



Komisja Gospodarki i Systemu Ekonomicznego OPZZ

**Przemysł motoryzacyjny w Polsce
stan obecny i zagrożenia**

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

- Polska obecnie nie ma własnej marki produkowanego seryjnie samochodu. Produkcja ostatniego polskiego auta - Poloneza – zakończyła się w 2002 roku. Niemniej przemysł motoryzacyjny w naszym kraju ma się całkiem dobrze – jesteśmy nawet uznawani za jedno z największych zagłębi motoryzacyjnych w Europie. Mają u nas swoje zakłady wiodące koncerny z branży automotive. Inni uważają inaczej.

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

- Największą w Polsce i jedną z największych w Europie fabryk samochodów jest Fiat w Tychach, a właściwie, po fuzji Fiata z Chryslerem w styczniu 2015 roku i utworzeniu Fiat-Chrysler Automobiles (FCA) – Zakład Tychy FCA Poland. Montowane są tu: Fiat 500, Abarth 500, Lancia Ypsilon i Ford Ka a w tym roku podpisano umowę o kolejnej fuzji z PSA.
- Z kolei w Gliwicach, w General Motors Manufacturing Poland powstają modele Opla Astry oraz Opel Cascada.
- Volkswagen Poznań odpowiada natomiast za produkcję VW Caddy i Caddy Maxi oraz VW Transportera oraz Volkswagen Crafter we Wrześni

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

W Polsce zlokalizowane są także zakłady należące do MAN Truck & Bus AG. MAN Bus produkuje autobusy miejskie niskopodłogowe i autobusy turystyczne Neoplan (w ramach projektu Premium: model Starliner i Cityliner) – w zakładzie w Starachowicach powstają podwozia i kompletne szkielety, a następnie całość trafia na linię ochrony antykorozyjnej. Z kolei w Niepołomicach pod Krakowem znajduje się fabryka MAN Trucks, gdzie montowane są jedne z najnowocześniejszych samochodów ciężarowych (serie TGS i TGX o dmc powyżej 16 ton) w różnych konfiguracjach (np. ciągniki siodłowe, czy pojazdy pod zabudowę)

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

Pod Poznaniem, w Bolechowie ma siedzibę Solaris Bus & Coach S.A., polski producent pojazdów komunikacji miejskiej. Z jego fabryki wychodzą autobusy miejskie, międzymiastowe oraz turystyczne, a także trolejbusy i tramwaje. Solarisy powstają właściwie w czterech zakładach produkcyjnych: w dwóch zakładach w Środzie Wielkopolskiej mieści się spawalnia szkieletów autobusów i trolejbusów oraz spawalnia tzw. pudeł tramwajowych, w Poznaniu odbywa się montaż końcowy pojazdów szynowych, natomiast w samym Bolechowie - montaż końcowy autobusów i trolejbusów

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

- We Wrocławiu funkcjonuje fabryka autobusów Volvo, będącą częścią koncernu Volvo Bus Corporation, jednego z największych producentów autobusów na świecie. We wrocławskim zakładzie produkcja obejmuje zintegrowane procesy montażu podwozia i nadwozia, zatem powstają tu kompletne autobusy miejskie, międzymiastowe i turystyczne.

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

- W Słupsku znajduje się natomiast polski zakład koncernu Scania, a mianowicie Scania Production Słupsk S.A., produkujący autobusy miejskie i podwozia autobusowe.
- Autobusy powstają również w fabryce we Włynkówku pod Słupskiem - spółka Kapena S.A., będącą przedstawicielem koncernu Iribus Iveco, w swoim portfolio ma zarówno autobusy miejskie, międzymiastowe, jak i turystyczne.
- W Jelczu-Laskowicach na Dolnym Śląsku produkowane są z kolei samochody ciężarowe, przy czym głównie są to wojskowe pojazdy średniej i dużej ładowności.

Zagłębienie produkcyjne części

- Toyota Motor Manufacturing Poland w Wałbrzychu produkuje silniki i skrzynie biegów (manualne i półautomatyczne, przeznaczone i do jednostek benzynowych, i do silników diesla) na potrzeby swoje, Citroena i Peugeota.
- Silniki produkuje też znajdujący się w Bielsku-Białej oddział Fiat-Chrysler Automobile Poland. Są to jednostki Turbo Diesel 1.3 Small Diesel Engine oraz dwucylindrowe silniki benzynowe z innowacyjnym systemem TwinAir.
- W tyskim oddziale General Motors produkowany jest natomiast silnik 1.7 Diesel do Opla Astry i Opla Corsy.

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

W Odlewni Volkswagen Poznań powstają z kolei głowice do silników, odlewane w technologii grawitacyjnej oraz obudowy przekładni kierowniczej, wytwarzane w technologii ciśnieniowej. W komponenty pochodzące z poznańskiej fabryki wyposażona jest znaczna część pojazdów produkowanych w koncernie Volkswagen.

Jednym ze znaczących graczy w branży motoryzacyjnej jest istniejący od 1999 roku w Mielcu zakład, wchodzący w skład koncernu Kirchhoff Automotive, który produkuje konstrukcje metalowe i połączenia metal-aluminium do nadwozi i podwozi, korzystając z technologii obróbki plastycznej i zgrzewania. Od 2004 roku działa też drugi zakład - w Gliwicach.

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

Znajdujący się w Tychach Formpol Sp. z o.o, należący do Magna Cosma – zajmuje się z kolei tłoczeniem części karoserii samochodowych, produkuje podzespoły, komponenty i moduły do nadwozi, m.in. dla Volkswagena, Audi i Opla.

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

Cztery duże zakłady produkcyjne w Polsce posiada Valeo. W Skawinie znajduje się Zakład Produkcji Systemów Chłodzenia Silnika, największy zakład Grupy Valeo specjalizujący się w samochodowych wymiennikach ciepła. To tutaj produkowane są chłodnice, skraplacze, chłodnice powietrza doładowującego, moduły chłodzące. W Skawinie mieści się także Zakład Produkcji Wycieraczek (produkcja i montaż piór, ramion, mechanizmów i silników do wycieraczek). Z kolei Zakład Produkcji Systemów Oświetlenia w Chrzanowie produkuje lampy tylne i przednie do samochodów osobowych, a Zakład Produkcji i Regeneracji Systemów Napędowych w Czechowicach-Dziedzicach - rozruszniki, przepustnice powietrza i zawory recyrkulacji spalin (EGR) oraz innowacyjne generatory elektryczne do pojazdów hybrydowych; zajmuje się także regeneracją alternatorów, rozruszników, dwumasowych kół zamachowych i kompresorów do klimatyzacji samochodowych

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

W Polsce swoje fabryki ma także Lear Corporation – jest to pięć nowoczesnych zakładów produkcyjnych. Cztery z nich należą do Dywizji Siedzeń Samochodowych: Zakład Tychy JIT jest producentem zagłówek, podłokietników, bolsterów, poszyc i pianek siedzeń samochodowych, Lear Tychy Structures produkuje konstrukcje siedzeń samochodowych, z kolei Oddział w Jarosławiu specjalizuje się w produkcji poszyc siedzeń samochodowych (w zdecydowanej większości skórzanych). Zakład Legnica Structures, będący najnowszą jednostką produkcyjną Lear w Polsce, wykonuje konstrukcje stalowe, prowadnice i mechanizmy siedzeń samochodowych. Z kolei w piątym zakładzie, w Mielcu, należącym do Dywizji Elektrycznej, produkowane są wiązki elektryczne do samochodów osobowych.

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

W sektorze produkcji przewodów oraz plastikowych elementów wyposażenia działa Grupa Boryszew. W 2010 roku Boryszew S.A. przejął kontrolę nad Grupą Maflow, będącą jednym z największych producentów przewodów do klimatyzacji, wspomagania kierownicy oraz aktywnego zawieszenia dla przemysłu motoryzacyjnego. W Polsce znajdują się trzy zakłady Maflow. Zakład w Tychach zajmuje się produkcją przewodów klimatyzacyjnych aluminiowych oraz montażem przewodów klimatyzacyjnych stalowych. Z kolei Zakład Chełmek 1 to produkcja przewodów klimatyzacyjnych aluminiowych i komponentów (końcówek) dla przewodów klimatyzacyjnych stalowych oraz aluminiowych, natomiast Zakład Chełmek 2 - produkcja gumy preformowanej do przewodów klimatyzacyjnych, przewodów paliwowych, chłodzenia oleju i innych wykorzystywanych do transportu płynów w pojazdach samochodowych. Od 2014 roku w skład Grupy Boryszew wchodzi również Tensho Poland w Ostaszewie, jedna z wiodących, światowych firm zajmujących się produkcją plastikowych części dla sektora motoryzacyjnego. Spośród bogatej listy produktów branży automotive, których produkcję realizowało Tensho, można wymienić m.in. deski rozdzielcze, elementy schowka, plastikowe elementy foteli, progi i pokrywy silnika.

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

Warto wspomnieć również o Zakładach Magneti Marelli w Polsce (należących do FCA Poland). Produkcja prowadzona jest w pięciu zakładach, przy czym cztery z nich mieszczą się w Sosnowcu - powstaje w nich oświetlenie samochodowe, układy wydechowe, systemy zasilania paliwem i zbiorniki, a także deski rozdzielcze i zderzaki. W Bielsku-Białej produkowane są natomiast zawieszania i amortyzatory.

Wiodący producent aktywnych i pasywnych systemów bezpieczeństwa oraz wspomagania kierowcy - ZF TRW - ma natomiast zakłady w Częstochowie, Czechowicach-Dziedzicach i Gliwicach.

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

W naszym kraju (w Dąbrowie Górniczej i Częstochowie) znajdują się również trzy zakłady Brembo, producenta systemów hamulcowych do samochodów osobowych, dostawczych, wyścigowych oraz motocykli. Warto dodać, że zakład odlewni tarcz w Dąbrowie Górniczej jest na chwilę obecną najnowocześniejszym zakładem w strukturach Brembo.

Ważną gałęzią polskiego przemysłu motoryzacyjnego są także producenci przyczep i naczep oraz nadwozi (m.in. Zastaw TSS Sp. z o.o. Sp. k. w Andrychowie, Wielton S.A. w Wieluniu, MEGA Sp. z o.o. w Nysie, EM-TECH w Bełchatowie, KERIS w miejscowości Szczerców, POL CAMP we Wrocławiu, Autonadwozia w Środzie Wielkopolskiej, AMZ-KUTNO Sp. z o.o. w Kutnie).

Co produkujemy, czyli przemysł motoryzacyjny w Polsce

Warto wspomnieć także o producentach opon (w Polsce działają dwie duże fabryki - olsztyńska fabryka opon, należąca do Michelin Polska S.A. oraz T.C. Dębica S.A., której głównym akcjonariuszem jest Goodyear Tires), producentach akumulatorów (m.in. Autopart S.A. w Mielcu, ZAP Sznajder Batterien S.A. w Warszawie) i szyb samochodowych (m.in. Pilkington Automotive Poland Sp. z o.o. w Sandomierzu, Saint-Gobain Innovative Materials Polska – filia w Gdańsku i Lublinie).

PRODUKCJA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Mniej aut z polskich fabryk

W 2018 roku, po czterech latach wzrostów zmalała produkcja samochodów osobowych i dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Działające w Polsce fabryki **zmniejszyły produkcję o 5,4 proc.** w stosunku do 2017 roku. Rok wcześniej dynamika wzrostu sięgnęła 0,6 proc. Ze wszystkich fabryk według danych dostarczonych przez producentów wyjechało 632,7 tys. samochodów osobowych i lekkich dostawczych. Największą fabryką w Polsce został po raz pierwszy Volkswagen Poznań. Jego udział przekroczył 42 proc. w krajowej produkcji samochodów osobowych i lekkich dostawczych. Dwa zakłady należące do spółki Volkswagen Poznań wyprodukowały 266,8 tys. aut osobowych i lekkich dostawczych, o 12,1 proc. więcej niż rok wcześniej. Z taśm zakładu w Poznaniu zjechało 161 tys. Volkswagenów Caddy oraz 29,9 tys. Volkswagenów Transporter T6. Fabryka we Wrześni wyprodukowała 66,9 tys. dostawczych VW Crafter oraz 9 tys. MAN TGE. Zakład Fiat Chrysler Automobiles Poland w Tychach wyprodukował 259,4 tys. aut, o 1,5 proc. mniej niż w 2017 roku. Na ubiegłoroczny wynik złożyło się 211 tys. Fiatów (modelu 500 i Abarth, łącznie o 4,4 proc. więcej niż w 2017 roku) i 48,4 tys. Lancii (Ypsilon, spadek o 22,1 proc. w stosunku do 2017 roku). Spadek produkcji (drugi rok z rzędu) zanotował także gliwicki zakład Opel Manufacturing Poland. Z taśmy zakładu zjechało 106,5 tys. aut, o 35,6 proc. mniej niż rok wcześniej. Najpopularniejszym modelem był Opel Astra hatchback V generacji (82,4 tys. sztuk). Spółka DZT Fabryka Samochodów w Lublinie nie wyprodukowała w 2018 roku żadnego samochodu.

PRODUKCJA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Najpopularniejsze modele

Na pierwszym miejscu zaszła zmiana: najczęściej rejestrowanym modelem została Skoda Octavia, która zakończyła 2018 rok z rezultatem 21,1 tys. zarejestrowanych aut, co było wynikiem wyższym od zanotowanego w 2017 roku o 12 proc. Zdezonizowana Fabia znalazła się na drugim miejscu z wynikiem 19,6 tys. aut (przyrost o 3,6 proc.). Modele zdobyły (odpowiednio) 4 i 3,7 proc. rynku. Trzecie miejsce, tak jak rok wcześniej, wywalczył Opel Astra z wynikiem 15,3 tys. aut, niższym od uzyskanego rok wcześniej o 4,2 proc., co zapewniło mu 2,9 proc. rynku. Za Opolem znalazł się Volkswagen Golf z rejestracją 14,2 tys. aut (poprawa o 6,6 proc. w stosunku do 2017 roku), a za nim ulokowała się Toyota Yaris z rejestracją 14 tys. samochodów, o 11,7 proc. więcej niż rok wcześniej. Import aut używanych Od 2015 roku prezentujemy statystyki dotyczące pierwszych rejestracji używanych samochodów sprowadzonych do Polski wykorzystując analizy PZPM przygotowane na podstawie bazy danych CEP. Dane te zbliżone są do importu samochodów używanych (po uwzględnieniu przesunięcia w czasie), które były publikowane przez Ministerstwo Finansów do października 2015 roku. W 2018 roku w Polsce zarejestrowano 927,9 tys. używanych aut osobowych sprowadzonych z zagranicy, o 6,7 proc. więcej niż w 2017 roku. Rok wcześniej odnotowaliśmy spadek, który wyniósł 8,7 proc

PRODUKCJA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

- . Sprowadzanych aut używanych jest blisko 2 razy więcej od zarejestrowanych aut nowych. Taka proporcja utrzymuje się od momentu wejścia Polski do UE. Przed 2004 rokiem import aut używanych nie przekraczał 40 tys. rocznie. W 2018 roku zmalała popularność starszych pojazdów. Udział aut w wieku do 4 lat w 2018 roku wzrósł do 10,7 proc., a więc o blisko 1 punkt proc.

PRODUKCJA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

- Lekkie samochody dostawcze Na koniec 2018 roku w części aktualizowanej, było zarejestrowanych w Polsce 2121,3 tys. lekkich samochodów dostawczych o dmc do 3,5 tony, o 0,8 proc. więcej niż w 2017 roku. Niemal połowa z zarejestrowanych aut dostawczych (47 proc.) liczyła od jedenastu do dwudziestu lat. Najmłodsze - liczące do czterech lat samochody stanowiły 14 proc. tego parku. Udział najstarszej grupy, pojazdów ponad 20-letnich, wyniósł 15 proc.

PRODUKCJA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Produkcja W 2018 roku działające w Polsce fabryki wyprodukowały wg danych GUS 202,1 tys. samochodów ciężarowych w tym dostawcze i ciągników do ciągnięcia naczep, o **19,1 proc. więcej niż rok wcześniej**. MAN w Niepołomickiej fabryce wyprodukował w 2018 roku rekordową liczbę 19 502 samochodów, o blisko 4 tys. (23 proc.) więcej niż w 2017 roku (dane producenta). Są to modele szosowe i budowlane. Polscy klienci odebrali z fabryki 24 proc. samochodów i są najliczniejszą grupą klientów fabryki. Na eksport trafiło 76 proc. a główne rynki to Niemcy, Rosja, Holandia i Belgia. Wytwarzający wojskowe samochody Jelcz SA, działający w ramach koncernu Huta Stalowa Wola, wypuszcza ponad czterysta pojazdów rocznie

AUTOBUSY

- . W 2017 roku Centralna Ewidencja Pojazdów – Ministerstwo Cyfryzacji, wprowadziło, m.in. na skutek wniosków PZPM o urealnienie parku pojazdów, definicję pojazdów zarchiwizowanych. Do tej grupy zaliczono pojazdy, które liczą więcej niż 10 lat (licząc od daty pierwszej rejestracji) i nie były aktualizowane w bazach CEP w ostatnich sześciu latach, pod warunkiem, że nie są to pojazdy zabytkowe. Dzięki temu wyodrębniono z całego parku te pojazdy, które nie były aktualizowane w bazach danych CEP w ostatnich sześciu latach. W przypadku autobusów jest to 39,6 tys. sztuk. Przypuszczamy, że wiele z tych pojazdów nie jest użytkowanych na drogach i znaczna część może nie istnieć

AUTOBUSY

Na koniec 2018 roku liczba zaktualizowanych autobusów zarejestrowanych w Polsce wyniosła 80 tys. sztuk i była o 1,9 proc. mniejsza niż rok wcześniej. Średni wiek autobusu w aktualizowanym parku sięgnął 15,3 roku, zaś mediana wyniosła równe 16 lat. W podziale na dopuszczalne masy całkowite, autobusów o dmc mniejszym lub równym 3,5 tony było zarejestrowanych na koniec 2018 roku 4,1 tys. sztuk, zaś o dmc powyżej 3,5 tony 75,9 tys

AUTOBUSY

Produkcja W 2018 roku produkcja pojazdów do transportu publicznego wyniosła w Polsce 5905 pojazdów, o **12,5 proc. więcej niż w 2017 roku**, wynika z danych GUS. Początek 2019 roku wskazuje, że ubiegłoroczny boom w produkcji autobusów, związany wtedy nie tylko ze wzrostem popytu za granicą ale też w dużej mierze z wyborami samorządowymi w Polsce, ma szanse być podtrzymany. Zgodnie z danymi producentów największym w Polsce producentem autobusów pozostał MAN, z wynikiem sięgającym 1,8 tys. autobusów, o 7 proc. wyższym niż rok wcześniej. Ze starachowickiej fabryki bawarskiego koncernu wyjechały także 953 samojezdne podwozia. Solaris Bus & Coach wyprodukował ponad 1,2 tys. autobusów, o 12,2 proc. mniej niż rok wcześniej. Ponad dwie trzecie produkcji trafiło do klientów zagranicznych. W podziale na rodzaj napędu 36 proc. miało napęd alternatywny, w tym jedną czwartą stanowiły hybrydy. Na trzecim miejscu znalazło się Volvo Polska, które wyprodukowało 0,9 tys. autobusów, w tym 0,4 tys. miejskich, 0,3 tys. turystycznych i 0,2 tys. międzymiastowych. 94 proc. łącznej produkcji trafiło na eksport. Volvo nie podaje produkcji w podziale na rodzaj napędu, z tym że marka nie oferuje modeli z napędem wysokoprężnym. Z zakładu Scania Production Słupsk wyjechały 642 autobusy i 483 podwozia. Autosan wyprodukował ponad 0,1 tys. autobusów, w tym pierwszy model z napędem elektrycznym. Ursus Bus nie podał danych. Z danych CEP wynika, że w 2018 roku zarejestrował on w Polsce 54 nowe autobusy, gdy rok wcześniej 13.

MOTOCYKLE

Na koniec 2018 roku w Polsce było zarejestrowanych 891 tys. motocykli które zostały zaktualizowane, więcej o 7,7 proc. w stosunku do 2017 roku. Tempo przyrostu parku motocykli było niemal o 3 punkty procentowe wolniejsze niż rok wcześniej. Średni wiek motocykla w aktualizowanej części parku wynosi 18,6 roku, zaś mediana sięga 16 lat. W przypadku całego parku te liczby wynoszą odpowiednio: 27,1 oraz 28 lat. W Polsce najpowszechniejsze są motocykle liczące od 11 do 20 lat, zajmują 39 proc. parku, o jeden punkt proc. więcej niż w 2017 roku. Na drugim miejscu pod względem częstotliwości występowania, z 34-procentowym udziałem, są motocykle ponad 20-letnie. Maszyny w wieku od 5 do 10 lat stanowią 16 proc. parku, zaś najmłodsze, liczące do czterech lat 11 proc.

WYZWANIA

Dogonić Europę Dekarbonizacja w motoryzacji staje się faktem, a unijne i polskie ustawodawstwo tylko przyspiesza ten proces. Po polskich drogach porusza się 5,9 tys. samochodów elektrycznych oraz hybrydowych typu plug-in, co stanowi jedynie promil pozostałych, ale tempo wzrostu ich rejestracji imponuje. Pod względem dynamiki sprzedaży stajemy się liderami rynku europejskiego. W ubiegłym roku zarejestrowano w Polsce 1324 samochody elektryczne oraz hybrydowe typu plug-in. **To o 24 procent więcej niż w roku 2017. W tym roku zainteresowanie samochodami elektrycznymi wyraźnie rośnie - od stycznia do maja br. liczba rejestracji wzrosła o 100 proc.** w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. Na koniec maja tego roku było zarejestrowanych 3723 aut typu BEV, a więc czysto elektrycznych. Do tej puli można doliczyć 2166 samochodów hybrydowych typu PHEV, a więc ładowanych z gniazdka elektrycznego, które mogą przejechać w trybie bezemisyjnym dystans kilkudziesięciu kilometrów. Dla porównania, w ubiegłym roku w Europie Zachodniej zarejestrowano milionowy samochód elektryczny, a na ten wynik najbardziej zapracowały takie kraje jak Norwegia,

WYZWANIA

Norwegowie od lat mogą korzystać z niższych opłat i podatków przy zakupie takich aut, sytuację poprawia też tania energia elektryczna, która w 99% pochodzi z elektrowni wodnych. U naszych zachodnich sąsiadów (tych bliższych i dalszych) zainteresowanie elektrykami pobudza dodatkowo sytuacja w jakiej znalazły się pojazdy napędzane silnikami Diesla, szczególnie tymi starszej generacji. Zamykane są przed nimi bramy kolejnych miast, a opinia publiczna sporo uwagi poświęca niebezpieczeństwom jakie wynikają z zanieczyszczenia powietrza. Do roku 2025 udział tych pojazdów ma sięgnąć co najmniej 30%

WYZWANIA

- . Zarówno państwo polskie jak i samorządy będą musiały rozwijać infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych. Modernizacji zostanie poddana flota komunikacji zbiorowej, powstaną też strefy czystego transportu, w których nie będą mogły poruszać się auta z silnikami spalinowymi. Pierwsza – próbna od ubiegłego roku działa już na krakowskim Kazimierzu. Polskie ambicje dotyczące planów elektryfikacji w motoryzacji sięgają miliona samochodów do 2025 roku. Ten optymistyczny scenariusz jest mało realny, nawet przy wsparciu ze strony państwa, którego na ten moment nie ma.

WYZWANIA

- **Zwolnienie z akcyzy, możliwość korzystania z buspasów oraz darmowego parkowania w centrum miast to za mało, żeby przekonać Kowalskiego do zakupu auta elektrycznego.** Prawdopodobnie dlatego wśród nabywców aut z napędami alternatywnymi dominują klienci instytucjonalni, ale nawet oni narzekają na drożyznę. Dla przykładu, nabywcy pojazdów elektrycznych we Francji mogą liczyć na dopłatę w wysokości 6 tys. euro oraz dodatkowy bonus w wysokości do 2 tys. euro w przypadku wymiany starego, konwencjonalnego pojazdu na EV. Klienci w Niemczech mają prawo do premii środowiskowej w wysokości 4 tys. euro przy nabyciu samochodu zeromisyjnego lub 3 tys., gdy zdecydują się na hybrydę typu plug-in. Wysokie dopłaty przewiduje program rumuński: 9,5 tys. euro przy zakupie modelu całkowicie elektrycznego i 4,2 tys. euro w przypadku nabycia hybrydy typu plug-in. W Polsce szansę na rozwój elektromobilności daje projekt rozporządzenia Ministra Energii, wprowadzający dopłaty w ramach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu – 36 tys. zł przy zakupie pojazdu elektrycznego i 150 tys. zł do infrastruktury ładowania. **Według raportów opracowywanych przez niezależne organizacje i instytucje, przy optymalnym wykorzystaniu tych środków, całkowity park EV w Polsce wyniesie w 2025 r ok. 300 tys. pojazdów, czyli mniej więcej tyle, ile do tej pory zarejestrowano łącznie Norwegii, a więc w kraju będącym liderem elektromobilności w Europie.**

WYZWANIA

- Poziom niemal 700 tys. samochodów elektrycznych osiągnęlibyśmy w Polsce w roku 2030 r., a dziesięć lat później liczba ta mogłaby wzrosnąć do nawet 2,5 mln. Wprowadzenie dopłat we wskazanej wyżej wysokości do 2024 r., mogłoby rozpędzić polski rynek do ponad 50 tys. aut elektrycznych rocznie. Te trzeba gdzieś ładować i to jest argument, który hamuje rozwój elektromobilności w Polsce i nakręca sceptyków

WYZWANIA

- Aby nie stwarzać barier dla pierwszych innowacji w sektorze motoryzacyjnym, unijny prawodawca znowelizował przepisy dotyczące homologacji pojazdów, przewidując procedurę, zgodnie z którą nowe techniki automatyzacji, nawet jeśli nie są przewidziane wprost w przepisach, wciąż będą mogły być walidowane na podstawie zgody Komisji Europejskiej. Warunkiem jest jednak aby – w ślad za planami „Wizji 0” – pojazdy takie zwiększały poziom bezpieczeństwa na drogach lub sprzyjały ochronie środowiska
- Rozwój technologii 5G może mieć szczególne znaczenia dla sektora motoryzacyjnego. Zgodnie zresztą z dokumentami Komisji Europejskiej, sektor ten ma być jednym z kluczowych beneficjentów technologii 5G (key vertical industry).

Kluczowy przemysł

- Polska jest krajem, który w ostatnich kilkunastu latach przyciągnął znaczące inwestycje zagraniczne w przemyśle motoryzacyjnym i w konsekwencji stał się jednym z największych producentów samochodów, części i podzespołów motoryzacyjnych w Europie Środkowo-Wschodniej. Jednocześnie motoryzacja stała się jedną z kluczowych gałęzi polskiego przemysłu, zarówno pod względem wartości produkcji, zatrudnienia i nakładów inwestycyjnych, jak i udziału w eksporcie. Co więcej **Polska jest także największym w regionie rynkiem, jeżeli chodzi o sprzedaż i usługi związane z motoryzacją.**

POLSKA BRANŻA MOTORYZACYJNA NA TLE EUROPY ŚRODKOWO-WSCHODNIEJ

- Biorąc pod uwagę zarówno produkcję pojazdów samochodowych, części i akcesoriów motoryzacyjnych, jak i handel oraz usługi związane z motoryzacją, polska branża motoryzacyjna należy do największych w Europie Środkowej (informacja Branży)

Zatrudnienie

Zatrudnienie w całej motoryzacji znalazło w Czechach 266,3 tys. osób, z czego 177,2 tys. w segmencie produkcyjnym i 89,1 tys. w handlu i usługach. Biorąc pod uwagę liczbę wyprodukowanych pojazdów samochodowych, Polska pozostaje na trzecim miejscu wśród krajów Europy Środkowo-Wschodniej. W 2018 roku w polskich fabrykach wyprodukowano 451,6 tys. samochodów osobowych. Oznacza to, że produkcja samochodów osobowych spadła (-12,3%). Wzrosła natomiast produkcja pojazdów użytkowych, która wyniosła 208 tys. sztuk (licząc wg metodologii OICA). W Czechach, które pod względem produkcji pojazdów są liderem w regionie, wyprodukowano łącznie 1 345 tys. pojazdów osobowych. Produkcja pojazdów (wyłącznie osobowych) wzrosła natomiast na Słowacji (1 090 tys. w 2018 roku). Warto zwrócić uwagę, że Polska jest liczącym się producentem samochodów użytkowych, nie tylko w skali Europy Środkowo-Wschodniej, ale Europy w ogóle.

Zatrudnienie

- Więcej pojazdów z tego segmentu produkowanych jest w Hiszpanii, Francji, Niemczech, Włoszech i Rosji, są to jednak kraje o większym przemyśle motoryzacyjnym i nieporównywalnie silniejszym rynku wewnętrznym. Pozycja Polski w tym segmencie umocniła się w 2017 roku, kiedy fabryka Volkswagena we Wrześni osiągnęła pełną operacyjność. Drugim – obok produkcji pojazdów – kluczowym segmentem polskiego przemysłu motoryzacyjnego jest produkcja podzespołów, części i akcesoriów. W tej kategorii sytuacja jest bardziej stabilna a produkcja, napędzana inwestycjami i reinwestycjami, niemal nieustannie rośnie. Mimo to, biorąc pod uwagę najszerzej pojęte komponenty motoryzacyjne (a więc łącznie z oponami, szybami, akumulatorami, silnikami oraz wyposażeniem elektrycznym pojazdów oraz mechanicznymi częściami silników spalinowych), Polska straciła w ostatnich latach pozycję regionalnego lidera

Motoryzacja a gospodarka

- Polski przemysł motoryzacyjny jest niemal w całości nastawiony na eksport, w związku z czym jego kondycja jest bardzo silnie uzależniona od koniunktury na zagranicznych rynkach, w szczególności zachodnioeuropejskich. Było to szczególnie widoczne w latach 2009 oraz 2012, kiedy gospodarka UE przeżywała spadki, a wraz z nią malała produkcja ulokowanych w Polsce fabryk motoryzacyjnych. Po słabym 2012 roku, kolejne lata przyniosły jednak odbicie. Produkcja polskiego przemysłu motoryzacyjnego w 2018 roku wzrosła, zarówno za sprawą nowych inwestycji, jak i dzięki trwającemu ożywieniu na głównych rynkach eksportowych. Wartość produkcji sprzedanej producentów motoryzacyjnych w Polsce sięgnęła 153,4 mld zł i wzrosła realnie (tj. uwzględniając zmiany cen) o 3,3% r/r. Motoryzacja jest jednym z największych sektorów przemysłu w Polsce, odpowiadając za 10,5% wartości produkcji sprzedanej w tej części gospodarki. Pod względem wartości produkcji sprzedanej zajmuje drugie miejsce po przemyśle spożywczym, wyprzedając wszystkie pozostałe segmenty przemysłu przetwórczego, jak również tak istotne branże przemysłu jak górnictwo i wydobywanie, energetyka, sektor naftowy czy usługi komunalne

Motoryzacja a gospodarka

- W 2018 roku producenci motoryzacyjni w Polsce ponieśli nakłady inwestycyjne o wartości 7,3 mld zł. Pod względem wartości nakładów inwestycyjnych motoryzacja pozostaje kluczowym sektorem przemysłu i odpowiada za 5,1% nakładów w tym obszarze gospodarki. W 2018 roku pod względem nakładów inwestycyjnych motoryzacja była największą gałęzią przemysłu przetwórczego, wyprzedziła ubiegłorocznego lidera – branżę spożywczą, która jest zdecydowanie większym sektorem i której nakłady inwestycyjne wyniosły 7,2 mld zł. Konsekwencją znacznej liczby projektów inwestycyjnych w przemyśle motoryzacyjnym w ostatnich latach był systematyczny wzrost zatrudnienia, i to pomimo wahań w wartości produkcji. **W 2018 roku widoczna była kontynuacja tego trendu - zatrudnienie wzrosło o 4,1%, osiągając poziom 203 tys. osób.** Większe zatrudnienie odnotowano jedynie w produkcji artykułów spożywczych (381 tys.) oraz produkcji wyrobów z metali (279 tys.). Ogółem producenci motoryzacyjni odpowiadają za 7,5% miejsc pracy w całym polskim przemyśle. Wraz ze wzrostem zatrudnienia wzrosło także średnie miesięczne wynagrodzenie brutto w przemyśle motoryzacyjnym, które w 2018 roku wyniosło 5 309 zł. Oznacza to wzrost o 6,1% w porównaniu z ubiegłym rokiem. Koszty pracy w produkcji motoryzacyjnej pozostają stosunkowo wysokie – w 2018 roku stanowiły 108,3% średniej przemysłu ogółem i 103,1% przemysłu przetwórczego. Bardzo zbliżone koszty pracy ponoszą firmy produkujące metale oraz producenci maszyn i urządzeń.

Motoryzacja a gospodarka

- W 2018 roku nominalne (liczone w cenach bieżących) wyniki produkcyjne fabryk motoryzacyjnych rosły wolniej niż zatrudnienie. **W efekcie wydajność pracy (rozumiana jako nominalna roczna wartość produkcji sprzedanej na jednego zatrudnionego) spadła o 0,7%, do 755,7 zł.** Także pod tym względem motoryzacja pozostaje jednym z najbardziej wydajnych sektorów przemysłu przetwórczego. Z drugiej strony, rentowność sprzedaży przemysłu motoryzacyjnego, według danych GUS, w 2018 roku wynosiła 4,0% co oznacza nieznaczne pogorszenie w stosunku do 2017 roku (4,2%) oraz w stosunku do 2016 roku (4,7%)

EKSPORT

- ROLA SEKTORA MOTORYZACYJNEGO W POLSKIM EKSPORCIE W 2018 roku eksport szeroko rozumianych produktów motoryzacyjnych z Polski wzrósł o 3 % r/r i wyniósł 34,2 mld euro. Stanowiło to 15,5% wartości polskiego eksportu towarowego. W odróżnieniu od poprzedniego, motorem głównym wzrostu były samochody dostawcze, ciężarowe i specjalne. Ich eksport wyniósł 3,3 mld euro, co oznacza wzrost o 20,1% r/r. Eksport pojazdów, przyczep i naczep utrzymał się na podobnym poziomie 11 mld euro. Do najszybciej rosnących podkategorii należały m.in.: części mechaniczne silników (20,7%), pojazdy dostawcze, ciężarowe i specjalne (20,1%), ciągniki drogowe (10,5%) oraz systemy hamulcowe i ich części (11,5%). Spadki odnotowano w dziewięciu kategoriach, w tym w trzech, który ma istotny udział w całkowitym eksporcie motoryzacyjnych z Polski: samochody osobowe (-10,3%), silniki (-11,6%) i części elektryczne (-4,1%) Wśród kluczowych odbiorców eksportu motoryzacyjnego z Polski na uwagę zasługuje wzrost sprzedaży do Hiszpanii (34%), Słowacji (26% r/r) oraz Szwecji (24%). Eksport do Niemiec, zdecydowanie największego odbiorcy produktów przemysłu motoryzacyjnego w Polsce, wzrósł o 7,5%. Spadek całkowitej wartości eksportu motoryzacyjnego z Polski odnotowano w przypadku pięciu krajów: Rosji (-74%), Turcji (-39%), Włoszech (-11%), Węgrzech (-5%) oraz Francji (-2%).

INWESTYCJE

- **BEZPOŚREDNIE INWESTYCJE ZAGRANICZNE W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ W POLSCE** Od wielu lat Polska jest jednym z największych odbiorców bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) w Europie Środkowo-Wschodniej. W najlepszych latach ostatniej dekady zagraniczne firmy inwestowały w Polsce nawet 15,6-17,2 mld euro rocznie. Światowy kryzys sprawił, że po 2008 roku tempo napływu kapitału zagranicznego silnie się wahało, zaś w 2013 roku wyniósł on jedynie 2,1 mld euro. Rok 2014 przyniósł jednak wyraźne odbicie w postaci ponad czterokrotnego wzrostu napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych, których wartość wyniosła blisko 9,0 mld euro. Napływ kapitału zagranicznego w przemyśle motoryzacyjnym był do 2007 roku stosunkowo stabilny i mieścił się w granicach 300-700 mln euro rocznie. Po 2008 roku saldo napływu BIZ w motoryzacji było bardzo zmienne i dwukrotnie przyjmowało wskali roku ujemne wartości. W 2014 napływ inwestycji zagranicznych w sektorze motoryzacyjnym wyniósł 870 mln euro. Był to wzrost w stosunku do 2013 roku (o 129 mld euro). Skumulowana wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych w tym sektorze w 2017 roku osiągnęła 12,4 mld euro. Oprócz BIZ w przemyśle motoryzacyjnym warto uwzględnić inwestycje zagraniczne w segmencie handlowo-usługowym. W 2017 napływ bezpośrednich inwestycji w tym sektorze był dodatni, większy o 163 mln euro w porównaniu z 2016 rokiem. Skumulowana wartość inwestycji na koniec 2017 roku wyniosła ponad 2,7 mld eur

STATYSTYKA

- Park samochodowy Statystyki przygotowane przez ACEA wskazują, że w dwudziestu ośmiu krajach Unii Europejskiej zarejestrowanych było w 2016 roku 298,9 mln pojazdów samochodowych, w tym 259,7 mln aut osobowych. Średnio na tysiąc mieszkańców przypadało 587 pojazdów samochodowych. Wśród krajów UE największe nasycenie samochodami, wyrażone w liczbie aut przypadających na tysiąc mieszkańców zanotowano w 2016 roku w Luksemburgu (740), w Finlandii (732) i na Cyprze (726). Międzynarodowa Organizacja Producentów Samochodów OICA szacuje, że w 2015 roku w Chinach było zarejestrowanych 135,8 mln samochodów osobowych, w USA 122,3 mln, w Japonii 61, w Rosji 44,3, w Brazylii 35,5 i w Meksyku 27. W przypadku samochodów ciężarowych największą flotą, liczącą 141,9 mln dysponowały Stany Zjednoczone, przed EU (39,2 mln), Chinami (27 mln), Japonią (16,4 mln) i Meksykiem (10,4). Szacunki ACEA wskazują, że w 2016 roku średni wiek samochodu osobowego i lekkiego dostawczego w Europie sięgnął 11 lat, o 0,3 roku więcej niż w 2015 roku. Średni wiek lekkiego pojazdu dostawczego wynosił w 2016 roku 10,9 lat, natomiast samochodu ciężarowego 12 lat. Najmłodszą flotą w UE dysponował Luksemburg. Średni wiek pojazdów osobowych i lekkich dostawczych wynosił 6,3 roku, zaś ciężarowych 6,6 roku. W parku użytkowanych pojazdów utrzymuje się popularność diesla. Udział samochodów z takim napędem w 2016 roku wyniósł 41 proc. Odsetek modeli z silnikami o zapłonie iskrowym sięgnął 53,4 proc., gdy pojazdy z napędem alternatywnym stanowiły w 2016 roku 5,6 proc. unijnego parku samochodów osobowych

Motoryzacja a gospodarka

- WNIOSKI: konieczna strategia dla Branży
- Konieczne zmiany w polityce celnej i fiskalnej.