



MINISTERSTWO
ROZWOJU

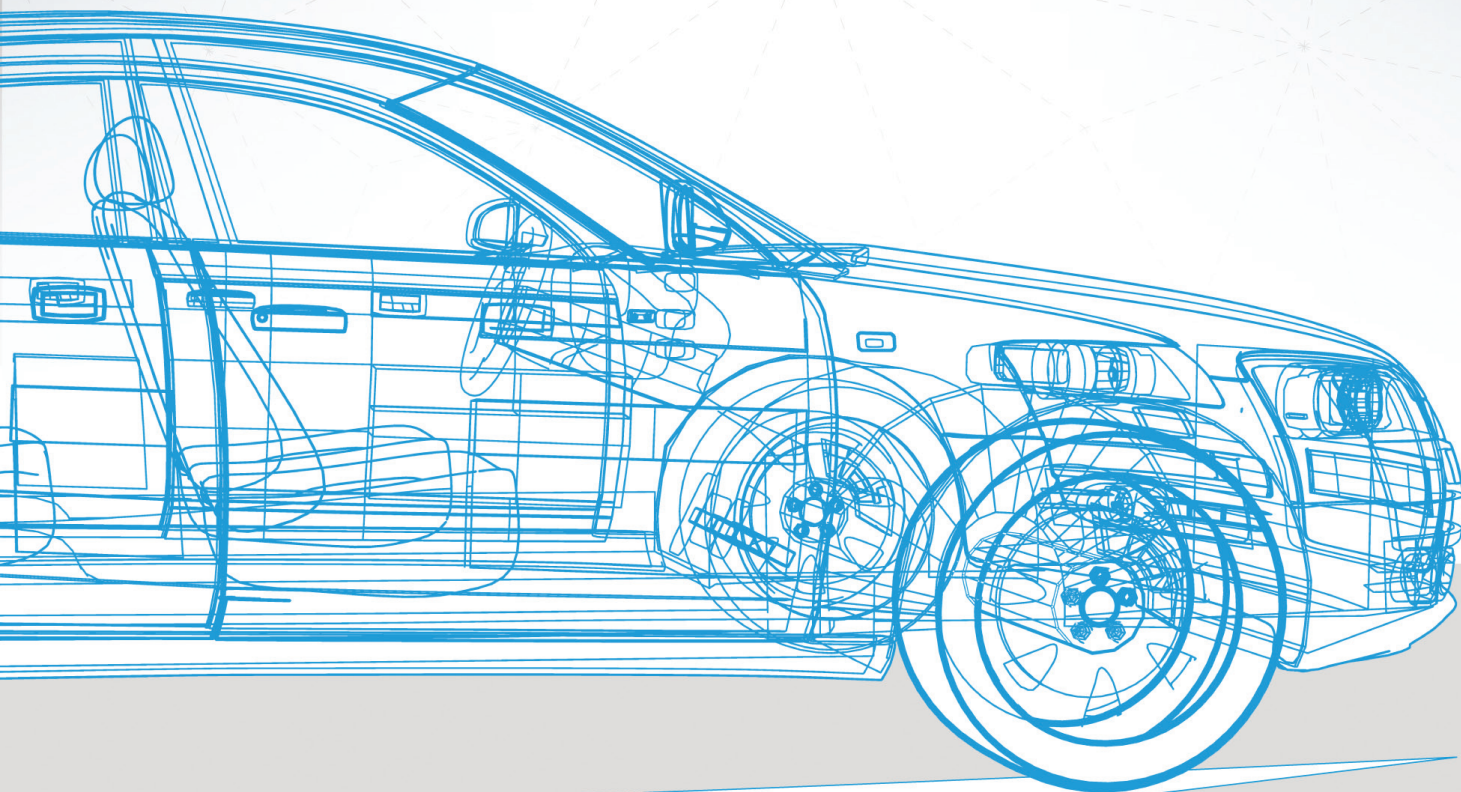


Bank Polski



Agencja
Rozwoju
Przemysłu
S.A.

ILE POLSKIEGO GENU W POLSKIM PRZEMYŚLE MOTORYZACYJNYM?



Warszawa, czerwiec 2017

www.arp.pl

Podsumowanie badania nt. branży motoryzacyjnej w Polsce

1. Przemysł motoryzacyjny jest drugą największą w Polsce branżą po produkcji artykułów spożywczych	2
2. Polska staje się lokalnym liderem w produkcji części i komponentów	3
3. Analizując składowe budowy auta należy stwierdzić, że w Polsce powstaje zdecydowana większość niezbędnych do jego powstania części i komponentów; niemniej podmioty krajowe dominują w produkcji części oraz mniej przetworzonych komponentów	5
4. Branża motoryzacyjna widziana oczami przedsiębiorców	7
5. Modele wspierające sektor motoryzacyjny w krajach europejskich podzielić można na aktywne i pasywne formy zaangażowania się sektora publicznego	8
6. W światowym przemyśle motoryzacyjnym zachodzą zjawiska, które oddziałują na kształtowanie się globalnych łańcuchów wartości, w których uczestniczy Polska	8
7. Stopniowo poprawia się pozycja polskiej branży motoryzacyjnej w globalnym łańcuchu wartości	9
8. Załączniki	11

1. Przemysł motoryzacyjny jest drugą największą w Polsce branżą po produkcji artykułów spożywczych

Informacje ogólne o firmie

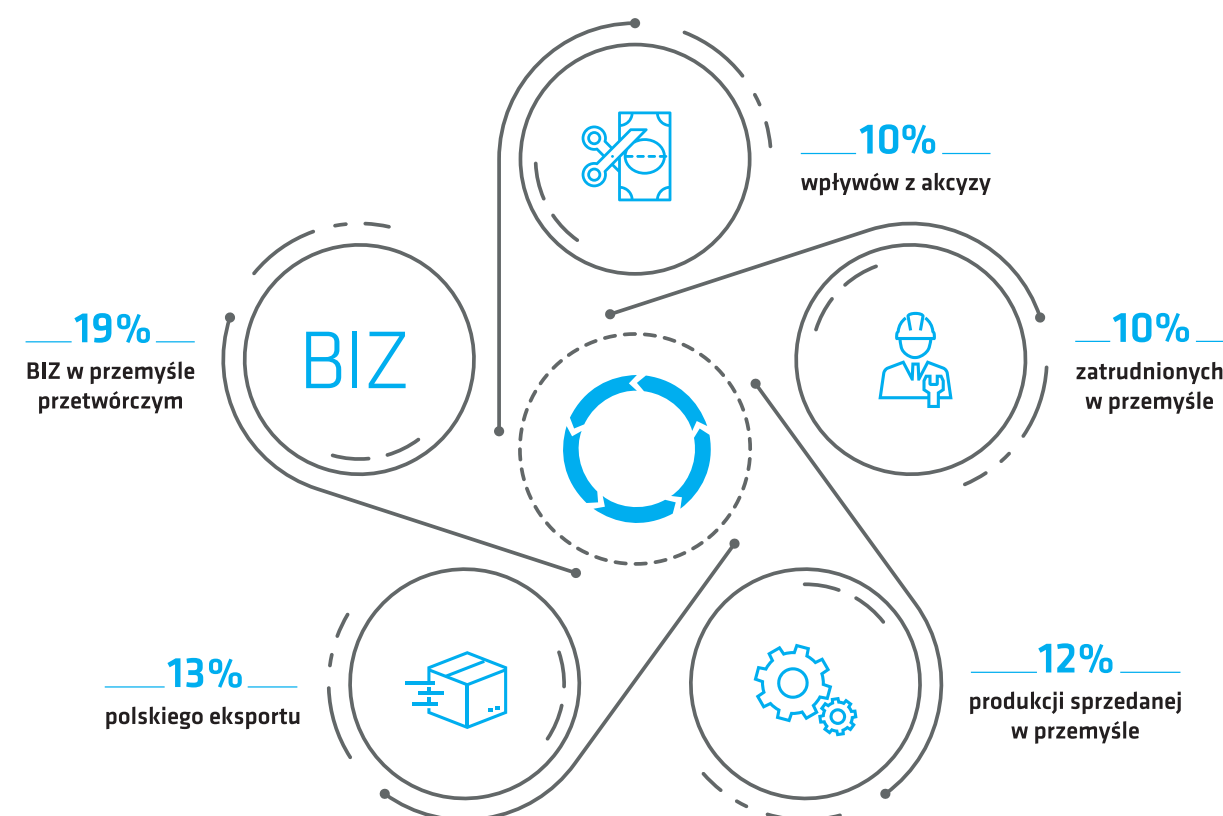
Co prawda ostatnie polskie auto zjechało z fabryki w 2002 r. (FSO Polonez), natomiast branża motoryzacyjna w dalszym ciągu stanowi ważną gałąź polskiej gospodarki (ok. 8% PKB). Podobnie jak w Wielkiej Brytanii czy Hiszpanii (gdzie znane krajowe marki zostały przejęte przez zagraniczne koncerny) w Polsce rozwinęła się produkcja składowych budowy pojazdów.

Branża motoryzacyjna jest drugą największą gałęzią przemysłu po branży spożywczej. W 2016 r. wartość produkcji sprzedanej polskiego przemysłu motoryzacyjnego wyniosła 135,6 mld zł, tj. aż o 75% więcej niż w 2007 r. (stanowiło to 12% produkcji sprzedanej całego przemysłu).

W polskim przemyśle motoryzacyjnym w 2016 r. zatrudnionych było 174,2 tys. pracowników, co stanowiło 10% wszystkich osób zatrudnionych w przemyśle. W latach 2007–2016 liczba zatrudnionych zwiększyła się o blisko 56 tys.

W 2014 r. wpływy z podatku akcyzowego związanego z branżą motoryzacyjną wyniosły 30,1 mld zł (o blisko 28% więcej niż w roku 2007). Blisko 95% tej kwoty stanowiły należności z tytułu akcyzy od paliw silnikowych, w tym gazu. Pozostała część pochodziła z podatków od zakupu samochodów, zarówno nowych, jak i używanych.

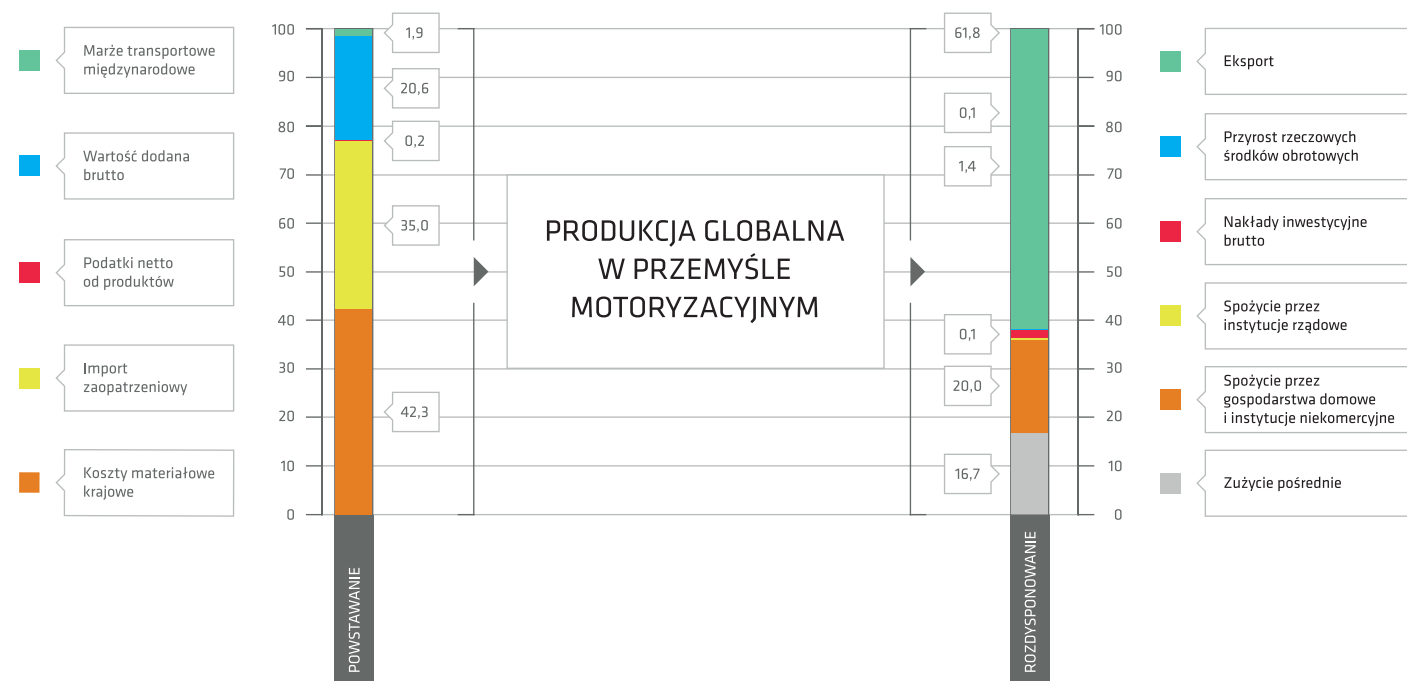
Eksport branży motoryzacyjnej odpowiada za ok. 13% całkowitego eksportu Polski. W 2016 r. wartość eksportu wyrobów przemysłu motoryzacyjnego Polski wyniosła 24,4 mld euro, a importu – 17,4 mld euro. W latach 2009–2016 odnotowywano nadwyżkę w handlu produktami tego przemysłu w wysokości oscylującej w granicach 6–7 mld euro.



Nowe inwestycje zapowiedziane w branży motoryzacyjnej w trakcie 2016 r. (zadeklarowane przez firmy nakłady inwestycyjne wyniosą ok. 3 mld zł) mają duży potencjał do wywołania pozytywnych efektów w skali makroekonomicznej. Wzrost produkcji w zapowiadanych inwestycjach (zakładając przeciętną wydajność pracy w branży) może spowodować wzrost produkcji sprzedanej branży o ok. 1,5–2,0%, co przełoży się na bezpośredni wzrost produkcji przemysłowej ogółem o ok. 0,1–0,2%. Biorąc pod uwagę powiązania międzyróżnymi branżami, dodatkowy wzrost produkcji przemysłowej winnych branżach może wynieść ok. 0,04%. Zadeklarowane projekty przyczynią się do powstania dodatkowo prawie 3 tys. miejsc pracy, zwiększając zatrudnienie w branży motoryzacyjnej o ok. 1,7%, a w przemyśle ogółem o 0,1%.

Branża motoryzacyjna w Polsce posiada silną ekspozycję na wymianę międzynarodową zarówno po stronie importu (trzeci najbardziej importochłonny dział gospodarki narodowej w ujęciu bezpośrednim – wyprzedzają go tylko przemysły: komputerów i wyrobów elektronicznych oraz petrochemiczny), jak i eksportu, a ponadto – relatywnie niski udział (bezpośredniego) wynagrodzenia krajowych czynników produkcji, reprezentowanego przez udział wartości dodanej brutto, oraz niski poziom zużycia pośredniego, czyli wykorzystania produktów powstających w kraju przez działających w Polsce producentów finalnych (OEM¹) (schemat 1).

Schemat 1. Bilans tworzenia i rozdysponowania produkcji globalnej przemysłu motoryzacyjnego w 2014 r. (w %)



Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych z bazy WIOD.

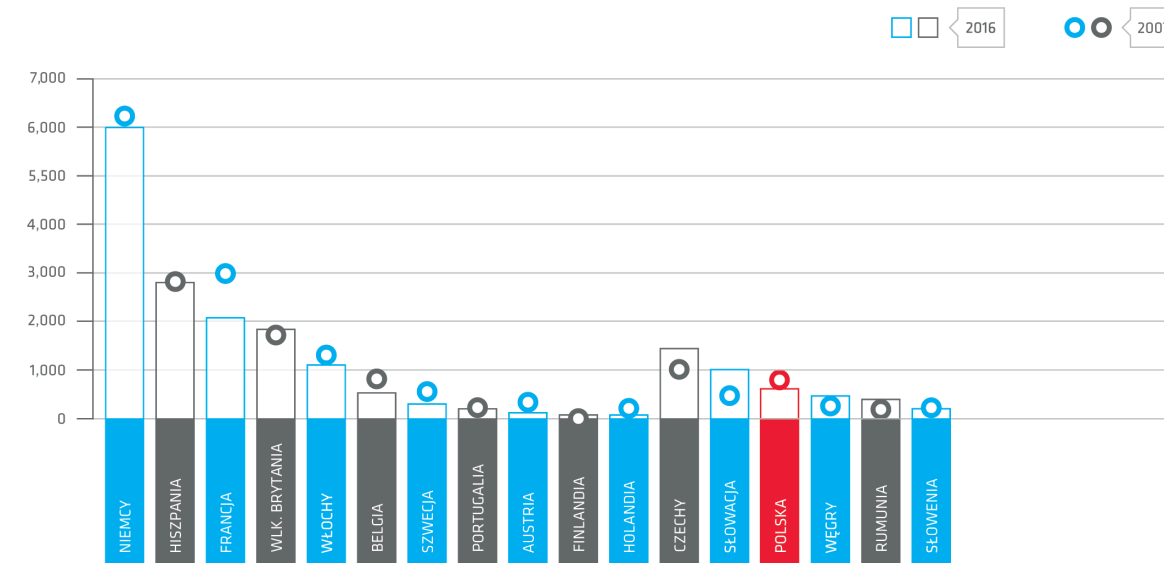
Podsumowując, w polskim przemyśle motoryzacyjnym zidentyfikować można barierę 20% w kontekście trzech istotnych charakterystyk: wartości dodanej brutto, zużycia pośredniego oraz krajowej myśli technologicznej. Relatywnie niski udział (bezpośredniego) wynagrodzenia krajowych czynników produkcji, reprezentowanego przez udział wartości dodanej brutto (20,6%), oraz niski poziom zużycia pośredniego, czyli wykorzystania produktów powstających w kraju przez działających w Polsce producentów finalnych (16,7%), wskazują na relatywnie niski poziom tworzenia wartości w Polsce oraz niski poziom jej wykorzystywania przez samą branżę motoryzacyjną (oznacza to dużą importochłonność, na co wskazano wyżej). Ponadto udział przedsiębiorstw, które deklarują, że ich dobro finalne (produkt) korzysta z autorskiej technologii wytwarzania, wynosi 19,8%.

2. Polska staje się lokalnym liderem w produkcji części i komponentów

Wśród krajów Unii Europejskiej w 2016 r. najwięcej pojazdów wyprodukowano w Niemczech (6062 tys. sztuk). Kolejne miejsca zajęły: Hiszpania (2886 tys. sztuk), Francja (2082 tys. sztuk) i Wielka Brytania (1817 tys. sztuk). Wśród nowych państw członkowskich UE największym producentem pojazdów były Czechy, które uplasowały się na piątym miejscu w całej Unii. W 2016 r. wyprodukowano tam 1350 tys. pojazdów, tj. o 43,8% więcej niż w 2007 r. Kolejne miejsca zajęły: Słowacja (1040 tys. sztuk), Polska (682 tys. sztuk) oraz Węgry (472 tys. sztuk). Oznaczało to, że na Słowacji i Węgrzech wyprodukowano w 2016 r. odpowiednio 82 oraz 62% pojazdów więcej niż przed dekadą. W Polsce natomiast z taśm montażowych zjechało o 14% mniej pojazdów niż w 2007 r. Tym samym udział Polski w produkcji pojazdów UE zmniejszył się w analizowanym okresie z 4% do 3,6%.

¹Ostatnie ogniwo łańcucha wartości w przemyśle motoryzacyjnym - fabryka produkująca samochody

Wykres 1. Produkcja pojazdów mechanicznych w Unii Europejskiej (w tys.)

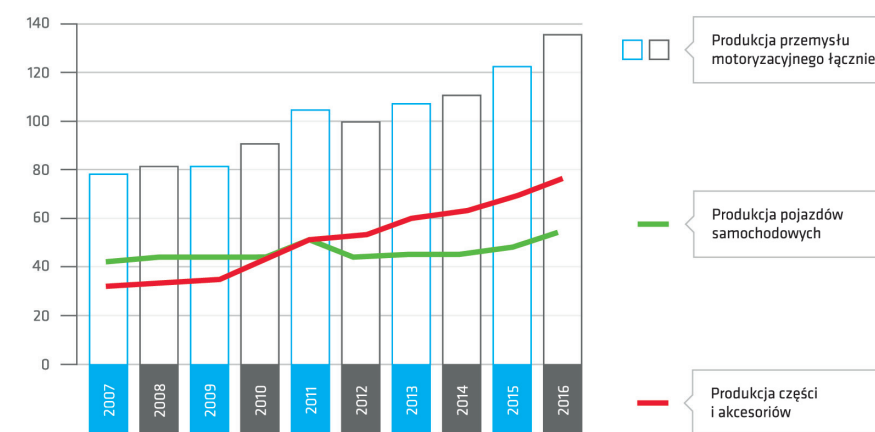


Źródło: Dane Międzynarodowej Organizacji Producentów Pojazdów (OICA).

O ile w produkcji samochodów osobowych na tle pozostałych krajów Europy Środkowej Polska nie wypada najlepiej, o tyle przewyższa je w produkcji samochodów dostawczych i ciężarowych, a także autobusów i autokarów. Najbardziej dynamicznie rosnącym segmentem przemysłu motoryzacyjnego w ostatnich latach była produkcja części i akcesoriów. Zdecydowana większość z nich trafiała za granicę, gdzie była wykorzystywana w zakładach montażu samochodów.

W 2016 r. łączna wartość produkcji sprzedanej polskiego przemysłu motoryzacyjnego (pojazdy oraz części i akcesoria) wzrosła o 75% w stosunku do roku 2007. Przyczyniła się do tego przede wszystkim szybko rosnąca produkcja części i akcesoriów. Wartość produkcji sprzedanej tego sektora w 2016 r. wyniosła 77,2 mld zł, co oznaczało blisko dwuipółkrotny wzrost w porównaniu z rokiem 2007. Tym samym udział produkcji części i akcesoriów w wartości produkcji całego przemysłu motoryzacyjnego zwiększył się w analizowanym okresie z niespełna 42 do 57%, przekraczając w 2011 r. wartość produkcji pojazdów samochodowych (wykres 2).

Wykres 2. Wartość produkcji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce (w mld zł)

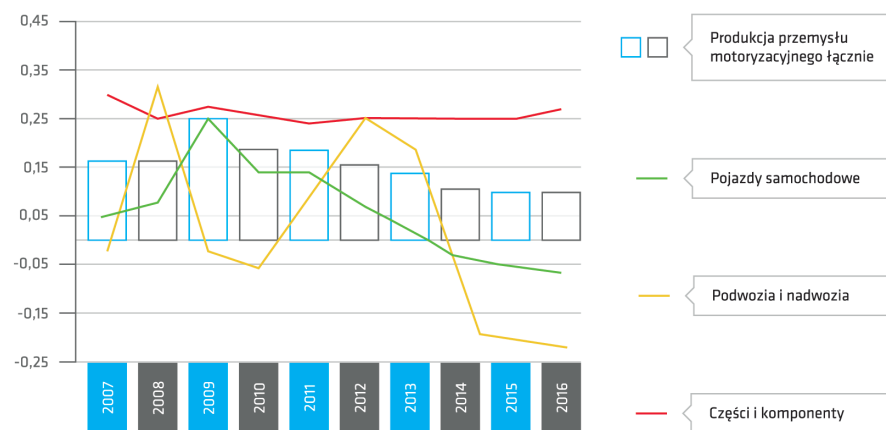


Źródło: Nakłady i wyniki przemysłu, GUS.

Zachodzące zmiany w strukturze produkcji polskiego przemysłu motoryzacyjnego potwierdza analiza konkurencyjności poszczególnych jego składowych (wykres 3). Spadek wartości wskaźnika SCI² wynikał z malejących przewag konkurencyjnych Polski w handlu pojazdami samochodowymi. Wartość wskaźnika SCI w handlu tymi pojazdami w 2016 r. była ujemna (brak przewag konkurencyjnych) i wyniosła -0,06 (była o 0,3 pkt. niższa niż w roku 2009). W analizowanym okresie trwałe i stabilne przewagi konkurencyjne posiadała natomiast Polska w handlu częściami i komponentami motoryzacyjnymi. W 2016 r. wartość wskaźnika SCI w tej grupie wyrobów wyniosła 0,26.

²Syntetyczny miernik pozycji konkurencyjnej w handlu zagranicznym. Wartości powyżej 0, świadczą o przewadze konkurencyjnej

Wykres 3. SCI w handlu wyrobami przemysłu motoryzacyjnego Polski (wobec konkurentów z UE)



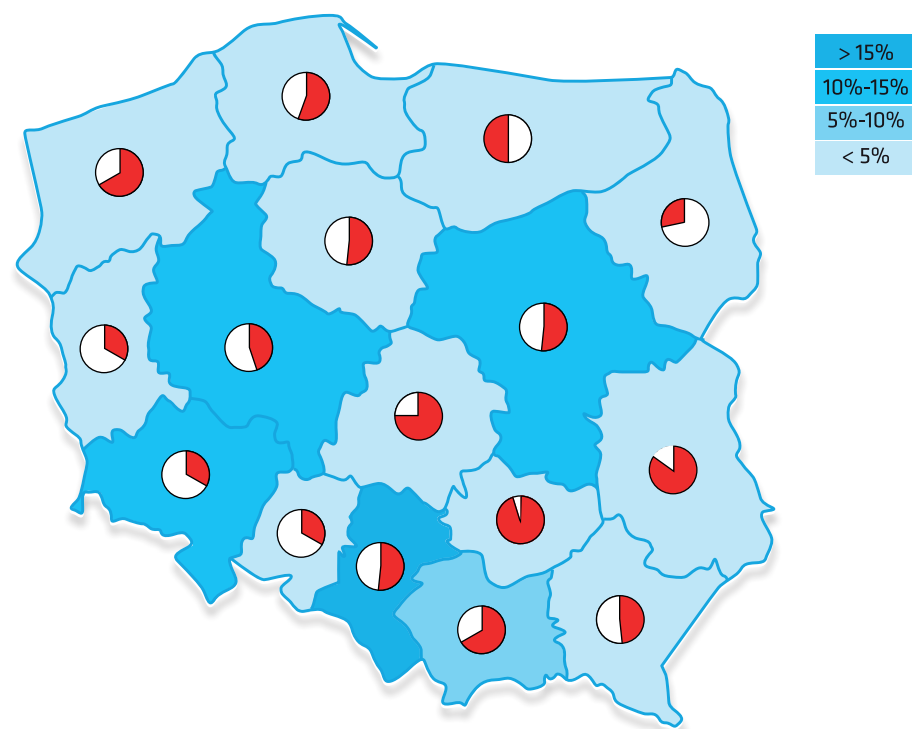
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych WITS-Comtrade.

3. Analizując składowe budowy auta należy stwierdzić, że w Polsce powstaje zdecydowana większość niezbędnych do jego powstania części i komponentów.

W rozkładzie geograficznym pięć województw (śląskie, wielkopolskie, mazowieckie, dolnośląskie oraz małopolskie) dominuje pod względem liczby podmiotów prowadzących tam działalność. Na ich obszarach łącznie powstaje prawie 66% produkcji polskiego przemysłu motoryzacyjnego. W ujęciu ilościowym działa tam najwięcej podmiotów polskich³ (Schemat 2 oraz załącznik 1).

Natomiast poszukując województw w największym stopniu spolonizowanych (gdzie udział polskich firm jest największy), wskazać należy na tzw. ścianę wschodnią: świętokrzyskie, lubelskie, podlaskie oraz łódzkie (powyżej 70%), a także zachodniopomorskie oraz małopolskie (powyżej 60%). Natomiast obszarami w najmniejszym stopniu spolonizowanymi są: opolskie, lubuskie i dolnośląskie (poniżej 40%).

Schemat 2. Udział województw w produkcji i usługach dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego (kolor niebieski) oraz udział polskich producentów w każdym województwie (kolor czerwony na wykresach kołowych)



Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych Polskiej Izby Motoryzacji.

³Przedsiębiorstwa polskie zostały zdefiniowane jako podmioty posiadające minimum 51% kapitału zakładowego wzniesionego przez udziałowców krajowych

Na tle całego kraju udział przedsiębiorstw polskich wynosi ok. 52,5%. Najwięcej podmiotów specjalizuje się w produkcji: elementów wyposażenia samochodu (np. wyposażenie podstawowe, pompki, blokady, haki holownicze, bagażniki czy zestawy audio i telekomunikacyjne), częściach gumowych, materiałach eksploatacyjnych, elementach technologicznych (np. odlewy, półfabrykaty, rury i profile), częściach gumowo-metalowych oraz częściach metalowych (np. części tłoczone, wsporniki, elementy gięte z drutu). Ponadto polskie przedsiębiorstwa wyspecjalizowały się w obróbce powierzchniowej i wgłębnej (np. galwanizowanie, nawęglanie, azotowanie, malowanie i lakierowanie, powłoki antykorozyjne) oraz w obróbce mechanicznej. Widać, więc, że są to produkty/usługi o relatywnie mniejszym stopniu przetworzenia (tabela 1).

Tabela 1. Produkty i usługi przemysłu motoryzacyjnego powstające w Polsce

Nazwa podzespołu	Liczba produktów/usług	Liczba produktów/usług z polskim kapitałem	Udział polskiej produkcji
Elementy wyposażenia samochodu	37	27	73%
Obróbka powierzchniowa i wgłębna	210	148	70%
Obróbka mechaniczna	518	355	69%
Części gumowe	38	23	61%
Materiały eksploatacyjne	30	18	60%
Elementy technologiczne do budowy samochodów	95	55	58%
Części gumowo-metalowe	33	19	58%
Części metalowe	151	86	57%
Projektowanie i wykonawstwo	163	91	56%
Części z tworzyw sztucznych	76	42	55%
Produkcja/montaż pojazdów oraz zabudowy pojazdów specjalistycznych	20	11	55%
Wyposażenie elektryczne	171	94	55%
Detale różne	153	84	55%
Planowanie i rozwój produktu	197	95	48%
Usługi inżynierskie i instalacyjne	23	11	48%
Systemy informatyczne, oprogramowanie	37	17	46%
Dokumentacja techniczna i tłumaczenia	11	5	45%
Silnik i podzespoły	204	84	41%
Nadwozie	254	103	41%
Obróbka cieplna	41	16	39%
Logistyka	145	56	39%
Podwozia i elementy	120	45	38%
Napęd	39	13	33%
Koła i opony	9	3	33%
Środki zabezpieczające pojazd	32	10	31%
Certyfikacje, audyty, inspekcje, rzeczoznawstwo i kontrole techniczne	20	5	25%
Finansowanie działalności	4	1	25%
Personel/HR	17	4	24%
PR, szkolenia, doradztwo	43	10	23%
Produkcja, sprzedaż maszyn i urządzeń	21	3	14%
Produkcja, sprzedaż narzędzi i wyposażenia	9	1	11%

Istnieją w Polsce obszary, w których koncentruje się produkcja poszczególnych części i komponentów, co wskazuje, że możliwości produkcyjne, potencjał badawczy oraz technologia zostały tam wykształcone. Dla przykładu producentów silników oraz części i komponentów do jego budowy można znaleźć w województwach wielkopolskim i śląskim, napędu – w województwach śląskim oraz pomorskim. Produkcja podwozia, kół i opon, nadwozia oraz elementów wyposażenia to domena województwa śląskiego, natomiast wyposażenia elektrycznego – województwa małopolskiego. Województwo mazowieckie dominuje m.in. w wyposażeniu elektrycznym (akumulatory, przewody, moduły elektryczne, przełączniki), elementach technologicznych (półfabrykaty: blachy, taśmy, odkuwki, profile i kształtowniki), środkach zabezpieczających pojazdy (środki do przygotowania powierzchni pod malowanie) czy usługach obróbki powierzchniowej (nawęglanie, azotowanie, malowanie i lakierowanie) i mechanicznej (toczenie, frezowanie, drążenie i wiercenie czy gwintowanie) (tabela 2).

Tabela 2. Dominujące województwa w produkcji poszczególnych produktów i usług przemysłu motoryzacyjnego

Elementy konstrukcyjne		Części	
Nazwa części	Dominujące województwo	Nazwa części	Dominujące województwo
Silnik	wielkopolskie, śląskie	Elementy technologiczne do budowy auta	śląskie, mazowieckie
Napęd	śląskie, pomorskie	Części metalowe	śląskie
Podwozie	śląskie	Części gumowe	śląskie
Koła/opony	śląskie	Części gumowo-metalowe	śląskie
Nadwozie	śląskie, wielkopolskie, dolnośląskie	Części z tworzyw sztucznych	śląskie
Wyposażenie elektryczne	małopolskie, mazowieckie,	Materiały eksploatacyjne	łódzkie
Elementy wyposażenia	śląskie	Środki zabezpieczające pojazd	mazowieckie

Obróbka		Usługi	
Nazwa części	Dominujące województwo	Nazwa części	Dominujące województwo
Obróbka powierzchniowa	mazowieckie, dolnośląskie, śląskie	Planowanie i rozwój produktu	śląskie
Obróbka cieplna	dolnośląskie	Projektowanie i wykonawstwo	wielkopolskie, śląskie, mazowieckie
Obróbka mechaniczna	śląskie, mazowieckie, wielkopolskie	Usługi inżynierskie i instalacyjne	śląskie
		Logistyka	mazowieckie
		Certyfikacje	śląskie

4. Branża motoryzacyjna widziana oczami przedsiębiorców

Wnioski z rozmów przeprowadzonych z przedsiębiorcami w branży motoryzacyjnej wskazują, że struktura kosztów wśród producentów branży motoryzacyjnej jest dość zbliżona: powyżej 50% stanowią koszty surowców, reszta to płace i koszty zakładowe. Korzystanie z dostawców zagranicznych wynika z faktu, że wielu komponentów w Polsce się nie wytwarza. Ponadto czas oczekiwania na dostawę jest długi (ok. 6–8 tygodni), a wartość zamówienia musi być stosunkowo wysoka, co zmniejsza elastyczność przy zamówieniach małych serii. Nawet jeśli dany produkt jest dostępny w Polsce, często technologia nie jest krajowa. Natomiast przechodzenie na wyższy poziom w łańcuchu produkcji wymaga znacznych inwestycji podmiotów z niższych etapów łańcucha produkcji. Z kolei usługi niezbędne w procesie produkcji są z reguły wykonywane przez podmioty krajowe.

Ocena dotychczas oferowanego w Polsce wsparcia dla branży motoryzacyjnej jest dość krytyczna. Po pierwsze, oferta nie była bogata. Po drugie, przydatność oferowanych instrumentów była dość niska. Ponadto przedsiębiorcy wskazują, że należy mówić jednym głosem o polskiej motoryzacji (co potwierdza często przytaczany przykład niemieckiego patriotyzmu gospodarczego), a tego do tej pory nie robiono. Wskazywano również na potrzebę rozbudowy krajowej myśli technicznej oraz wypracowania zaawansowanych produktów.

Większość firm dostrzega potrzebę ścisłej współpracy z uczelniami. Pod względem technologicznym oceniono ich potencjał jako wysoki, jednak ich niska orientacja biznesowa hamuje rozwój – komercjalizacja wyników badań może przynieść dużą poprawę. Ważne znaczenie w rozwoju branży ma polityka patentowa. Aby tworzyć patenty, trzeba być blisko z końcowym klientem (OEM), ponieważ patenty powstają jako odpowiedź na jego potrzeby. Przedsiębiorcy, którzy działają już w klastrach, przyznają, że z reguły nie ma tam jednej firmy lidera na podobieństwo klastrów Volkswagena czy Daimlera.

Część rozmówców wskazuje, że jednym z przełomowych rozwiązań, które przyspieszyłoby rozwój polskiej branży motoryzacyjnej, byłoby rozpoczęcie produkcji polskich samochodów lub powstanie centrów konstrukcyjnych.

5. Modele wspierające sektor motoryzacyjny w krajach europejskich podzielić można na aktywne i pasywne formy zaangażowania się sektora publicznego

W pierwszym modelu sektor publiczny w sposób aktywny angażuje się w rozwój przemysłu motoryzacyjnego, np. posiadając udziały w spółkach, tworząc strategię rozwoju branży, oferując dedykowane programy wsparcia. Przykładami są Niemcy, Francja czy Wielka Brytania. W drugim natomiast modelu działania sektora publicznego ograniczają się do przyciągania BIZ oraz tworzenia przyjaznego otoczenia regulacyjnego, na co wskazują doświadczenia czeskie. Model hiszpański stanowi pewnego rodzaju hybrydę, więc został zaklasyfikowany jako pośredni.

Na wstępie warto zaznaczyć, że we wszystkich analizowanych modelach (Wielka Brytania, Niemcy, Francja, Hiszpania, Czechy) istnieją programy klastrowania się przedsiębiorstw nakierowane na zacieśnianie współpracy i dialog między podmiotami na różnych szczeblach łańcucha wartości.

W modelach aktywnego wsparcia sektora wyróżnić należy agencję Automotive Council w Wielkiej Brytanii, która z ramienia rządu w sposób strategiczny koordynuje rozwój branży motoryzacyjnej. Niemiecki przemysł motoryzacyjny w dużym stopniu opiera się na polityce klastrowania o silnej orientacji biznesowej. Wykształcił także system certyfikacji dla poddostawców – VDA. W Hiszpanii mocny akcent położony jest na rozwój poddostawców części i komponentów, czemu sprzyja program branżowy (nie dla OEM) dofinansowujący do 75% nakładów inwestycyjnych. Silnie scentralizowany model francuski, w którym jedna agencja (PFA) kreuje politykę przemysłową branży motoryzacyjnej, pozwala na realizację dużych, przełomowych projektów dla branży czy nawet całej gospodarki. Ponadto auta powstające we Francji oznaczone są Gwarancją francuskiego pochodzenia. Model czeski koncentrujący się na napływie BIZ sprofilował system szkolnictwa wyższego (najwięcej doktoratów inżynierskich w obszarze motoryzacyjnym) na zapewnienie odpowiedniej kadry dla branży.

6. W światowym przemyśle motoryzacyjnym zachodzą zjawiska, które oddziałują na kształtowanie się globalnych łańcuchów wartości, w których uczestniczy Polska

- Umacniająca się regionalna integracja w ramach globalnych łańcuchów wartości secondary – produkcja szyby samochodowej,
- Postępująca konsolidacja producentów pojazdów – OEM.
- Koncentracja producentów podzespołów wokół OEM i zacieśnianie współpracy między OEM a dostawcami części.
- Postępująca standaryzacja produkcji samochodów jako odpowiedź na coraz krótsze cykle życia produktu.
- Produkcja samochodów elektrycznych jako nowy łańcuch wartości dodanej w przemyśle motoryzacyjnym.
- Reshoring jako odpowiedź na wzrost kosztów pracy w krajach azjatyckich (głównie w Chinach), kosztów i czasu transportu oraz rosnący popyt na produkcję spersonalizowaną w krótszych seriach.

7. Stopniowo poprawia się pozycja polskiej branży motoryzacyjnej w globalnym łańcuchu wartości

Producenci zaangażowani w łańcuchy produkcji (wartości) w branży motoryzacyjnej mogą wykazywać powiązania w górę (w tył) oraz w dół (w przód) łańcucha wartości. Powiązania w górę oznaczają, że dany producent jest odbiorcą części i komponentów, z których montowane są samochody. Z kolei powiązania w dół oznaczają, że dany producent jest dostawcą części i komponentów dla producentów z innych krajów.

Powiązania w górę (w tył) łańcucha wartości

Polska odbiorcą części i komponentów, z których montowane są auta

Miara: udział zagranicznej wartości dodanej w polskim eksporcie przemysłu motoryzacyjnego. Pożądany spadek udziału, który świadczy o wzroście znaczenia produkcji krajowej.

W latach 2000–2014 udział ten (łącznie pojazdów samochodowych oraz części i akcesoriów) zwiększył się o 11,3 pkt. proc. (z 35,6% w 2000 r. do 46,9% w roku 2014). Najszybszy wzrost odnotowano w latach 2000–2007, co wiązało się z inwestycjami koncernów motoryzacyjnych w produkcję pojazdów mechanicznych na bazie importowanych części i akcesoriów przy relatywnie niskim poziomie rozwoju krajowego przemysłu części i akcesoriów motoryzacyjnych.

Największy udział w tworzeniu wkładu zagranicznego w eksporcie motoryzacyjnym Polski miały państwa UE-15, a głównie Niemcy. W 2014 r. nieco ponad 31% zagranicznej wartości dodanej w polskim przemyśle motoryzacyjnym pochodziło z Niemiec. Wyraźnie zmniejszyło się zaś znaczenie wkładu z pozostałych państw UE-15 – o 9,4 pkt. proc., a szczególnie wartości dodanej z Wielkiej Brytanii, Włoch, Francji i Szwecji.

Jednocześnie zwiększył się udział krajów Azji Wschodniej i Południowo-Wschodniej w tworzeniu polskiego eksportu wyrobów przemysłu motoryzacyjnego. W 2014 r. z sześciu krajów tego regionu, tj. z Chin, Korei Południowej, Japonii, Tajwanu, Indonezji i Indii, pochodziło 10,9% zagranicznego wkładu w eksporcie motoryzacyjnym Polski.

Powiązania w dół (w przód) łańcucha wartości

Polska dostawcą części i komponentów dla producentów z innych krajów

Miara: udział krajowej wartości dodanej wytworzonej w przemyśle motoryzacyjnym i zawartej w eksporcie innych krajów do eksportu krajowej wartości dodanej wytworzonej w tym przemyśle. Pożądany wzrost udziału, który świadczy o wzroście znaczenia produkcji krajowej.

Udział ten w pierwszych latach członkostwa Polski w UE systematycznie malał, a tendencja odwróciła się w 2009 r. W ciągu pięciu lat (2010–2014) omawiany wskaźnik zwiększył się o 14,2 pkt. proc. W efekcie w 2014 r. aż 52,8% polskiej wartości dodanej wytworzonej w przemyśle motoryzacyjnym i wyeksportowanej z Polski znalazło się ponownie w eksporcie innych krajów.

Wartość dodana wytworzona w polskim przemyśle motoryzacyjnym była zawarta przede wszystkim w eksporcie krajów UE-15, a głównie Niemiec. W 2014 r. Niemcy wyeksportowały 36,2% wartości dodanej wytworzonej w polskim przemyśle motoryzacyjnym, która była ponownie eksportowana przez inne kraje. Znaczenie pozostałych krajów UE-15 również zmalało. Wzrosły natomiast powiązania Polski w dół łańcucha wartości z pozostałymi nowymi państwami członkowskimi, zwiększając się o 16,7 pkt. proc. (do 20,2%) w latach 2004–2014.

Analizując uczestnictwo Polski w globalnych łańcuchach wartości na tle dwóch krajów sąsiedzkich: Niemiec i Słowacji, obserwuje się, że Polska plasuje się na pozycji lepszej niż Słowacja, ale gorszej niż Niemcy. W 2014 r. krajowa wartość dodana (wartość dóbr i usług zawarta w wyrobach przemysłu motoryzacyjnego pochodząca z Polski) stanowiła 53% polskiego eksportu wyrobów przemysłu motoryzacyjnego. Udział ten na Słowacji wyniósł zaledwie 33%. Jest ona przykładem kraju, który wyspecjalizował się w proeksportowej produkcji pojazdów samochodowych, głównie na bazie importowanych części i podzespołów.

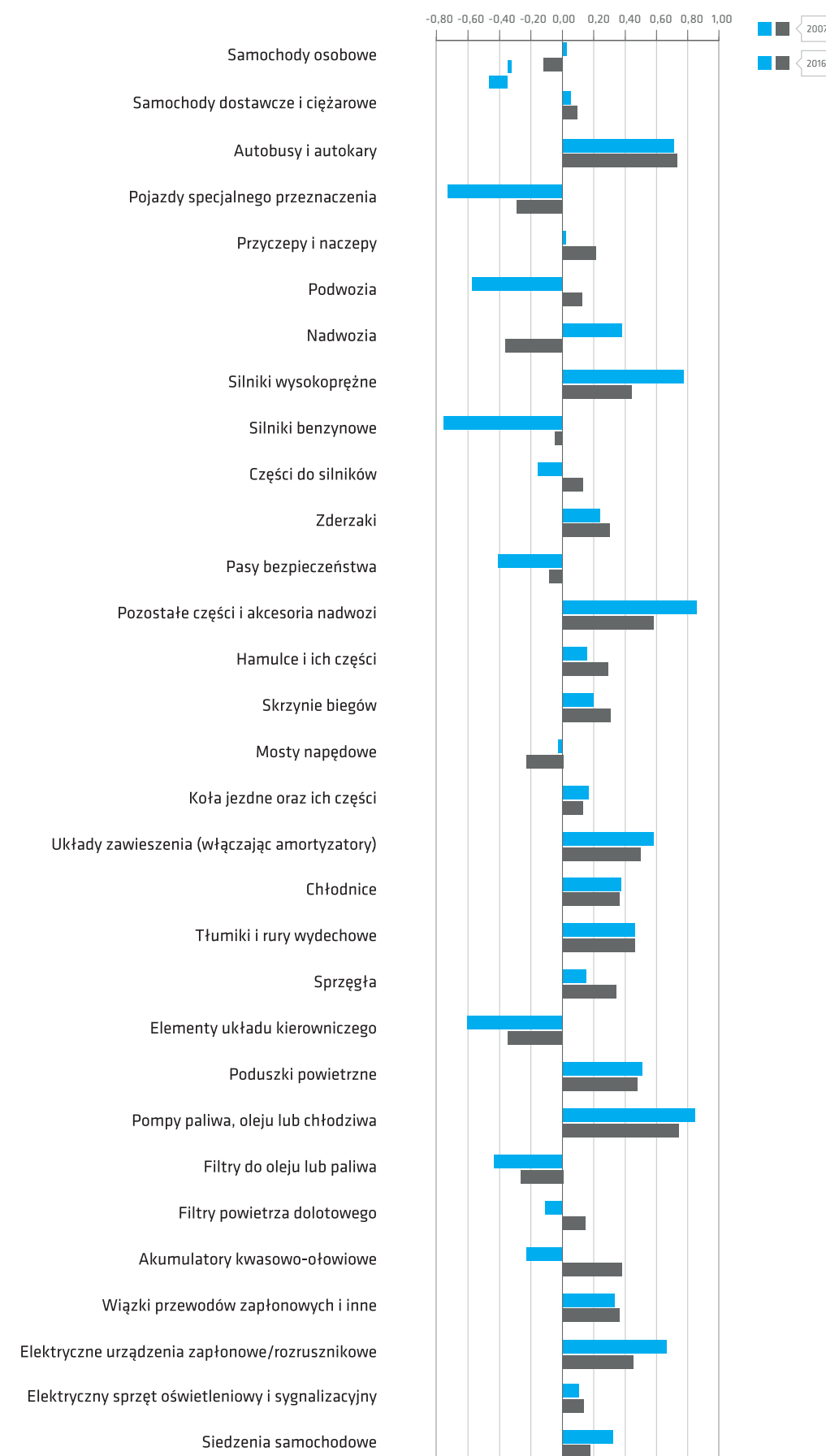
Z kolei w Niemczech zarówno produkcja pojazdów, jak i części oraz akcesoriów, jest dobrze rozwinięta. Tworzona jest tam również myśl techniczna zawarta w pojazdach produkowanych przez filie niemieckich koncernów za granicą. Stąd też krajowa wartość dodana stanowiła blisko 70% eksportu wyrobów przemysłu motoryzacyjnego Niemiec.

Od 2011 r. obserwowane są korzystne zmiany miejsca Polski w globalnych łańcuchach wartości dodanej w przemyśle motoryzacyjnym. Choć nieznacznie, ale wzrasta udział krajowej wartości dodanej w polskim eksporcie motoryzacyjnym. Wyraźnie natomiast zwiększa się znaczenie wartości dodanej wytworzonej w polskim przemyśle motoryzacyjnym i zawartej w eksporcie innych krajów. Zmiany te mogą świadczyć o stopniowym awansie Polski w globalnych łańcuchach wartości (tzw. upgrading), który polega na przechodzeniu od aktywności o niskiej wartości dodanej do aktywności o wyższej wartości dodanej w celu zwiększania korzyści z uczestnictwa w globalnym systemie produkcji. Jeżeli takie przejście ma miejsce, to Polska jest na początku tej drogi.

Analizę konkurencyjności polskich produktów przemysłu motoryzacyjnego w rozbiciu na konkretne grupy części i podzespołów prezentuje wykres 4. Mimo niewielkiego spadku Polska miała nadal silną pozycję konkurencyjną w handlu silnikami wysokopiętnymi (wartość wskaźnika SCI w 2016 r. wyniosła 0,44). W analizowanym okresie wzrosły natomiast wskaźniki SCI w pozostałych trzech grupach części i komponentów, jakimi były: silniki benzynowe, części do silników oraz pozostałe części. Najbardziej, bo aż o 0,69 pkt zwiększył się wskaźnik konkurencyjności w grupie silników benzynowych, jednak wciąż nie były one konkurencyjne na rynkach światowych. Przewagę konkurencyjną udało się natomiast Polsce w badanym okresie uzyskać w handlu częściami do silników (wzrost o 0,28 pkt. do poziomu 0,13). Umocniła się także konkurencyjność pozostałych części w polskim handlu zagranicznym.

Wśród wymienionych części i podzespołów z kategorii „pozostałe części” tylko cztery w 2016 r. nie były konkurencyjne na rynkach światowych, tj. skrzynie biegów, sprzęgła, zderzaki oraz pompy paliwa, oleju lub chłodziwa. W 2016 r. najsilniejszą pozycję konkurencyjną (SCI > 0,4) miała Polska w handlu pasami bezpieczeństwa, kołami jezdnyymi oraz ich częściami, chłodnicami i elementami układu kierowniczego. Ponadto relatywne przewagi handlu odnotowano w filtrach do oleju lub paliwa, filtrach powietrza dolotowego, akumulatorach kwasowo-ołowiowych, wiązkach przewodów zapłonowych i innych wiązkach przewodów, elektrycznych urządzeniach zapłonowych oraz elektrycznym sprzęcie oświetleniowym, a także siedzeniach samochodowych.

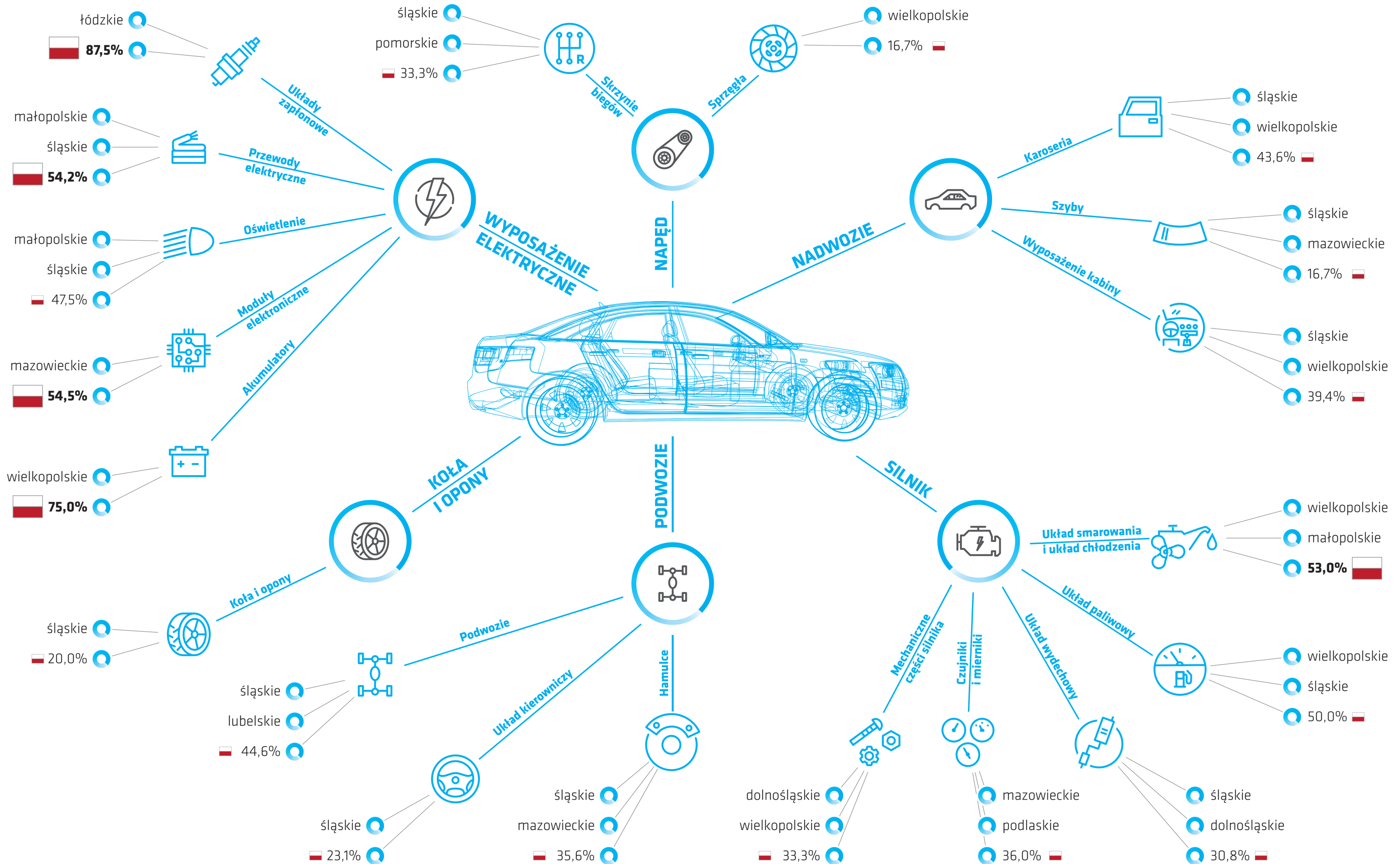
Wykres 4. SCI w handlu poszczególnymi wyrobami przemysłu motoryzacyjnego Polski (wobec konkurentów z UE)



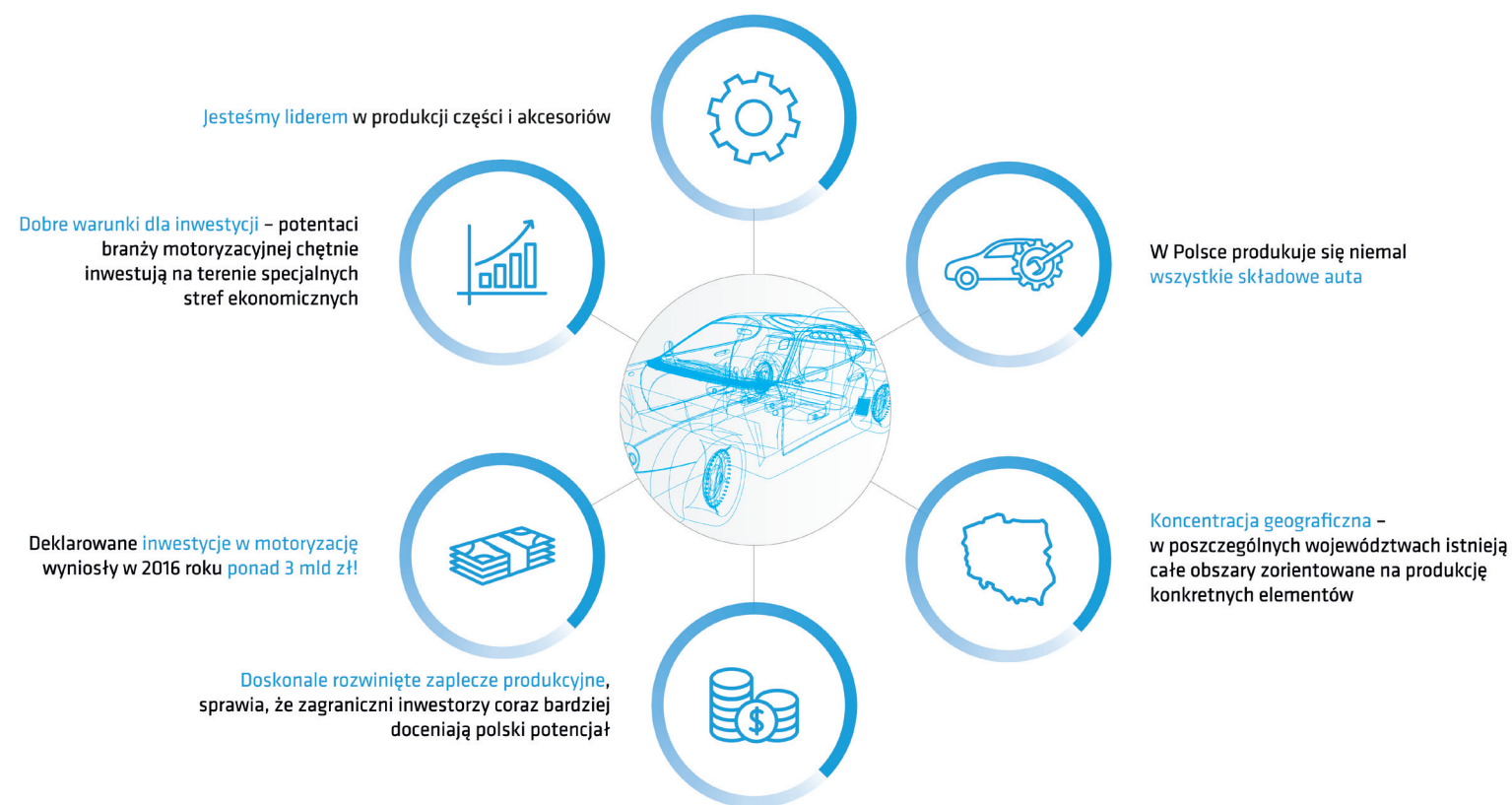
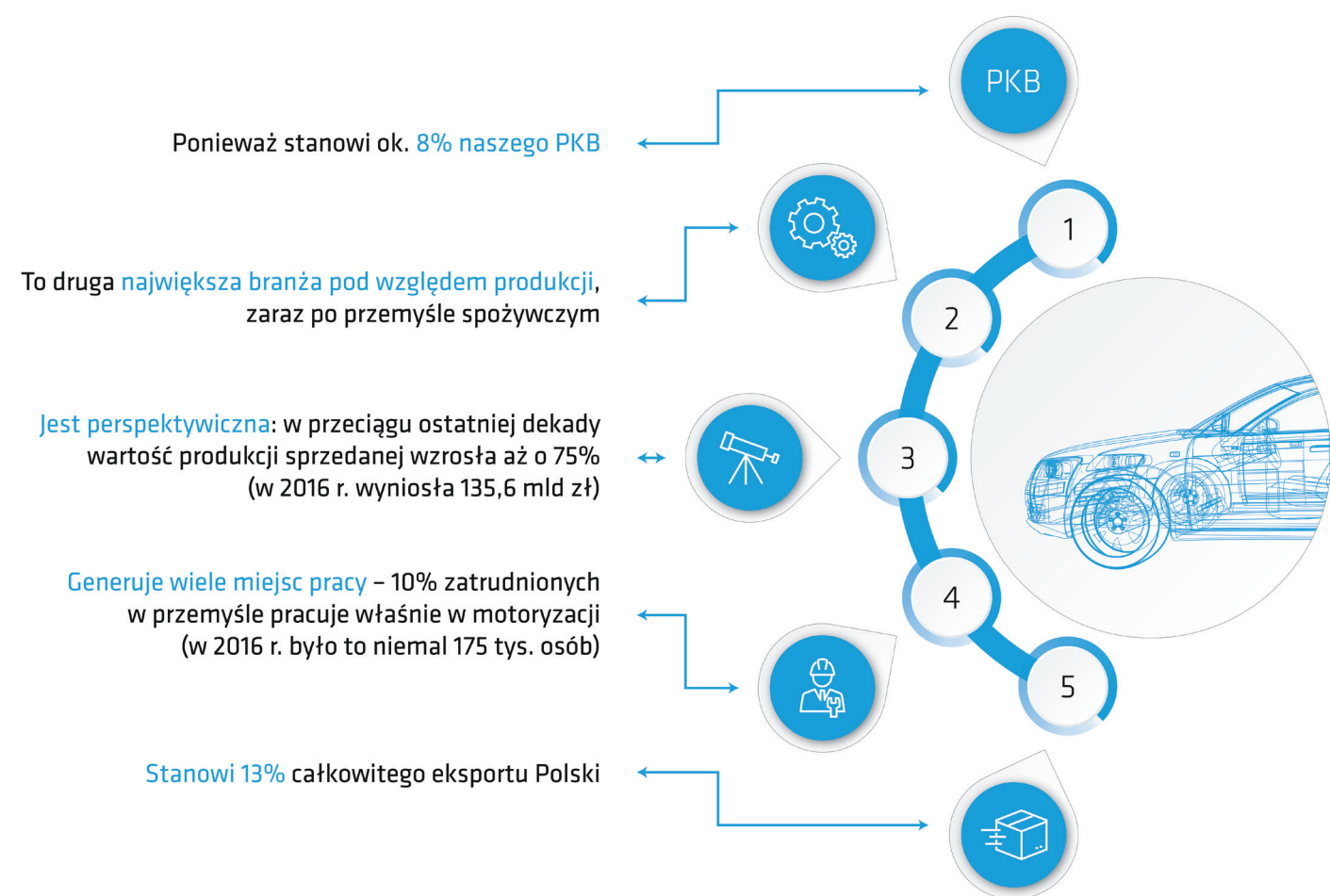
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych Eurostat-Comext.

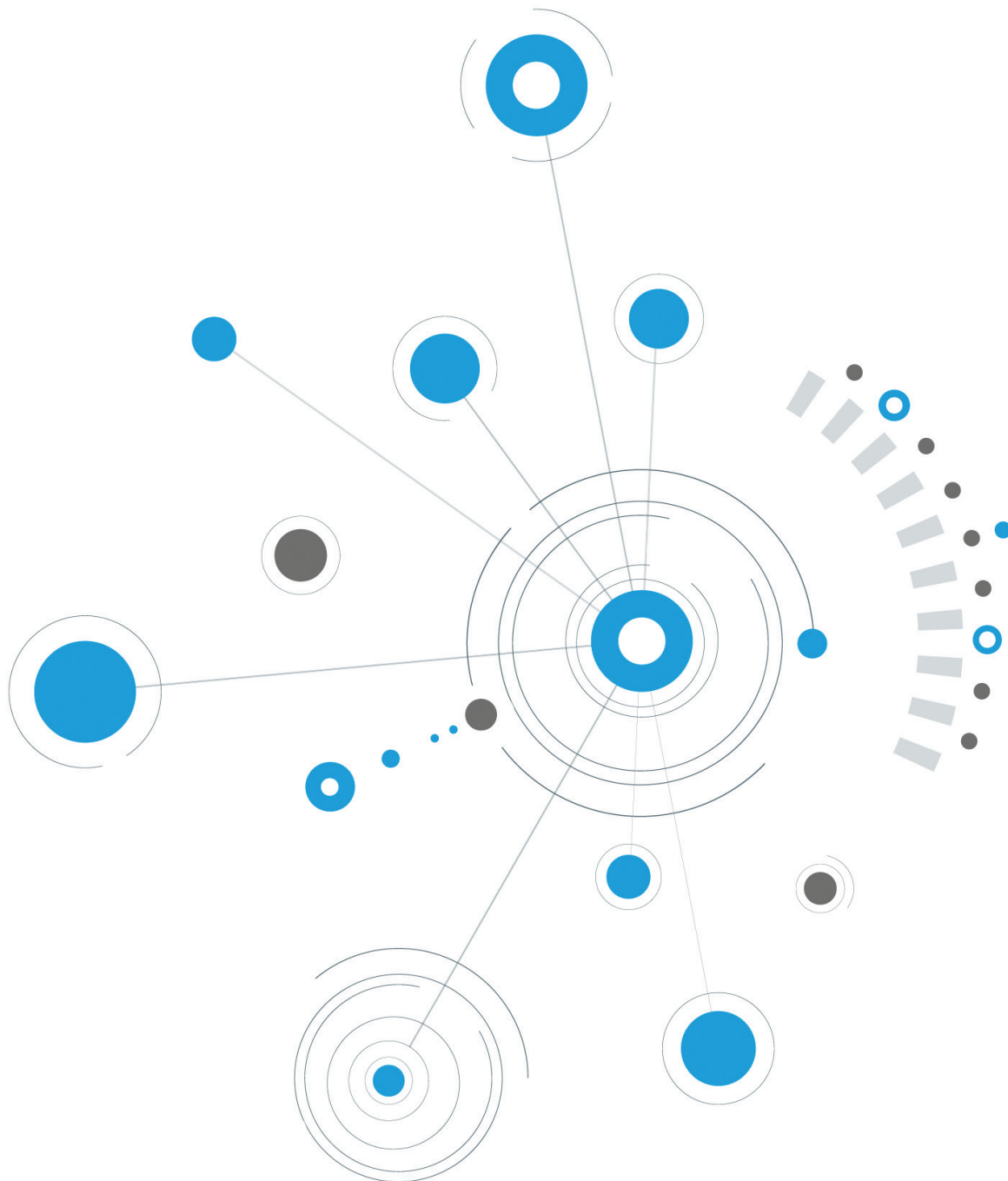
8. Załączniki

Załącznik 1. Rozmieszczenie produkcji części samochodowych w Polsce



● dominujące województwo
 ■ udział polskich producentów





Agencja Rozwoju Przemysłu S.A.

📍 ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa
Centrum Bankowo Finansowe - wejście „C”

☎ (+48 22) 695 36 00

📠 (+48 22) 695 37 01

@ poczta@arp.pl
www.arp.pl