

Andrzej Wieloński\*

## POLSKA REGIONALNYM CENTRUM EUROPEJSKIEGO PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

### Poland as the regional center of the European automobile industry

**Zarys treści.** Dzięki inwestycjom światowych koncernów motoryzacyjnych Polska stała się znaczącym w Unii Europejskiej producentem i eksporterem: samochodów osobowych, autobusów oraz części i akcesoriów do samochodów.

**Słowa kluczowe:** inwestycje koncernów motoryzacyjnych, przemysł motoryzacyjny, rynek motoryzacyjny, Polska.

**Key words:** investments of automobile companies, automobile industry, automobile market, Poland.

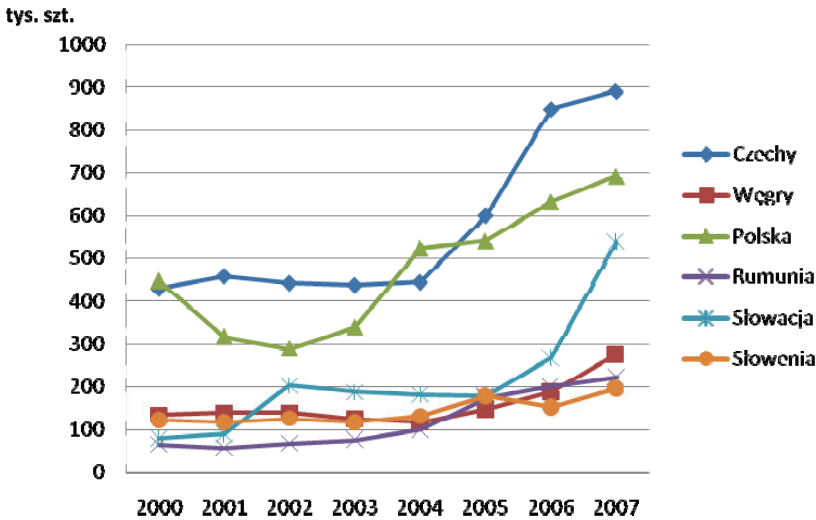
### WPROWADZENIE

Obniżenie kosztów (głównie dzięki niższym płacom, stanowiącym 16–34% płac pracowników w Niemczech) przy zachowaniu jej jakości i terminowości dostaw jest głównym motywem podejmowania decyzji dotyczących przenoszenia (delokalizacji) produkcji do krajów Europy Środkowej i Wschodniej (Polski, Czech, Węgier, Słowacji, Słowenii i Rumunii). Do 2008 roku w regionie tym w produkcję samochodów osobowych i osobowo-towarowych zainwestowały koncerny: *Volkswagen, Renault, Toyota, Peugeot/Citroen, Hyundai, Kia, Audi, Suzuki, Ford, General Motors, Fiat i Daewoo* (ryc. 1). Według firmy doradczej *PricewaterhouseCoopers* w okresie ostatnich 15 lat wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych w przemyśle motoryzacyjnym w krajach Europy Środkowej i Wschodniej przekroczyła 25 mld dolarów<sup>1</sup>.

---

\* Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Zakład Geografii Miast i Organizacji Przestrzennej, e-mail: awielons@uw.edu.pl.

<sup>1</sup> Istnieją dwa źródła informacji o wartości bezpośrednich inwestycji zagranicznych w przemyśle motoryzacyjnym Polski. Według Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych w latach 1993-2004 kapitał zagraniczny zainwestował 6,76 mld dolarów, natomiast



Ryc. 1. Produkcja samochodów osobowych w krajach Europy Środkowej i Wschodniej

Fig. 1. Production of passenger cars in CCE countries

Oprócz samochodów osobowych: w Czechach, Polsce i Rumunii produkowane są samochody osobowo-towarowe – 128,9 tys. sztuk (w 2000 roku – 39,5 tys. sztuk), w Czechach, Polsce, Rumunii i na Węgrzech produkowane są samochody ciężarowe – 6,1 tys. sztuk (w 2000 roku – 3,9 tys. sztuk) oraz w Czechach, Polsce i na Węgrzech produkowane są autobusy – 7,6 tys. sztuk (w 2000 roku – 3,5 tys. sztuk).

W 2007 roku w krajach Europy Środkowej i Wschodniej wyprodukowano ponad 2,5 mln sztuk samochodów osobowych i osobowo-towarowych, tj. 14% produkcji krajów Unii Europejskiej. W porównaniu z 2000 rokiem produkcja była dwukrotnie wyższa.

Inwestycjom koncernów samochodowych w krajach Europy Środkowej i Wschodniej towarzyszą inwestycje koncernów produkujących silniki oraz części i akcesoria do samochodów. Zainwestowało w nich wszystkich dziesięciu producentów – głównych bezpośrednich dostawców podzespołów poziomu pierwszego: *Bosch, Denso, Delphi, Johnson Controls, Magna, Lear, Visteon, Faurecia, TRW i Aisin Seiki*<sup>2</sup>. Najwięcej w Czechach (wszystkich dziesięciu) i w Pol-

według Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego w latach 2000-2007 kapitał zagraniczny zainwestował prawie 3 mld euro.

<sup>2</sup> Dostawcy poziomu pierwszego produkują gotowe podzespoły, które producenci samochodów wykorzystują w montowanych przez siebie pojazdach. Podzespoły są składane z komponentów produkowanych przez dostawców poziomu drugiego i trzeciego.

sce (dziewięciu z dziesięciu)<sup>3</sup>. Ich produkcja przeznaczona jest zarówno dla krajowych producentów samochodów, jak i na eksport.

Lider w zakresie bankowości inwestycyjnej oraz w usługach dla klientów biznesowych *JP Morgan Chase* ocenia, że w krajach Europy Środkowej i Wschodniej przemysł motoryzacyjny stanowi obecnie: 10-15% produkcji przemysłowej, 15-20% eksportu oraz 5% produktu krajowego brutto. W latach 2000–2007 wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego zwiększyła się trzykrotnie.

W Polsce przemysł motoryzacyjny (produkcja: pojazdów samochodowych, nadwozi do pojazdów silnikowych, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów do pojazdów silnikowych) należy do najważniejszych sektorów gospodarki. Przypada na niego 4,2% zatrudnionych w przemyśle, natomiast jego udział w produkcji sprzedanej przemysłu wynosi 9,5% i w eksporcie – 16%. W ciągu ostatnich ośmiu lat wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego zwiększyła się z 3 528 mln euro do 18 400 mln euro. W 2007 roku co dwudziesty samochód osobowy wyprodukowany w Europie i co siódmy autobus pochodził z fabryk w Polsce. Odbiorcami części i akcesoriów produkowanych w Polsce są wszystkie europejskie koncerny motoryzacyjne. Montowane są one również w samochodach takich marek, jak: *Land Rover, Jaguar, Mercedes-Benz, Lancia*.

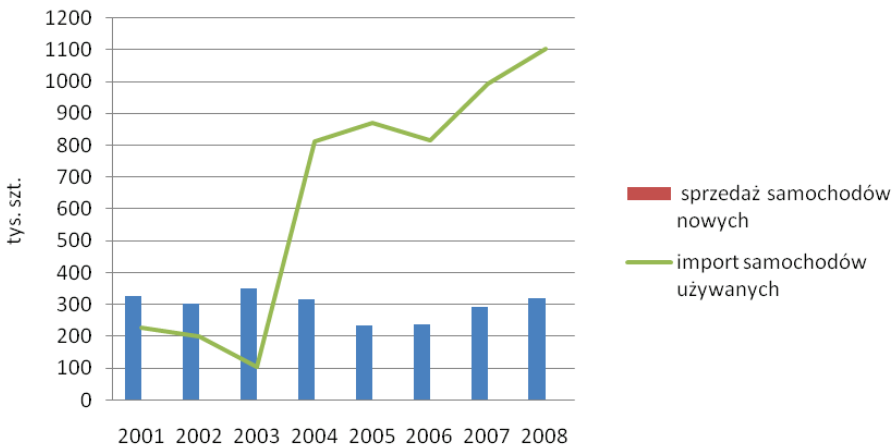
## PRZEMYSŁ MOTORYZACYJNY W POLSCE

W latach dziewięćdziesiątych XX wieku Polska stała się jednym z najatrakcyjniejszych rynków motoryzacyjnych w Europie, na którym w 1999 roku sprzedano ponad 600 tys. sztuk nowych samochodów osobowych. Ten niebywały *boom* motoryzacyjny, u podstaw którego leżały przesłanki natury ekonomicznej, socjologicznej i psychologicznej spowodował zainteresowanie światowych koncernów motoryzacyjnych produkcją w Polsce. W 1992 roku zawarto pierwszą umowę z inwestorem zagranicznym sprzedając *Fabrykę Samochodów Małolitrażowych* w Bielsku-Białej i Tychach *Fiatowi*. Niespełna rok później *Fabrykę Samochodów Rolniczych* w Poznaniu, w której produkowano samochody dostawcze kupił *Volkswagen*. W 1995 roku *Fabrykę Samochodów Osobowych* w Warszawie sprzedano *Daewoo*, które kupiło także *Fabrykę Samochodów Ciężarowych* w Lublinie oraz *Fabrykę Samochodów Dostawczych* w Nysie. W 1998 roku *General Motors* ukończył budowę fabryki samochodów osobowych w Gliwicach.

<sup>3</sup> W 2008 roku jedyny (spośród głównych bezpośrednich dostawców podzespołów poziomu pierwszego) nieobecny dotychczas w Polsce *Aisin Seiki* zadeklarował uruchomienie w Nowogrodzcu k. Bolesławca produkcji ram oraz pokryć siedzeń samochodowych. W realizacji inwestycji i produkcji uczestniczyć będzie również *Toyota Boshoku*.

Dzięki inwestycjom zagranicznym produkcja samochodów osobowych zwiększyła się w latach 1990-1999 z 266 tys. sztuk do 666,4 tys. sztuk. Ponad 60% produkcji stanowiły samochody montowane w ramach tzw. prostego montażu przemysłowego – montaż samochodu z kilkunastu części, wymagający jedynie pomieszczenia wyposażonego w elementarne urządzenia warsztatowe, jak również montażu bardziej złożonego – montaż samochodu z kilkuset części, w obiektach posiadających spawalnię blach i/lub lakiernię.

W latach 2000-2007 rosnące ceny kupna i użytkowania samochodu osobowego (wzrost stawki podatku akcyzowego oraz kosztów: kredytu, ubezpieczenia i paliwa), rosnący indywidualny import samochodów używanych (zwłaszcza po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej) oraz dynamiczny rozwój rynku mieszkaniowego, ograniczający (ze względu na koszty) zainteresowanie samochodami nowymi – spowodowały spadek sprzedaży (ryc. 2).



Ryc. 2. Sprzedaż nowych i import używanych samochodów osobowych

Fig. 2. Sales of new passenger vehicles and import of second-hand vehicles

W 2000 roku sprzedaż nowych samochodów osobowych w stosunku do 1999 roku zmniejszyła się o 161,3 tys. sztuk, natomiast w 2006 roku – o 401 tys. sztuk; udział w sprzedaży samochodów wyprodukowanych w fabrykach krajowych zmniejszył się z 61% do 9%. W 2007 roku w Polsce sprzedano 293,3 tys. sztuk nowych samochodów osobowych. Na wzrost sprzedaży decydujący wpływ miały zakupy przedsiębiorstw. W 2008 roku sprzedano 320 tys. sztuk nowych samochodów osobowych, tj. o 8,2% więcej niż w 2007 roku; równocześnie sprowadzono 1 104 tys. sztuk używanych samochodów osobowych. Szczególnie wysoką sprzedażą charakteryzował się grudzień – 29,6 tys. sztuk, tj. o 9,3% więcej niż w listopadzie i o 11,1% więcej niż w grudniu 2007 roku. Oprócz tradycyjnej wyprzedaży samochodów starszego rocznika, miało na nią wpływ

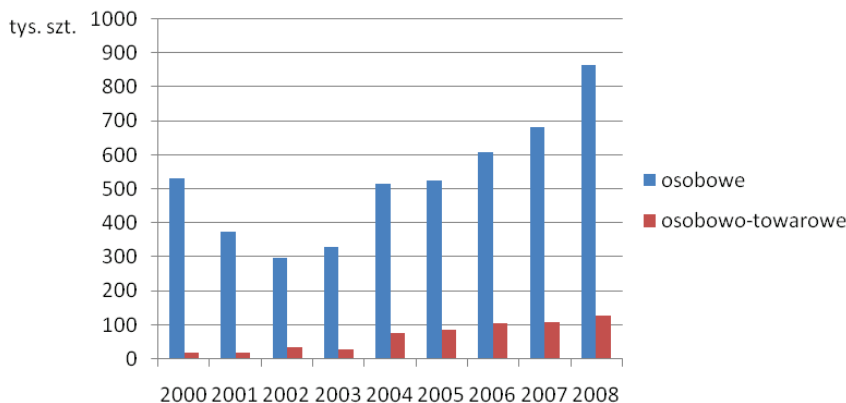
przyspieszenie decyzji kupna przez klientów zainteresowanych samochodami z silnikami powyżej dwóch litrów, chcących w ten sposób uniknąć konsekwencji nowych przepisów w zakresie podatku akcyzowego obowiązujących od 1 stycznia 2009 roku.

Mimo wzrostu sprzedaży w ostatnich trzech latach rynek nowych samochodów osobowych w Polsce należy do najmniejszych w Unii Europejskiej. W 2007 roku w Polsce na 1000 ludności sprzedano osiem sztuk nowych samochodów osobowych (tzw. wskaźnik chłonności rynku), tj. tyle co na Łotwie i więcej o dwie sztuki niż w Bułgarii i na Litwie. W całej Unii Europejskiej na 1000 ludności sprzedano 30 sztuk, w tym m.in. w: Luksemburgu – 121 sztuk, Belgii – 53 sztuki, Irlandii – 40 sztuk, Niemczech – 38 sztuk, Włoszech – 38 sztuk, Czechach – 18 sztuk, Słowacji – 16 sztuk oraz Rumunii i na Węgrzech – 15 sztuk.

W latach 1999-2002 produkcja samochodów osobowych zmniejszyła się o 369 tys. sztuk. W 2000 roku poważnie zadłużone *Daewoo Motor Company* z siedzibą w Seulu ogłosiło upadłość. W latach 2001-2002 sądy w Lublinie i Opolu ogłosiły upadłość należących do niego przedsiębiorstw w Lublinie i Nysie. Zadłużone przedsiębiorstwo w Warszawie (obecnie *FSO*) przetrwało dzięki zaangażowaniu się administracji państwowej w jego restrukturyzację, w tym w pozyskanie inwestora strategicznego. Na spadek produkcji miało również wpływ zakończenie prowadzonego na dużą skalę od 1994 roku montażu przemysłowego samochodów z części sprowadzanych bez cła oraz zaprzestanie w 2000 roku (po 27 latach) produkcji *Fiata 126*, a w 2002 roku (po 24 latach) produkcji *Poloneza*.

W 2003 roku *International Truck Alliance* z Wielkiej Brytanii (dystrybutor rosyjskich samochodów ciężarowych *Kamaz*) kupił prawo do produkcji w Lublinie samochodu osobowo-towarowego *Lublin*. W 2004 roku *FSO* w Warszawie otrzymało prawo do produkcji do końca 2006 roku i do sprzedaży do połowy 2007 roku samochodów *FSO Matiz* i *FSO Lanos*. W 2005 roku inwestorem strategicznym w *FSO* został *Avto ZAZ* z Ukrainy, który w 2006 roku wstępnie zadeklarował również uruchomienie produkcji w Nysie. W tym samym roku Komisja Europejska wyraziła zgodę na pomoc publiczną dla *FSO* (głównie w postaci gwarancji bankowych na kredyt inwestycyjny na produkcję nowego modelu samochodu) pod warunkiem, że do końca 2011 roku roczna produkcja samochodów (w tym również zestawów części do montażu) w Warszawie nie przekroczy 150 tys. sztuk. Decyzja ta została zaskarżona przez *FSO* do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. W 2007 roku *FSO* otrzymało przedłużenie prawa do produkcji do końca 2008 roku i do sprzedaży do połowy 2009 roku samochodów *FSO Matiz* (produkcję zakończono w 2007 roku) i *FSO Lanos* (produkcję zakończono w 2008 roku przenosząc ją na Ukrainę). Ten ostatni jest najchętniej kupowanym samochodem zagranicznej marki na Ukrainie i trzecim

pod względem popularności w Rosji. Pod koniec 2007 roku *UKrAVTO* i *General Motors* ogłosiły zamiar utworzenia na bazie *FSO* spółki *joint venture*, która ma być europejskim centrum produkcji *chevroletów*.



**Ryc. 3.** Produkcja samochodów osobowych i osobowo-towarowych

**Fig. 3.** Production of passenger cars and delivery vans

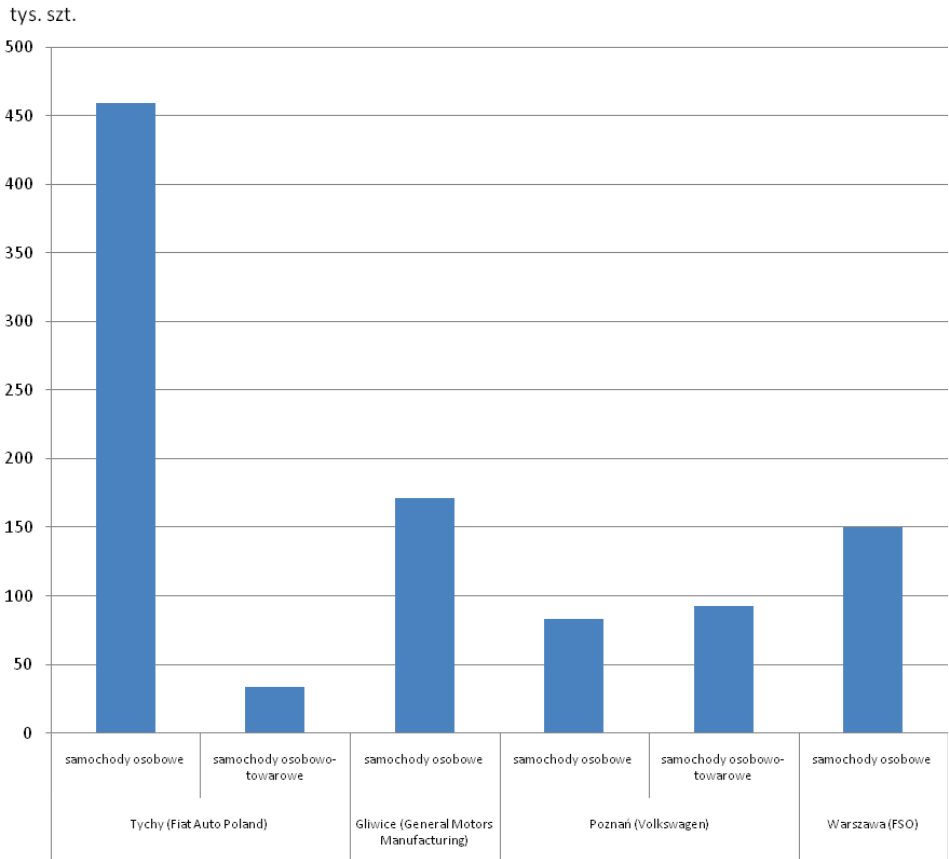
W latach 2003-2008 produkcja samochodów osobowych zwiększyła się o 461 tys. sztuk, natomiast samochodów osobowo-towarowych o 97,9 tys. sztuk [ryc. 3]. Czynnikiem wzrostu produkcji stał się eksport.

W 2007 roku w Polsce w pięciu fabrykach wyprodukowano 682,1 tys. sztuk samochodów osobowych<sup>4</sup> (tab. 1). W fabrykach w Tychach, Poznaniu i Lublinie, obok samochodów osobowych, produkowane były również samochody osobowo-towarowe – 107,6 tys. sztuk. W drugiej połowie 2007 roku rozpoczęła się produkcja nowych modeli samochodów w Warszawie (*Chevrolet Aveo*), Tychach (*Fiat 500*), Gliwicach (*Astra III Sedan*) i Poznaniu (*Caddy Maxi*).

W 2007 roku kłopoty finansowe *Intralla* (w którym w 2006 roku wyprodukowano 244 samochody terenowe *Honker* i 1600 samochodów osobowo-towarowych *Lublin*, natomiast w 2007 roku już tylko 73 samochody osobowo-towarowe *Lublin*), spowodowały złożenie wniosku do sądu w Lublinie o ogłoszenie upadłości z możliwością układu. W czerwcu 2008 roku syndyk masy upadłościowej ogłosił przetarg na sprzedaż przedsiębiorstwa (bez prawa do produkcji samochodów osobowo-towarowych *Lublin*). We wrześniu 2008 roku w Tychach rozpoczęła się produkcja *Forda Ka*.

W 2008 roku w czterech fabrykach wyprodukowano 991 tys. sztuk samochodów: 864,2 tys. sztuk samochodów osobowych i 126,8 tys. sztuk samocho-

<sup>4</sup> Unikalne samochody osobowe przeznaczone dla bogatych pasjonatów motoryzacji produkowane są w Mielcu (*Leopard Avtomobile*).



**Ryc. 4.** Producenci samochodów osobowych i osobowo-towarowych  
**Fig. 4.** The biggest passenger cars and delivery vans

dów osobowo-towarowych (ryc. 4). Wśród producentów samochodów osobowych swoją wiodącą pozycję umocnił *Fiat*. Fabrykę w Tychach w 2008 roku opuściło 459,1 tys. sztuk samochodów osobowych (w tym: *Panda* – 215 tys. sztuk, *Fiat 500* – 202 tys. sztuk), tj. o 32,6% więcej niż w 2007 roku. Dzięki temu jej udział w rynku zwiększył się z 45,4% do 53,1%. Równocześnie wyprodukowano w niej 33,8 tys. sztuk samochodów osobowo-towarowych. W tym samym czasie w fabryce w Gliwicach wyprodukowano 171,6 tys. sztuk samochodów osobowych (w tym: *Opel Zafira* – 108,5 tys. sztuk), natomiast w fabryce w Warszawie – 150 tys. sztuk samochodów osobowych (*FSO Lanos* – 47 tys. sztuk, *Chevrolet Aveo* – 43,5 tys. sztuk i zespoły montażowe – 59,5 tys. sztuk). W fabryce w Poznaniu wyprodukowano 83,5 tys. sztuk samochodów osobowych (w tym: *VW Caddy* – 77,8 tys. sztuk). Równocześnie wyprodukowano w niej 93 tys. sztuk samochodów osobowo-towarowych.



**Tab. 1.** Produkcja samochodów osobowych w krajach Unii Europejskiej**Tab. 1.** Production of passenger cars in EU countries

| Kraj            | Produkcja samochodów osobowych w tys. sztuk |
|-----------------|---|
| Niemcy          | 5709,1                                      |
| Francja         | 2554,0                                      |
| Hiszpania       | 2195,8                                      |
| Wielka Brytania | 1534,6                                      |
| Czechy          | 925,8                                       |
| Włochy          | 910,9                                       |
| Belgia          | 799,2                                       |
| Polska          | 682,1                                       |
| Słowacja        | 571,1                                       |
| Szwecja         | 316,9                                       |

Źródło: *IBRM Samar 2007*

W 2008 roku udział eksportu w produkcji samochodów osobowych wyniósł 97,5%. Również wysoki był udział eksportu w produkcji samochodów osobowo-towarowych – 96,0%. Samochody osobowe i osobowo-towarowe stanowią 38,7% wartości eksportu przemysłu motoryzacyjnego.

Ponad 86% eksportowanych samochodów osobowych i osobowo-towarowych trafia na rynki krajów Unii Europejskiej, w tym zwłaszcza do Włoch i Niemiec (ryc. 5).

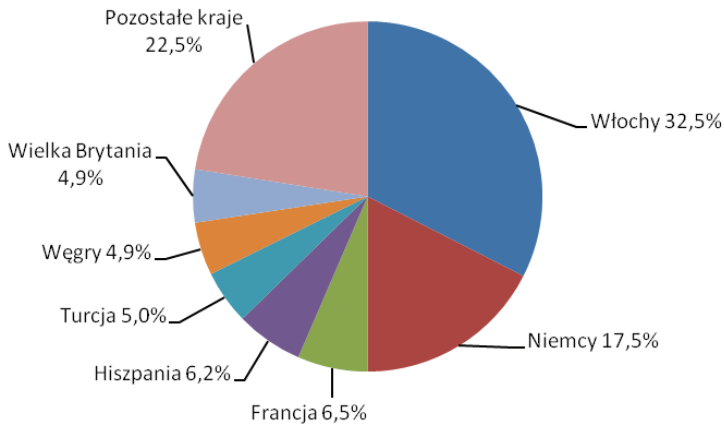
Inwestycjom producentów samochodów towarzyszyły inwestycje producentów silników oraz części i akcesoriów do samochodów<sup>5</sup>. W 2008 roku w Polsce wyprodukowano prawie 2 mln sztuk silników (w 2000 roku – 520,6 tys. szt.). Silniki do samochodów (w ogromnej większości wysokoprężne) produkowane są w Polkowicach (*Volkswagen*), Tychach (*Isuzu*), Jelczu-Laskowicach (*Toyota*) oraz łącznie ze skrzyniami biegów w Bielsku-Białej (*Fiat – General Motors*) i Wałbrzychu (*Toyota*)<sup>6</sup>. W 2008 roku ich eksport stanowił 14,3% wartości eksportu przemysłu motoryzacyjnego.

Ponad 94% eksportowanych silników trafia na rynki krajów Unii Europejskiej, w tym zwłaszcza do Niemiec i Włoch (ryc. 6).

<sup>5</sup> Uruchamiane są również ośrodki naukowo – badawcze w: Krakowie (*Delphi* – amortyzatory), Częstochowie (*TRW* – poduszki powietrzne i pasy bezpieczeństwa), Wrocławiu (*Remy* – rozruszniki i alternatory oraz *Wabco* – systemy hamulcowe), Jeleniej Górze (*Drexelmeier* – wiązki elektryczne), Skawinie (*Valeo* – układy wydechowe), Grójcu (*Faurecia* – siedzenia), Rybniku (*Tenneco* – układy wydechowe), Gliwicach (*Tenneco* – amortyzatory) oraz ośrodki usług informatycznych i księgowo – finansowych, w Bielsku-Białej (*Fiat*) i we Wrocławiu (*Volvo*).

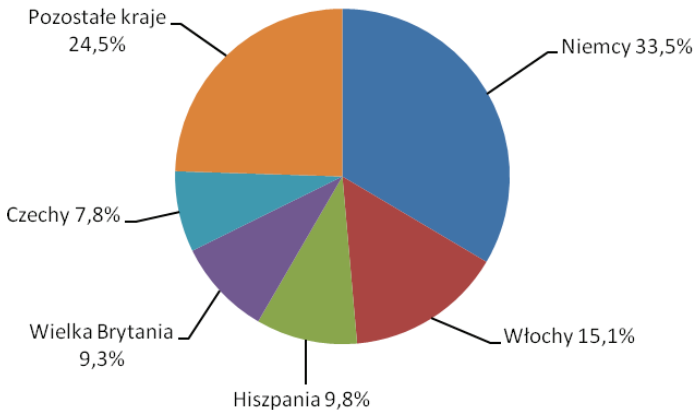
<sup>6</sup> Silniki samochodowe produkowane są również w Andrychowie (*Andoria*) i Mielcu (*Wytwórnia Silników PZL Mielec*). W Mielcu obok silników do samochodów ciężarowych i autobusów, produkowane są silniki do maszyn rolniczych i budowlanych.





**Ryc. 5.** Struktura geograficzna eksportu samochodów osobowych i osobowo-towarowych

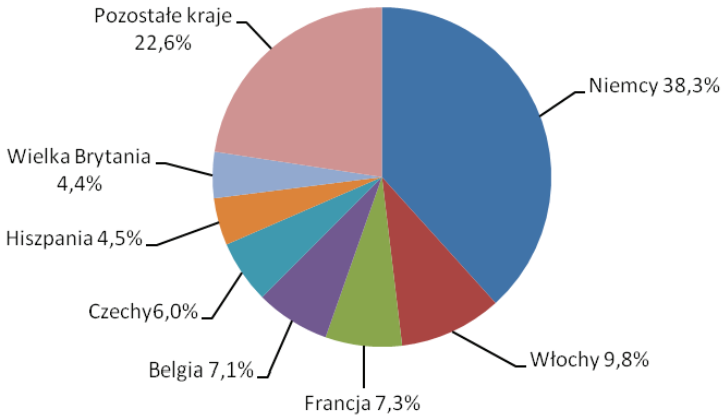
**Fig. 5.** Export of passenger cars and delivery vans by major countries



**Ryc. 6.** Struktura geograficzna eksportu silników do samochodów

**Fig. 6.** Export of motor vehicle engines by major countries

Części i akcesoria do samochodów produkowane są m.in. w Tychach (*Delphi, Valeo*), Częstochowie (*TRW*), Sosnowcu (*Magneti Marelli*), Polkowicach (*Sitech*), Wałbrzychu (*Ronal, Faurecia*), Gorzowie Wielkopolskim (*Volkswagen*), Skawinie (*Valeo*), Czechowicach-Dziedzicach (*Valeo, TRW*), Krotoszynie (*Mahle*), Grójcu (*Faurecia*), Praszce (*Tedrive-d.Visteon*), Stalowej Woli (*Stahlschmidt & Maiworm*), Oławie (*Autolive*) i Grodzisku Wielkopolskim (*Inter Groclin* – polska firma rodzinna). W 2008 roku ich eksport stanowił 31,2% wartości eksportu przemysłu motoryzacyjnego.



**Ryc. 7.** Struktura geograficzna eksportu części i akcesoriów do samochodów  
**Fig. 7.** Export of motor vehicle parts by major countries

Prawie 90% eksportowanych części i akcesoriów do samochodów trafia na rynki krajów Unii Europejskiej, w tym zwłaszcza do Niemiec (ryc. 7).

Polska jest również producentem (ryc. 8) samochodów ciężarowych (2503 sztuki w 2007 roku) oraz autobusów (4516 sztuk w 2008 roku). W 2008 roku eksport samochodów ciężarowych i przyczep oraz autobusów stanowił 16,5% wartości eksportu przemysłu motoryzacyjnego.

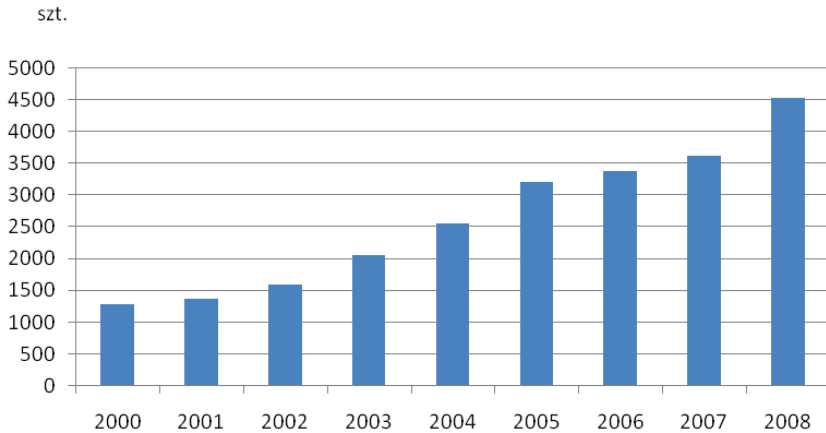
Samochody ciężarowe (głównie dla potrzeb wojska) produkowane są w Jelczu (*Jelcz-Komponenty*). Do 2004 roku produkowane były również w Starachowicach (*MAN*)<sup>7</sup>. W 2004 roku produkcję przeniesiono do fabryki w Grazu w Austrii. Nowa fabryka samochodów ciężarowych powstała w Niepołomicach (*MAN*). Do końca 2007 roku powstało w niej 2430 sztuk samochodów ciężarowych, w tym 965 sztuk na eksport.

Autobusy (miejskie, międzymiastowe, turystyczne i szkolne) produkowane są w Jelczu (*Jelcz*) i Sanoku (*Autosan*)<sup>8</sup>, Sadach k. Poznania (*MAN*), Bolechowie k. Poznania (*Solaris* – polska firma rodzinna), Słupsku (*Scania, Kapena*, w której od 2000 roku głównym udziałowcem jest *Caciamali*)<sup>9</sup>, Solcu Kujawskim (*Solbus* – polska firma rodzinna), Kutnie (*AMZ* – produkcja zabudów pojazdów

<sup>7</sup> Tradycje produkcji samochodów ciężarowych (*Star*) kontynuują w Starachowicach małe firmy prywatne (założone często przez byłych pracowników fabryki) wykorzystując stare ramy po renowacji oraz części zamienne i części wykonane na zamówienie.

<sup>8</sup> Fabryki w Sanoku i Jelczu (wchodzące obecnie w skład *Grupy Kapitałowej Sobięstaw Zasada*) są najstarszymi producentami autobusów w Polsce. W Sanoku autobusy zaczęto produkować w 1928 roku, natomiast w Jelczu – w 1954 roku.

<sup>9</sup> Do 2002 roku w Słupsku produkowano również samochody ciężarowe (*Scania*). W 2003 roku *Kapena* podpisała umowę partnerską obejmującą produkcję, sprzedaż i serwis autobusów *Irisbus*.

**Ryc. 8.** Produkcja autobusów**Fig. 8.** Bus production

użytkowych, w tym autobusów) i we Wrocławiu (*Volvo*)<sup>10</sup> (tab. 2). Autobusy (zamiast samochodów ciężarowych dla potrzeb wojska, które produkowano do 2006 roku) produkowane będą w Starachowicach (*MAN*). W 2008 roku 3321 sztuk autobusów, tj. 73,5% produkcji zostało wyeksportowanych.

**Tab. 2.** Produkcja autobusów w krajach Unii Europejskiej**Table 2.** Bus production in EU countries

| Kraj            | Produkcja autobusów w sztukach |
|-----------------|--------------------------------|
| Niemcy          | 9058                           |
| Francja         | 4290                           |
| Polska          | 3617                           |
| Czechy          | 3357                           |
| Szwecja         | 2740                           |
| Holandia        | 2007                           |
| Hiszpania       | 1546                           |
| Włochy          | 1449                           |
| Wielka Brytania | 1335                           |
| Belgia          | 1310                           |

Źródło: *IBRM Samar 2007*

Dla potrzeb przemysłu motoryzacyjnego produkowane są również: opony samochodowe w Dębicy (*Goodyear*), Olsztynie (*Michelin*) i Poznaniu (*Bridgestone*); nowa fabryka opon samochodowych powstała w Stargardzie Szczeciń-

<sup>10</sup> Do 2001 roku we Wrocławiu produkowano również samochody ciężarowe; obecnie produkowane są koparko-ładowarki (*Volvo*).

skim (*Bridgestone*); szyby samochodowe w Dąbrowie Górniczej (*Saint Gobain*), przyczepy i naczepy w Wieluniu (*Wielton*), Chojnicach (*CMT*) i we Wrocławiu (*Primbox*), akumulatory w Piastowie (*Sznajder Batterien*), Poznaniu (*Centra/Exide*) i Żarkach k. Częstochowy (*FA LOXA*) oraz świece zapłonowe w Kielcach (*Iskra*).

W latach 2006-2008 pod względem liczby zagranicznych projektów inwestycyjnych sektor motoryzacyjny (25 projektów) ustępował jedynie sektorowi elektronicznemu (27 projektów). Większość inwestycji lokalizowana jest w południowo-zachodniej części Polski, w tym zwłaszcza w specjalnych strefach ekonomicznych: katowickiej, legnickiej i wałbrzyskiej<sup>11</sup>, w których udział producentów sprzętu transportowego w nakładach inwestycyjnych jest największy. W latach 2007 roku nakłady inwestycyjne poniesione na budowę fabryki samochodów ciężarowych w Niepołomicach (MAN) spowodowały, że do tej grupy stref dołączyła strefa krakowska.

## PODSUMOWANIE

W drugiej połowie 2008 roku efektem kryzysu finansowego, który (za pośrednictwem instytucji finansowych zaangażowanych w obrót obligacji zabezpieczonych kredytami hipotecznymi) dotarł ze Stanów Zjednoczonych do Europy, stało się zmniejszenie aktywności realnej gospodarki. Najszybciej skutki kryzysu ujawniły się na rynku mieszkaniowym i rynku motoryzacyjnym.

W 2008 roku w Europie sprzedano 14 700 tys. sztuk nowych samochodów osobowych, tj. o 7,8% mniej niż w 2007 roku, w tym na największych rynkach, tj. w: Hiszpanii o 27,8% mniej, Włoszech o 13,7%, Wielkiej Brytanii o 11,3%, Niemczech o 1,8% i Francji o 0,7%. Szczególnie wysoki spadek sprzedaży wystąpił w grudniu. Sprzedano wówczas 925 tys. samochodów osobowych, tj. o 17,8% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, w tym w: Hiszpanii o 49,3% mniej, Wielkiej Brytanii o 21,2%, Francji o 15,8%, Włoszech o 14,0% i Niemczech o 6,6%. W 2008 roku zmniejszyła się również sprzedaż samochodów osobowo-towarowych o 10,4% i samochodów ciężarowych powyżej 3,5 tony o 4,0% oraz powyżej 16 ton o 2,2%. Wyjątkiem była sprzedaż autobusów, która zwiększyła się o 12,1% mimo gwałtownego spadku w grudniu 2008 roku, kiedy (w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku) sprzedaż zmniejszyła się o 7,5%.

<sup>11</sup> Przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą w specjalnej strefie ekonomicznej udzielana jest tzw. regionalna pomoc publiczna w formie zwolnień z podatku dochodowego, na wspieranie nowych inwestycji lub na tworzenie nowych miejsc pracy. Istnieje również możliwość zwolnienia z podatku od nieruchomości.

Gwałtowne załamanie się pod koniec 2008 roku sprzedaży samochodów na rynkach europejskich nie pozostało bez wpływu na sytuację przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Pierwszym jego efektem jest ograniczenie liczby pracowników z agencji pracy tymczasowej. W listopadzie zwolnienia objęły 2,2 tys. osób, natomiast w grudniu, w którym produkcja samochodów była aż o 16,1% mniejsza niż miesiąc wcześniej i o 26,1% mniejsza w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku – zwolnienia objęły 6 tys. osób. Przeciwdziałaniu dalszym zwolnieniom pracowników mają służyć zmiany w systemie pracy sprowadzające się do: zmniejszenia liczby zmian z trzech do dwóch dziennie (np. w *General Motors Manufacturing* w Gliwicach), zmniejszenia liczby dni pracy w tygodniu z pięciu do czterech (np. w *Kirchhoff Polska* w Mielcu) i wprowadzanie przestoi technicznych (np. w *Zakładach Elektrotechniki Motoryzacyjnej* w Ełku, w których przestój techniczny trwał miesiąc). Kolejnym efektem trudnej sytuacji na rynkach europejskich jest likwidacja zakładu produkującego alternatory w Świdnicy (*Remy Automotive*)<sup>12</sup> i zakładu produkującego komponenty z tworzyw sztucznych dla przemysłu motoryzacyjnego w Teresinie (*IAC Group*) oraz złożenie w sądzie w Tarnobrzegu wniosku o ogłoszenie upadłości zakładu produkującego felgi w Gorzycach (*RH Aluard*)<sup>13</sup>.

W styczniu 2009 roku w Polsce w czterech fabrykach wyprodukowano 57,9 tys. sztuk samochodów osobowych, tj. o 33,6% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku oraz 5 tys. sztuk samochodów osobowo-towarowych, tj. o 57,5% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku.

Przyszłość przemysłu motoryzacyjnego w Polsce w znacznym stopniu zależy będzie od poprawy sytuacji na rynkach motoryzacyjnych krajów Unii Europejskiej – głównych rynkach zbytu dla polskich fabryk. Rządy poszczególnych krajów przygotowują pakiety wspomagające sprzedaż nowych samochodów. Istotą już wprowadzonych pakietów m.in. w Niemczech, Francji i Włoszech jest dopłata, prowadząca do obniżenia kosztu zakupu nowego samochodu. Warunkiem jej uzyskania jest spełnienie określonych warunków, w tym zwłaszcza oddanie dotychczas posiadanego samochodu na złom i kupno samochodu posiadającego silnik o określonej czystości spalin. Jednak pomoc finansowa, którą mają otrzymać producenci samochodów od swoich rządów (m.in. we Francji – 10 mld euro, w Hiszpanii – 4 mld euro, w Szwecji – 2,5 mld euro, w Wielkiej

<sup>12</sup> Chęć przejęcia budynków administracyjnych i hal produkcyjnych po *Remy Automotive* zadeklarował *American Axle&Manufacturing* – producent podzespołów układów napędowych i zawieszzeń do samochodów.

<sup>13</sup> Znacznie wcześniej, bo w styczniu 2008 roku sąd we Wrocławiu ogłosił upadłość (poważnie zadłużonych wobec Urzędu Skarbowego, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i gminy Jelcz-Laskowice oraz obarczonych znacznym majątkiem nieprodukcyjnym) *Zakładów Samochodowych Jelcz*. Ostatni autobus marki *Jelcz* został wyprodukowany 29 października 2008 roku.

Brytanii – 2,5 mld euro) może stanowić również zagrożenie dla przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Warunkiem uzyskania pomocy jest wykorzystanie jej na obszarze danego kraju. Efektem może być spadek konkurencyjności produkcji w Polsce.

## Literatura

- Gliński C., 2008, Wpływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych na przemysł motoryzacyjny w Polsce, *Biuletyn Informacyjny*, 2, ITS, Warszawa, 11-20.
- Golejewska A., 2002, Strategia rozwoju przemysłu samochodowego w Unii Europejskiej, „*Studia Europejskie*” 3, 91-102.
- Sztaudynger J.M., 2002, Wpływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych na polski przemysł samochodowy, „*Gospodarka Narodowa*”, 5-6, 95-115.
- Przybylski R., Baker&Mc Kenzie, The Boston Consulting Group, 2008, *Raport*, PZPM, Warszawa.

## Summary

Similarly to other countries, Poland enjoyed a great inflow of foreign investments after the political system transformation. One of the main beneficiary was the auto industry. The high quality of manufactured vehicles and spare parts was soon recognized and the automotive industry has become the hallmark of the Polish economy. Motor vehicle manufacturing is not only one of the most modern sectors of industry but also very important export sector. Every seventh bus and every twentieth passenger car manufactured in Europe is made in Poland.