

Czy nadszedł czas, by  
wrzucić wyższy bieg?  
Badanie Deloitte









# Wstęp

Szanowni Państwo,

Zapraszamy do lektury drugiego już z rzędu raportu rocznego pt. „Czy nadszedł czas, by wrzucić wyższy bieg?”, przygotowanego przez ekspertów Deloitte, zajmujących się zagadnieniami dedykowanymi dla sektora motoryzacyjnego. W celu diagnozy obecnego stanu branży motoryzacyjnej w Polsce oraz perspektyw, które stoją przed nią w najbliższej przyszłości, zdecydowaliśmy się przeprowadzić kolejne badanie ankietowe dedykowane wyłącznie do reprezentantów tej branży.

Inicjatywa objęta była patronatem Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego oraz Instytutu Samar. Partnerem badania był AutomotiveSuppliers.pl.

Ostatnie lata to czas turbulentnych zmian w całej gospodarce światowej, natomiast sektor motoryzacyjny znajdował się nierzadko w samym ich środku. Stąd właśnie pomysł na podsumowanie doświadczeń oraz prezentację przewidywań najbliższej przyszłości również przez polskich przedsiębiorców.

W badaniu wzięło udział ponad 80 przedstawicieli kadry zarządzającej i działów finansowych, reprezentujących tylko przedsiębiorstwa działające w sektorze motoryzacyjnym w Polsce.

Naszym celem była, podobnie jak w roku ubiegłym, ocena zależności funkcjonujących w branży w skali makro, nie zapomnieliśmy jednak o otoczeniu lokalnym – czyli zachętach inwestycyjnych, konsumpcyjnych czy też systemie podatkowym. Wiemy, że wyzwaniem dla każdej gałęzi gospodarki są nowe technologie, ale czy polski rynek stwarza ku temu odpowiednie warunki i czy przedstawiciele oraz konsumenci z sektora motoryzacyjnego są na nie gotowi? Zapytaliśmy m.in. o to, w jakim stopniu nowe trendy – np. samochody elektryczne – będą wpływały na plany oraz funkcjonowanie przedsiębiorstw w Polsce. Zbadaliśmy predykcje co do ogólnej oceny sektora w roku 2012 w wielu aspektach - od wielkości sprzedaży, przez wydatki konsumpcyjne aż po poziom zatrudnienia.

Dzięki dotarciu do zdefiniowanej grupy respondentów, nasza analiza stanowi szeroki pogląd na funkcjonowanie sektora automotive w Polsce oraz perspektyw które stoją przed nim w najbliższym czasie. Ponadto publikacja zawiera również komentarze partnera oraz patrona badania, a także wywiady z menedżerami wiodących spółek działających w obszarze motoryzacji w Polsce.

Mamy nadzieję, że niniejszy raport stanowić będzie interesujący materiał analizujący kondycję branży motoryzacyjnej w naszym kraju.

Jednocześnie pragniemy podziękować Wszystkim, którzy wzięli udział w naszej ankiecie.

Przekazane nam opinie i uwagi stanowią cenne źródło informacji.

Z poważaniem,



*Marek Turczyński*

**Marek Turczyński**

Partner w Dziale Audytu Deloitte



*Tomasz Pałka*

**Tomasz Pałka**

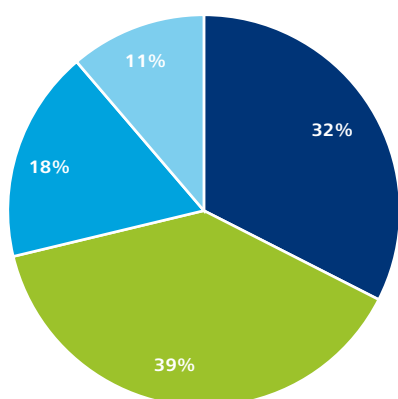
Menedżer w Dziale Doradztwa Podatkowego Deloitte

# Wyniki badania

## 1. Czy okres ostatnich 12 miesięcy wpłynął na zmianę wielkości działalności Państwa spółki w szerokim znaczeniu\*?

- a) powiększyliśmy znacząco działalność
- b) nieznacznie powiększyliśmy działalność
- c) działalność pozostaje na porównywalnym poziomie
- d) zmniejszyliśmy nieznacznie działalność
- e) zmniejszyliśmy znacząco działalność
- f) nie wiem

\*(zmniejszenie/zwiększenie zatrudnienia, wycofanie się z określonego asortymentu produktowego, zmniejszenie/zwiększenie przychodów ze sprzedaży – uwaga: nie chodzi o poziom marży)



- powiększyliśmy znacząco działalność
- nieznacznie powiększyliśmy działalność
- działalność pozostaje na porównywalnym poziomie
- zmniejszyliśmy nieznacznie działalność

Odpowiedzi uzyskane na pierwsze pytanie zadane przedsiębiorcom napawają optymizmem zarówno co do oceny obecnej sytuacji w naszej gospodarce i sektorze motoryzacyjnym, jak również co do dalszych perspektyw na przyszłość. Otóż z pytania dotyczącego szeroko rozumianego powiększenia działalności prowadzonej przez poszczególnych przedsiębiorców ponad 70% respondentów wskazało, że w okresie ostatnich 12 miesięcy zwiększyło swoją działalność – a niemal co trzeci z respondentów wskazał, że zwiększenie to miało znaczący charakter. Jest to bardzo interesujący trend – jako, że w ramach badania przeprowadzonego w roku ubiegłym ilość podmiotów potwierdzających zwiększenie zakresu działalności wynosiła 55%.

Co więcej, respondenci uczestniczący w Badaniu 2012 w ogóle nie wskazują, aby okres minionych 12 miesięcy związany był ze znaczącym ograniczeniem prowadzonej działalności, do czego przyznało się w roku ubiegłym 5% ankietowanych. Zadane pytanie miało co prawda charakter bardzo ogólny i nie świadczy o poziomie dochodowości, bowiem zwiększenie działalności zdefiniowaliśmy zarówno jako zwiększenie zatrudnienia, wprowadzenie nowego asortymentu produktowego czy też zwiększenie przychodów ze sprzedaży.

Taki punkt wyjścia dla roku 2012 wydaje się być bardzo zachęcającą perspektywą, szczególnie, że w zestawieniu z wynikami z roku ubiegłego odpowiedzi respondentów pozwalają na wskazanie określonego i co ważne pozytywnego trendu, z którym wkraczają w rok 2012 polscy przedsiębiorcy sektora motoryzacyjnego. Źródłem takiej oceny upatrywać można we wzroście zamówień na rynkach europejskich.

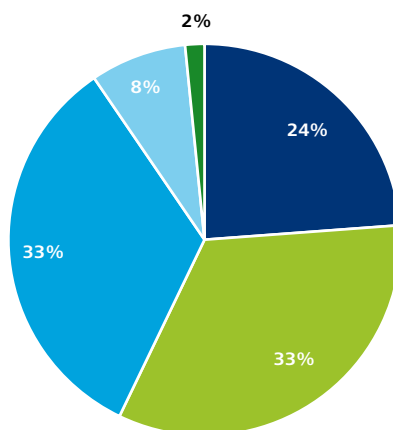
Jest to szczególnie istotne z punktu widzenia wszelkich przekształceń oraz działań inwestycyjnych. Otóż właśnie stabilność i pozytywne oceny co do trendów rynkowych skłaniają przedsiębiorców do podejmowania działań inwestycyjnych i zastępowania działań typowych dla okresu kryzysu i spowolnienia – czyli optymalizacji kosztów.

Uzyskane na to pytanie odpowiedzi niemal w pełni pokrywają się z odpowiedziami oraz konkluzją proponowaną w komentarzu do pytania pierwszego. Niemal 60% respondentów przewiduje, że w okresie najbliższych 6 miesięcy rynki sprzedaży, jak również przychody, będą wzrastać. Oznacza to niewątpliwie, że szeroko rozumiany sektor motoryzacyjny cechuje się bardzo pozytywnymi nastrojami co do pierwszej połowy roku 2012. Jest to o tyle interesujące, iż zachęty dla nabywców nowych samochodów w większości krajów europejskich dawno przestały obowiązywać, a w konsekwencji, pozytywnych nastrojów należy upatrywać raczej w ogólnej kondycji światowej gospodarki niż w chwilowych działaniach poszczególnych rządów interweniujących na rynkach lokalnych.

Powstaje jednak pytanie, jak te pozytywne nastroje przełożą się na konkretne decyzje i działania podejmowane przez pojedynczych przedsiębiorców. Czego tak naprawdę można się spodziewać z początkiem roku 2012? Odpowiedzi jest zapewne wiele i zależą one bezpośrednio od długofalowych planów poszczególnych podmiotów oraz grup międzynarodowych. Niestabilność strefy euro bez wątpienia budzi obawy co do dalszego horyzontu decyzji inwestycyjnych. Wydaje się jednak, że czas zaciskania pasa powoli dobiega końca.

## 2. W horyzoncie najbliższych 6 miesięcy Państwa rynki zbytu / wielkość sprzedaży:

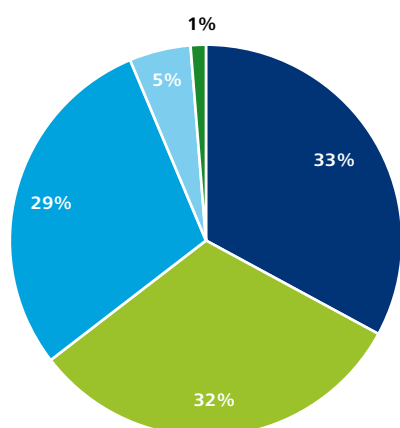
- a) wzrosną znacząco
- b) wzrosną nieznacznie
- c) pozostaną na porównywalnym poziomie
- d) ulegną zmniejszeniu
- e) ulegną znacznemu zmniejszeniu
- f) nie wiem



- wzrosną znacząco
- wzrosną nieznacznie
- pozostaną na porównywalnym poziomie
- ulegną zmniejszeniu
- nie wiem

### 3. Czy w ciągu najbliższych 12 miesięcy będą Państwo realizować nową inwestycję?

- a) bardzo prawdopodobne
- b) możliwe
- c) mało prawdopodobne
- d) niemożliwe
- e) nie wiem



- bardzo prawdopodobne
- możliwe
- mało prawdopodobne
- niemożliwe
- nie wiem

Aż 65% respondentów ocenia, że inwestycje w najbliższym roku są bardzo prawdopodobne lub możliwe. To dość wysoki wskaźnik biorąc pod uwagę ciągle niepewną sytuację na rynkach. Niemniej jednak należy zauważyć, iż analogiczny wskaźnik w zeszłym roku wynosił 75%, z czego aż 47% respondentów określiło działania inwestycyjne jako bardzo prawdopodobne. Pod tym kątem obserwujemy więc bardzo duży spadek co do zamiarów realizacji inwestycji w sektorze motoryzacyjnym.

Oprócz ogólnej sytuacji ekonomicznej trzeba zaznaczyć, iż zmieni się struktura zachęt inwestycyjnych w Polsce. Wyczerpują się już fundusze strukturalne Unii Europejskiej na duże inwestycje produkcyjne, tak więc inwestorzy będą mogli korzystać albo z Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011 - 2020, albo ulg podatkowych w Specjalnych Strefach Ekonomicznych. Jednakże pierwsze źródło gwarantuje dość małą pomoc (zwyczajowo nie przekracza 7%), jeśli zaś chodzi o strefy, to na dzień dzisiejszy ich działanie jest przewidziane tylko do 2020 roku. Jeżeli więc działanie stref nie zostanie przedłużone, może być trudno skonsumentować dostępne korzyści podatkowe.

Dotacje nie wyczerpują się jednak całkowicie, zmienia się tylko ich struktura i do niej dostosowuje się sektor. Dostępne będą granty na działalność badawczo – rozwojową finansowane głównie z budżetu krajowego np. INNOTECH, czy planowany program dedykowany wyłącznie rozwojowi samochodów elektrycznych, ale także Mechanizmy Norweski i EOG oraz 7 Program ramowy również z bardzo ciekawą propozycją dla samochodów elektrycznych. Coraz większym zainteresowaniem cieszą się też ulgi w podatku dochodowym na nowe technologie.

Można więc wnioskować, iż mimo, że sektor motoryzacyjny zamierza zrealizować mniej inwestycji, to jako jedna z branż wydających na świecie najwięcej na badania i rozwój i przy rozwijających się w tym względzie zachętach w Polsce, powinien zwiększyć swoją aktywność na tym polu.

Komentarz:

**Magdalena Burnat-Mikosz**, Partner Deloitte  
R&D and Government Incentives Team, Lider Zespołu R&D and Government Incentives Deloitte w Europie Środkowej

**Beata Tylman**, Starszy Menedżer  
R&D and Government Incentives Team



Struktura odpowiedzi na powyższe pytanie nie jest zaskakująca. Ponad 45% respondentów odpowiedziało, iż otrzymało już dofinansowanie na swoje projekty. I rzeczywiście, przeglądając listy beneficjentów, należy stwierdzić, że sektor motoryzacyjny ma sporo sukcesów w pozyskiwaniu ulg podatkowych oraz dotacji. Tylko w ramach działania 4.5 Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, skierowanego na największe inwestycje oraz centra badawczo – rozwojowe i centra usług wspólnych, podpisanych jest już 11 umów z przedsiębiorstwami z sektora motoryzacyjnego, z czego aż 7 tylko w zeszłym roku. Sektor ten jednak korzysta również dotacji w ramach Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011 - 2020, ulg podatkowych w specjalnych strefach ekonomicznych oraz dotacji na projekty badawczo – rozwojowe. Zaledwie 12% deklaracja, iż mimo złożenia wniosku nie otrzymano dofinansowania pokazuje na wyjątkowo wysoką skuteczność w pozyskiwaniu pomocy publicznej.

Z drugiej jednak strony aż 29% respondentów deklaruje, że nawet nie spróbowało ubiegać się o zachęty. Można spodziewać się, iż przy ciągle niepewnej sytuacji na rynku zainteresowanie sektora dodatkowym zasileniem wzrośnie w przyszłości. Szczególnie, że sektor, który w naturalny sposób wpisuje się w kryteria wejścia wielu programów powinien być bardzo aktywny na tym polu. Projekty badawcze w sektorze motoryzacyjnym dotyczą najczęściej rozwoju nowych produktów, aby były bardziej bezpieczne, przyjazne dla środowiska i oferowały dla użytkownika coraz więcej automatycznych funkcji, zaś drugim obszarem jest rozwój technologii produkcyjnych.

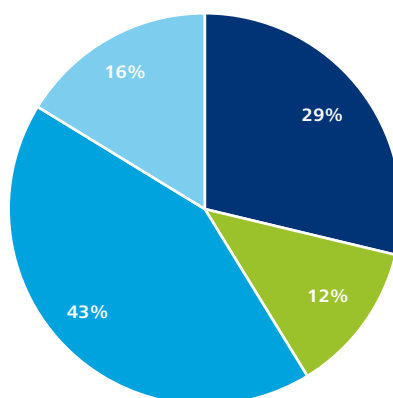
Komentarz:

**Magdalena Burnat-Mikosz**, Partner Deloitte  
R&D and Government Incentives Team, Lider Zespołu R&D and Government Incentives Deloitte w Europie Środkowej

**Beata Tylman**, Starszy Menedżer  
R&D and Government Incentives Team

#### 4. Czy w przypadku poprzednich inwestycji (horyzont ok. 5 lat wstecz) korzystali Państwo z zachęt podatkowych lub bezpośredniego dofinansowania z jakichkolwiek funduszy lub grantów?

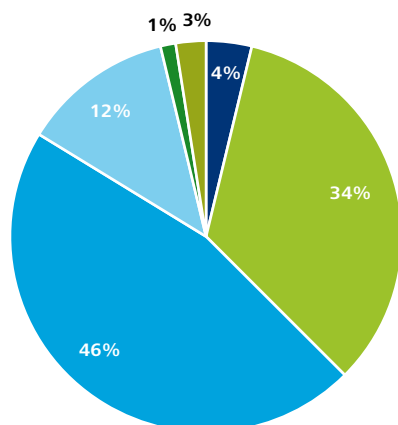
- a) nie, nie podejmowaliśmy starań w tym zakresie
- b) złożyliśmy wniosek/wnioski jednak nie otrzymaliśmy dofinansowania
- c) otrzymaliśmy dofinansowanie
- d) nie wiem



- nie, nie podejmowaliśmy starań w tym zakresie
- złożyliśmy wniosek/wnioski jednak nie otrzymaliśmy dofinansowania
- otrzymaliśmy dofinansowanie
- nie wiem

## 5. W perspektywie najbliższych 12 miesięcy stan zatrudnienia w Państwie Spółce:

- a) wzrośnie znacząco
- b) wzrośnie
- c) pozostanie na porównywalnym poziomie
- d) zmniejszy się
- e) zmniejszy się znacząco
- f) nie wiem



- wzrośnie znacząco
- wzrośnie
- pozostanie na porównywalnym poziomie
- zmniejszy się
- zmniejszy się znacząco
- nie wiem

Wskaźnikiem, który ma bardzo poważne znaczenie zarówno ekonomiczne jak i społeczne jest niewątpliwie poziom zatrudnienia i perspektywa jego zmian. Na przestrzeni dwóch ostatnich lat respondenci wskazują niemal identyczne predykcje, co do zmian w zatrudnieniu w swoich przedsiębiorstwach – i tak 38% przewiduje wzrost zatrudnienia w 2012 roku (na rok 2011 takie przewidywanie wskazywało odpowiednio 36% ankietowanych) natomiast 13% zarówno rok temu jak i obecnie przewiduje jego ograniczenie. Przewidywania te pozostają spójne z pozytywnym nastawieniem co do rozszerzenia działalności, o której wspomniano we wcześniejszej części Raportu.

Należy pamiętać, że przemysł motoryzacyjny cały czas pozostaje ważnym pracodawcą z perspektywy polskiej gospodarki, tym samym ogólne trendy, zarówno te pozytywne jak i negatywne mają istotny wpływ na wskaźniki bezrobocia. Niewątpliwie z perspektywy zarówno gospodarki globalnej jak również, a może przede wszystkim, z perspektywy społeczności lokalnych, mając w szczególności na uwadze zwolnienia w sektorze w okresie 2008/2009 jest to pozytywna informacja.

Pomimo umiarkowanego optymizmu, którym napawają prezentowane powyżej wyniki, należy jednak mieć na uwadze specyfikę rynku motoryzacyjnego, który w określonej części korzysta z pracowników tymczasowych. Zatem w odniesieniu do pracowników stałych statystki wskazane powyżej mogą mieć charakter bardziej stonowany. Podobnie bywa w kwestii zmniejszania zatrudnienia, kiedy to terminowe i planowe wygaśnięcie umowy z agencją pracy tymczasowej (bez jej przedłużania) nie jest uznawane za zwolnienie, choć u danego pracodawcy oznacza faktyczne ograniczenie zatrudnienia.

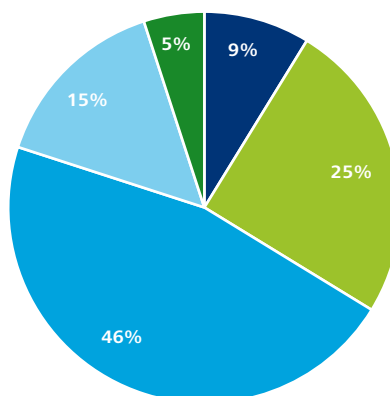
Wśród ankietowanych 1/3 spodziewa się w 2012 roku wzrostu wydatków konsumpcyjnych w szerokim rozumieniu – czyli wydatków na sprzęt komputerowy, dodatkowe świadczenia dla pracowników, zakup oprogramowania, remonty oraz inne. Co ciekawe podwoiła się niemal ilość respondentów wskazujących na znaczący wzrost tego rodzaju wydatków, jednak nadal grupa ta nie jest większa niż respondenci prezentujący zupełnie przeciwne podejście (tj. redukcję tego rodzaju wydatków – która to grupa również wzrosła o kilka punktów procentowych do 15%).

Takie statystyki pozwalają wnioskować, że z okresu samego kryzysu i spowolnienia część przedsiębiorców wyszła „obronną ręką”, kładąc nacisk na restrukturyzację w szczególności kosztów stałych oraz usługodawców zewnętrznych. Niemniej jednak, przeważająca grupa przedsiębiorców nadal pozostaje pod wpływem wypracowanej w ostatnim okresie polityki optymalizacji kosztów, czyli przede wszystkim wydatków konsumpcyjnych. Bez wątpienia, prezentowane tezy o „nauce efektywności zarządzania” w okresie kryzysu znajdują faktyczne odzwierciedlenie w podejmowanych decyzjach biznesowych oraz przewidywaniach na przyszłość.

## 6. Czy w porównaniu do ostatnich 12 miesięcy planujecie Państwo zwiększenie wydatków konsumpcyjnych spółki\* w przeciągu kolejnych 12 miesięcy?

- a) wzrosną znacząco
- b) wzrosną nieznacznie
- c) pozostaną na podobnym poziomie
- d) zostaną zredukowane
- e) zostaną znacząco zredukowane
- f) nie wiem

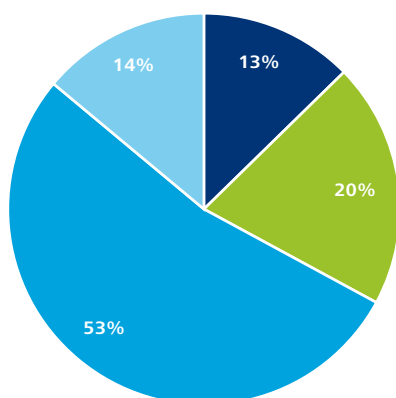
\*(sprzęt komputerowy, dodatkowe świadczenia dla pracowników, zakup oprogramowania, remonty etc.)



- wzrosną znacząco
- wzrosną nieznacznie
- pozostaną na podobnym poziomie
- zostaną zredukowane
- nie wiem

## 7. Czy coraz popularniejsze trendy dotyczące budowy samochodów elektrycznych będą miały przełożenie na Państwa działalność?

- a) tak, będą związane z nowymi zamówieniami oraz modyfikacją produkcji
- b) tak, ale w skali firmy nie będą miały praktycznego znaczenia
- c) nie, nie będzie miało to wpływu na naszą produkcję
- d) nie wiem



- tak, będą związane z nowymi zamówieniami oraz modyfikacją produkcji
- tak, ale w skali firmy nie będą miały praktycznego znaczenia
- nie, nie będzie miało to wpływu na naszą produkcję
- nie wiem

Stosunkowo nowym i ciekawym zagadnieniem z perspektywy polskiego rynku motoryzacyjnego jest produkcja oraz wprowadzanie na poszczególne rynki lokalne samochodów o napędzie elektrycznym (tzw. EV). Jak wiadomo, samochody te stanowią cały czas bardzo niewielki odsetek bezwzględnej liczby samochodów jeżdżących obecnie na drogach, co w polskich realiach przekłada się na roczną sprzedaż poszczególnych producentów liczoną w dziesiątkach sztuk.

Czy zatem trendy związane z promowaniem, zachętami finansowymi dla zakupu ekologicznych samochodów będą miały przełożenie na działalność znaczących sił produkcyjnych OEM poszczególnych koncernów, jak również bardzo szeroką grupę poddostawców poszczególnych szczebli umiejscowioną w Polsce? Z przeprowadzonego badania wynika, że co prawda 1/3 ankietowanych uważa iż taka korelacja będzie występowała, niemniej jednak ponad połowa wszystkich badanych wskazuje na jej absolutny brak. W najbliższej perspektywie globalny popyt na samochody z napędem elektrycznym pozostanie bez wpływu na produkcję w Polsce.

Podobnie jak w roku ubiegłym zauważyć można zdecydowanie niski poziom optymizmu w zakresie oceny szans na wprowadzenie jakichkolwiek zachęt/ ułatwień dedykowanych bezpośrednio branży motoryzacyjnej w Polsce. Niemal 80% respondentów ocenia takie działania jako mało lub zupełnie niemożliwe (w poprzednim Badaniu takiego zdania było ponad 90% ankietowanych). Odpowiedź ta jest wyrazem najbardziej znaczącej jednomyślności respondentów w naszym Badaniu. Jednocześnie warto wskazać, że odsetek osób widzących perspektywę takich działań nieznacznie się powiększył i wynosi obecnie 15%.

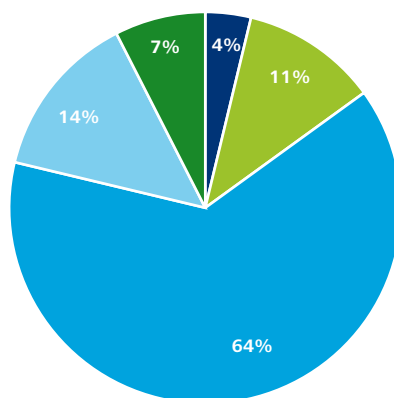
Poza podstawowym wnioskiem płynącym dla przedsiębiorców, że sektor motoryzacyjny raczej nie spodziewa się pomocy o charakterze dedykowanym, może warto zauważyć, iż polski rząd, w przeciwieństwie do większości państw europejskich, nie proponował wprowadzenia takich specyficznych i dedykowanych dla sektora motoryzacyjnego obszarów wsparcia, pomimo istotności tego sektora dla polskiej gospodarki. Pakiet antykrzysowy nie będzie kontynuowany

Należy jednocześnie pamiętać o specjalnych strefach ekonomicznych działających na terytorium Polski. Jest to o tyle istotne dla branży motoryzacyjnej, iż wielu jej przedstawicieli ulokowało całość lub określoną część swojej działalności właśnie na tych obszarach. W konsekwencji, przedsiębiorcy Ci stali się beneficjentami zwolnień z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych czy też podatku od nieruchomości. Co więcej, ostatnie zmiany w tzw. przepisach strefowych spowodowały wydłużenie czasu korzystania ze zwolnienia podatkowego do roku 2020, co dla wielu przedsiębiorców okazało się bardzo korzystne w związku z prognozami niewykorzystania całości przysługujących im ulg podatkowych.

#### 8. Czy spodziewacie się Państwo w okresie najbliższych 12 miesięcy wprowadzenia w Polsce jakichkolwiek zachęt, ułatwień lub ulg\* dedykowanych dla sektora motoryzacyjnego?

- a) jest to bardzo możliwe
- b) jest to możliwe
- c) raczej mało możliwe
- d) zdecydowanie niemożliwe
- e) nie wiem

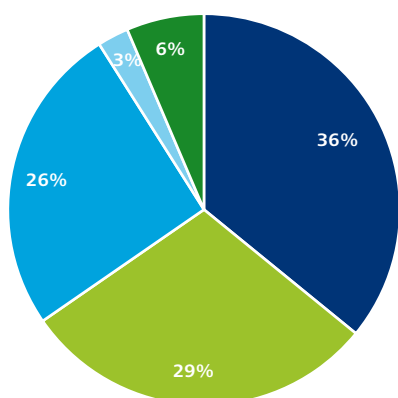
\* np.: stymulacja podaży przy określonym poziomie rentowności lub popytu (nabywców indywidualnych)



- jest to bardzo możliwe
- jest to możliwe
- raczej mało możliwe
- zdecydowanie niemożliwe
- nie wiem

**9. Czy z perspektywy doświadczenia własnego czy też podmiotów powiązanych działających na innych rynkach, sądzicie Państwo, iż wprowadzenie zachęt lub pomocy skierowanych dla nabywców nowych samochodów w Polsce miałyby znaczący wpływ na polepszenie sytuacji w branży z perspektywy Polski?**

- a) zdecydowanie tak
- b) raczej tak
- c) nie miałyby to wpływu
- d) zdecydowanie nie miałyby to wpływu
- e) nie wiem



- zdecydowanie tak
- raczej tak
- nie miałyby to wpływu
- zdecydowanie nie miałyby to wpływu
- nie wiem

Z obserwacji jak i uzyskanych opinii respondentów widzimy, że ulg i preferencji w związku z nabyciem nowych samochodów przez odbiorców finalnych w Polsce nie było, i jednocześnie, że takich działań przedsiębiorcy się zasadniczo nie spodziewają w najbliższej przyszłości.

Jednocześnie 65% respondentów Badania uważa, że decyzje stymulujące popyt na samochody przyniosłyby korzyści sektorowi motoryzacyjnemu w Polsce. Warto zauważyć, że pogląd ten znalazł wśród respondentów mniejsze poparcie niż w edycji ubiegłorocznej - aż o 11%. Można, zatem, zadać pytanie, czy zmiana ta ma wyłącznie statystyczny charakter, czy też może znacząca dysproporcja pomiędzy nabywaniem w Polsce samochodów nowych oraz używanych skłania respondentów do mniejszego optymizmu w tym zakresie?

Działania stymulujące popyt, z perspektywy ekonomicznej, wcale nie muszą się wiązać ze zmniejszeniem wpływów do budżetu państwa. Przeciwnie - w długiej perspektywie mogło by to oznaczać wzrost zatrudnienia, a co za tym idzie i większe wpływy z podatków.

Poza czynnikami ekonomicznymi warto również wskazać, że działania zachęcające do zakupu nowych samochodów i złomowania (wycofania z danego rynku lokalnego) starych przyniosłyby korzyści w postaci zmniejszenia emisji spalin jak również w kwestii poprawy bezpieczeństwa na drogach. Średnia wieku polskich samochodów według różnych źródeł waha się pomiędzy 12-15 lat i należy do najwyższych spośród państw UE. Podobnie niestety wyglądają statystyki w zakresie wypadkowości oraz śmiertelności w wypadkach drogowych. Można pokusić się o tezę, że wiek samochodu oraz technologia (systemy bezpieczeństwa etc.) zastosowane w samochodach stosunkowo młodych nie pozostają w tym zakresie bez znaczenia.

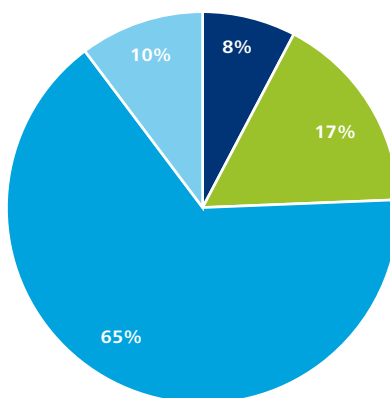
65%j respondentów naszego Badania uważa, że aktualny system opodatkowania (w tym opłat eksploatacyjnych związanych z samochodami) nie jest dobry lub nie potwierdza prowadzenia jakiegokolwiek ukierunkowanej polityki państwa i ma wyłącznie charakter fiskalny. Wpływa on negatywnie na sprzedaż nowych aut, a także ogranicza możliwości rozwoju rynku.

Wśród ankietowanych, którzy akceptują stosowanie podatku akcyzowego dla wprowadzanych na polski rynek samochodów znacząca część jest zdania, że uzależnienie wysokości daniny publicznej nie powinno opierać się wyłącznie na kryterium wielkość silnika. Warto zauważyć, że obecne różnice są stosunkowo znaczące, ponieważ dla samochodów o pojemności do 2000 ccm wynosi ona 3,1% natomiast dla samochodów powyżej tej pojemności już 18,6%. Co uzasadnia taką różnicę? – na tę chwilę trudno powiedzieć – szczególnie, że w przypadku niektórych producentów proponujących silniki o znakomitych parametrach, ale o pojemności 2200 lub 2400 ccm, występowała znacząca dysproporcja w ostatecznej cenie samochodu dla finalnego odbiorcy (dodatkowy koszt mocniejszego silnika oraz ponad 15% całej wartości pojazdu).

Niezależnie od powyższego, przeważająca część ankietowanych prezentuje negatywny stosunek do aktualnego systemu nakładania obciążeń na finalnego nabywcę i popiera kryterium jakościowe w tym zakresie. Koncepcja zastępująca opodatkowanie akcyzą opłatą opartą np. o kryterium ekologiczne, znalazła uznanie aż 65% respondentów. Jednocześnie wiadomym jest, iż w ślad za kwestią ekologii (promowanie samochodów z silnikami spełniającymi nowsze normy spalania – kolejno EURO1-EURO5) podąża również szereg czynników związanych z bezpieczeństwem. Postawione może zostać pytanie, o szczególnym znaczeniu w obecnej sytuacji walki z deficytem budżetowym, - tzn: co z podatkiem zasilającym obecnie budżet? Otóż jak zostało już wspomniane zmiana w tym zakresie wcale nie musiałaby wiązać się ze zmniejszeniem wpływów budżetowych.

#### 10. Czy w Państwa ocenie, obecny system podatkowy wpływający na poziom[y] cen samochodów (akcyza) lub kosztów utrzymania (brak różnicowania kosztów utrzymania od ekologicznych norm, wieku cechujących dany samochód) powinien być kontynuowany?

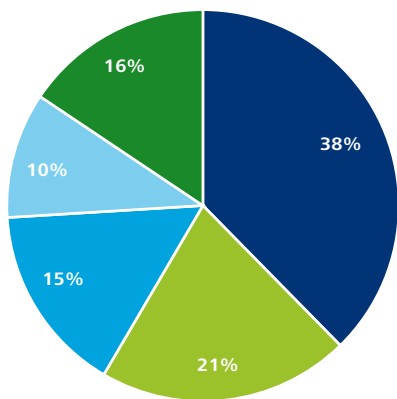
- a) tak, jest to dobry system
- b) tak, ale podatek akcyzowy nie powinien różnicować samochodów ze względu na pojemność silnika
- c) nie, system ma charakter fiskalny, powinien zostać zmieniony tak, aby promować wymianę starego parku maszynowego na nowy, ekologiczny i bardziej bezpieczny (np. zastąpienie akcyzy wieloprogowym podatkiem ekologicznym)
- d) nie wiem



- tak, jest to dobry system
- tak, ale podatek akcyzowy nie powinien różnicować samochodów ze względu na pojemność silnika
- nie, system ma charakter fiskalny, powinien zostać zmieniony tak, aby promować wymianę starego parku maszynowego na nowy, ekologiczny i bardziej bezpieczny
- nie wiem

**11. Czy odradzający się po ostatnim kryzysie światowy rynek przemysłowy – w tym głównie motoryzacyjny, będzie skutkował zmianami właścicielskimi w branży?**

- a) tak, ale zmiany raczej nie będą dotyczyły ani naszej firmy ani też podmiotów z Grupy
- b) tak, ale zmiany mogą dotyczyć raczej struktur zagranicznych firmy
- c) tak, zmiany mogą dotyczyć bezpośrednio polskiej struktury firmy
- d) nie, firmy nie spodziewają się zmian w tym zakresie
- e) nie wiem



- tak, ale zmiany raczej nie będą dotyczyły ani naszej firmy ani też podmiotów z Grupy
- tak, ale zmiany mogą dotyczyć raczej struktur zagranicznych firmy
- tak, zmiany mogą dotyczyć bezpośrednio polskiej struktury firmy
- nie, firmy nie spodziewają się zmian w tym zakresie
- nie wiem

Ostatnie pytanie zadane naszym ankietowanym dotyczyło ich opinii, co do zmian w globalnym charakterze rynku motoryzacyjnego. Od lat mówi się o konsolidacji. Praktycy biznesu niezmiennie potwierdzają, że jedynie uzyskanie określonego wolumenu globalnej sprzedaży pozwala już nie tylko na kreowanie kierunków rozwoju przemysłu motoryzacyjnego, ale w ogóle na przetrwanie w tym obszarze działalności.

Szeroko rozumiane zmiany właścicielskie w branży motoryzacyjnej przewiduje aż 74% respondentów, z czego niemal 1/3 ogółu badanych widzi takie zmiany bądź to w strukturze zagranicznej koncernów dla których pracuje bądź nawet w ich polskiej strukturze.

Firmy które chcą być graczami globalnymi muszą elastycznie dopasowywać się do sytuacji na rynku, co może wiązać się z większą koncentracją rynku.

Nie bez znaczenia pozostaje również kwestia kierunku tych zmian, bowiem przypadki zakupów oraz połączeń całych firm to w ostatnich latach już nie tylko gra pomiędzy największymi globalnymi koncernami. Sprzedaż popularnych marek podmiotom działającym w branży motoryzacyjnej od stosunkowo niedawna (kilkanaście/kilkadziesiąt lat) do tej pory traktowana była jako mało prawdopodobna. Teraz jednak mamy już przykłady ekspansywnych działań inwestorów z Chin oraz Indii, którzy już dzisiaj posiadają w swoich portfelach takie marki jak Jaguar, Volvo i wykazują poważne zainteresowanie dalszymi nabyciami. Co więcej, podobna tendencja, choć mniej medialnie eksponowana znajduje odzwierciedlenie w zmianach struktury właścicielskiej dostawców OEM.



# Podsumowanie

Zauważając iż ubiegłoroczna edycja Raportu podsumowującego nasze badanie sektora motoryzacyjnego spotkała się z dużym zainteresowaniem, podjęliśmy decyzję o kontynuowaniu tej inicjatywy również dla roku 2012.

Analiza uzyskanych wyników prowadzi do następujących wniosków.

- W ubiegłorocznej edycji naszego Badania przedsiębiorcy przewidywali odradzenie się rynku motoryzacyjnego w roku 2011. Ponad 50% badanych prognozowało wzrost działalności w szerokim ujęciu, zaś kolejne 35% stabilizację. Jak okazuje się z niniejszej edycji wzrost oraz stabilizacja była udziałem aż 89% ankietowanych.
- Ponad 50% ankietowanych przedsiębiorców prognozuje nowe wydatki inwestycyjne w roku 2012 a niemal 40% dalszy wzrost zatrudnienia – co bez wątpienia jest potwierdzeniem pozytywnych nastrojów w branży motoryzacyjnej. Wizje ograniczania zatrudnienia potwierdził w Badaniu co 9-ty ankietowany.
- Przedsiębiorcy nie spodziewają się wprowadzenia jakichkolwiek zachęt inwestycyjnych dedykowanych bezpośrednio dla sektora automotive czy też stymulujących popyt lokalny na nowe samochody. Pesymistyczne prognozy w tym zakresie potwierdziło niemal 80% osób biorących udział w Badaniu. Jednocześnie niemal identyczna część respondentów ocenia negatywnie działający w Polsce obecnie system opodatkowania samochodów wprowadzanych na lokalny rynek – w tym aż 65% uważa że system oparty na akcyzie powinien zostać zastąpiony innym, bazującym na parametrach ekologicznych.
- Aż 74% badanych przewiduje zmiany właścicielskie w branży motoryzacyjnej na rynkach globalnych, natomiast 15% potwierdza, że takie zmiany mogą mieć również miejsce w odniesieniu do polskiej struktury ich firm.

Wyniki Badania z jednej strony okazały się potwierdzać rzeczywistość prognozowaną w ubiegłej edycji, z drugiej zaś strony przynoszą pozytywną ocenę funkcjonowania sektora motoryzacyjnego w roku 2012 widoczną poprzez utrzymywanie oraz wzrost zatrudnienia, nowe nakłady inwestycyjne oraz prognozowane wzrosty sprzedaży. Te wszystkie czynniki wraz z wcześniejszymi odpowiedziami naszych respondentów pozwalają zarysowywać określony pozytywny trend, który miejmy nadzieję znajdzie urzeczywistnienie w praktyce.

# Komentarze partnerów badania

## **„Popyt na nowe samochody osobowe w Polsce – rynek, trendy, perspektywy dla roku 2012”**

Branża motoryzacyjna w Polsce to przede wszystkim dwa obszary: produkcja pojazdów, części i podzespołów oraz sprzedaż.

Producenci, lokując w naszym kraju produkcję, zwracają szczególną uwagę na rynek wewnętrzny - na którym w 2011 roku liczba zarejestrowanych pojazdów osobowych spadła aż o 12% do poziomu 277 430 sztuk. Z nieco lepszą sytuacją mamy do czynienia w przypadku pojazdów użytkowych do 3,5t. Nastąpił tu 10% wzrost do poziomu ok. 43 tys. sztuk. Najwyższy, ok. 60% wzrost zaobserwowano w grupie pojazdów użytkowych o dmc powyżej 3,5 t.: z około 10 500 sztuk do nieco powyżej 17 100 sztuk. Jednakże obserwując ten nadspodziewany wzrost, niestety, trzeba odnieść go do bardzo złego wyniku z roku 2010, w porównaniu z którym nie okazuje się on już tak spektakularny.

O ile w dalszym ciągu będą utrzymywały się problemy finansowe w Europie, bieżący rok może okazać się nawet gorszy niż rok 2011. Wprawdzie Polska wciąż radzi sobie ze skutkami kryzysu ekonomicznego, co pozwala mieć nadzieję na wynik sprzedaży na poziomie nie gorszym niż w roku ubiegłym, jednakże jakiegokolwiek poważniejsze zawirowania ekonomiczno-polityczne mogą odbić się w realnym spadku nowych rejestracji, czego jako branża poważnie się obawiamy.

Bez wątpienia na rynek wewnętrzny pozytywnie wpłynęłyby rozwiązania legislacyjne, – np. likwidacja akcyzy, czy wprowadzenie pełnego odliczenia podatku VAT od samochodów nabywanych do prowadzenia działalności gospodarczej, rozwiązania, które w widoczny sposób wpłynęłyby na zwiększenie popytu na nowe samochody. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że większość firm biorących udział w badaniu również opowiedziała się za likwidacją akcyzy.

Nie należy spodziewać się, że w najbliższych latach rynek zrewolucjonizują pojazdy z napędami alternatywnymi – w tym elektryczne. Na pewno pojazdy te będą stawały się coraz bardziej istotną częścią rynku motoryzacyjnego, jednakże proces ich popularyzacji nie będzie przebiegał rewolucyjnie.

Wydaje się, że w roku 2012 nie będziemy mieli do czynienia z radykalnymi zmianami wśród producentów pojazdów. Podczas kryzysu w latach 2008-2009 firmy te dokonały istotnych restrukturyzacji, w związku z czym są one nieźle przygotowane na ewentualne zawirowania rynku.

Sprzedaż pojazdów osobowych na rynku europejskim w 2012 roku będzie zapewne nieco niższa niż, w 2011, czyli osiągnie poziom nieprzekraczający 13 ml sztuk, a sprzedaż w segmencie pojazdów ciężarowych i dostawczych będzie uzależniona przede wszystkim od kondycji gospodarki, gdyż to właśnie transport jest dziedziną, w której w pierwszej kolejności uwidacznia się i wzrost, i spadek koniunktury.



**Jakub Faryś**

Prezes

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Miniony 2011 rok był pierwszym od kilku lat, w którym popytem na nowe samochody w krajach Unii Europejskiej, „rządziła” wyłącznie zasobność portfeli nabywców a nie systemy dopłat. Przez wiele miesięcy główne rynki zbytu rozwijały się jakby na przekór informacjom płynącym z sektora finansowego oraz poszczególnych państw.

Motoryzacyjnym koniem roboczym były Niemcy, największy rynek samochodowy na kontynencie i najważniejszy partner dla sektora dostawczego w naszym kraju. Fabryki za Odrą wyprodukowały rekordową liczbę samochodów, co w dużej mierze jest zasługą eksportu m.in. do Ameryki Północnej i Chin. Jednocześnie na niemieckim rynku do końca zeszłego roku udało się utrzymać tendencję wzrostową w sprzedaży nowych samochodów. Niestety to jedyny wzrost wśród najważniejszych krajów UE.

Stabilna sytuacja w niemieckim przemyśle motoryzacyjnym, na który trafia blisko 40 proc. eksportowanych z Polski części i komponentów, wpłynęła pozytywnie na kondycję tego sektora w naszym kraju. Pomimo niższej niż rok wcześniej produkcji aut, to właśnie odbiorcy zewnętrzni przyczynili się do tego, że znaczna część firm motoryzacyjnych w naszym kraju zwiększyła swoje obroty i przybyło nowych miejsc pracy. Nadal jednak zatrudnienie jest niższe niż szczytowym momencie w 2008 roku.

Z drugiej strony, firmy produkcyjne nauczone kryzysem sprzed trzech lat, relatywnie ostrożnie inwestują w nowe maszyny czy budynki – tylko tyle lub aż tyle, ile potrzeba do realizacji nowych kontaktów. Tendencje te widzimy w części uzyskanych odpowiedzi w badaniu Deloitte.

Miniony rok był zdecydowanie lepszy pod względem pozyskanych inwestycji zagranicznych niż 2010, ale spektakularnie dużych inwestycji jest nadal mało. Jednocześnie obserwowaliśmy bardziej wzmożony proces przejęć u dostawców, który prowadzi do dalszej konsolidacji sektora. Biorą w nim udział także zakłady zlokalizowane w naszym kraju. Mamy też pierwsze przypadki, kiedy firmy z polskim kapitałem same dokonując przejęć, pretendują do roli globalnych dostawców.



**Rafał Orłowski**  
AutomotiveSuppliers.pl

# Branża w oczach jej przedstawicieli

## Wywiad z przedstawicielami czołowych spółek sektora motoryzacyjnego

Cel, który postawiliśmy sobie w momencie przygotowywania tak poprzedniego, jak i tegorocznego badania jest bardzo ambitny. Poza zebraniem informacji ankietowych, które wskazują na określone trendy i dają określony obraz sytuacji, chcemy zaprezentować czytelnikowi nieco szerszą perspektywę, której wyniki ankiet w pełni nie mogą zagwarantować. Przedstawiamy zatem Państwu wyniki rozmów z menedżerami – praktykami biznesu motoryzacyjnego, ich szczegółowe opinie dotyczące szeregu zagadnień i wyzwań, przed którymi stoi branża w 2012 roku.

Jesteśmy przekonani, że właśnie taka konwencja czyni niniejsze opracowanie jeszcze bardziej interesującym dla każdego czytelnika.

Jak biznes motoryzacyjny widzą praktycy – czyli wnioski z rozmów przeprowadzonych z przedstawicielami Fiat Auto Poland, General Motors Poland oraz Pilkington Automotive Poland.

### Nowe inwestycje w Polsce

Zdaniem Dyrektora Czesława Świstaka (Fiat Auto Poland) Polska nie jest już dobrym miejscem dla inwestowania. *„Warto zwrócić uwagę na fakt, że od kilku lat nie powstają w Polsce nowe linie produkcyjne u producentów samochodów nie licząc ich modernizacji. Co gorsza system prawny i podatkowy nie mobilizuje do tego, aby rynek nowych aut rósł”* – powiedział. Przy 38 milionowej populacji popyt na nowe samochody poniżej 300 tys egzemplarzy rocznie jest zdecydowanie poniżej oczekiwań przedsiębiorców. Ryszard Jania, Prezes firmy Pilkington Automotive Poland zwrócił uwagę na inny aspekt – *„Jeśli Polska jest postrzegana jako dobre miejsce do inwestycji motoryzacyjnych to przede wszystkim z perspektywy stabilności polityczno-gospodarczej i lokalizacji”* – powiedział. Zauważył też, że jego firma rozważała inne lokalizacje, ale zdecydowano się na Polskę, ze względu na jakość, rynki zbytu oraz surowce, wszystkie te czynniki, przy profilu takiej firmy jaką jest Pilkington Automotive Poland, przeważały.

Zapytany o to czy Polska jest dobrym miejscem do lokowania inwestycji motoryzacyjnych, Dyrektor Zarządzający General Motors Poland, podobnie jak Prezes Pilkington Automotive Poland podniósł kwestię szeregu czynników, które tworzą wartość dodaną takiej lokalizacji zakładu – niski koszt wobec jakości, kadra, dostawcy i względnie dobre położenie geograficzne. Zwrócił on jednak uwagę na fakt, iż od 1998 roku żaden z liczących się producentów nie otworzył nowego zakładu produkcyjnego w Polsce, gdy nasi sąsiedzi przyciągali kolejnych poważnych inwestorów. *„Naszym zdaniem, przyczynami takich niekorzystnych dla Polski zjawisk – powiedział – są rosnąca konkurencja na rynku pracy, bardziej sprawny system wsparcia bezpośrednich inwestycji zagranicznych, i lepsza infrastruktura w krajach ościennych, oraz słabość rynku nowych samochodów w Polsce”*.

---

## Nasi sąsiedzi mają lepszą infrastrukturę i sprawniejszy system wsparcia bezpośrednich inwestycji zagranicznych.

### Im mniejsza elastyczność pomocy publicznej tym słabsza konkurencyjność

Zasadniczo zgadza się z tym punktem widzenia również Czesław Świstak, który zwrócił uwagę na nikłą pomoc publiczną oraz na fakt, iż warunkiem jej otrzymania jest utrzymanie zatrudnienia, co w przypadku wrażliwości przemysłu motoryzacyjnego na wahania koniunktury jest dużym ryzykiem. Dodatkową barierą jest brak elastyczności państwa polskiego. *„Przykład MANA, który z powodu kryzysu musiał zmniejszać zatrudnienie nie jest budujący”* - stwierdził. Kluczowe mogłoby być zaoferowanie pomocy publicznej bez obowiązku zwiększania czy utrzymywania zatrudnienia. Dyrektor Fiat Auto Poland zauważył, że na potrzeby ustalania wysokości takiej pomocy powinno się liczyć tylko wysokość nakładów inwestycyjnych.

Na słabszą pozycję konkurencyjną Polski w aspekcie mało elastycznego prawa pracy zwrócił uwagę również Dyrektor Zarządzający General Motors Poland, sugerując polskiemu rządowi konkretne rozwiązania: czasową redukcję do 50% kosztów płacy ponoszonych przez producentów wprowadzających czasowe przestoje produkcji czy też wprowadzenie pakietu powodującego

uelastycznienie Kodeksu Pracy m.in. wydłużenie okresu rozliczeniowego – do 12 miesięcy. Menedżerowie podnieśli również kwestię malejącej z każdym rokiem konkurencyjności kosztowej Polski z uwagi na rosnące dynamicznie koszty pracy. *„To zniechęca do inwestycji, które mają horyzont zwrotu 5-6 letni gdyż wynagrodzenia, które będą przez ten czas płacone pracownikom mogą być znacznie wyższe niż szacowane w budżecie inwestycji”* – stwierdził Czesław Świstak.

## Rosnące dynamicznie koszty pracy zniechęcają do inwestycji o 5-6 letnim okresie zwrotu.

Poza wymienionymi, Dyrektor Zarządzający General Motors Poland wskazał także na skomplikowane przepisy dotyczące prawa budowlanego, biurokrację oraz zagmatwany system podatkowy, ale również sposób udzielania pomocy publicznej. *„Wydaje się konieczne zrewidowanie zasad udzielania pomocy publicznej dla inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki, tak, aby inwestor spełniający warunki mógł uzyskać realną pomoc w sposób efektywny”* – powiedział, zauważając równocześnie, że wskazanym byłoby wydłużenie okresu zwolnień podatkowych wynikających z inwestycji w SSE, co najmniej do roku 2020.

### Kryzys a sektor automotive

Analizując skutki kryzysu gospodarczego, wszyscy menedżerowie, z którymi rozmawialiśmy są zgodni, że w jego efekcie firmy zmuszone zostały do wprowadzania programów oszczędnościowych, odchudzenia struktur koncernów i dostosowania rozmiaru zatrudnienia i mocy wytwórczych do aktualnego poziomu rynku. Ryszard Jania stwierdził, że przedsiębiorcy cechują się w swoich działaniach zbyt dużą, i nieuzasadnioną ostrożnością, szczególnie w gospodarkach, które nie są dotknięte tak mocno kryzysem.

Nasi rozmówcy zwracali uwagę na brak długoterminowego planu polskiego rządu dla wsparcia krajowego przemysłu motoryzacyjnego. *„W chwili obecnej nie widzimy, aby rząd podejmował wysiłki w celu walki ze skutkami kryzysu w sektorze motoryzacyjnym”* – powiedział Andrzej Korpak.

### Wpływ decyzji politycznych na kondycję sektora motoryzacyjnego w Polsce

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego w swoim raporcie za rok 2011 podaje, iż zarejestrowano w kraju tylko 277 430 nowych samochodów. Oznacza to spadek o 12,2% względem roku 2010. Dyrektor Zarządzający General Motors Poland komentując te wyniki oczekuje na zmiany mające na celu poprawę krajowego rynku samochodów. Przykładowo w miejsce obecnego jednorazowo pobieranego podatku akcyzowego od pojazdów osobowych powinien zostać wprowadzony okresowy podatek uzależniony od parametrów ekologicznych pojazdu. Tego rodzaju rozwiązanie wpłynęłoby pozytywnie na wzrost sprzedaży nowych samochodów i ograniczyło napływ starych, niebezpiecznych dla środowiska pojazdów. W tym miejscu warto wspomnieć, że 65% ankietowanych w naszym badaniu wskazało, iż obecny system ma charakter wybitnie fiskalny i powinien być zmieniony tak, aby promować wymianę starego parku maszynowego na nowy, bardziej ekologiczny i bezpieczniejszy – np. poprzez zastąpienie akcyzy wieloprogowym podatkiem ekologicznym.

## W miejsce jednorazowego podatku akcyzowego od pojazdów osobowych powinien zostać wprowadzony okresowy podatek uzależniony od parametrów ekologicznych pojazdu.

Czesław Świstak stwierdził, iż poza potrzebą działań zmierzających do ograniczenia importu używanych samochodów, konieczna jest również zmiana mentalności Polaków. Zauważył również, iż takie inicjatywy jak podatek ekologiczny czy zaostrzenie wymogów dotyczących badań technicznych wpłynęłyby pozytywnie na odmłodzenie polskiego parku samochodowego. Wedle Andrzeja Korpaka zastąpienie dotychczasowego podatku podatkiem ekologicznym jest rozwiązaniem dobrym *„pod warunkiem, że podatek taki będzie społecznie odpowiedzialny oraz nie będzie faworyzował konkretnego rozwiązania technicznego czy też producenta”*. Jego zdaniem, najbardziej skutecznym byłby podatek roczny, płacony w zależności od emisji CO<sub>2</sub>, wprowadzony linearnie.

Na pytanie o umowę o wolnym handlu między UE a Koreą, która weszła w życie 1 lipca 2011 roku Prezes Pilkington Automotive Poland odpowiedział, iż z perspektywy państw planujących ściągnięcie do siebie nowych inwestycji może się okazać, że „wystarczająco korzystne teraz będzie sprowadzanie samochodów produkowanych w Korei, zamiast podejmowania ryzyka inwestycyjnego oraz kosztów z tym związanych przy lokowaniu nowych produkcji w Europie Środkowej”.

Z rozmów z menedżerami wynika, iż atutami lokalizacji zakładów w Polsce są jakość i koszt, natomiast najlepsze instrumenty jakie może zapewnić legislacja to elastyczność kodeksu pracy i możliwość otrzymania grantu inwestycyjnego pod warunkiem wzrostu i utrzymania zatrudnienia. „W tym miejscu – powiedział Dyrektor Zarządzający General Motors Poland – apeluję do Rządu o zapewnienie tak konkurencyjnych warunków, aby decydenci w branży nie mieli innego wyboru i alokowali produkcję do naszego kraju”.

---

## Coraz większą rolę odegrają producenci samochodów bądź inwestorzy finansowi z regionów pozaeuropejskich.

### **Makroekonomiczna sytuacja branży motoryzacyjnej**

Zdaniem Andrzeja Korpaka w najbliższym czasie nastąpi koncentracja w branży motoryzacyjnej, ze względu na oczekiwane korzyści skali, również w obszarze amortyzacji kosztów B+R. Stwierdził on też, że „należy porzucić europocentryzm i przyjąć, że coraz większą rolę odegrają producenci samochodów bądź inwestorzy finansowi z regionów pozaeuropejskich”.

Czesław Świstak zwrócił uwagę na efekt mnożnikowy w motoryzacji. Jedno miejsce pracy u producenta samochodów powoduje powstanie czterech miejsc pracy u dostawców krajowych, „dlatego ewentualne ograniczenie produkcji w Polsce stanowi tak duże zagrożenie dla poziomu zatrudnienia w naszym kraju”. Warto zauważyć, że wraz z wzrostem sprzedaży rośnie również ilość miejsc pracy w sektorach usług związanych z motoryzacją – myjni, stacji benzynowych, itp.

---

## Przyszłość motoryzacji wiąże się z obniżaniem zużycia paliwa.

### **Przyszłość branży motoryzacyjnej**

Rozważając perspektywy branży motoryzacyjnej, menedżerowie spółek, z którymi rozmawialiśmy podkreślają, że przyszłość motoryzacji wiąże się z obniżaniem zużycia paliwa. „Pragnę rozczarować wszystkich, którzy sądzą, że nowe technologie, takie jak samochody elektryczne czy też na ogniwa paliwowe, w krótkim okresie zastąpią samochody z silnikami spalinowymi” – powiedział Andrzej Korpak. Wiąże się to z brakiem akceptacji wysokich cen za przełomowe technologie ze strony klientów oraz z wiąże istniejącymi barierami technicznymi czy też organizacyjnymi. Warto zauważyć, że 53% respondentów w naszym tegorocznym badaniu wskazało, iż coraz popularniejsze trendy dotyczące budowy samochodów elektrycznych nie będą miały żadnego wpływu na produkcję w ich zakładach.

---

## Najlepsze instrumenty jakie może zapewnić legislacja to elastyczność kodeksu pracy i możliwość otrzymania grantu inwestycyjnego pod warunkiem wzrostu i utrzymania zatrudnienia.

---

## Wyzwań jest wiele, zagrożeń jeszcze więcej.

„Obniżyć koszty tak, aby przeżyć” – tak podsumował wyzwania stojące przed branżą na 2012 rok Czesław Świstak. „Wyzwań jest wiele, zagrożeń jeszcze więcej” – powiedział Dyrektor Zarządzający General Motors Poland. Prezes Pilkington Automotive Poland stwierdził, że niezbędna pozostaje polityka umiarkowanej ostrożności – „nie można spodziewać się mocnego odbicia i pod to należy planować” – podkreślił. Niemniej jednak Pilkington inwestuje – polska fabryka w najbliższym czasie uzyska największe moce produkcyjne w koncernie. „Oprócz tego, że chcemy być efektywni to chcemy być również centrum rozwoju i taką wartość dawać naszym odbiorcom” – podsumował Ryszard Jania. W podobnym duchu zakończył swoją wypowiedź również Dyrektor Zarządzający General Motors Poland. „Mamy nadzieję, że będziemy postrzegani jako szansa, z naszym wielkim zatrudnieniem, eksportem myśli technicznej, społeczną odpowiedzialnością i rolą w europejskiej gospodarce” – podkreślił Andrzej Korpak.

Wywiady z przedstawicielami branży przeprowadzili:

**Marek Turczyński i Tomasz Pałka.**

# Kontakt

## Biuro główne - Warszawa

Deloitte  
Al. Jana Pawła II 19  
00-854 Warszawa  
Tel.: +48 (22) 511 08 11  
Fax: +48 (22) 511 08 13  
E-mail: [dpoland@deloitteCE.com](mailto:dpoland@deloitteCE.com)

## Biuro w Krakowie

Deloitte  
Al. Armii Krajowej 16  
30-150 Kraków  
Tel.: +48 (12) 622 43 40  
Fax: +48 (12) 622 43 43  
E-mail: [krakow@deloitteCE.com](mailto:krakow@deloitteCE.com)

## Marek Turczyński

Partner w Dziale Audytu Deloitte  
Tel.: +48 (12) 622 43 40  
E-mail: [mturczynski@deloitteCE.com](mailto:mturczynski@deloitteCE.com)

## Tomasz Pałka

Menedże w Dziale Doradztwa Podatkowego Deloitte  
Tel.: +48 (12) 622 43 84  
E-mail: [tpalka@deloitteCE.com](mailto:tpalka@deloitteCE.com)

Deloitte świadczy usługi audytorskie, konsultingowe, doradztwa podatkowego i finansowego klientom z sektora publicznego oraz prywatnego, działającym w różnych branżach. Dzięki globalnej sieci firm członkowskich obejmującej 140 krajów oferujemy najwyższej klasy umiejętności, doświadczenie i wiedzę w połączeniu ze znajomością lokalnego rynku. Pomagamy klientom odnieść sukces niezależnie od miejsca i branży, w jakiej działają. 182 000 pracowników Deloitte na świecie realizuje misję firmy: stanowić standard najwyższej jakości.

Specjalistów Deloitte łączy kultura współpracy oparta na zawodowej rzetelności i uczciwości, maksymalnej wartości dla klientów, lojalnym współdziałaniu i sile, którą czerpią z różnorodności. Deloitte to środowisko sprzyjające ciągłemu pogłębianiu wiedzy, zdobywaniu nowych doświadczeń oraz rozwojowi zawodowemu. Eksperti Deloitte z zaangażowaniem współtworzą społeczną odpowiedzialność biznesu, podejmując inicjatywy na rzecz budowania zaufania publicznego i wspierania lokalnych społeczności.

Nazwa Deloitte odnosi się do jednej lub kilku jednostek Deloitte Touche Tohmatsu Limited, prywatnego podmiotu prawa brytyjskiego z ograniczoną odpowiedzialnością i jego firm członkowskich, które stanowią oddzielne i niezależne podmioty prawne. Dokładny opis struktury prawnej Deloitte Touche Tohmatsu Limited oraz jego firm członkowskich można znaleźć na stronie [www.deloitte.com/pl/onas](http://www.deloitte.com/pl/onas)