

Sektor motoryzacyjny w Polsce

Profil sektorowy

Polska



Departament Informacji Gospodarczej
Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A. 2013

Sfinansowano ze środków Ministerstwa Gospodarki

Zarys sektora w Polsce	3
Charakterystyka sektora	3
Wartość i struktura sprzedaży	4
Przedsiębiorstwa i rynek pracy	6
Eksport	8
Producenci samochodów w Polsce	8
Inwestycje zagraniczne	10
Przesłanki do inwestowania w przemysł motoryzacyjny w Polsce	11
Sytuacja sektora w Polsce i w Europie	12
Rekomendacje	13
Zachęty inwestycyjne	15
Główne instytucje i organizacje branżowe	16
Kontakt dla inwestorów	17

Zarys sektora w Polsce

- W ostatnich latach Polska stała się znaczącym producentem pojazdów samochodowych oraz dostawcą części dla producentów europejskich. Polską specjalnością są silniki spalinowe.
- Sektor motoryzacyjny wraz z branżami pokrewnymi dostarcza 8,6% wartości dodanej w polskiej gospodarce¹.
- Rok 2012 był kolejnym okresem spadku produkcji sektora w Polsce i w Europie. W roku 2013 sytuacja nie uległa polepszeniu.
- Szansą na rozwój branży samochodowej (na świecie, w Europie i w Polsce) są m.in. rynki krajów rozwijających się.

Charakterystyka sektora

Mianem „sektor motoryzacyjny” określa się przedsiębiorstwa prowadzące działalność ujętą w dziale 29 Polskiej Klasyfikacji Działalności: „Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep”. Dział obejmuje trzy grupy:

- **produkcja pojazdów samochodowych**, obejmująca produkcję samochodów osobowych, autobusów, pojazdów samochodowych przeznaczonych do przewozu towarów oraz pozostałych pojazdów; do tej grupy należą także producenci silników do pojazdów samochodowych oraz do ciągników rolniczych;
- **produkcja nadwozi do pojazdów silnikowych, produkcja przyczep i naczep,**
- **produkcja części i akcesoriów do pojazdów silnikowych.**

Klasyfikacja powyższa nie obejmuje produkcji motocykli i przeznaczonych do nich silników, części i akcesoriów, nie obejmuje również produkcji wojskowych pojazdów bojowych². Ze względu na marginalny udział producentów motocykli w polskim rynku motoryzacyjnym, prezentowane w opracowaniu statystyki dotyczące działalności produkcyjnej nie obejmują tej grupy. Poza działem 29 PKD mieszczą się także producenci opon, akumulatorów i szyb samochodowych.

Polska, pomimo silnej konkurencji w branży w regionie (Czechy, Słowacja, Węgry) jest istotnym producentem w sektorze samochodowym w skali Europy. O ile pozostałe kraje

¹ Szacunek KPMG, źródło: Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce, październik 2013.

² Oba typy pojazdów klasyfikowane są w dziale 30 PKD, „Produkcja pozostałego sprzętu transportowego”.

regionów produkują więcej samochodów osobowych, to Polska specjalizuje się w produkcji części samochodowych – ok. 60% produkcji sprzedanej branży przypadało w 2012 r. na części i akcesoria. W rezultacie Polska jest drugim największym producent części i akcesoriów samochodowych w Europie Środkowej i Wschodniej. Z 40 fabryk samochodów i silników, które ulokowane są w tym regionie aż 16 znajduje się w Polsce.

Wachlarz produktów oferowanych przez polskich poddostawców jest bardzo szeroki. Obejmuje m.in.: jednostki napędowe (dwa zakłady Toyota, Volkswagen Motor Polska, Fiat Powertrain i Isuzu Motors), układy kierownicze (Nexteer Automotive, TRW, Delphi, Mando Corporation, NSK), systemy oświetlenia (Valeo, Automotive Lighting), systemy chłodzenia (Delphi, Valeo, Hutchinson), nadwozia i konstrukcje podwozia (Gedia, Kirchhoff), opony (Michelin, Bridgestone, Goodyear), szyby samochodowe (Pilkington, Saint-Gobain Sekurit, PGW), systemy wewnętrzne (Boshoku, Faurecia), systemy siedzeń (Faurecia, Sitech, Johnson Controls, Lear Corporation), czy też systemy bezpieczeństwa (TRW, Autoliv).

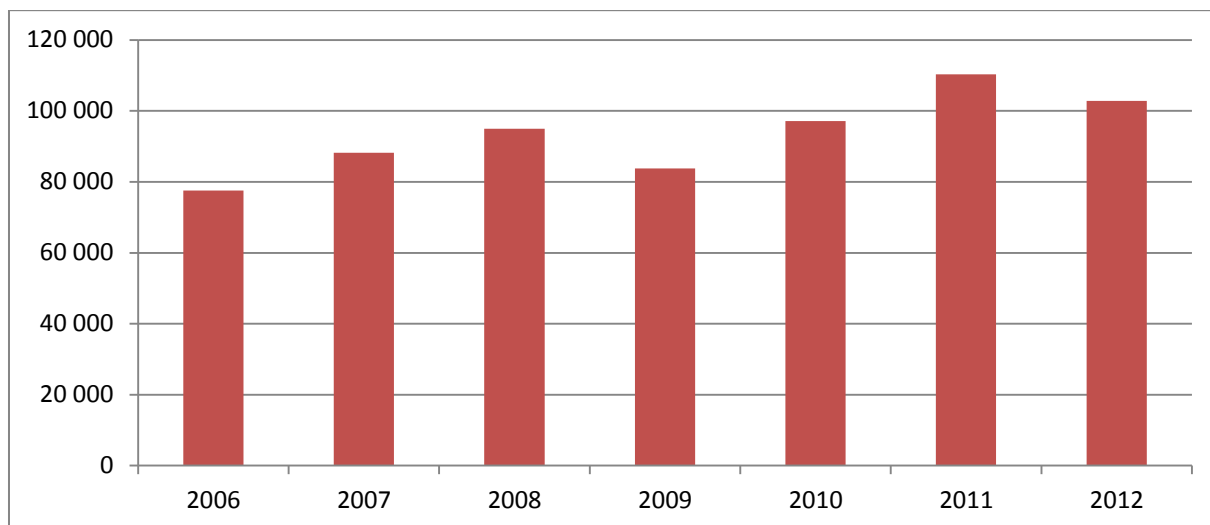
Wartość i struktura sprzedaży

W roku 2012 wartość produkcji sprzedanej sektora motoryzacyjnego (bez podatku od towarów i usług i podatku akcyzowego) w Polsce wyniosła 102,8 mld zł. Odpowiadało to 10,7% produkcji sprzedanej przetwórstwa przemysłowego oraz 9,0% sprzedaży przemysłu ogółem. Bezpośrednio w sektorze produkcji motoryzacyjnej zatrudnionych było 153,4 tys. osób, co odpowiada 7,5% zatrudnionych w przetwórstwie przemysłowym oraz 6,2% zatrudnionych w przemyśle³. Jednocześnie w szeroko pojętym sektorze motoryzacyjnym, biorąc pod uwagę także efekty zatrudnienia, pracuje w Polsce ok. 762 tys. ludzi⁴.

³ GUS, Nakłady i wyniki przemysłu w 2012 r., dane dotyczą przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 9 osób.

⁴ KPMG, Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce, październik 2013.

Wykres 1. Wartość produkcji sprzedanej polskiego sektora motoryzacyjnego w latach 2006-2012 (ceny stałe roku 2012, w mln zł)

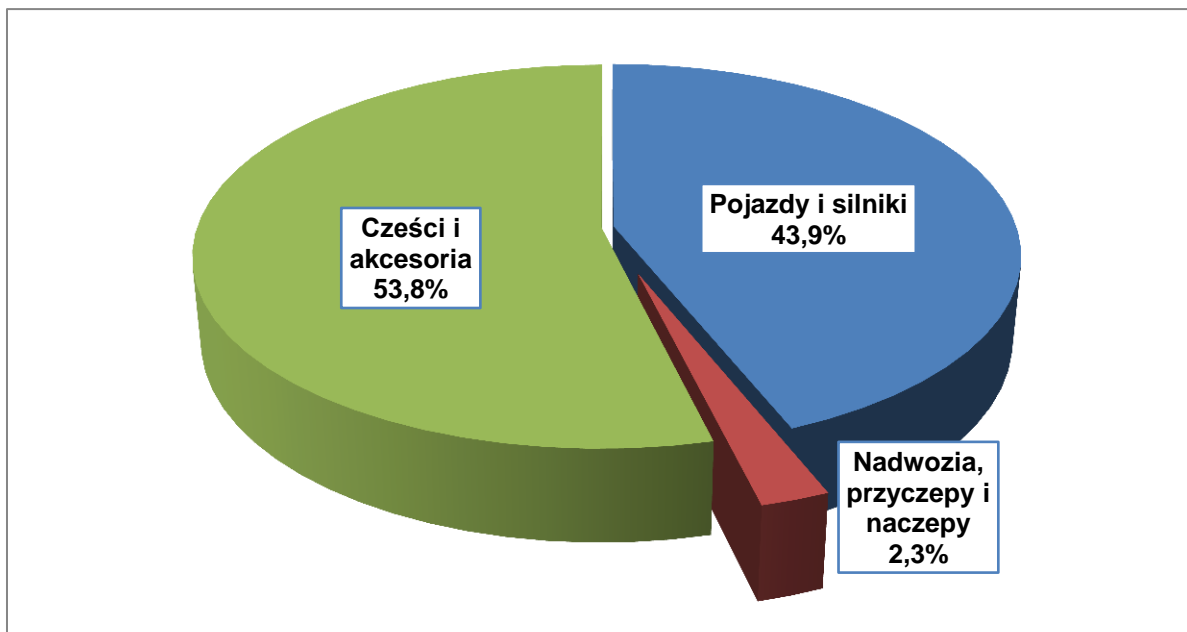


Źródło: obliczenia własne na podstawie: GUS, Nakłady i wyniki przemysłu w 2012 r. Dotyczy przedsiębiorstw zatrudniających pow. 9 osób.

Wzrost sprzedaży polskich producentów sektora motoryzacyjnego uznać można za imponujący: w licznych okresach przeważały wskaźniki wzrostu o wartości dwucyfrowej. Kryzys roku 2008 wywołał spowolnienie wzrostu do 7,7% oraz redukcję sprzedaży o blisko 12% w roku 2009. W latach 2010-2011 notowano wzrost rzędu 15% rocznie, dopiero spadek koniunktury na rynkach głównych odbiorców w roku 2012 przyniósł spadek sprzedaży o 6,8%. W roku 2013 oczekiwać można nieznacznego wzrostu; wartość produkcji sprzedanej w ciągu pierwszego półrocza 2013 wyniosła 100,9% wartości dla pierwszego półrocza 2012. Przyszłe wyniki zależą od ewentualnego powrotu krajów Unii Europejskiej na ścieżkę wzrostu gospodarczego.

W podziale na grupy, w pierwszej połowie 2013 r. trwał spadek produkcji sprzedanej pojazdów i silników (94,6% wartości z pierwszego półrocza 2012), nieznacznie wzrosła produkcja sprzedana nadwozi, przyczep i naczep (o 0,2%), zanotowano natomiast istotny (o 6,7%) wzrost w grupie części i akcesoriów, odpowiedzialnej za ponad połowę wartości produkcji sprzedanej sektora.

Wykres 2. Struktura sprzedaży polskiego sektora motoryzacyjnego w roku 2012 r.



Źródło: obliczenia własne na podstawie: GUS, Nakłady i wyniki przemysłu w 2012 r., na podstawie przychodów ze sprzedaży (z uwzględnieniem podatku akcyzowego), dla przedsiębiorstw zatrudniających pow. 49 osób.

Przedsiębiorstwa i rynek pracy

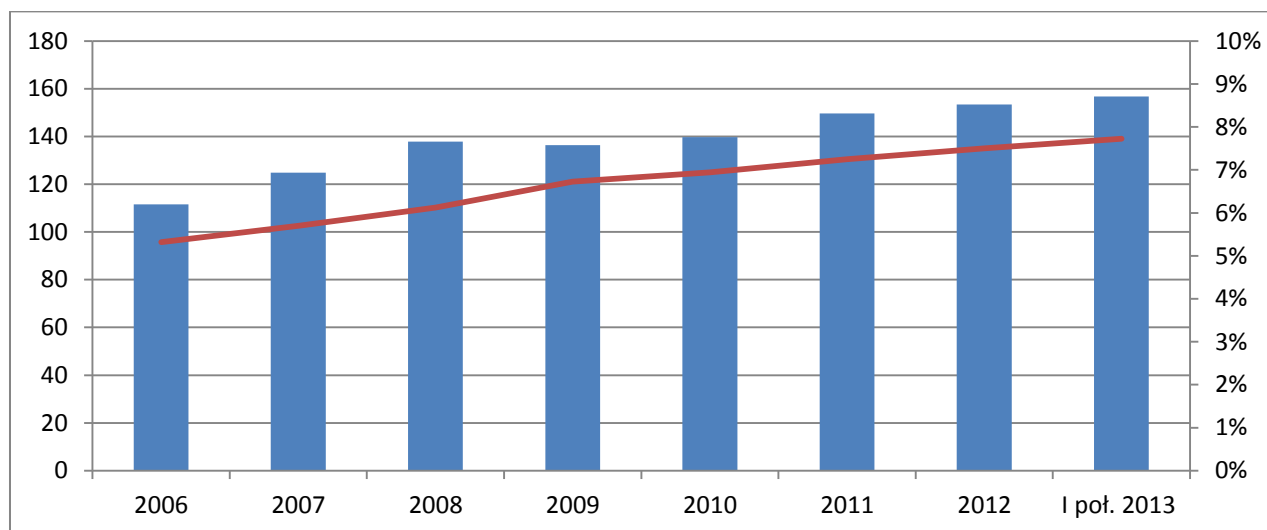
W 2012 r. w Polsce działało prawie **900 przedsiębiorstw** prowadzących działalność produkcyjną w sektorze motoryzacyjnym, z których około 270 należało do kapitału zagranicznego. 500 z nich posiada certyfikat ISO/TS 16949. Wg danych GUS, firmy największe (powyżej 249 pracujących) odpowiedzialne były za 84% zatrudnienia i 92% przychodów ze sprzedaży całego sektora.

Sektor motoryzacyjny notuje stały wzrost zatrudnienia. Przeciętne zatrudnienie od roku 2006 do I połowy 2013 wzrosło o 40%, do poziomu 156,7 tys. Jedynym rokiem, w którym zanotowano spadek zatrudnienia w sektorze, był 2009 (a i wtedy spadek był zaledwie symboliczny, o 1,2%). W latach wcześniejszych przeciętne zatrudnienie w sektorze rosło w tempie dwucyfrowym. Lata 2010-2013 przyniosły spadek tempa wzrostu: w roku 2011 zatrudnienie wzrosło o 7,1%, a w pozostałych okresach rosło o ok. 2,5% rocznie.

Zauważalny jest systematyczny wzrost udziału zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym w całkowitym zatrudnieniu w przetwórstwie przemysłowym. Od roku 2006 do połowy 2013 udział ten wzrósł o 40%, z poziomu 5,3 do 7,7%. Za wzrostem tym nie podążyło jednak zwiększenie udziału sektora w wartości produkcji sprzedanej przetwórstwa przemysłowego; udział ten niezmiennie oscyluje się w okolicach 11-12%. Przyczyną takiego stanu rzeczy nie był jednak – jak mogłoby się wydawać – znaczący spadek wydajności pracy (mierzonej

wartością produkcji sprzedanej w cenach stałych na zatrudnionego) w sektorze motoryzacyjnym, lecz wzrost tejże wydajności w pozostałych działach produkcji przemysłowej. Wydajność pracy w sektorze motoryzacyjnym w okresie 2006-2013 kształtowała się na zbliżonym poziomie, podczas gdy w całym przetwórstwie przemysłowym wzrosła o ponad 40%. Mimo to, wydajność pracy w sektorze motoryzacyjnym wciąż jest ok. 40% wyższa, niż w całym przetwórstwie przemysłowym⁵.

Wykres 4. Przeciętne zatrudnienie w sektorze motoryzacyjnym w wartościach bezwzględnych (w tys.) oraz jako udział w przeciętnym zatrudnieniu w przetwórstwie przemysłowym (proc.)



Źródło: GUS, Nakłady i wyniki przemysłu w 2012 r., dotyczy przedsiębiorstw zatrudniających pow. 9 osób.

Przeciętne miesięczne **wynagrodzenie** brutto w sektorze motoryzacyjnym w pierwszej połowie 2013 r. wyniosło 4096,80 zł, co odpowiada 116% przeciętnego wynagrodzenia w przetwórstwie przemysłowym. Proporcja ta w ostatnich latach kształtowała się w granicach 111-116%, przyjmując najniższe wartości w latach 2009 i 2012, tzn. w latach spadku produkcji sprzedanej sektora motoryzacyjnego⁶. Płace w sektorze są przy tym silnie zróżnicowane: przeciętne wynagrodzenie w produkcji samochodów i silników jest aż o 80% wyższe, niż w grupie przedsiębiorstw produkujących nadwozia, przyczepy i naczepy oraz o 56% wyższe niż w firmach zajmujących się produkcją części i akcesoriów⁷.

Kierunki mechaniczne są jednymi z najczęściej wybieranymi w ramach szkolnictwa zawodowego i szeroko reprezentowane na terytorium całego kraju⁸. W 2012 r. dyplom mechanika pojazdów samochodowych otrzymało 3710 absolwentów szkół zawodowych, a technika pojazdów samochodowych 4200 absolwentów techników i szkół policealnych⁹.

⁵ Na podstawie danych GUS dla przedsiębiorstw zatrudniających pow. 9 osób.

⁶ J.w.

⁷ Na podstawie danych GUS dla przedsiębiorstw zatrudniających pow. 49 osób.

⁸ Stan Szkolnictwa zawodowego w Polsce, KOWEziU Warszawa 2013

⁹ Centralna Komisja Egzaminacyjna, 2012

Sektor motoryzacyjny w Polsce

Wśród studentów studiów wyższych coraz większą popularnością cieszą się kierunki techniczne – w 2011 r. liczba studentów uczelni technicznych wzrosła o 50%. W 2012 w pierwszej piątce najbardziej popularnych uczelni znalazły się 4 uczelnie techniczne.

Eksport

75% przychodów ze sprzedaży polskiego sektora motoryzacyjnego pochodzi ze sprzedaży na eksport. Odsetek ten jest najwyższy wśród firm dużych (co najmniej 250 pracujących) i wynosi 77%. Firmy średnie (50-249 pracujących) uzyskują z eksportu 55% przychodów, małe (10-49 pracujących) zaledwie 26%. Firmy duże odpowiedzialne są za 95% sprzedaży eksportowej całego sektora.

W roku 2012 eksport polskiego przemysłu motoryzacyjnego wart był 20,5 mld euro (95% wartości z roku 2011). 82% z tej kwoty trafiło na rynki krajów Unii Europejskiej. Głównymi odbiorcami polskiego eksportu motoryzacyjnego są Niemcy (z ponad 30% udziałem w wartości eksportu), Włochy (10%), Wielka Brytania (9%), Francja (6%) oraz Czechy (5%)¹⁰.

Najistotniejszym składnikiem (43%) w eksporcie polskiej branży samochodowej są części i akcesoria, drugim samochody osobowe (26%), trzecie miejsce zajmują samochody użytkowe (15%).

Producenci samochodów w Polsce

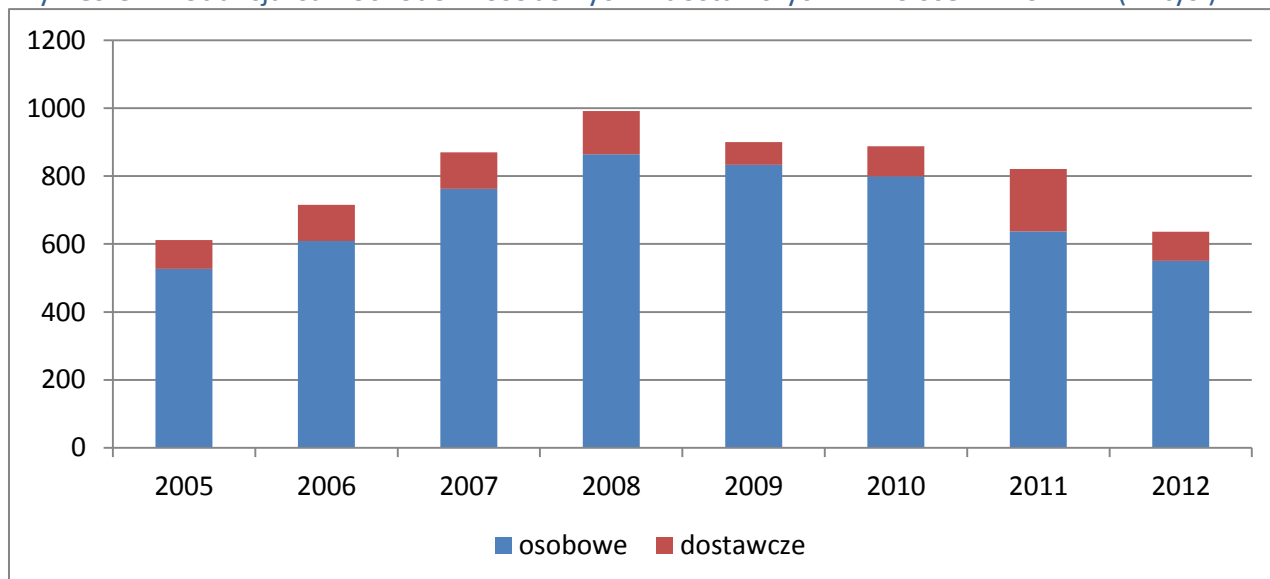
Całkowita produkcja **samochodów osobowych i dostawczych w Polsce w roku 2012 wyniosła 635,8 tys. pojazdów**. W porównaniu z rokiem 2011, oznaczało to spadek o 23%. 98% produkcji samochodów osobowych trafiło na eksport¹¹.

W sektorze **samochodów osobowych i dostawczych do 3,5 tony największym producentem jest Fiat Auto Poland**. Produkowane modele to Fiat 500, Lancia Ypsilon i Ford Ka. W roku 2012 zakłady Fiata w Tychach wyprodukowały 348 tys. pojazdów, czyli o 22% mniej samochodów niż w 2011. Jedną z przyczyn spadku było stopniowe wygaszanie produkcji modelu Panda, zakończonej w grudniu 2012.

¹⁰ Eurostat, za: Informacja Ministra Gospodarki w sprawie sytuacji w polskim przemyśle motoryzacyjnym.

¹¹ Za: PZPM, Branża Motoryzacyjna, Raport 2013.

Wykres 5. Produkcja samochodów osobowych i dostawczych w Polsce w 2012 r. (w tys.)



Źródło: Samar, za: PZPM, Branża Motoryzacyjna, Raport 2013.

Volkswagen Poznań wyprodukował o 19% mniej samochodów niż w roku 2011. Zakłady opuściło 145 tys. sztuk VW Caddy (w wersjach osobowej i dostawczej) oraz 17 tys. dostawczego modelu T5.

General Motors Manufacturing Poland zanotował spadek produkcji o 28%. Zakłady w Gliwicach produkowały modele Opel Astra III i IV w kilku wersjach nadwoziowych oraz kabriolet Cascada. W planach jest rozwinięcie w zakładzie w Gliwicach produkcji Astry V generacji w 2015 r.

General Motors w 2013 r. wykupił od firmy Isuzu wszystkie udziały w fabryce silników wysokoprężnych w Tychach, dzięki czemu powstał podmiot oferujący zarówno produkcję samochodów, jak i silników.

Tabela 1. Produkcja samochodów osobowych i dostawczych w Polsce w 2012 r.

Marka	łącznie		samochody osobowe		dostawcze do 3,5 t.	
	tys. sztuk	udział	tys. sztuk	udział	tys. sztuk	udział
Fiat	349	55%	347	63%	1	1%
VW	162	25%	78	14%	85	99%
Opel	125	20%	125	23%	0	0%
łącznie	636	100%	551	100%	86	100%

Źródło: Samar, za: PZPM, Branża Motoryzacyjna, Raport 2013.

W roku 2012 wyprodukowano w Polsce 7,2 tys. **samochodów ciężarowych**. Niemal wszystkie powstały w zakładach **MAN w Niepołomicach**¹². Produkcja MAN spadła w roku 2012 o 14,7%. 82% pojazdów wyprodukowanych przez MAN trafiło na eksport, głównie do Rosji, Francji, Czech, Wlk. Brytanii oraz Niemiec.

W Polsce powstało także 3,8 tys. **autobusów**, o 19,6% mniej niż w 2011. Największe udziały zanotowały firmy MAN (35%), Solaris Coach & Bus (24%), Volvo (18%) oraz Scania Production Słupsk (9%). 83,6% pojazdów zostało wyeksportowane. Ponadto firmy autobusowe dostarczyły 64 trolejbusy (Solaris), 700 podwozi autobusowych (w tym 500 sztuk MAN) oraz 300 szkieletów konstrukcyjnych (MAN)¹³.

Inwestycje zagraniczne

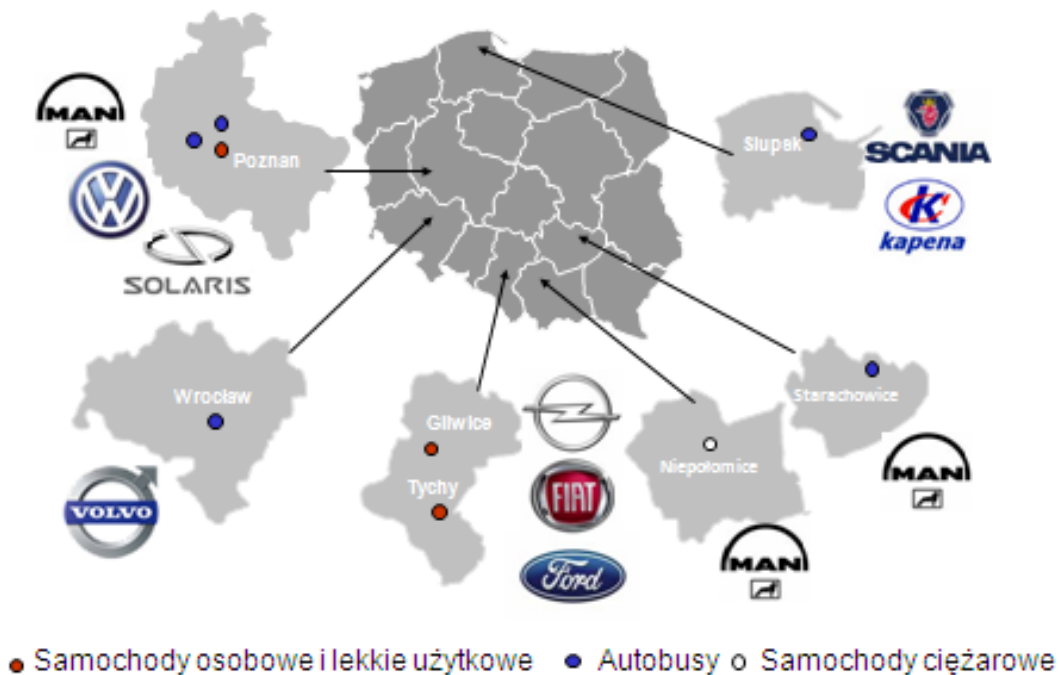
Zadaniem ekspertów KPMG, rozwój przemysłu motoryzacyjnego w Polsce napędzany jest inwestycjami zagranicznymi. Napływ BIZ do sektora motoryzacyjnego (PKD 29) w roku 2012 wyniósł 1,75 mld euro, wobec 500 milionów euro w 2011 r. (ponad trzykrotny wzrost). Całkowita wartość BIZ w sektorze na koniec 2012 roku wyniosła 9,5 mld euro, co stanowiło 17% wartości inwestycji w całym przemyśle przetwórczym¹⁴.

¹² Pozostali producenci w Polsce to Jelcz Komponenty, fabryka dostarczająca ciężkie samochody dla wojska, oraz DZT Fabryka Samochodów w Lublinie, produkująca dostawcze Honkery.

¹³ KPMG, Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce, październik 2013

¹⁴ Dane NBP

Ilustracja: Najwięksi producenci pojazdów w Polsce



Źródło: PAIiZ

Choć około ¼ podmiotów działających w branży samochodowej w Polsce jest własnością kapitału zagranicznego, to właściwie wszystkie liczące się firmy w sektorze należą do koncernów międzynarodowych.

Zagraniczne koncerny samochodowe lokują w Polsce nie tylko zakłady produkcyjne, ale także rozwijają działalność badawczo-rozwojową wykorzystując dobrze wykształconą kadre inżynierską. Sztandarową inwestycją w tym obszarze jest firma Delphi, która obok 4 zakładów produkcyjnych posiada dwa centra badawczo-rozwojowe w Krakowie i Ostrowie Wielkopolskim. Oddział w Krakowie zatrudnia 900 osób i jest największym centrum B+R w tym sektorze w Polsce. Innymi przykładami firm prowadzących działalność B+R w branży motoryzacyjnej są: Tenneco, TRW, Valeo, Faurecia, Wabco, Eaton, Draexlmaier czy Volkswagen.

Przesłanki do inwestowania w przemysł motoryzacyjny w Polsce

- dostępność wykwalifikowanej siły roboczej w wielu regionach motoryzacyjnych
- łatwy i szybki dostęp do głównych producentów pojazdów i dostawców motoryzacyjnych w Europie Środkowo-Wschodniej i Europie Zachodniej
- dziesiątki potencjalnych lokalizacji oferujących najlepsze w Europie Środkowej i Wschodniej warunki do produkcji i tworzenia centr badawczo rozwojowych
- duży potencjał wzrostu sprzedaży nowych samochodów w Polsce

Sektor motoryzacyjny w Polsce

- atrakcyjny system zachęt inwestycyjnych, w tym dotacji gotówkowych i zwolnień podatkowych

Ponadto sektor motoryzacyjny został uznany za priorytetowy przez polski rząd. Fakt ten znajduje odzwierciedlenie w projektach prowadzonych przez Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych.

Od 2008 do 2013 r. z 294 projektów, które zostały zrealizowane przez PAIiIZ, 53 należały do sektora motoryzacyjnego, obejmując takich światowych liderów jak Fiat, Volkswagen czy Delphi. Wartość tych inwestycji wyniosła prawie 2,4 mld euro, a wzrost zatrudnienia dzięki tym projektom szacowany jest na prawie 12 tys. osób. Najwięcej projektów pochodziło z Niemiec (12), z USA (11) oraz Japonii (10).

Na początku grudnia 2013 r. sektor motoryzacyjny był najliczniej reprezentowaną branżą w PAIiIZ – aktywne były 33 projekty (ze 161 wszystkich) o wartości 1,3 mld euro i zatrudnieniu ponad 9000 osób.

Tabela: Zrealizowane projekty inwestycyjne PAIiIZ w branży motoryzacyjnej 2008-2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Liczba projektów	14	2	5	8	16	10
Wartość (mln EUR)	298	227	106	595	816	312
Zatrudnienie	3020	650	1040	1280	3400	2600

Źródło: PAIiIZ

Sytuacja sektora w Polsce i w Europie

Rok 2012 był czwartym z kolei rokiem spadku produkcji pojazdów samochodowych w Polsce. Spadek produkcji samochodów osobowych sięgnął 14%. Nieco lepiej przedstawia się segment pojazdów użytkowych: w roku 2012 produkcja osiągnęła poziom porównywalny do lat sprzed kryzysu. W efekcie spadku produkcji Polska utraciła rolę lidera w regionie (lepsze wyniki osiągnęły Czechy i Słowacja)¹⁵.

Produkcja samochodów osobowych w krajach Unii Europejskiej spadła w 2012 r. o 4,9%, do poziomu 17,4 mln¹⁶. Według danych Europejskiego Związku Producentów Pojazdów (ACEA), w roku 2012 sprzedaż samochodów osobowych w Europie spadła do poziomu 12 mln pojazdów (przy sprzedaży w latach przedkryzysowych rzędu 15-16 mln samochodów osobowych rocznie), co stanowi spadek o 8,2% w stosunku do roku 2011. Jest to największy spadek w ciągu ostatnich 20 lat. Średnie wykorzystanie mocy produkcyjnych w europejskich fabrykach na początku 2013 r. wynosiło ok. 60%, w niektórych lokalizacjach niewiele

¹⁵ KPMG, Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce, październik 2013.

¹⁶ PZPM, Branża Motoryzacyjna, Raport 2013.

przekraczając 33%. Konieczne bywało czasowe wstrzymanie produkcji, rozważano zwolnienia pracowników bądź wręcz zamknięcia zakładów¹⁷.

W obliczu kryzysu branży motoryzacyjnej Komisja Europejska reaktywowała Grupę Wysokiego Szczebla CARS 21 (High Level Group on Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century), utworzoną w celu poprawy konkurencyjności europejskiego sektora motoryzacyjnego oraz do wdrożenia przyjętej w 2010 r. „Europejskiej strategii na rzecz eko- i energoefektywnych samochodów”. Efektem prac była opublikowana w listopadzie 2012 „Strategia CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie”. Przedstawione w strategii rekomendacje dotyczą:

- wspierania rozwoju zaawansowanych technologii i innowacyjności,
- poprawy warunków rynkowych,
- poprawy konkurencyjności na rynkach światowych,
- wspomagania restrukturyzacji europejskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Również w Polsce podejmowane są działania mające na celu poprawę sytuacji przedsiębiorstw oraz ożywienie rynku samochodowego. Na początku 2013 r. przyjęty został „Katalog działań pobudzających przemysł i rynek motoryzacyjny w Polsce”. Trzy główne kierunki proponowanych działań to:

- utrzymanie bądź rozszerzenie aktualnej bazy produkcyjnej, wraz z utrzymaniem miejsc pracy w sektorze,
- rozszerzenie rynków zbytu dla produktów polskiego przemysłu motoryzacyjnego, na rynki unijne oraz rynki trzecie,
- dążenie do odmłodzenia parku samochodowego w Polsce, m.in. przez zmiany w systemie podatkowym oraz promowanie alternatywnych napędów oraz paliw.

Pespektywy sektora i główne wyzwania rozwojowe

Utrzymujący się w Europie kryzys każe oczekiwać dalszego spadku popytu na produkowane tu samochody, jak również związanego z tym spadku produkcji. Ze względu na globalny charakter rynku motoryzacyjnego, produkty europejskie konkurować muszą z produktami z innych części świata – zarówno na rynkach światowych, jak i lokalnych. Dodatkowa trudność wynika z faktu, że rynki krajów rozwiniętych – tradycyjnych odbiorców przemysłu motoryzacyjnego – osiągnęły stan nasycenia i nie oferują możliwości znaczącego wzrostu sprzedaży.

¹⁷ Informacja Ministra Gospodarki w sprawie sytuacji w polskim przemyśle motoryzacyjnym, 19 kwietnia 2013 r.

Szanse rozwojowe światowego – w tym europejskiego - przemysłu motoryzacyjnego upatrywane są na rynkach **krajów rozwijających się**. Przykładowo, o ile stopień zmotoryzowania (liczba lekkich pojazdów na 1000 mieszkańców) w USA wynosi 815, we Włoszech 690, a w Niemczech 550, o tyle w Brazylii jest to zaledwie 155, w Chinach 50, a w Indiach 10¹⁸. Upowszechnianie się motoryzacji w krajach rozwijających się dopiero się zaczyna.

Sam wzrost eksportu do krajów rozwijających się nie będzie w stanie zrekompensować spadku produkcji w Europie. Wśród innych szans rozwojowych branży motoryzacyjnej wymieniane są:

- Rozwój rozwiązań przyjaznych dla środowiska, tzn. zastępowanie dotychczas stosowanych paliw nowymi rodzajami, bądź też rozwój nowych rodzajów napędu pojazdów samochodowych. Biorąc pod uwagę, że przemysł samochodowy jest największym prywatnym inwestorem w badania i rozwój (5% przychodów, 26 mld euro, więcej niż przemysł farmaceutyczny i telekomunikacyjny łącznie¹⁹), można mieć nadzieję na szybki rozwój takich technologii.
- Zmiana zasad funkcjonowania rynków motoryzacyjnych: oferowanie usług, a nie towarów. Odejście od dotychczasowego modelu sprzedaży pojazdów i zapewnienia ich obsługi serwisowej na rzecz *nowych rozwiązań mobilności*, w których dostawca stara się dostarczyć odbiorcom usługi związane z transportem (wynajem, udostępnianie krótkoterminowe itp.) jak najlepiej zaspokajające ich aktualne potrzeby.
- Rozwój skrajnych segmentów rynku: pojazdów budżetowych oraz samochodów klasy premium. W segmencie low-cost można liczyć na popyt ze strony krajów rozwijających się oraz mniej zamożnych konsumentów z rynków lokalnych. W klasie premium z kolei zachowana zostaje wartość marki, z którą wiążą się określone doświadczenia i oczekiwania nabywców. W klasach poniżej premium różnice pomiędzy markami stają się mniej istotne, jako że na rozwiniętym rynku europejskim jakość, trwałość i niezawodność nie są już cechami odróżniającymi poszczególnych producentów.

Rekomendacje

Pearl Stream S.A.

„Gdy w 2010 roku wraz z naszym partnerem JP Weber planowaliśmy inwestycję w Strzelcach Opolskich, nie spodziewaliśmy się, że przedsięwzięcie okaże się tak dużym sukcesem. Nie tylko utrzymaliśmy kontrakty z firmami z klastra elektronicznego we Wrocławiu, lecz także w 2011 roku rozbudowaliśmy produkcję dla koreańskich klientów z branży motoryzacyjnej na Górnym Śląsku, którzy dostarczają części dla Hyundai oraz KIA w Czechach i na Słowacji. Dzięki dobrej współpracy z władzami, byliśmy w stanie postawić

¹⁸ Dane OICA dla 2011, za: PZPM, PZPM, Branża Motoryzacyjna, Raport 2013.

¹⁹ PZPM, Branża Motoryzacyjna, Raport 2013.

zakład w rekordowym czasie sześciu miesięcy, zatrudniając w ciągu 1,5 roku blisko 400 osób. Strategiczne położenie przy autostradzie A4 i pomiędzy dużymi aglomeracjami zapewnia nam bliskość do naszych głównych odbiorców, a rosnąca obecność koreańskich koncernów w Europie Środkowej otwiera nowe możliwości.”

Kye Soo Park,
Prezes, Pearl Stream S.A.

Zachęty inwestycyjne

Przedsiębiorcy realizujący nowe projekty inwestycyjne w Polsce mogą liczyć na różne formy zachęt inwestycyjnych stanowiących pomoc publiczną, w szczególności:

- zwolnienia podatkowe w Specjalnych Strefach Ekonomicznych (SSE),
- zwolnienia z podatków lokalnych, w tym z podatku od nieruchomości,
- granty rządowe dla strategicznych inwestycji,
- wsparcie z funduszy unijnych,
- zachęty podatkowe na nabycie nowych technologii oraz na działalność badawczo-rozwojową,
- parki technologiczne i przemysłowe.

Podstawową zachętą podatkową jest zwolnienie z podatku dochodowego w jednej z 14 specjalnych stref ekonomicznych, które będą funkcjonowały do 2026 roku. Każda ze stref dysponuje wieloma podstrefami w różnych częściach Polski. Inwestorzy mogą też liczyć w strefach na dostępność atrakcyjnych terenów inwestycyjnych wyposażonych w niezbędną infrastrukturę techniczną, a także kompleksowa pomoc w procedurach prawnych i administracyjnych związanych z realizacją projektu.

Zachętami dla inwestorów dysponują także gminy, uprawnione do ustanawiania zwolnień z podatków i opłat lokalnych, w tym podatku od nieruchomości.

Dotacje gotówkowe na wspieranie nowych inwestycji pochodzą z budżetu państwa (granty rządowe) oraz środków unijnych.

Granty rządowe (na tworzenie nowych miejsc pracy i na inwestycje) przyznawane są na podstawie Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011 – 2020 dla inwestycji w następujących sektorach:

- motoryzacyjnym,
- elektronicznym,
- lotniczym,
- biotechnologii,
- nowoczesnych usług,
- działalności badawczo-rozwojowej.

Ponadto znaczące inwestycje z innych sektorów (tworzące min. 200 nowych miejsc pracy o kosztach kwalifikowanych min. 750 mln zł lub tworzące min. 500 nowych miejsc pracy o kosztach kwalifikowanych min. 500 mln zł) również mogą liczyć na wsparcie z Programu.

Jako członek Unii Europejskiej Polska jest największym beneficjentem wsparcia z funduszy unijnych. Przeznaczone jest ono, m.in. na innowacyjne inwestycje, działalność badawczo-rozwojową, projekty infrastrukturalne, ochronę środowiska, odnawialne źródła energii, szkolenia pracowników.

W latach 2007-2013 Polska miała do dyspozycji ok. 67 mld EUR, zaś w nowym budżecie 2014-2020 będzie to kwota ok. 73 mld EUR. Głównym priorytetem w nowym budżecie będzie wspieranie działalności badawczo-rozwojowej przedsiębiorstw.

Ponieważ zachęty inwestycyjne dostępne są w ramach wielu różnych programów oraz różne są warunki oraz dostępność w czasie, sugerujemy kontakt z Polską Agencją Informacji i Inwestycji Zagranicznych w celu uzyskania aktualnych informacji o możliwym pakiecie zachęt.

Główne instytucje i organizacje branżowe

- **Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego**
BTC Office Centre
Al. Niepodległości 69
02-626 Warszawa
Tel.: +48 22 322 71 98
Fax: +48 22 322 76 65
www.pzpm.org.pl
- **Polska Izba Motoryzacji**
ul. Grażyny 13/15
02-548 Warszawa
Tel.: (22) 646 08 18, (22) 440 84 59
Fax: (22) 845 25 73
e-mail: sekretariat@pim.org.pl
www.pim.pl
- **Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR**
ul. Wąwozowa 11/4
02-796 Warszawa Poland
Tel.: +48 228 597 552, +48 228 597 553
E-mail: contact@samar.pl
www.samar.pl
- **Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych**
ul. Za Dębami 3
05-075 Warszawa
Tel./Fax.+48 22 773 00 18

Sektor motoryzacyjny w Polsce

E-mail: info@sdcm.pl
www.sdcm.pl; www.r2rc.pl

- **MotoFocus**
ul. Za Dębami 3
05-075 Warszawa
Tel./Fax.+48 22 773 8774
www.motofocus.pl
- **AutomotiveSuppliers.pl s.c.**
ul. Staniewicka 14
03-310 Warszawa
Tel. +48 22 215 05 05
Fax +48 22 435 88 23
Email: review@automotivesuppliers.pl
<http://automotivesuppliers.pl>

Kontakt dla inwestorów

Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych
Departament Inwestycji Zagranicznych,
Ul. Bagatela 12, 00-585 Warszawa, Polska
Tel. (+48) 22 334 9875, fax (+48) 22 334 99 99
e-mail: invest@paiz.gov.pl