeniem dla przyszłości *automotive* jest poszerzenie swojej obecności – w tym przypadku wyjście poza Chiny, bo obecnie największym potencjałem dla przedsiębiorstw charakteryzuje się rynek chiński, lecz istnieją również duże szanse na wzrost w Indiach – kraju o systemie demokratycznym, z młodą i wykształconą ludnością władającą językiem angielskim oraz rosnącą w siłę klasą średnią, a w porównaniu z Chinami konkurencja na rynku indyjskim wydaje się mniejsza, co jest szansą na nowe możliwości<sup>11</sup>.

## Bibliografia

- Binkowska M., *Historia samochodu*, Wyd. Dragon, Bielsko-Biała 2009.
- Branża motoryzacyjna w Polsce I kw. 2014, <http://www.egospodarka.pl/109438,Branza-motoryzacyjna-w-Polsce-I-kw-2014,1,56,1.html> (15.04.2014).
- Faryś J., *Stan branży motoryzacyjnej*, Raport KPMG w Polsce z inicjatywy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, Warszawa, październik 2013.
- Faryś J., *Stan branży motoryzacyjnej*, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Warszawa, październik 2011.
- Faryś J., *Sytuacja branży motoryzacyjnej w 2013 roku. Nowe samochody sprzedaż/rejestracja w Polsce w latach 2008–2013 I kwartał*, Polski Związek Motoryzacyjny, Warszawa, październik 2013.
- Polska branża motoryzacyjna w II połowie 2012 roku – bieżąca kondycja i przewidywania na przyszłość*, <http://inwestor.msp.gov.pl/si/polska-gospodarka/wiadomosci-gospodarcze/26272,Polska-branza-motoryzacyjna-w-II-polowie-2012-roku-biezaca-kondycja-i-przewidywa.html>.
- Polski przegląd motoryzacyjny – przegląd najważniejszych trendów oraz prognozy na rok 2013*, <http://www.akcjonariatobywatelski.pl/pl/centrum-edukacyjne/gospodarka/754,Polski-przemysl-motoryzacyjny-przeglad-najwazniejszych-trendow-oraz-prognozy-na-.html>.
- Produkcja samochodów osobowych w Polsce (w tysiącach sztuk) w latach 2008–2013*, Opracowanie, szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS.
- Raport branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce*, KPMG, Warszawa 2012.
- Rychter W., *Dzieje samochodu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1983.
- Sektor motoryzacyjny w Polsce w oczekiwaniu na przyspieszenie*, <http://www.terenyinwestycyjne.info/index.php/raporty/item/7532-sektor-motoryzacyjny-w-polsce-w-oczekiwaniu-na-przyspieszenie> (15.04.2014).
- Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce*, Raport KPMG w Polsce z inicjatywy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, Warszawa 2013.

---

<sup>11</sup> *Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce*, Raport KPMG w Polsce z inicjatywy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, Warszawa, październik 2013.

Sutton R., *Samochody*, Wyd. Arkady, Warszawa 1991.

Zieliński A., *Samochody osobowe. Dzieje rozwoju*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009.

## THE CONDITION OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY AND ITS IMPACT ON OTHER SECTORS OF THE ECONOMY

### Summary

The paper is an observation of the situation of the automotive industry, the second largest in terms of size and importance, sector of economy in Poland. The objective of the paper is presenting the situation on Polish automotive market and indicating direction of changes. The paper analyses the reasons for the decline, changes in production and significant impact on other sector of the economy. The paper is based on the research conducted by the major research institutions studying changes in the automotive industry. According to the research and analysis in order to verify the situation of the automotive sector and directions in which this one of the biggest industries will have to go to, for maintaining its market position, are, inter alia, seeking alternative solutions to the markets of China or India, the search for efficiency in the area of financing, especially in emerging markets as well as creating models based on the destiny of vehicles - that is, the creation of models based on customer needs.

**Keywords:** automotive industry, manufacturing, sales

*Translated by Wioleta Łagowska*