

# Przemysł samochodowy w Polsce

**Opracowane przez  
Janusza Bulińskiego**

**Departament Informacji Gospodarczej  
Polska Agencja Informacji  
i Inwestycji Zagranicznych S.A.**

## Executive summary

Polska jest jedną z najlepszych lokalizacji inwestycji motoryzacyjnych na świecie. Kraj oferuje relatywnie tanią, ale wysoko wykwalifikowaną siłę roboczą i długą tradycję branży. Nie bez znaczenia jest obecność większości znaczących firm z sektora, co skutkuje gęstą siecią powiązań kooperacyjnych i dostępnością poddostawców.

Nie dziwi więc, że Polska jest drugim największym producentem samochodów w regionie z produkcją przekraczającą 900 tys. pojazdów rocznie. Polska jest przede wszystkim znaczącym producentem gotowych samochodów osobowych oraz silników, ale ma też mocną pozycję jako producent części samochodowych i autobusów.

Prawie całość produkcji polskiego przemysłu motoryzacyjnego jest kierowane na eksport. W 2009 r. było to 15,7 mld EUR, czyli 16% całego polskiego eksportu. Większość eksportu jest kierowana do UE, w tym największymi odbiorcami są Niemcy i Włochy, a więc kraje o największych inwestycjach w sektorze.

Inwestycje zagraniczne są podstawą polskiego sektora motoryzacyjnego. Działają w Polsce prawie wszystkie międzynarodowe koncerny, odpowiadające za większość produkcji i generujące zamówienia dla poddostawców, tak zagranicznych jak i miejscowych. Ogółem inwestycje zagraniczne w sektorze szacuje się na ok. 5 mld EUR.

## Sektor motoryzacyjny

W całej Unii Europejskiej bezpośrednio w sektorze motoryzacyjnym pracuje 2 mln osób. Dodatkowe 10 mln jest zatrudnionych w branżach powiązanych z motoryzacją. Jest to więc jeden z kluczowych sektorów światowej i europejskiej gospodarki. Dlatego tak ważny jest fakt, że Polska zajmuje jedno z kluczowych miejsc na mapie sektora motoryzacyjnego w Europie.

## Korzystne warunki dla rozwoju sektora motoryzacyjnego

Polska oferuje jedno z najlepszych warunków dla sektora motoryzacyjnego na świecie. Ze względu na relatywnie tanią, ale wykształconą i wydajną siłę roboczą, niskie ryzyko prowadzenia działalności i nieograniczony dostęp do rynku unijnego, Polska jest uznawana za jedno z pięciu najlepszych miejsc dla przedsiębiorstw motoryzacyjnych w Europie.

**Tabela 1. Warunki dla sektora motoryzacyjnego w Europie**

Lp.	Kraj	Punkty (max 100)
1	Niemcy	69.8
2	Wielka Brytania	68.4
3	Francja	64.5
4	Włochy	64.2
5	Polska	61.1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Business Monitor International

## Przemysł motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej

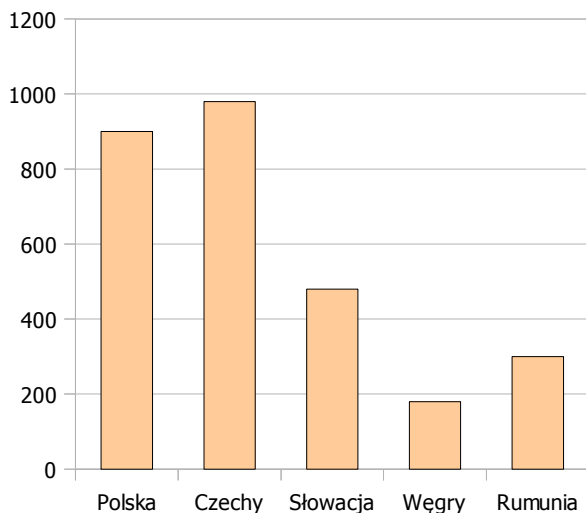
Kraje regionu, mimo dziesiątek lat komunizmu są obecnie bardzo ważnymi lokalizacjami dla przemysłu motoryzacyjnego. Polska jest drugim, po Czechach, największym producentem samochodów osobowych oraz potentatem w produkcji pojazdów użytkowych.

**Tabela 2. Produkcja samochodów w Europie Środkowo-Wschodniej**

Rok	Samochody osobowe	Pojazdy użytkowe	Razem
<b>Polska</b>			
2007	695 000	97 703	792 703
2008	842 000	103 959	945 959
2009	819 000	65 133	884 133
<b>Czechy</b>			
2007	925 060	13 588	938 648
2008	934 046	12 521	946 567
2009	967 760	6 809	974 569
<b>Słowacja</b>			
2007	571 071	0	571 071
2008	575 776	0	575 776
2009	461 340	0	461 340
<b>Węgry</b>			
2007	278 982	7 609	286 591
2008	342 359	3 696	346 055
2009	180 500	2 040	182 540
<b>Rumunia</b>			
2007	234 103	4 045	238 148
2008	231 056	14 252	245 308
2009	279 320	17 178	296 498

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

**Wykres 1. Produkcja samochodów w krajach Europy Środkowo-Wschodniej (tys. sztuk)**

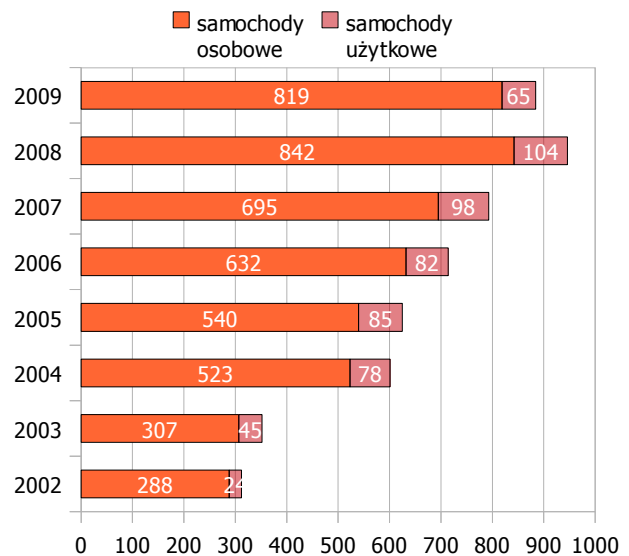


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

## Produkcja pojazdów samochodowych w Polsce

Mimo długiej tradycji produkcji samochodów w Polsce prawdziwy rozkwit przyniosło wejście do Unii Europejskiej. Obecnie produkuje się w Polsce ok. 2,5 raza więcej samochodów niż przed wstąpieniem do UE.

**Wykres 2. Produkcja samochodów w Polsce w latach 2002-2009 (tys. szt.)**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

Polska to przede wszystkim producent samochodów osobowych. W Polsce produkowane są np. Opel Astra III i IV generacji, Fiat Panda i 500, Lancia Ypsilon, Ford Ka, Chevrolet Aveo.

Drugim ważnym podsektorem jest produkcja silników i części samochodowych, wykorzystywanych głównie w procesie produkcji pojazdów w innych fabrykach. Produkcją silników na potrzeby Toyoty, Peugeota i Citroena zajmują się zakłady Toyoty. W fabrykach Fiata produkuje się silniki małolitrażowe na potrzeby własne i Forda. W Tychach działa zaś fabryka silników diesla do Opla Astry i Corsy. Zakład Volkswagena w Polkowicach wytwarza silniki wysokoprężne do samochodów osobowych i dostawczych marek: Volkswagen, Audi, Seat i Skoda.

Na potrzeby zagranicznych firm pracuje również liczna grupa polskich poddostawców, produkujących na światowym poziomie w konkurencyjnych cenach. Najbardziej znanym polskim producentem jest Inter Groclin, produkujący fotele samochodowe i tapicerki m.in. dla BMW, Mitsubishi, Audi, VW, Opel, Volvo, Suzuki, Mercedes i Porsche.

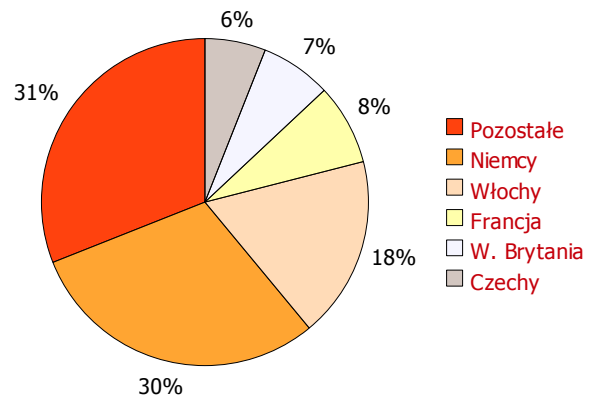
Dobrze rozwinięty jest też przemysł oponiarski, działający na bazie polskich fabryk przejętych przez zagraniczne firmy. W Dębicy produkowane są opony takich marek jak: Goodyear, Dunlop czy Fulda. W Olsztynie wytwarzane są opony

marek Michelin, Kormoran, Kleber. Nowe fabryki w czterech lokalizacjach w Polsce (Poznań, Wolsztyn, Żarów, Stargard Szczeciński) wybudowała też japońska firma Bridgestone.

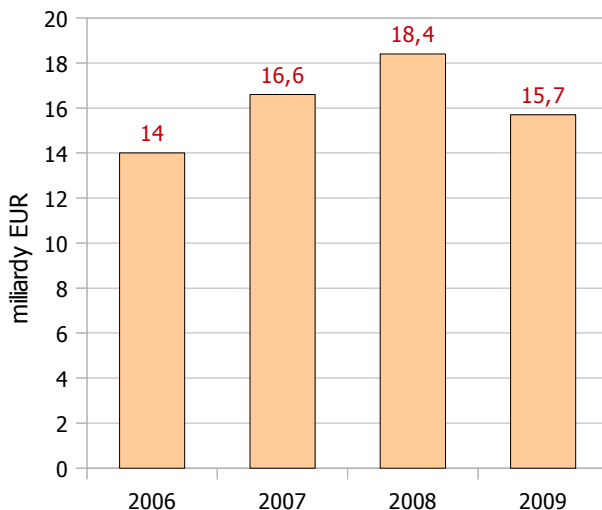
### Eksport sektora

Wejście do struktur europejskich miało dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego szczególnie doniosłe ze względu na fakt, że aż 98% produkcji jest kierowane na eksport. W 2009 r. eksport przemysłu samochodowego wyniósł 15,7 mld EUR, czyli 16% całego polskiego eksportu. Choć nastąpił spadek w stosunku to rekordowego 2008 r., to udział procentowy pozostał bez zmian, co wskazuje na stabilną pozycję przemysłu motoryzacyjnego w całości polskiego eksportu.

### Wykres 4. Najważniejsze kraje eksportu polskiego sektora motoryzacyjnego



### Wykres 3. Eksport polskiego przemysłu samochodowego w latach 2006-2009 (mld EUR)



Źródło: AutomotiveSuppliers.pl

Źródło: KPMG

Na całość eksportu składała się sprzedaż samochodów w wysokości 6,7 mld EUR (43% całości eksportu sektora), eksport części i akcesoriów o wartości 4,7 mld EUR (30% eksportu) oraz eksport silników wysokoprężnych o wartości 1,8 mld EUR (12% eksportu).

Aż 90% całości eksportu przemysłu samochodowego skierowano do krajów Unii Europejskiej. Zdecydowanie najważniejszym odbiorcą były Niemcy, do których skierowano wyroby przemysłu samochodowego na sumę 4,8 mld EUR. Na kolejnym miejscu znajdowały się Włochy (eksport w wysokości 2,9 mld EUR) i Francja (eksport wart 1,1 mld EUR).

## Najważniejsi gracze w sektorze

Sytuacja polskiego przemysłu samochodowego jest wynikiem aktywności światowych koncernów. Obecne są praktycznie wszystkie najważniejsze światowe firmy.



**Fiat.** Firma obecna w Polsce od lat 20. XX w. Samochody marki Polski Fiat, produkowane w Polsce na licencji Fiata, pomagały motoryzować Polskę tak przed wojną jak i w czasach PRL. Kultowe modele 125 i 126 produkowano nie tylko na potrzeby rynku wewnętrznego, ale też na eksport nie tylko do krajów bloku komunistycznego, ale też do Europy Zachodniej, krajów Afryki, Azji i Ameryki Południowej. Po upadku komunizmu stopniowo wprowadzano do produkcji coraz nowsze modele, od Cinquecento i Uno po nowoczesną Pandę i Fiata 500. W 2007 r. firma świętowała 7.5 milionowy samochód wyprodukowany przez Fiata w Polsce.



**OPEL**

**General Motors/Opel.** Fabryka Opla działa w Gliwicach od 1998 r. Powstawały w niej modele Zafira, Agila, a nawet Suzuki Wagon. Głównym modelem jest jednak Opel Astra, którego wszystkie modele od pierwszej do produkowanej obecnie Astry czwartej generacji. Fabryka ma obecnie zdolności produkcyjne w wysokości 220 tys. samochodów rocznie i zatrudnia 3000 osób. Już 2007 r. firma świętowała wyprodukowanie milionowego egzemplarza w polskiej fabryce.



**TOYOTA**

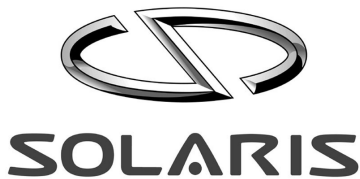
**Toyota.** Firma jest właścicielem dwóch fabryk w Polsce, w Jelczu-Laskowicach i w Wałbrzychu. Toyota Motor Manufacturing Poland w Wałbrzychu produkuje silniki benzynowe i skrzynie biegów dla różnych modeli Toyoty oraz Citroena i Peugeota. Wartość inwestycji to ok. 540 mln EUR, zatrudnienie to 2000 osób. Możliwości produkcyjne to 360 tys. silników i 720 tys. skrzyń biegów. Toyota Motor Industries Poland produkuje 2.0 i 2.2-litrowe silniki wysokoprężne. Wartość inwestycji to ok. 1 mld PLN, zatrudnienie wynosi prawie 700 osób.



**Volkswagen.** Fabryka w Poznaniu działa od 1993 r. i jest znaczącym producentem samochodów użytkowych: VW Transporter oraz Caddy. W przeszłości montowano też modele Skody Felicii i Fabii. Zatrudnienie to prawie 5000 osób, a roczna wartość sprzedaży to ok. 2 mld EUR. Na potrzeby wszystkich marek należących do firmy wytwarzane są też w Polsce silniki Diesla o pojemności 1.6 i 2.0 litra.



**MAN Nutzfahrzeuge.** Firma jest światowym potentatem w produkcji ciężarówek i autobusów, sprzedawanych pod marką MAN i Neoplan. W Polsce firma posiada trzy fabryki: w Poznaniu i Starachowicach produkowane są autobusy, a w nowej fabryce w Niepołomicach pod Krakowem ciężarówki. W produkcję autobusów zainwestowano 150 mln EUR, w produkcję samochodów ciężarowych 100 mln EUR. Firma zatrudnia ponad 3000 pracowników. Firma to obecnie największy producent autobusów w Polsce. Polska jest dla firmy atrakcyjna nie tylko jako lokalizacja produkcji, od 2006 r. w Poznaniu działa też w Poznaniu Centrum Finansowo – Księgowe MAN, które zajmuje się rozliczaniem transakcji i księgowaniem operacji dla polskich i zagranicznych spółek koncernu.



**Solaris.** Jest to nie tylko sto procentowo polska firma, ale też spółka znajdująca się wciąż w rękach rodziny założycieli. Jest to też drugi największy producent autobusów w Polsce, w 2009 r. wytworzyła ona 1095 autobusów i 35 trolejbusów. Obecnie połowa produkcji jest eksportowana nie tylko do Europy, ale ostatnio firma dostarczyła też 225 autobusów do Dubaju. Zatrudnienie firmy przekracza 1600 osób.



**Volvo.** Produkcja autobusów tej firmy w Polsce odbywa się nieprzerwanie od 1995 r. Obecnie fabryka Volvo Polska Autobusy we Wrocławiu jest największą fabryką autobusów firmy w Europie. Produkowane są w niej autobusy oraz najnowszy model koparko-ładowarki. Firma jest trzecim producentem autobusów w Polsce, z wynikiem 739 szt. w 2009 r. Wartość sprzedaży wynosi ok. 500 mln EUR rocznie, w zakładzie zatrudnienie znajduje ok. 2600 osób.



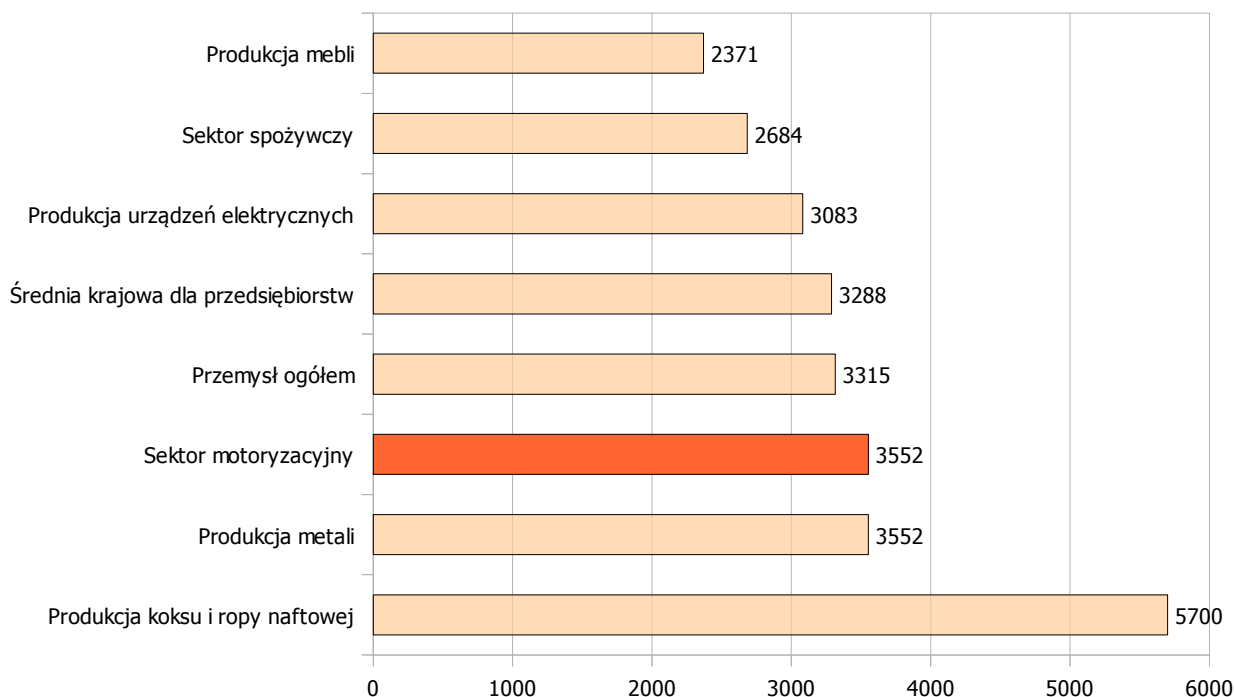
**Scania.** Od 1993 r. firma produkuje autobusy miejskie w zakładzie w Słupsku. W 2009 r. wyprodukowano ponad 729 autobusów. Zatrudnienie wynosi ok. 700 osób, a sprzedaż przekracza 100 mln EUR rocznie.

### Wykwalifikowane kadry dla przemysłu samochodowego

Polska ze względu na długą historię przemysłu samochodowego oraz dużą skalę produkcji posiada od wielu lat system szkolnictwa przystosowanego do pracy w sektorze motoryzacyjnym. W średnich szkołach o profilu technicznym uczy się ok. 200 tys. osób. Na studiach inżynierskich na kierunkach mechanicznych

i budowy maszyn uczy się ponad 30 tys. studentów, co gwarantuje odpowiedni napływ kadry wyższego szczebla. Obecnie w sektorze zatrudnionych jest 136 tys. osób, czyli 5% wszystkich pracujących w przemyśle. W 2009 r. średnia płaca w sektorze wynosiła 3325 PLN i była nieznacznie wyższa od średniej dla przemysłu wynoszącej 3315 PLN i od średniej krajowej wynoszącej w połowie 2009 r. 3288 PLN.

**Wykres 5. Średnie miesięczne wynagrodzenie w sektorze motoryzacyjnym na tle gospodarki**



Źródło: opracowanie własne na podstawie KPMG i GUS.

**Pomoc publiczna dla przedsiębiorców**

**Pomoc rządowa.** Głównie wspieranymi sektorami są: motoryzacyjny, lotniczy, IT i elektroniczny, BPO i R&D. Pomoc jest otrzymywana na podstawie minimalnej liczby utworzonych nowych miejsc pracy lub wielkości poniesionych nakładów inwestycyjnych.

Wspierany sektor	Minimalna liczba miejsc pracy i	Minimalna wartość inwestycji	Maksymalna wielkość pomocy
<b>Wsparcie na tworzenie nowych miejsc pracy</b>			
motoryzacyjny, lotniczy, biotechnologia	250	40 mln PLN	od 3 200 PLN do 18 700 PLN na jedno miejsce pracy
IT i elektroniczny			
BPO	250	-	
R&D	35	3 mln PLN	
Inny	500	1 mld PLN	
<b>Wsparcie na inwestycje i środki trwałe</b>			
motoryzacyjny, lotniczy, biotechnologia	50	160 mln PLN	1-10% wartości inwestycji
IT i elektroniczny			
Inny	500	1 mld PLN	

Uwaga: średni kurs 1 € = ok. 4.0 PLN (sierpień 2010)

**Fundusze z Unii Europejskiej.** Polska na lata 2007-2013 ma zagwarantowany olbrzymi dopływ środków unijnych – ponad 67 mld EUR. Przedsiębiorcy mogą ubiegać się o środki z następujących Programów Operacyjnych (PO):

:: 5 ogólnokrajowych Programów Operacyjnych:

- Infrastruktura i Środowisko,
- Innowacyjna Gospodarka,
- Kapitał Ludzki,
- Rozwój Polski Wschodniej,
- Pomoc Techniczna,

:: 16 Regionalnych Programów Operacyjnych,

:: Programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej.

**Zwolnienia z podatku od osób prawnych CIT (stopa 19%).** Dostępne w Specjalnych Strefach Ekonomicznych, tj. w wybranych regionach Polski, gdzie działalność gospodarcza prowadzona jest w specjalnych warunkach. Zwolnienia z podatku dochodowego wynoszą 30%-50% nakładów inwestycyjnych albo dwuletnich kosztów zatrudniania pracowników w zależności od tego, które są wyższe.

**Zwolnienia od podatku od nieruchomości.** Zwolnienie to zależy od liczby utworzonych nowych miejsc pracy i czy samorząd lokalny stosuje politykę zwolnień podatkowych. Stawki podatku od nieruchomości są ustalane lokalnie, maksymalne roczne stosowane stawki wynoszą 20,51 PLN/m<sup>2</sup> dla budynków, 0,77 PLN/m<sup>2</sup> dla ziemi oraz 2% wartości dla budowli.

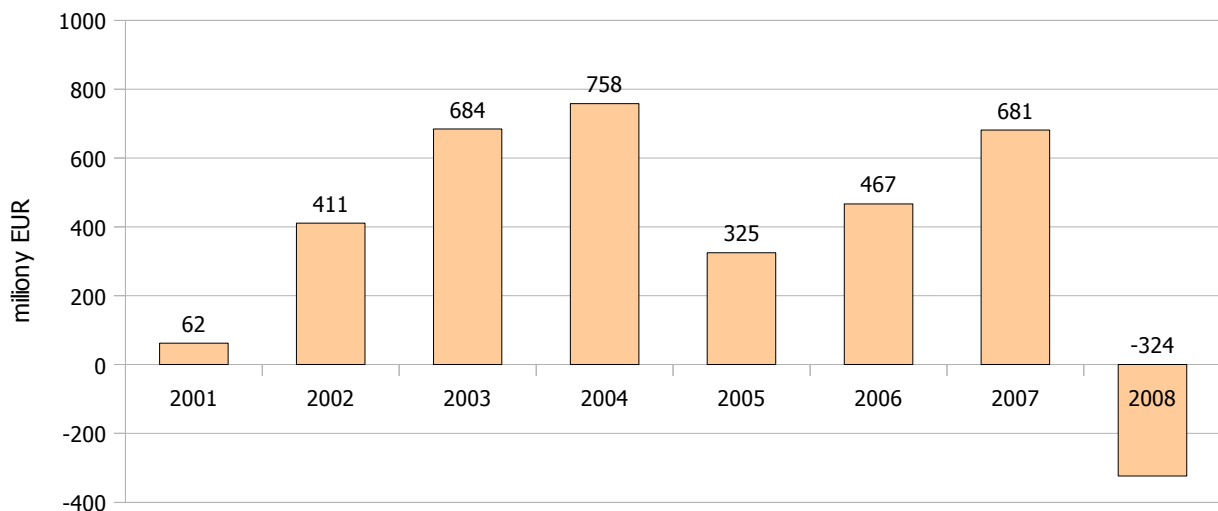


### Inwestycje zagraniczne w przemyśle motoryzacyjnym

Chociaż w Polsce na koniec 2009 r. w sektorze produkcji pojazdów samochodowych działało 2329 przedsiębiorstw w znacznej większości polskich, to polski przemysł samochodowy opiera się na inwestycjach zagranicznych. Oprócz Solarisa wszystkie duże zakłady produkujące samochody i części samochodowe to firmy zagraniczne.

Rozpoczęcie działalności przez światowych gigantów przyciągnęło też do Polski wielu zagranicznych poddostawców. Ogółem wartość skumulowanych inwestycji zagranicznych w sektorze motoryzacyjnym w Polsce na koniec 2008 r. szacuje się na 4,8 mld EUR, czyli ok. 13% wszystkich inwestycji w przemyśle, choć należy pamiętać, że inwestycje w tym sektorze pociągają za sobą inwestycje w innych branżach: metalowej, elektronicznej, maszynowej i usługach.

**Wykres 6. Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do sektora motoryzacyjnego w latach 2001-2008 (mln EUR)**



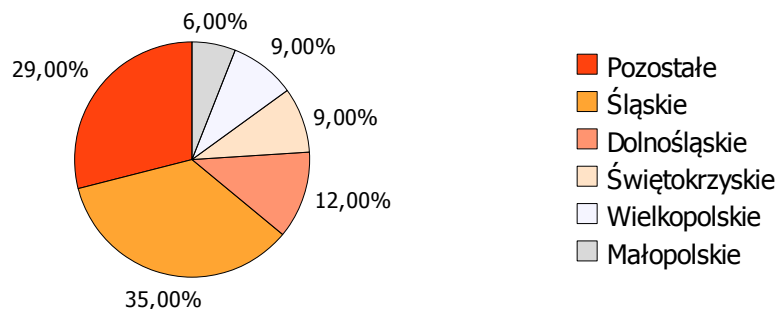
Źródło: NBP

Sektor motoryzacyjny był jedną z branż najmocniej dotkniętych kryzysem gospodarczym. Dlatego też 2008 r. przyniósł załamanie poprzednio obserwowanego wzrostowego trendu i był rokiem ucieczki zagranicznego kapitału z tej branży. Wraz z poprawą koniunktury prognozuje się jednak szybki powrót inwestycji do polskiej motoryzacji. Wg szacunków Financial Times poziom inwestycji typu *greenfield* w sektor motoryzacyjny w 2009 nie

był duży i wyniósł ok. 120 mln USD, ale już w 1. połowie 2010 r. zarejestrowano inwestycje w wysokości ponad 500 mln USD.

Zdecydowana większość polskiego przemysłu motoryzacyjnego ulokowana została w regionach położonych blisko zachodniej granicy: w Śląskiem i Dolnośląskiem. Jest to warunkowane faktem, że praktycznie cała produkcja tak części jak i gotowych pojazdów jest kierowana na eksport.

**Wykres 7. Najważniejsze kierunki inwestycji motoryzacyjnych**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie FDI Intelligence

## Zaufali PAIiIZ

