

Motor polskiej gospodarki

Pracujące w Polsce fabryki aut i części samochodowych wytwarzają blisko dziewięć procent wartości dodanej kraju.

Z działających w Polsce fabryk wyjeżdżają samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe i autobusy, a wartość produkowanych części i komponentów liczona jest w dziesiątkach miliardów euro. Obraz przemysłu jest niejednorodny. Składają się nań zakłady wielkich koncernów produkujące wyroby finalne, fabryki globalnych producentów części i komponentów, a także mniejsze zakłady, które są własnością krajowych i zagranicznych inwestorów.

Największym działem jest produkcja samochodów osobowych, która w Polsce w 2013 roku wyniosła 475,1 tys. samochodów, o 12 proc. mniej niż w 2012 roku, wynika z raportu sporządzonego przez firmę doradczą KPMG i Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Szczególnie niepomyślny był pierwszy kwartał, gdy fabryki wypuściły 123,1 tys. aut, o blisko 50 tys. mniej niż w 2012 roku. W kolejnych spadki były znacznie mniejsze, a w trzecim



♦ Między innymi samochody z takimi nadwoziami opuszczają zakład Carpolu w Natolinie pod Grodziskiem Mazowieckim

zrealizowane zamówienia były nawet o blisko 2 tys. aut większe niż rok wcześniej.

Wzrost wartości produkcji przemysłu motoryzacyjnego nastąpił jednak dzięki innym typom pojazdów, w tym samochodom użytkowym i specjalizowanym. Optymistycznej wygląda sprawa produkcji pojazdów dostawczych i ciężarowych. Łącznie w 2013 roku fa-

bryki wypuściły 111,1 tys. takich samochodów, o 6,9 proc. więcej niż w 2012 roku. Także fabryki autobusów zakończyły 2013 rok wyprodukowaniem 4,2 tys. autobusów, czyli 4,8-procentową zwyżką.

Przemysł samochodowy to także zróżnicowany asortyment w postaci naczep i przyczep (stabilna produkcja w stosunku do wcześniejszego roku),

silników (wzrost produkcji o 1,1 proc.), części oraz akcesoriów, w tym szyb i akumulatorów (wzrost o 6,7 proc.), a także opon (solidny wzrost o 6,4 proc.). Szczególnie duży, 12-procentowy wzrost zanotowali producenci nadwozi oraz naczep, choć ich produkcja jest stosunkowo niewielka w porównaniu do innych grup towarowych – wartość kwartalnych dostaw sięgała 0,7 mld zł, gdy części i akcesoriów 15-16 mld zł. Po raz pierwszy w historii wartość kwartalnej produkcji sprzedanej branży motoryzacyjnej przekroczyła 28 mld zł (faktycznie doszła nawet do niemal 29 mld zł) i miało to miejsce w drugim kwartale 2013 roku. Łącznie cała branża motoryzacyjna zakończyła 2013 rok produkcją o wartości 109,2 mld zł, czyli większą o 6,3 proc. w stosunku do 2012 roku. Po trzech kwartałach wartość eksportu sięgnęła 16 mld euro, o 0,4 mld euro więcej niż w tym samym okresie 2012 roku.

Jest to niezły wynik, bo trzeba uwzględnić, że znajdujące się w Polsce fabryki w lwiej czę-

ści eksportują wyroby na rynek zachodnioeuropejski, który funkcjonuje na wolnych obrótach: ubiegłoroczne pierwsze rejestracje samochodów osobowych w krajach Unii Europejskiej były o 1,6 proc. mniejsze niż w 2012 roku. Nabywcy kupili niecałe 11,9 mln samochodów osobowych. Oznacza to, że także eksport części i akcesoriów nie miał dobrego roku. Po trzech kwartałach ich eksport do krajów unijnych powiększył się o skromne 1,5 proc., choć twórcy raportu zauważają, że drugi i trzeci kwartał przyniosły wzrost zamówień.

Nowe inwestycje i dobra sytuacja w niemieckim przemyśle samochodowym pozwalają mieć nadzieję, że obecny rok nie będzie gorszy od ubiegłego.

W polskim przemyśle motoryzacyjnym nie brakuje pereł. Są to wąskie, ale niezbędne dziedziny.

– Te dziedziny nie są dostrzegane z prostego powodu – mówi Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. – Dla większości osób zupełnie nową informacją jest to, że gdy nowy samochód

ciężarowy opuszcza taśmę w fabryce, musi otrzymać stosowną zabudowę. I to właśnie ona wyprodukowana jest w specjalistycznych firmach. W przypadku pojazdów dostawczych jest tak samo. Z wyjątkiem tych, które z definicji są furgonami, choć i te dość często przerabiane są na pojazdy specjalne. Większość ludzi sądzi, że taki samochód wyjechał z fabryki. Owszem, ale z takiej, która fachowo określana jest drugim etapem, czyli z zakładów specjalizujących się produkcji specjalnych, specjalnych nadwozi przeznaczonych do konkretnych potrzeb. W tych zakładach powstają np. bankowozy, karetki pogotowia, specjalne wozy policyjne wiele innych. To robią polskie zakłady.

Według Jakuba Farysia, na uwagę zasługuje niezwykła fachowość polskich zakładów zajmujących się produkcją specjalistycznych zabudów i nadwozi, kreatywność i jakość wykonania.

– W przeciwieństwie do produkcji części i podzespołów oraz fabryki samochodów, gdzie większość czynności jest

Branża odprowadza do budżetu 27 mld zł

ROZMOWA | Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Iryfują pana twierdzenia, że skoro w Polsce nie produkuje się rozpoznawalnego na świecie samochodu osobowego, to nasz przemysł motoryzacyjny nie istnieje?

Oczywiście. W takim twierdzeniu, choć faktycznie nie produkujemy auta osobowego, konkurującego na rynku z innymi markami, niewiele jest prawdy. Poza jedną marką autobusową, rzeczywiście nie mamy własnej marki w rozumieniu kapitałowym. Warto jednak zauważyć, że to u nas dwóch producentów produkuje samochody osobowe, jeden produkuje samochody dostawcze i jest kilku producentów autobusów, w tym jeden ze stuprocentowym polskim kapitałem oraz jeden producent ciężarówek. Z tego możemy być dumni. Także z tego, że branża motoryzacyjna w Polsce daje zatrudnienie kilkuset tysiącom osób, działa mnóstwo firm o rozpoznawalnej światowej marce zatrudniającej Polaków, funkcjonuje masa polskich przedsiębiorstw, które na pierwszy rzut oka produkują rzeczy mało spektakularne, jak choćby zabudowy dla samochodów użytkowych, nadwozia i dokonujące skomplikowanych przeróbek, działa mnóstwo firm produkujących podzespoły dla światowych marek, funkcjonują u nas biura konstrukcyjne tych marek i zatrudniają polskich specjalistów. I w końcu mamy ogromny segment firm polskich z polskim kapitałem produkujących części i podzespoły, ale znajdujących się na liście dostawców. Biorąc to wszystko pod uwagę, będą się upierał, że mówimy

właśnie o polskim przemyśle motoryzacyjnym. Oczywiście bardzo żałuję, że nie mamy własnej marki osobowej. Tak jednak ułożyła nam się historia.

Kiedy i dlaczego umarły marzenia o rozwijaniu własnych marek?

Odpowiedź daje rok 1989. Pojazdy produkowane po tej stronie żelaznej kurtyny były samochodami niekonkurencyjnymi w stosunku do wyrobów zachodnich. W pewnym momencie skończył się popyt na nasze auta. Jedyną dobrą rzeczą, która mogłaby się u nas wydarzyć, byłaby historia Czechów, u których pojawił się duży światowy koncern i kupił rozpoznawalne logo, a następnie bardzo sprawnie wybudował nową markę. To samo wydarzyło się w Rumunii i innych krajach. My nie mieliśmy takiego logo. Albo z pewnością nie pojawił się ktoś, kto chciałby reaktywować naszą Warszawę czy Syrenę. U nas zdarzyło się coś innego. Przyszli do nas inwestorzy, kupili fabryki bądź je zbudowali i zaczęli produkować swoje samochody.

Co musiałoby się wydarzyć, by możliwa była reaktywacja polskiej marki?

Nierealne. Nie ma chętnego, który skłonny byłby wyłożyć kilkanaście miliardów euro.

Czyli marzenia o wskrzeszeniu polskiej marki to pogranicze ekonomicznego science fiction?

Takie marzenia daleko wykraczają poza jakiegokolwiek granice ekonomicznego science fiction. Po pierwsze,

w europejskich fabrykach jest mniej więcej czterdzieści procent wolnych mocy produkcyjnych. To oznacza, że jeśli ktoś wpadnie na pomysł produkcji samochodów, wystarczy, że zgłosi się do fabryki np. w Austrii, która podejmie się takiej produkcji. Po drugie, rezerwy mocy produkcyjnych są tak duże, że praktycznie każdy ze



znaczących producentów jest w stanie natychmiast zwiększyć swoją produkcję o 10-20 procent. Warto też zwrócić uwagę, że wszyscy ci producenci posiadają się sprzedaż. Sztuką nie jest wyprodukowanie dwustu tysięcy samochodów. Sztuką jest ich sprzedaż.

Nie będzie błędem postrzeganie polskiego przemysłu motoryzacyjnego jako niezwykle solidnego zaplecza produkcyjnego dla światowych marek?

Nie dość, że nie będzie błędem, to jestem przekonany,

że bez wątplenia jest powodem do dumy. Motoryzacja w Polsce jako całość to prawie dziewięć procent produkcji dodanej brutto, to 27 miliardów złotych płaconych podatków i około 600 tysięcy miejsc pracy w szeroko rozumianej branży motoryzacyjnej. Bo jeśli zdejmiemy z tej liczby np. usługi czy logistykę, to nadal możemy mówić o 200-250 tysiącach miejscach pracy.

Zagraniczne koncerny motoryzacyjne doceniają naszą fachowość i między innymi dlatego chętnie lokują u nas swoją produkcję?

Jestem ostatnią osobą, która podejmie próbę umniejszania polskiej fachowości. Docenianie jej w kontekście wyboru Polski na lokalizację dla nowej fabryki ma wymiar raczej emocjonalny. W biznesie emocje nie są jednak najważniejsze. Najistotniejszy jest twardy rachunek ekonomiczny. Powód lokowania w Polsce kolejnych fabryk jest dość prosty. Po pierwsze, z punktu widzenia Europy Zachodniej mamy bardzo dobre położenie geograficzne. Po drugie, jesteśmy dobrze, a niebawem będziemy jeszcze lepiej skomunikowani z tamtą częścią Europy. Po trzecie, w ciągu ostatnich 25 lat udowodniliśmy zachodniej gospodarce, że jesteśmy normalnym, stabilnym i przewidywalnym krajem. Naszym największym, najbardziej spektakularnym sukcesem w kontekście przemysłu motoryzacyjnego jest bardzo dobry i stale poprawiający się obraz Polski, jako

miejsca do produkcji samochodów, ich części i podzespołów.

Jakie bariery stoją przed rozwojem przemysłu motoryzacyjnego w Polsce?

W ciągu minionych 25 lat zmieniło się wszystko, ale dla wsparcia sprzedaży na rynku wewnętrznym niewiele zrobiono i do tego przyczyniły się wszystkie rządy. Gdybyśmy mieli znacznie lepszą legislację i o wiele odważniejszych rządzących, to dziś byłibyśmy w zupełnie innym miejscu, jeśli chodzi o park samochodowy w Polsce. Aby u właścicieli aut zaszczepić chęć wymiany pojazdów na nowsze, to narzędziem jest system podatkowy, który będzie promował kupowanie nowszych i nowych samochodów. Taki system podatkowy stworzyło 19 krajów europejskich. W Polsce nadal mamy najbardziej archaiczny z możliwych podatków, czyli podatek akcyzowy. Wspomniane 19 krajów europejskich wprowadziło podatek uzależniony od parametrów ekologicznych. Jaki jest efekt? My sprzedajemy 260 tysięcy aut (bez reeksportu), a Czesi 160 tysięcy. Gdybyśmy przyjęli czeską miarę ludnościową, to u nas powinno się sprzedać około 600 tysięcy nowych samochodów.

A VAT?

W Polsce około połowa samochodów osobowych zarejestrowana jest w firmach. Wszystkie nasze wyliczenia pokazują, że wprowadzenie pełnego odliczenia VAT od samochodów wzmocniłoby rynek. Na ulicach byłoby więcej nowszych

i nowych aut. Niestety akty prawne opisujące rzeczywistość fiskalną w Polsce odnoszą się do branży motoryzacyjnej zmieniają się średnio co pół roku. To także jest odpowiedź na pytanie, czy branża roslaby, gdyby towarzyszyła jej większa stabilność podatkowa. Brak tej stabilności przekłada się także na lokowanie w Polsce branżowych inwestycji. Poza dwoma inwestorami w ciągu ostatnich piętnastu lat żaden nowy inwestor, producent kompletnych pojazdów nie trafił do Polski. A warto wiedzieć, że w naszej części Europy w tym czasie ulokowano sześć lub siedem takich inwestycji. Bariera jest też brak zrozumienia, że motoryzacja jest jedną z najważniejszych dla gospodarki branż, więc trzeba się o nią troszczyć. Branża nie chce dodatkowych pieniędzy, dopłat czy specjalnego traktowania.

Jeszcze raz przypomnę, że cała branża motoryzacyjna płaci 27 miliardów złotych podatków. To pokazuje, że nasza motoryzacja ma się dobrze, ale z przykrością należy dodać, że nie jest to zasługa ani tego rządu, ani wszystkich poprzednich. Gdyby rządy ustawiły branżę motoryzacyjną jako jedną z najważniejszych strategicznie dla kraju, to wyniki byłyby jeszcze lepsze. Jedynym resorsem, który nas wspiera i wspierał w przeszłości, było Ministerstwo Gospodarki. Do naszego sukcesu potrzebne jest zrozumienie jeszcze kilku innych resorów i podjęcie decyzji na najwyższym szczeblu.

— rozmawiał Krzysztof Gniewkowski